

ひとよし・まちよし・住んでよし
快適ふるさと吉野ヶ里

吉野ヶ里町 地域公共交通計画



令和4年3月
吉野ヶ里町

目次

第1章	計画策定の背景と目的	2
1.1.	当初計画の背景・目的	2
第2章	本計画の位置づけ・対象区域・計画期間	3
2.1.	本計画の位置づけ	3
2.2.	計画の対象区域	3
2.3.	計画期間	3
第3章	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	4
第4章	吉野ヶ里町の公共交通における現状	9
4.1.	地域の現状	9
4.1.1.	人口の推移	9
4.1.2.	人口分布・高齢化率	11
4.1.3.	通勤・通学による流動	13
4.2.	地域の公共交通の現状	14
4.2.1.	公共交通の概要	14
第5章	吉野ヶ里町の現状と地域公共交通の抱える問題点	21
5.1.	地域の現状・問題点	21
5.1.1.	まちづくり	21
5.1.2.	地域的な問題点	23
5.1.3.	公共交通の問題点	26
5.2.	公共交通をとりまく環境の変化	31
5.2.1.	社会的な問題点	31
5.2.2.	社会的な要請	34
第6章	公共交通の現状・課題と公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標	36
6.1.	吉野ヶ里町地域公共交通の将来像	37
6.2.	公共交通の役割分担の考え方	37
第7章	実施事業	38
7.1.	地域公共交通サービスの最適化	39
7.2.	自家用車に頼らない歩けるまちづくり	41
7.3.	観光来訪の促進	42
7.4.	関係者相互の連携向上	43
第8章	計画の達成状況の評価	44
8.1.	数値目標	44
8.2.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	45
8.3.	計画の推進体制	46

第1章 計画策定の背景と目的

1.1. 当初計画の背景・目的

吉野ヶ里町は、佐賀県の東部に位置する町で、北部は脊振山地からなる山岳地形、南部は佐賀平野による平地が広がる南北に伸びた町域を有している。吉野ヶ里遺跡をはじめとする貴重な歴史・文化資源が存在しながら、生活面においても西には佐賀市、東には鳥栖市、久留米市が隣接するなど生活利便性の高い環境となっている。

近年、全国的な少子高齢化により、本町の人口将来推計においても人口減少・高齢化率の上昇の傾向が見られるようになってきている。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、全国的な外出控えによる公共交通の利用者の減少、国内・海外を問わない観光客の減少、公共交通事業者の乗務員不足などにより、町内の移動を担っていた交通事業者の撤退や、コミュニティ交通の利用低迷など、町内の公共交通は厳しい状況に立たされている。

本町では、平成28年3月に「吉野ヶ里町地域公共交通網形成計画」を策定し、コミュニティバス路線の再編と、町内全域をカバーする予約制デマンド型乗合タクシー「吉野ヶ里町デマンドタクシー」の運行を開始し、利用促進策として免許返納者や小学生以下の利用には運賃免除や割引の助成制度の導入を行った。

計画策定から6年を経て、町内の公共交通については依然厳しい状況にあるものの、世界的に行われているワクチン接種に伴うコロナ禍の収束の兆しや、テレワークなどの新しい生活様式の増加が見られるようになり、今後の町民の生活を支えるための地域公共交通の見直しが必要になると考えられる。

そのため、地域公共交通のこれまでの取り組みを踏まえながら、吉野ヶ里町の地域公共交通をとりまく問題点に対応するため、令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「吉野ヶ里町地域公共交通計画」を策定し、持続可能で利用しやすい公共交通網の再構築を図ることとする。

第2章 本計画の位置づけ・対象区域・計画期間

2.1. 本計画の位置づけ

本計画は、上位計画を「第2次吉野ヶ里町総合計画」、関連計画を「吉野ヶ里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「第2次吉野ヶ里町地域福祉計画」「吉野ヶ里町観光戦略計画」とするものである。

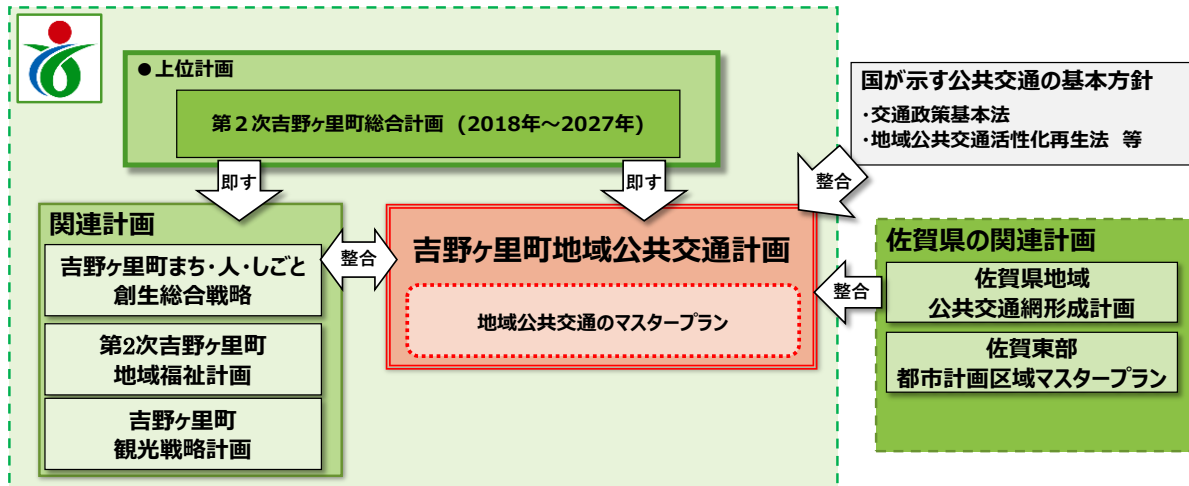


図 2-1 吉野ヶ里町地域公共交通計画の位置づけ

2.2. 計画の対象区域

吉野ヶ里町全域

なお、通勤・通学等の日常生活の範囲は、佐賀市、神崎市、鳥栖市、久留米市、三養基郡にわたり、吉野ヶ里町と跨いで地域間幹線補助系統の路線バスが運行されているため、このことを念頭に置いた移動の利便性確保に努める。

2.3. 計画期間

今後策定する予定である「第2次吉野ヶ里町総合計画後期基本計画」の計画期間と整合を取り、令和4年4月から令和10年3月までの6年間を計画期間とする。

第3章 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位計画として「第2次吉野ヶ里町総合計画」、関連計画として「吉野ヶ里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「第2次吉野ヶ里町地域福祉計画」「吉野ヶ里町観光戦略計画」が策定されており、「佐賀東部都市計画区域マスタープラン」について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 3-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/5)

計画	内容
第2次 吉野ヶ里町 総合計画	基本理念
	1. 「ひとよし」～”元気”を追求するまちづくり 2. 「まちよし」～”住み続けたい”を追求するまちづくり 3. 「住んでよし」～”地域資源の活用”を追求するまちづくり
	吉野ヶ里町の将来像（10年後のあるべき姿） 「 快適ふるさと 吉野ヶ里 」
	方針4 安全・安心に暮らせるまちづくり 施策1 道路・交通網の充実 主な取り組み④公共交通の充実 〔具体的な内容〕 ●路線バスの維持・確保、存続を促進します。 ●利便性を優先しながら、観光利用を含むコミュニティバスの活用や、デマンド型乗合タクシーの利用促進を図ります。

表 3-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/5)

計画	内容
<p>第2期 吉野ヶ里町 まち・ひと・しごと創生総合戦略</p>	<p>【基本目標4】安全・安心で快適に暮らせるまちをつくる 基本的な方向 ○地域のなかで誰もが生涯にわたって健やかな生活を営むことができるよう、快適な生活環境を整備し、質の高い暮らしのためのまちの機能の充実を図ります。 ○防犯や交通安全は、地域ぐるみで安全性を向上させる必要があるため、ハード・ソフト両面にわたる取り組みを進め、デジタル化を推進します。 ○交通弱者対策としてのコミュニティバス・デマンドタクシーについて、利便性の向上に努めます。 ○地球温暖化防止のため、可燃ごみ搬出量削減に努め、資源ごみ回収量の増加を図ります。また、地方創生SDGsの普及促進活動など、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを進めます。</p>
<p>第2次 吉野ヶ里町 地域福祉計画</p>	<p>基本理念「人にやさしいまちづくり みんなで広げる幸せの“わ”」 基本目標II「専門的な支援ができる体制づくり」 誰もが必要なときに専門的な支援を利用できる地域をめざします。 そのために、福祉サービスの提供体制の充実を図るとともに、地域福祉の充実のために関係する組織や団体がともに協力し合っていくことで、連携した包括的な支援ができる体制づくりを進めます。</p> <p>1 福祉サービスの量や質の充実 取り組みの方針 ◇ 法や制度に定める支援や各種福祉サービスについて、必要とする住民に対し適切に提供できる体制づくりを進めることで、支援の量の確保と質の向上を図ります。 〔行政が取り組むこと〕 ● 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」の運用については、利用者の利便性を高めるための検討を進めます。</p>

表 3-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/5)

計画	内容					
吉野ヶ里町 観光戦略計画	第5章 戦略推進のための施策の展開					
	3. 6つの重点事業（リーディングプロジェクト）					
	プロジェクト2	《「吉野ヶ里歴史公園」+1（プラスワン）》プロジェクトの推進				
	ねらい	ターゲットにマッチする商品づくりを推進し、交流人口を戦略的に拡大する				
	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%; text-align: center;">主なターゲット</th> <th style="width:50%; text-align: center;">目指す5年後の姿</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 593 906 1048"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏からの個人旅行者 ・ 福岡都市圏を中心に九州圏内から来訪する個人旅行者 ・ 教育旅行の小・中・高校生 ・ 外国人（東アジア圏・欧米） </td> <td data-bbox="906 593 1422 1048"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ “+1”プログラムを基盤とした新たなビジネスの創出 ◆ 旅行会社や交通事業者と連携するPR及び送客の仕組みの確立 ◆ 国、佐賀県や周辺市町との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 教育旅行の誘致に効果的な民泊開拓事業の推進 </td> </tr> </tbody> </table>		主なターゲット	目指す5年後の姿	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏からの個人旅行者 ・ 福岡都市圏を中心に九州圏内から来訪する個人旅行者 ・ 教育旅行の小・中・高校生 ・ 外国人（東アジア圏・欧米） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ “+1”プログラムを基盤とした新たなビジネスの創出 ◆ 旅行会社や交通事業者と連携するPR及び送客の仕組みの確立 ◆ 国、佐賀県や周辺市町との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 教育旅行の誘致に効果的な民泊開拓事業の推進
	主なターゲット	目指す5年後の姿				
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏からの個人旅行者 ・ 福岡都市圏を中心に九州圏内から来訪する個人旅行者 ・ 教育旅行の小・中・高校生 ・ 外国人（東アジア圏・欧米） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ “+1”プログラムを基盤とした新たなビジネスの創出 ◆ 旅行会社や交通事業者と連携するPR及び送客の仕組みの確立 ◆ 国、佐賀県や周辺市町との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 教育旅行の誘致に効果的な民泊開拓事業の推進 				
	プロジェクト5	広域連携による観光推進体制の確立と商品づくり				
	ねらい	周辺自治体との連携による、吉野ヶ里町観光の新たな魅力の創出と交流人口の拡大				
	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%; text-align: center;">主なターゲット</th> <th style="width:50%; text-align: center;">目指す5年後の姿</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 1281 906 1984"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 福岡都市圏住民 <ul style="list-style-type: none"> ・ 女性：癒し(自然・温泉)・食など ・ ファミリー…アウトドアレジャー・収穫体験など ・ シニア層…登山・歴史観光・温泉・食など ・ 男性…登山・サイクリング・温泉など ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏居住者（個人旅行者・教育旅行） ・ 外国人（東アジア圏・欧米） ◆ 周辺地町の住民及び観光客 ◆ 吉野ヶ里町民 </td> <td data-bbox="906 1281 1422 1984"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ 広域連携による新たなビジネスの創出 ◆ 広域連携による旅行会社や交通事業者と連携するPR・送客の仕組みの確立 ◆ 国や佐賀県との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 連携する自治体の増加 </td> </tr> </tbody> </table>		主なターゲット	目指す5年後の姿	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 福岡都市圏住民 <ul style="list-style-type: none"> ・ 女性：癒し(自然・温泉)・食など ・ ファミリー…アウトドアレジャー・収穫体験など ・ シニア層…登山・歴史観光・温泉・食など ・ 男性…登山・サイクリング・温泉など ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏居住者（個人旅行者・教育旅行） ・ 外国人（東アジア圏・欧米） ◆ 周辺地町の住民及び観光客 ◆ 吉野ヶ里町民 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ 広域連携による新たなビジネスの創出 ◆ 広域連携による旅行会社や交通事業者と連携するPR・送客の仕組みの確立 ◆ 国や佐賀県との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 連携する自治体の増加
主なターゲット	目指す5年後の姿					
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 福岡都市圏住民 <ul style="list-style-type: none"> ・ 女性：癒し(自然・温泉)・食など ・ ファミリー…アウトドアレジャー・収穫体験など ・ シニア層…登山・歴史観光・温泉・食など ・ 男性…登山・サイクリング・温泉など ◆ 「吉野ヶ里歴史公園」に訪れる観光客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏居住者（個人旅行者・教育旅行） ・ 外国人（東アジア圏・欧米） ◆ 周辺地町の住民及び観光客 ◆ 吉野ヶ里町民 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「吉野ヶ里町版DMO」による総合的な取組の推進及び地域に経済効果を生む仕組みの構築 ◆ 広域連携による新たなビジネスの創出 ◆ 広域連携による旅行会社や交通事業者と連携するPR・送客の仕組みの確立 ◆ 国や佐賀県との連携体制の確立 ◆ インバウンドへの活用 ◆ 連携する自治体の増加 					

表 3-4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/5)

計画	内容
佐賀県地域 公共交通 網形成計画	<p>基本的な方針</p> <p>総合計画 2015 に掲げる目指す将来像を実現するために、①くらしの基盤、②交流の基盤、③地域活性化等の基盤という3つの役割を果たす持続可能な地域公共交通網の形成を企図し、移動制約者に加え、自家用車利用者や観光客等を含めた利用増を図ることで、地域公共交通の品質と持続可能性の向上を達成し、地域住民のくらしの足を確保する。</p> <p>地域公共交通が果たすべき役割</p> <p>目指すべき地域公共交通網</p> <p>「くらしの基盤」、「交流の基盤」、「地域活性化等の基盤」としての役割を果たすため、次のような地域公共交通網を目指すべきである。</p> <p>① 「くらしの基盤」の観点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障害者等が、公共交通機関を利用して、各地域の中核的な病院に通院でき、地域の主な商業施設に行くことができる。 ・ 高校生が、県内の高校に公共交通機関を利用して通学できる。 ・ 主要都市の事業所に公共交通を利用して通勤することが可能となっている。 <p>② 「交流の基盤」の観点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港や主要な鉄道駅から主要な観光地まで公共交通機関を利用して行くことができる。 ・ 地域の人々が、各市町の主要な地域コミュニティ施設や公民館等に公共交通機関を利用して行くことができる。 <p>③ 「地域活性化等の基盤」の観点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関を利用した「まちなか」へのアクセスが容易である。 ・ 公共交通を利用した県民の歩行が促進される環境が整っている。

表 3-5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (5/5)

計画	内容
<p>佐賀東部 都市計画区域 マスタープラン</p>	<p>都市計画の目標</p> <p>A 高速交通へのアクセス利便性を活かした産業活力に満ちたまち 九州横断自動車道の東脊振インターチェンジへのアクセス利便性を活かした既存工業団地等における工業機能の集積強化や、吉野ヶ里歴史公園の観光面での集客力を活かした商業の活性化等を推進することにより、産業活力に満ちたまちを目指す。</p> <p>「A 高速交通へのアクセス利便性を活かした産業活力に満ちたまち」の整備の方向</p> <p>① 吉野ヶ里歴史公園の観光集客力を活かした商業地の活性化 三田川町の既存商業地の活性化を図るとともに、吉野ヶ里歴史公園整備による観光客等、区域外からの集客を考慮した商業地の形成を図る。また、上峰町の(主)北茂安三田川線沿道における大規模商業施設を中心として、魅力とにぎわいのある商業空間の形成を図る。</p> <p>② 高速交通へのアクセス利便性を活かした工業地の形成 九州横断自動車道の東脊振インターチェンジへのアクセス利便性を活かした佐賀東部 中核工業団地、東脊振東部工業団地、三津工業団地等への工業の集積や、関連施設等の整備を促進する。</p> <p>③ 幹線道路の整備による佐賀市や鳥栖市等との連携・交流の活性化 本区域と福岡都市圏とを連絡する南北方向の幹線道路である国道385号の整備促進 や、鳥栖市方面、佐賀市方面とを連絡する東西方向の幹線道路である県道の整備促進により、佐賀市や鳥栖市、福岡都市圏との連携・交流の活性化を図る。</p>

第4章 吉野ヶ里町の公共交通における現状

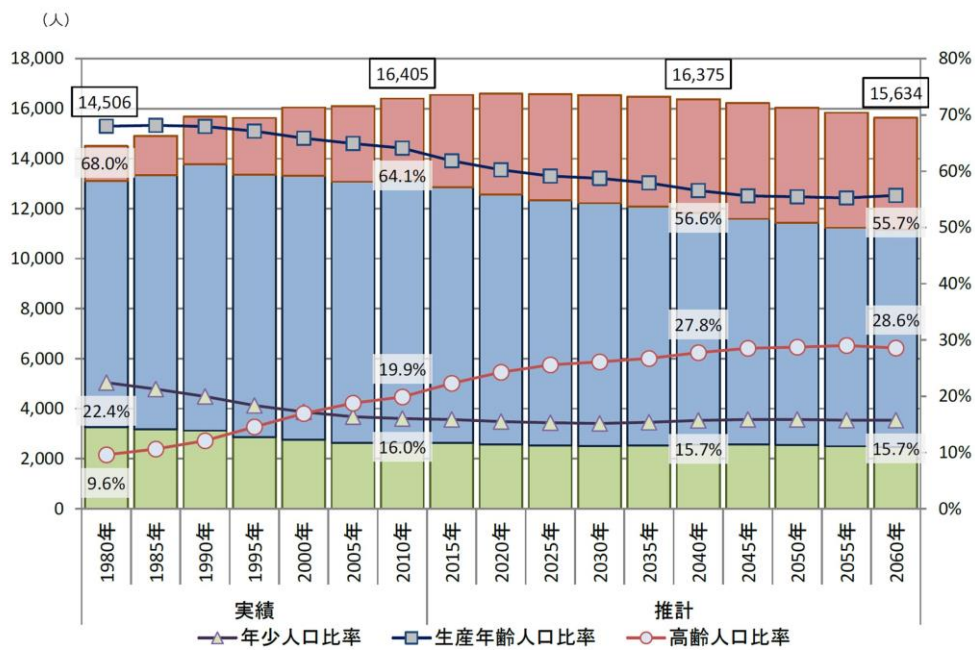
4.1. 地域の現状

4.1.1. 人口の推移

吉野ヶ里町の人口は、2020年の約16,500人から2060年には約15,600人まで減少すると推計されている。

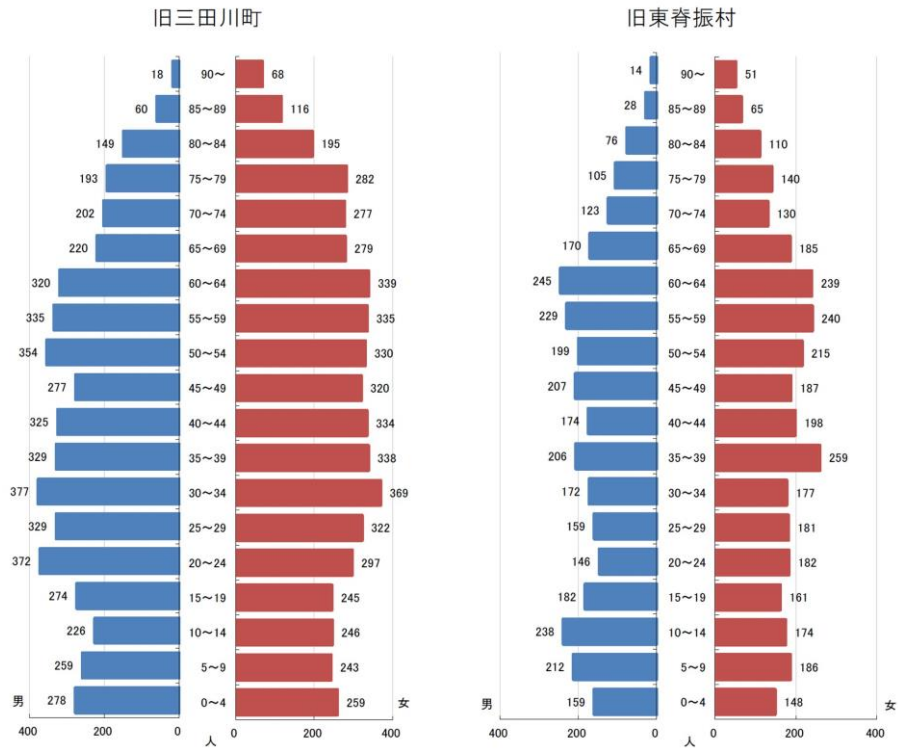
高齢化率は上昇傾向が続き、2015年の約20%から45年後の2060年には約29%に上昇すると推計されている。

年少人口はほぼ横ばいとなっており、今後も通学需要の維持が見込まれる。



出典：吉野ヶ里町人口ビジョン（平成27年12月）

図 4-1 吉野ヶ里町 将来人口推計



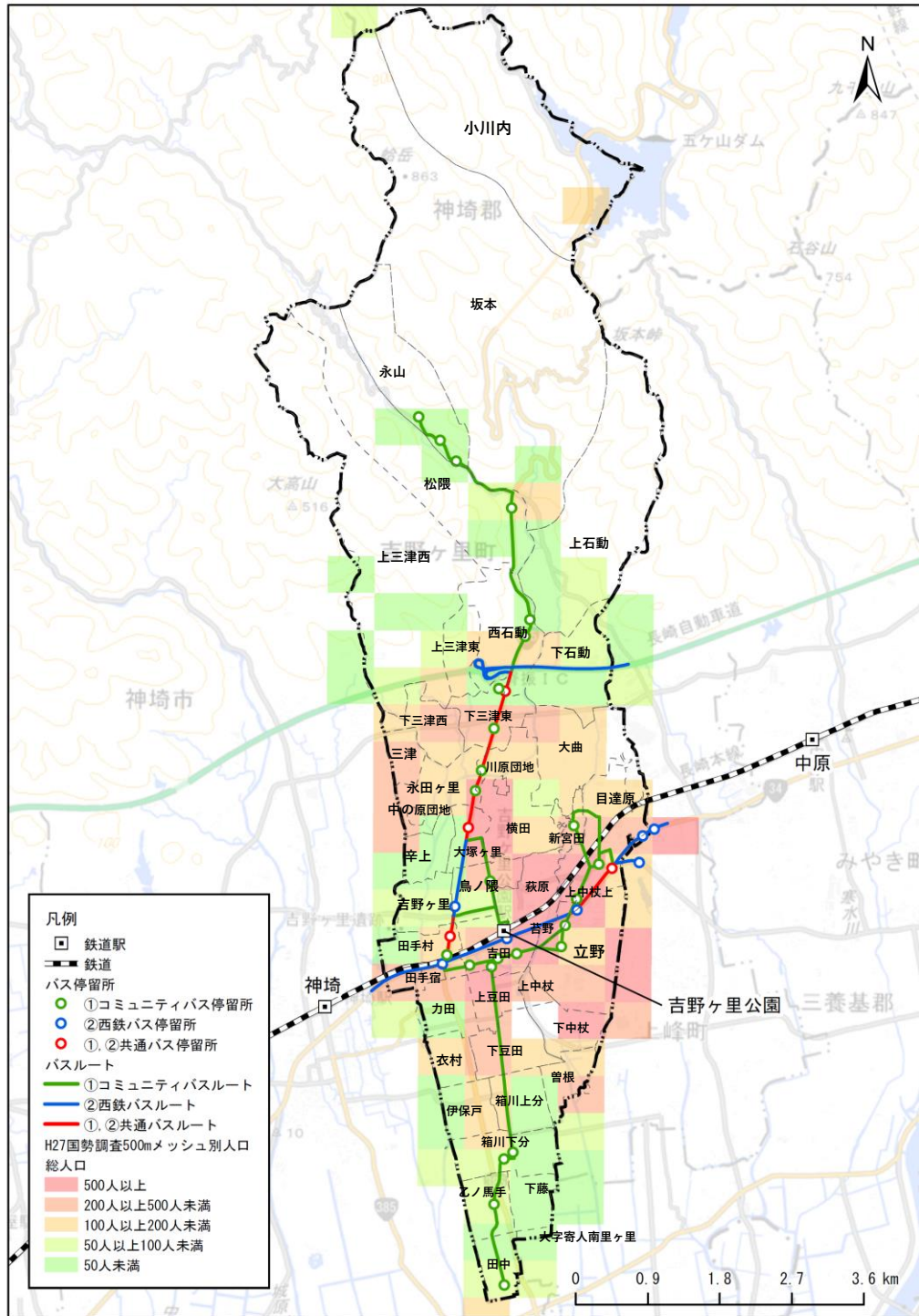
資料：平成 22 年（2010 年）国勢調査

出典：吉野ヶ里町人口ビジョン（平成 27 年 12 月）

図 4-2 吉野ヶ里町 人口ピラミッド

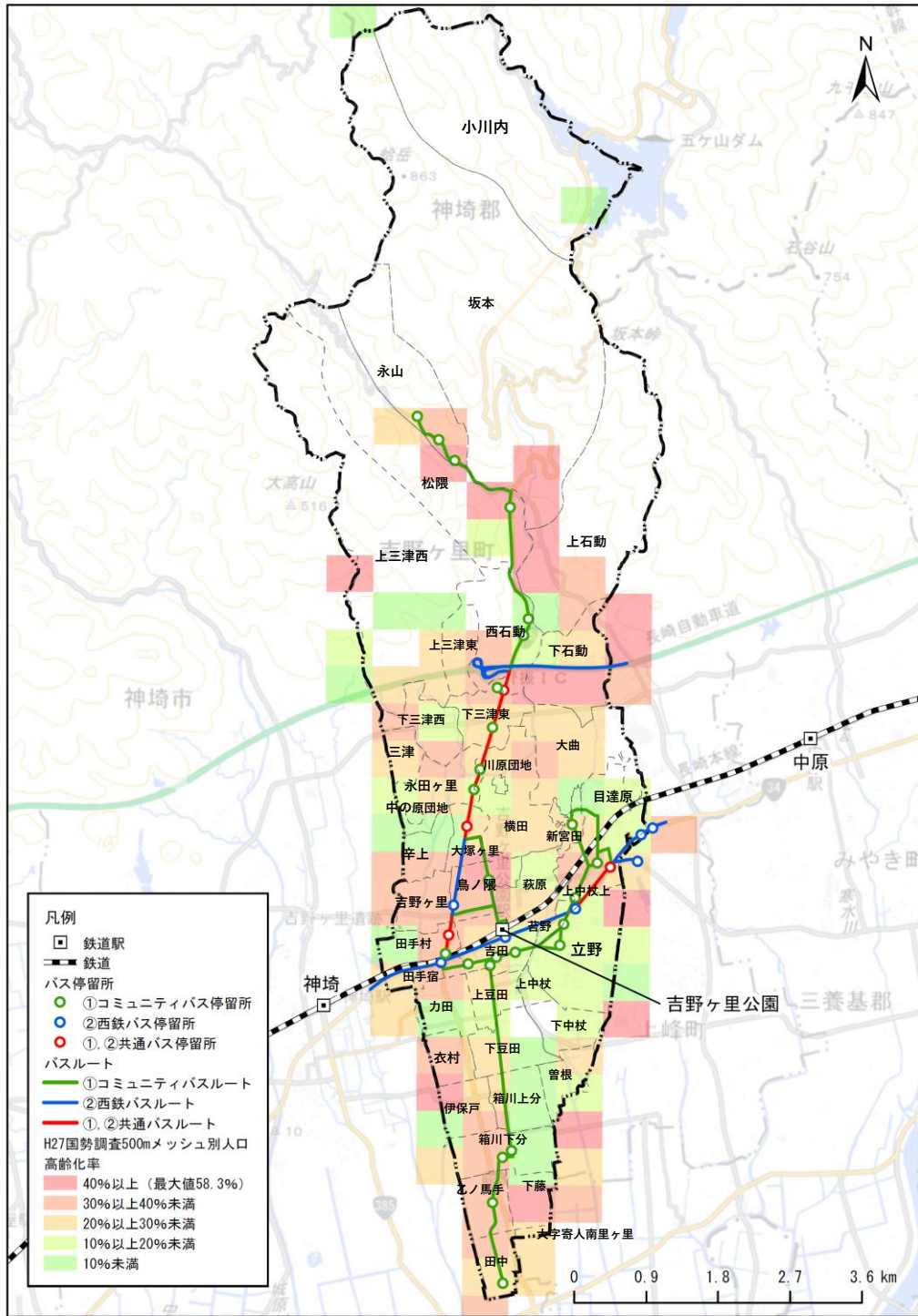
4.1.2. 人口分布・高齢化率

平成 27 年度の国勢調査を基に、町内の人口分布及び高齢化率の状況を以下に示す。吉田地区や、目達原地区、立野地区など、JR 長崎本線沿線を中心に人口が多くみられる。高齢化率は町北部や南部などで特に高くなっている。



出典：平成 27 年国勢調査

図 4-3 人口分布



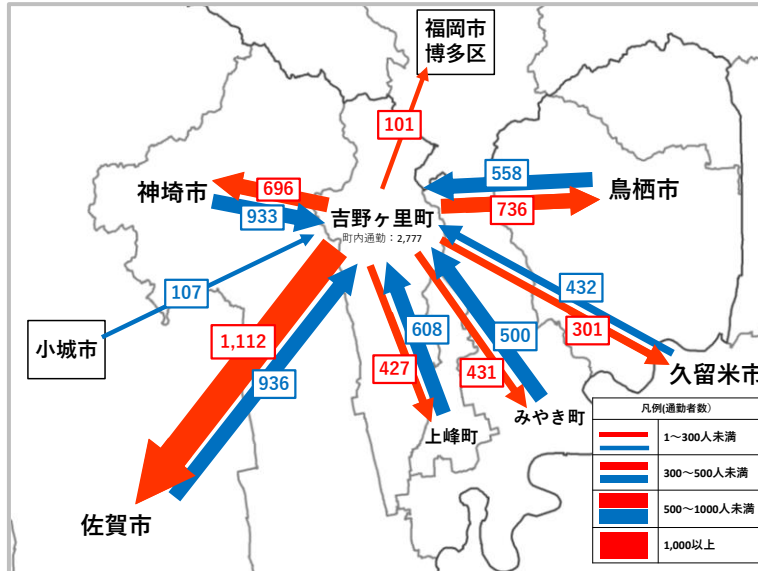
出典：平成 27 年国勢調査

図 4-4 高齢化率

4.1.3. 通勤・通学による流動

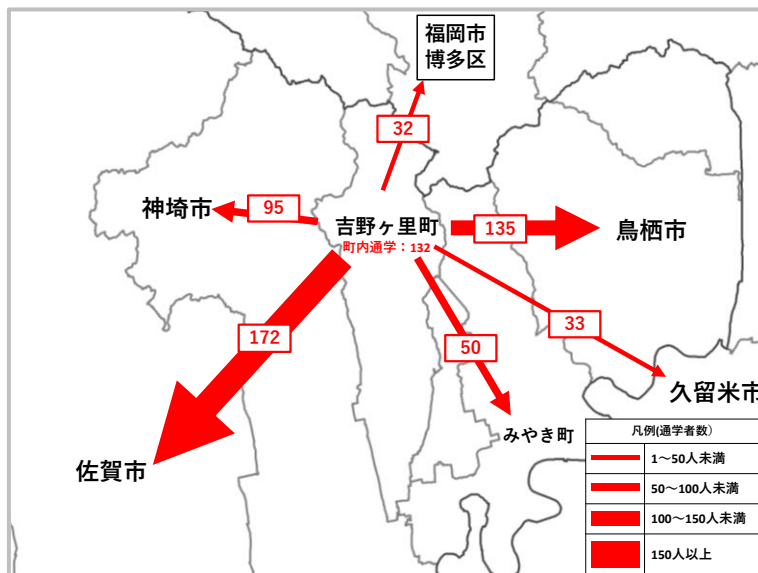
吉野ヶ里町からの通勤については、町内での通勤が最も多く 2,777 人、佐賀市への通勤が 1,112 人、鳥栖市への通勤が 736 人となっている。他市町村から吉野ヶ里町への通勤は、佐賀市からが 936 人、神崎市からが 933 人となっている。

通学状況については、佐賀市への通学が最も多く 172 人、次いで鳥栖市への通学が 135 人、神崎市への通学が 95 人となっている。



出典：平成 27 年国勢調査

図 4-5 通勤流動



出典：平成 27 年国勢調査

図 4-6 通学流動

4.2. 地域の公共交通の現状

4.2.1. 公共交通の概要

本町の東西をJR長崎本線、路線バスが貫き、地域間の移動を担っている。また、コミュニティバスが中心部から主に南北方向を結んでおり、デマンド型乗合タクシー（町全域及び上峰町の一部施設）や一般乗用タクシーで、定時定路線が運行されていない地域をカバーしている。

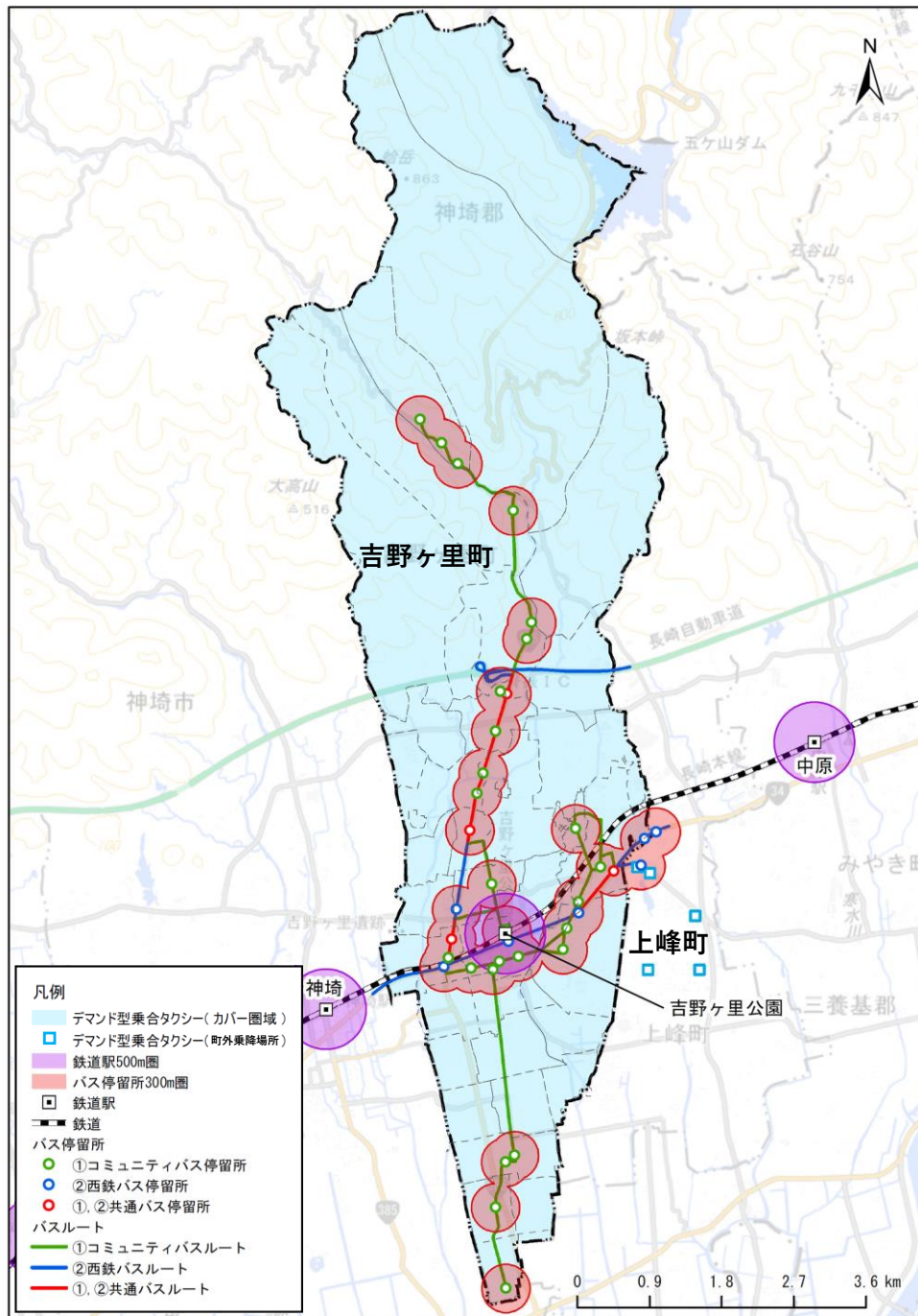


図 4-7 公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス）カバー圏域

(1) JR・路線バスの運行状況・利用状況

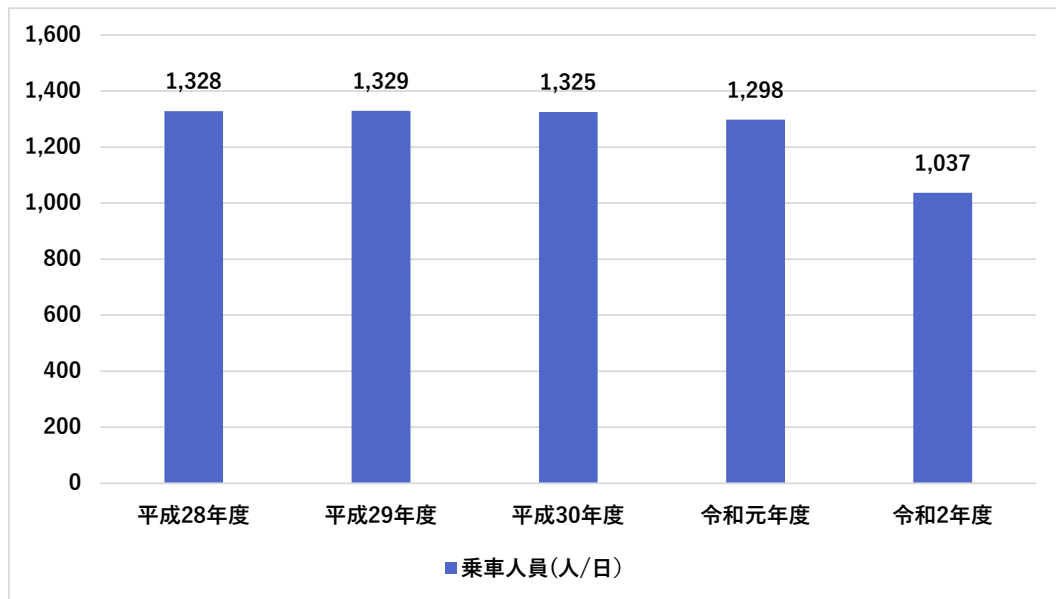
JR 長崎本線吉野ヶ里公園駅における運行本数は2～3本/時である。普通列車が主体であるが、朝ラッシュ時間帯における博多方面の快速列車や、朝夕に特急列車が停車している。

駅利用者は、2018年度まではほぼ横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、2019年度以降は減少している。

表 4-1 JR 長崎本線 運行便数

路線	運行便数（往復）			
		平日	土曜	日祝
JR 長崎本線	普通	34.0	34.0	34.0
	区間快速	1.0	1.0	1.0
	快速	0.5	0.5	0.5
	特急	1.0	1.0	1.0

出典：JR九州時刻表（令和3年12月現在）



出典：JR九州ホームページ、佐賀県統計年鑑ホームページ

図 4-8 吉野ヶ里公園駅 1日あたり乗車人員の推移表

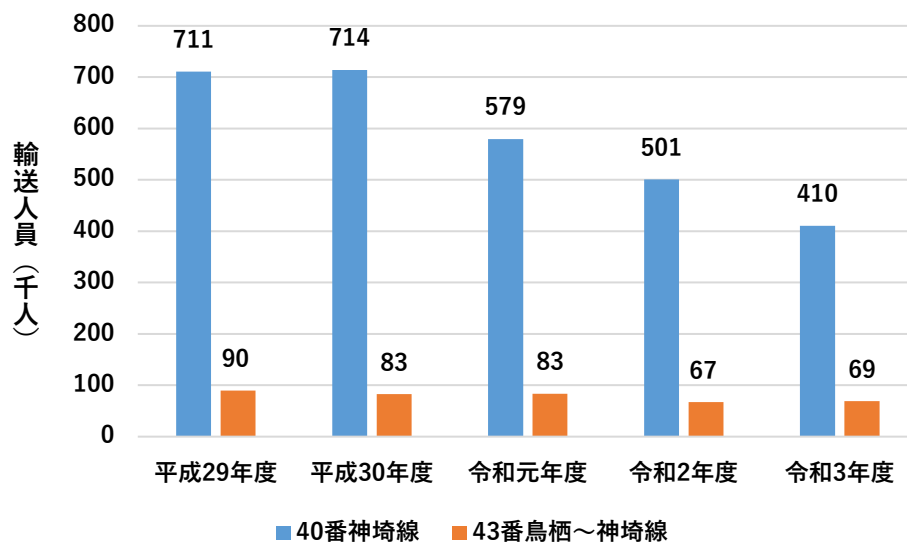
路線バスについては、西鉄バス行先番号 40 番神埼線は 1 時間に 1 本程度、43 番鳥栖～神埼線は 2 時間に 1 本程度となっている。

路線バスの輸送人員は 2019 年度以降大きく減少している。特に行先番号 40 番神埼線は 2019 年度以降毎年約 2 割ずつ減少しており、非常に厳しい状況に置かれている。

表 4-2 路線バス 運行回数

行先番号	系統	運行回数		
		平日	土曜	日祝
40	佐賀第二合同庁舎～西鉄久留米	16	13	13
	目達原～西鉄久留米	17	15	15
43	神埼駅前～鳥栖駅前	8	8	6
	目達原～鳥栖駅前	12	12	8
高速バス	佐賀～吉野ヶ里歴史公園～福岡空港	1	1	1

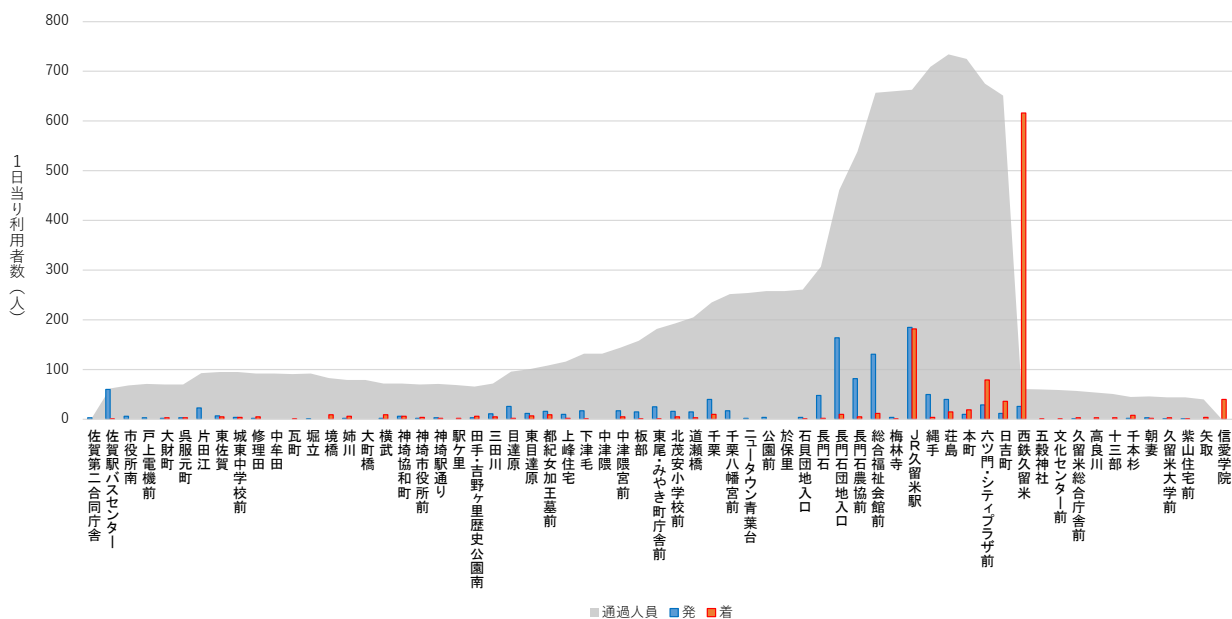
出典：西鉄時刻表（令和 3 年 12 月現在）



出典：西鉄バス佐賀提供資料

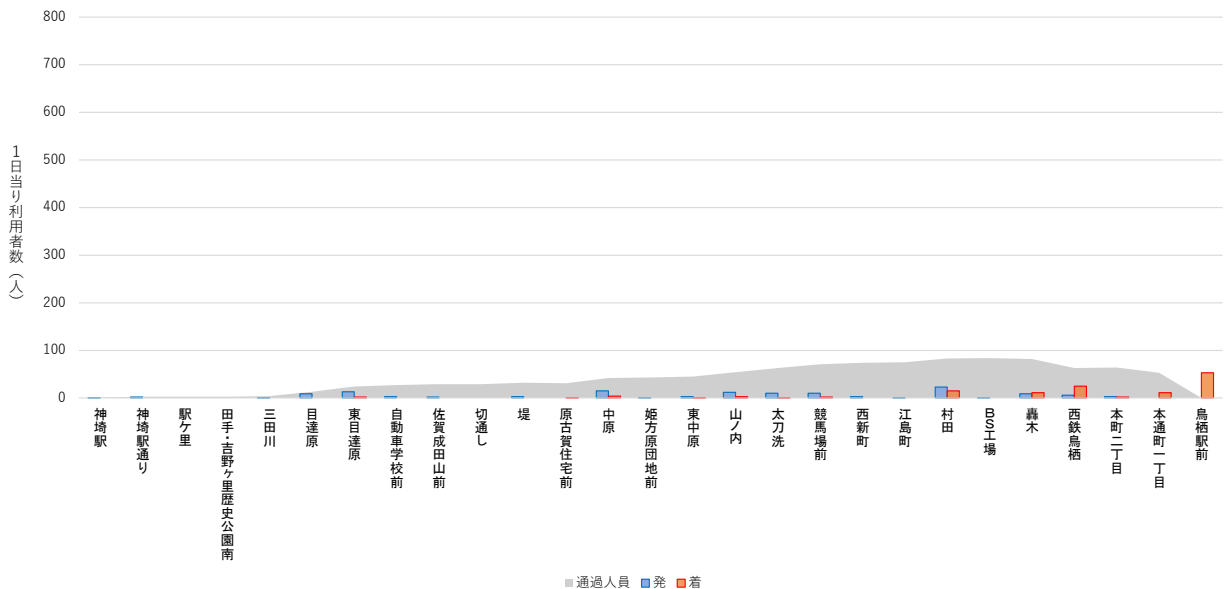
図 4-9 西鉄バス 年間輸送人員の推移

行先番号 40 番神埼線のバス停別の利用状況は、吉野ヶ里町や上峰町などの乗降が目立つほかは、ほとんどが久留米市内の乗降である。



出典：西鉄バス佐賀提供資料

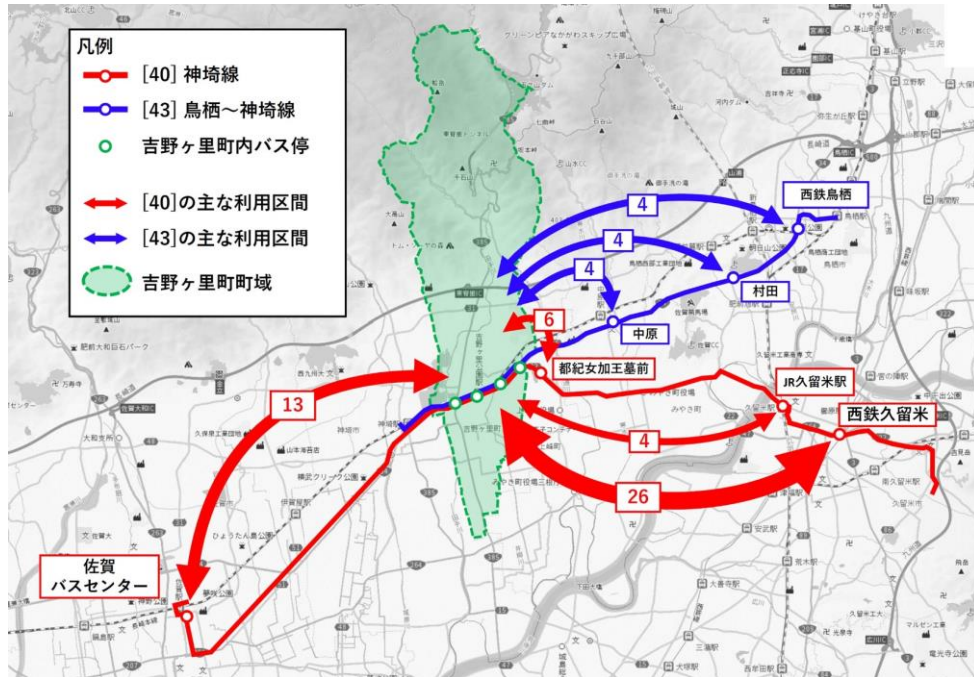
図 4-10 西鉄バス行先番号 40 番神埼線 1日あたり通過人員【nimoca データ】



出典：西鉄バス佐賀提供資料

図 4-11 西鉄バス行先番号 43 番鳥栖～神埼線 1日あたり通過人員【nimoca データ】

吉野ヶ里町における西鉄バス路線の利用状況を以下に示す。行先番号 40 番神埼線では久留米方面、佐賀市方面それぞれに利用が伸びており、吉野ヶ里町とバス停「西鉄久留米」との間の移動が 26 人/日と最も多く、次いでバス停「佐賀バスセンター」との 13 人/日が多く見られる。行先番号 43 番鳥栖～神埼線では主に鳥栖方面に利用が伸びており、バス停「中原」「村田」「西鉄鳥栖」で 4 人/日程度の利用が見られる。



出典：西鉄バス佐賀提供資料

図 4-12 吉野ヶ里町内の西鉄バス路線の利用状況（平日 1 日）【nimoca データ】

(2) コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの運行状況・利用状況

コミュニティバス利用者数は減少傾向にあり、平成 29 年度の 16,486 人から令和 2 年度は 12,904 人となっている。

デマンドタクシーは平成 30 年度において 4,422 人の利用があり、平成 31 年度は 4,286 人、令和 2 年度は 3,241 人となっている。

デマンドタクシーの乗合率については、平成 31 年度までは 1 便あたり 2.4 人前後の利用があり、令和 2 年度は 1 便あたり約 2.0 人となっている。

表 4-3 吉野ヶ里町コミュニティバスの運行方法

系統	運行回数	運行日
循環線	5 循環	平日
通勤通学①永山方面	朝 2 便、夕方 3 便	
通勤通学②田中方面	朝 1 便、夕方 2 便	
通勤通学③目達原方面	朝 1 便、夕方 2 便	
料金		
100 円 ・小学生未満は無料 ・運賃免除証の交付対象 ①町内の小、中学生 ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人とその付添人 1 人 ③運転免許証を返納し、運転経歴証明書の交付を受けている人		

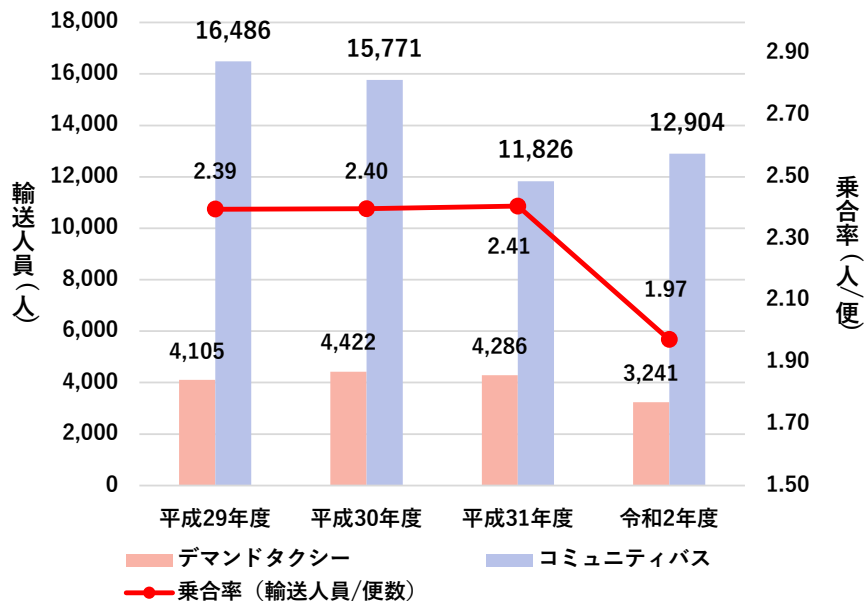


図 4-13 コミュニティバス・デマンド型乗合タクシー輸送人員

デマンドタクシーの登録者は年齢が高い程多いが、「～19歳」「20代」においても一定の登録者数が見られる。

デマンドタクシーの利用は、「目達原整形外科医院」が月平均 50.3 人と最も多く、次いで商業施設である「スーパーモリナガ吉野ヶ里店」「アスタラビスタ吉野ヶ里店」が約 35 人前後となっている。

表 4-4 デマンド型乗合タクシーの運行方法

運行形式		
事前予約制で、自宅と指定施設との間を乗合で運行。		
運行範囲		
吉野ヶ里町全域及び上峰町の一部指定施設		
運行時間帯	予約受付時間	運行日
8:00～9:00	乗車日前日の午後 4 時まで	平日
10:00～16:00	乗車する 1 時間前まで	
料金		
300 円		
<ul style="list-style-type: none"> ・小学生未満は無料（保護者が同伴の場合に限る） ・小・中学生のみの利用の場合は、保護者による予約が必要 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人とその付添者 1 人は半額となる ・運転免許証の自主返納者は半額となる 		

表 4-5 利用の多い施設（令和 3 年度（4～9 月）実績）

（単位：人）

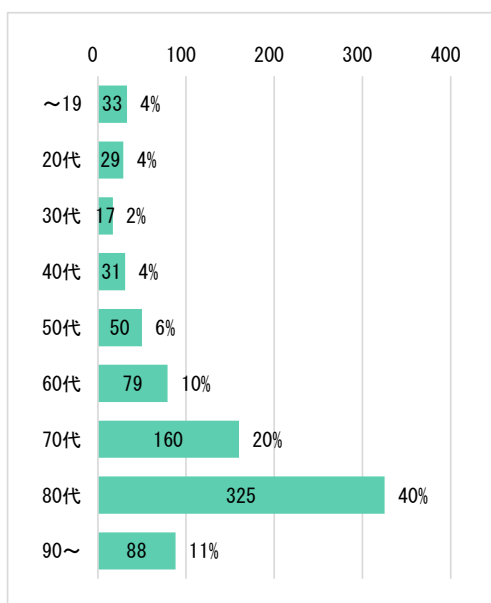


図 4-14 登録者年齢構成

順位	行先	月平均
1	目達原整形外科医院	50.3
2	スーパーモリナガ 吉野ヶ里店	35.7
3	アスタラビスタ吉野ヶ里店	33.8
4	JR 吉野ヶ里公園駅	27.3
5	三田川健康福祉センター ふれあい館	21.7
6	みねこ皮ふ科クリニック	20.8
7	アクロスプラザ	7.3
8	目達原歯科医院	7.0
9	エイト歯科クリニック	6.8
10	最所医院	6.5

第5章 吉野ヶ里町の現状と地域公共交通の抱える問題点

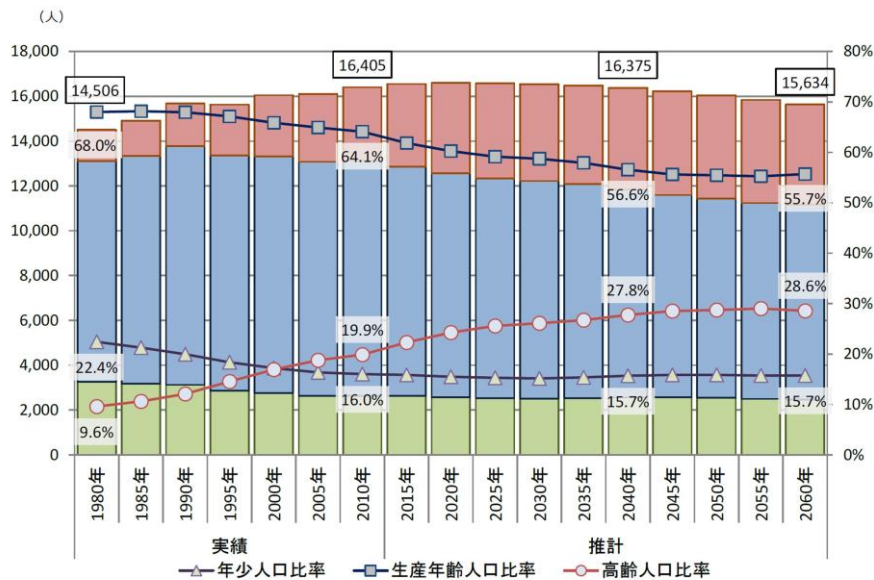
前述の地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、吉野ヶ里町の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理する。

5.1. 地域の現状・問題点

5.1.1. まちづくり

(1) 年少人口の維持傾向

人口ビジョンによると、今後も年少人口は横ばいが続く見込みである。町内に高校や大学が立地していないことから、引き続き町外への通学需要が継続するため、保護者の送迎負担や道路渋滞緩和・環境負荷軽減の観点から公共交通による通学を促進することが必要である。



出典：吉野ヶ里町人口ビジョン（平成 27 年 12 月）

図 5-1 吉野ヶ里町 将来人口推計

(2) コロナ禍による吉野ヶ里歴史公園の来園者数の減少

吉野ヶ里歴史公園の来園者数は、平成30年度には77万人を超えていたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動制限やイベントの中止等により来園者数は大きく減少している。町内の観光入込客数もこれまでは増加傾向が続いていたが、吉野ヶ里歴史公園の来園者と同様に減少に転じていることが想定される。町内への来訪者は、経済的な活力増につながることから、回復を目指す必要がある。公共交通の面からも、タクシーなどの公共交通を積極的に活用し、観光しやすい環境を整えることで、少しでも吉野ヶ里町の来訪者数増につなげる必要がある。

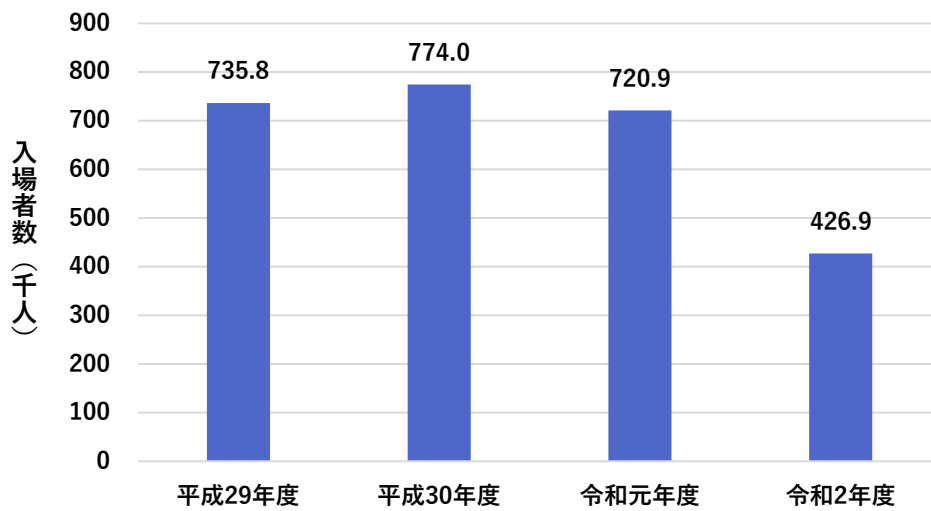
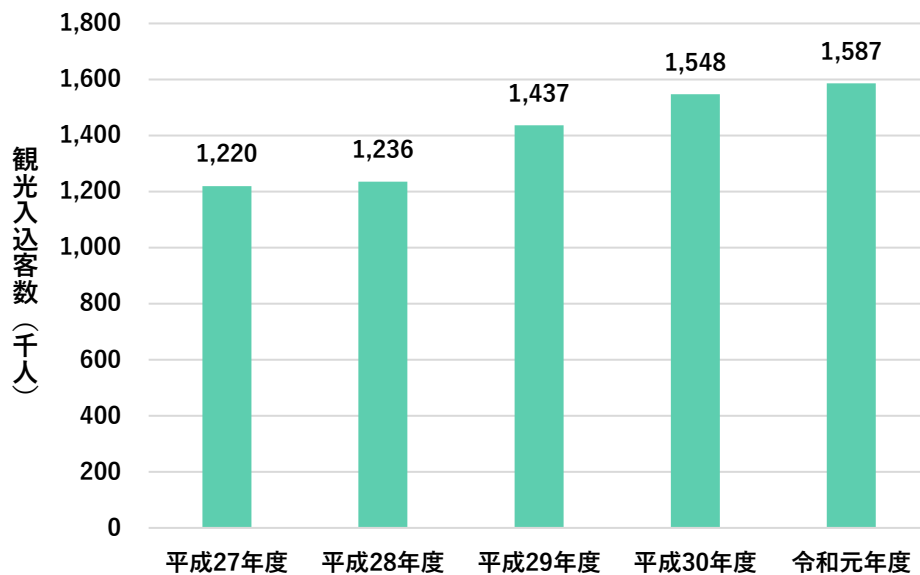


図 5-2 吉野ヶ里歴史公園来園者数の推移



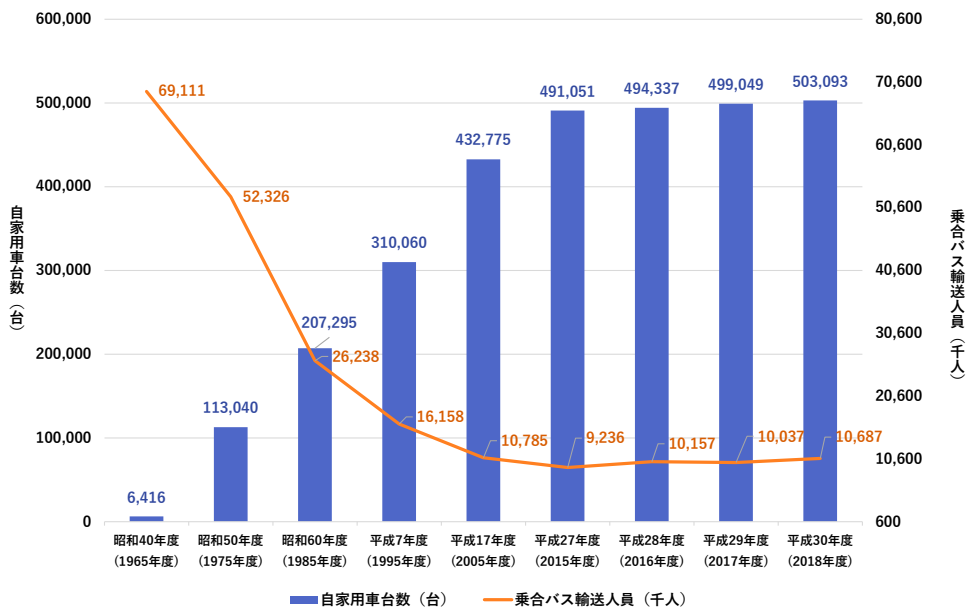
出典：佐賀県観光客動態調査

図 5-3 観光入込客数の推移

5.1.2. 地域的な問題点

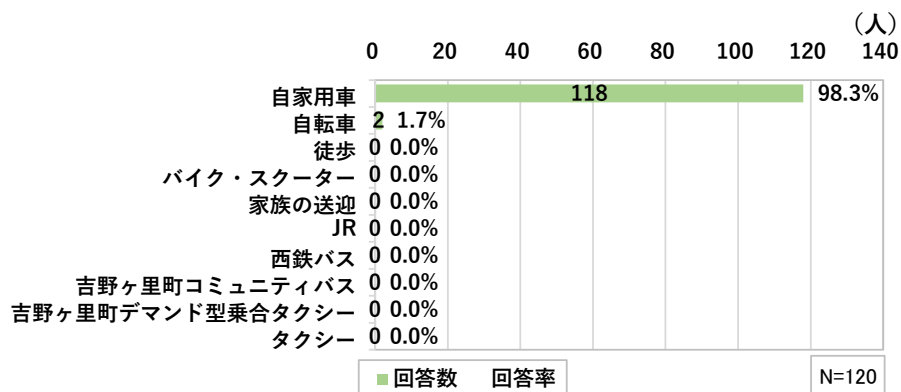
(1) 自家用車への依存と公共交通利用者数の減少

佐賀県内の1日あたり路線バス輸送人員はこの50年間で減少傾向が続いており、平成30年度はピーク期のおよそ7分の1となっている。それに反比例して自家用車台数は増加しており、平成30年度は約50万台と世帯当たり2台超に相当する台数となっている。また、町内高校生の保護者に対して実施したアンケートでも、最もよく利用する移動手段のほとんどが自家用車であり、自家用車移動に依存していることが明らかである。



出典：九州運輸要覧

図 5-4 佐賀県内の自家用車台数と乗合バス輸送人員の推移



出典：高校生保護者アンケート

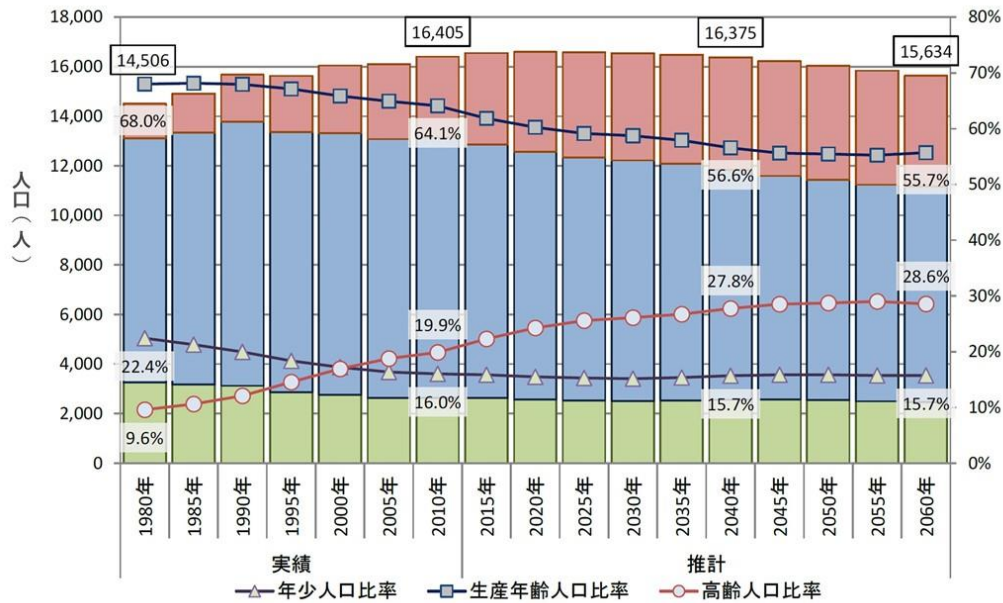
図 5-5 町内高校生保護者が外出する際に最も利用する移動手段

(2) 高齢化の進行にともなう交通弱者の増加

65歳以上の高齢者数は年々増加することが推定されている。2021年10月現在で4,079人である高齢者数は、2040年頃には約4,500人まで増加し続けることが推計されている。

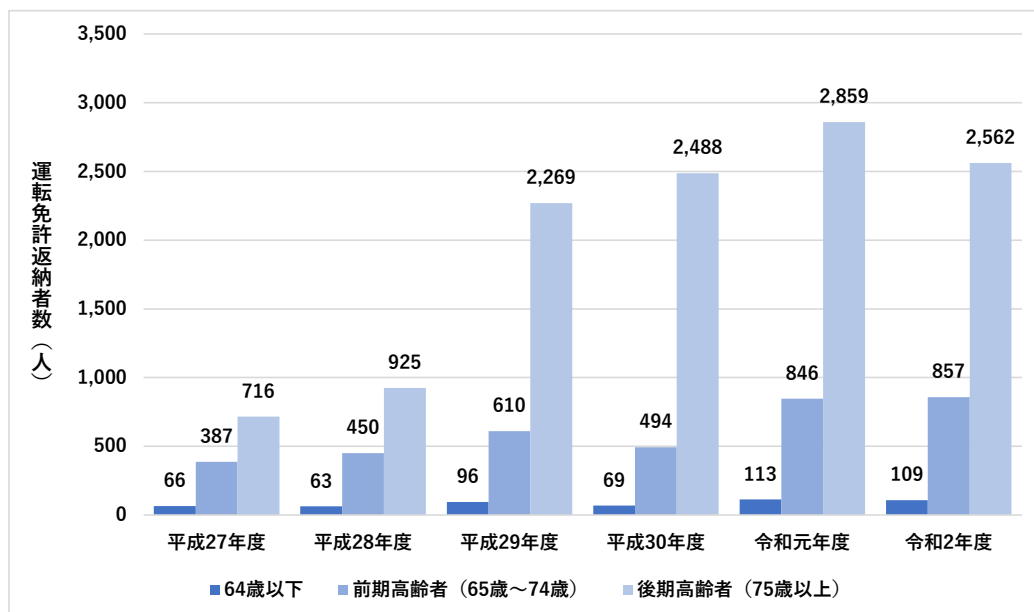
一方、高齢運転者による重大交通事故の発生等を機に運転免許自主返納者は近年急激に増加しており、特に75歳以上の返納者数が顕著である。

本町においても、運転免許を持たない交通弱者が今後ますます増加することが予想される。



出典：吉野ヶ里町人口推計

図 5-6 高齢者人口・高齢化率の将来推移

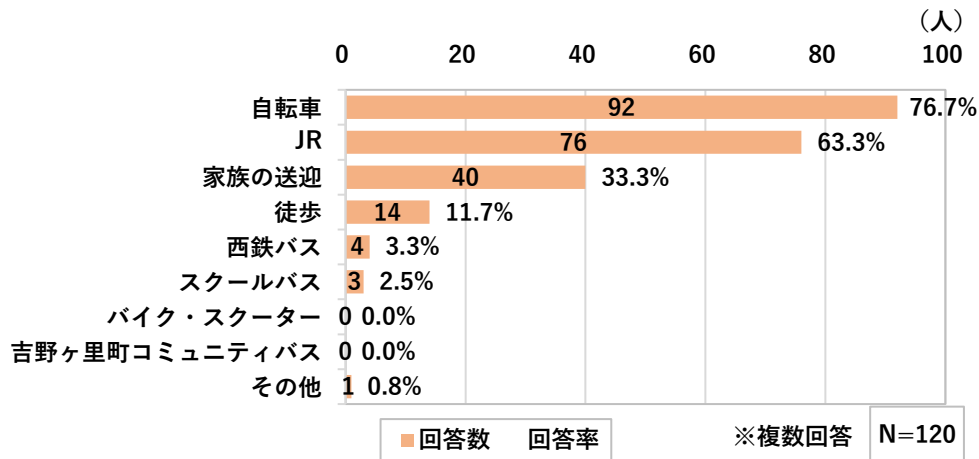


出典：運転免許統計

図 5-7 運転免許自主返納者数の推移（佐賀県）

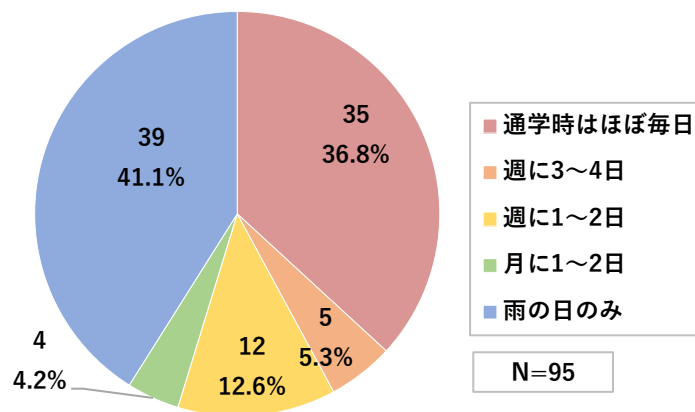
(3) 高校生の通学における家族による送迎への依存

吉野ヶ里町内に高校が無く、町内の高校生約 33%が「家族の送迎」に依存しており、うち約 37%の高校生は通学時にほぼ毎日家族に送迎を依頼している状況にある。通学時の送迎車の多さにより、国道や町内唯一の鉄道駅である吉野ヶ里公園駅の南口周辺では、通勤・通学時のピーク時間帯には混雑が発生しており、効率的な移動の妨げとなっている。吉野ヶ里町は事故発生件数が県内でも特に多く、田手交差点をはじめとする国道上の交差点において、通勤時間帯での事故が多発している状況である。



出典：高校生保護者アンケート

図 5-8 高校生の通学手段



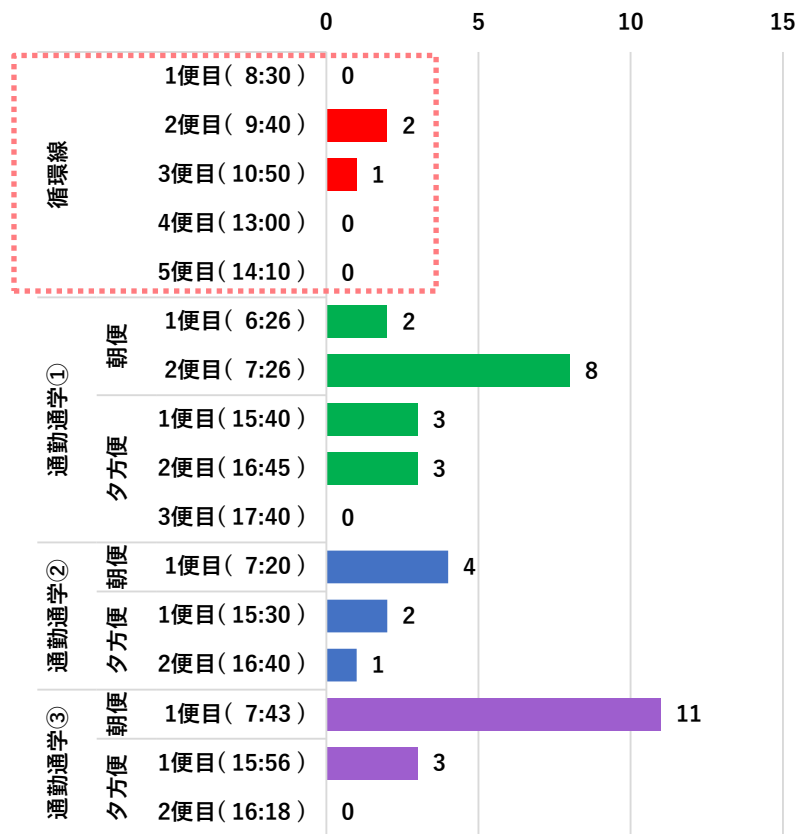
出典：高校生保護者アンケート

図 5-9 通学時の送迎の頻度

5.1.3. 公共交通の問題点

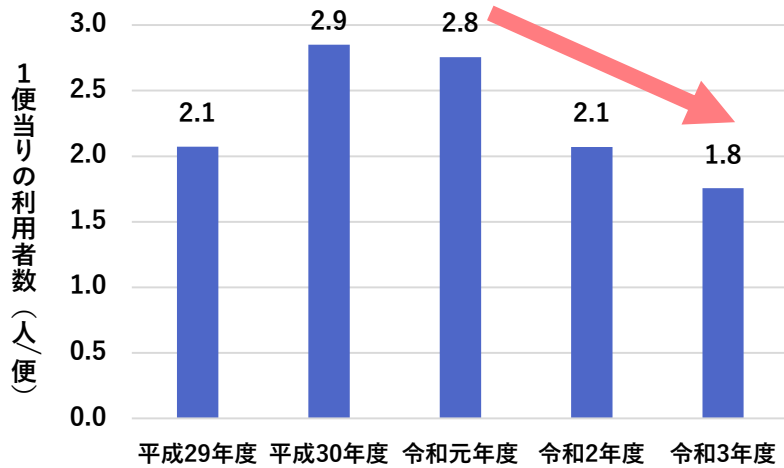
(1) コミュニティバス循環線利用者数の低迷

コミュニティバスは、平成 29 年度から路線を再編し、朝夕のみ運行の通勤通学線と日中運行の循環線を行っている。乗り込み調査の結果、循環線の利用者は 1 日に 3 人とどまるなど、利用が極端に少ない実態が明らかになった。また、平成 29 年度から令和 3 年度にかけての循環線の 1 便当りの利用者数は、平成 30 年度の 2.9 人/便をピークに減少しており、令和 3 年度は 1.8 人となっている。高齢者対象のアンケート調査結果からも、自家用車移動が困難な世帯にもかかわらず、コミュニティバスによる移動は全く選択されておらず、デマンドタクシーについてもタクシーと比較して同程度かそれ以下の利用となっており、町民の移動ニーズに応えられていない実態が明らかになった。



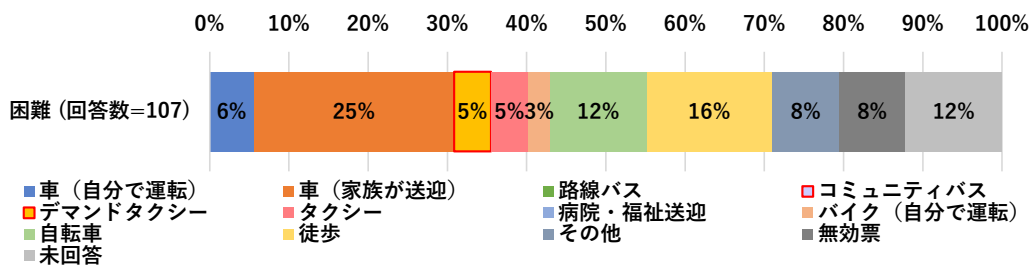
出典：コミュニティバス乗り込み調査結果

図 5-10 令和 3 年 10 月乗り込み調査時のコミュニティバス便別利用者数



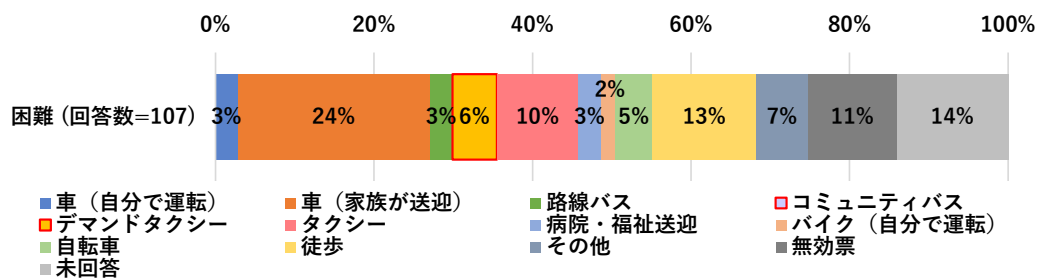
※令和3年度は8月までの数値

図 5-11 コミュニティバス循環線 1便当り利用者数推移



出典：高齢者アンケート調査結果

図 5-12 自家用車移動が困難と回答した高齢者世帯における買い物時の移動手段



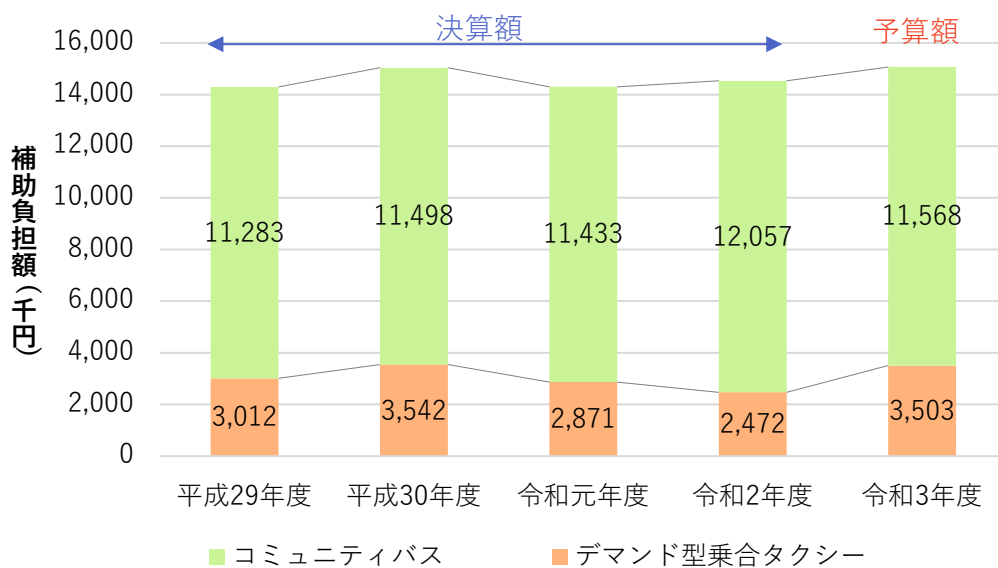
出典：高齢者アンケート調査結果

図 5-13 自家用車移動が困難と回答した高齢者世帯における通院時の移動手段

(2) 自治体財政負担額の増加

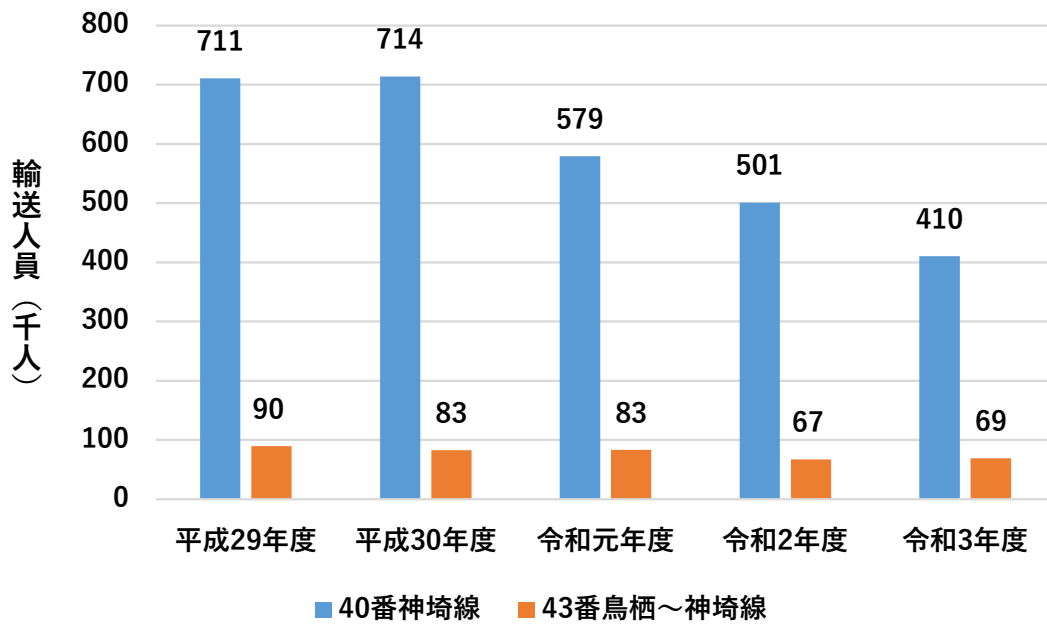
コミュニティバスは、平成29年度から路線を再編し、朝夕のみ運行の通勤通学線と日中運行の循環線を運行している。補助金額としては横ばいで推移しているものの、日中の利用が極端に少ない状況があり、町内の公共交通の役割や持続性の面で、運行効率化が必要である。また、デマンド型乗合タクシーについては、コロナ禍による利用の落ち込みから、補助額が低下していたが、令和3年度より運行範囲を拡大したことに伴って、補助額が増加している。

路線バスについては、特に40番神埼線の利用減少が顕著であり、コロナ禍が拍車をかけている状況である。43番鳥栖～神埼線も同様に減少傾向であり、補助額についてもそれに連動して増加傾向を示している。持続可能な運行に向け、利用を増やす取組が求められている。



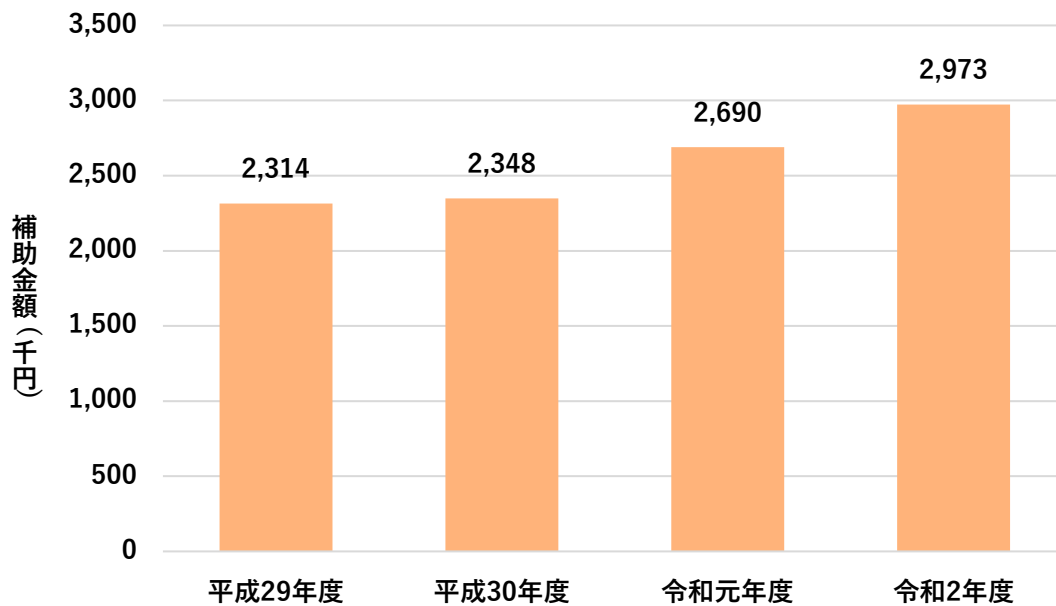
出典：吉野ヶ里町提供資料

図 5-14 コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの町負担額推移



出典：西鉄バス佐賀提供資料

図 5-15 路線バス 年間輸送人員の推移 (再掲)



出典：吉野ヶ里町提供資料

図 5-16 路線バスへの補助額推移 (43番鳥栖～神埼線)

(3) デマンド型乗合タクシーの利便性が悪い点が存在

デマンド型乗合タクシーは、運行方法の性質上、予約状況によっては利用者の待ち時間の変動が発生する。現状、その性質については、利用者にあらかじめ伝達を行っているものの、夏や冬、天候の悪い日などにおいて、いつまで待っていれば良いか不明な状態での待ち合わせは、直前まで施設内で待機することも難しく、利用者にとっては不安感があるため改善が必要である。

表 5-1 デマンド型乗合タクシーの利用時の不満点

公共交通に関する意見・要望
<ul style="list-style-type: none">● <u>暑い日や、とても寒い時など乗降場で長時間待っていると、身体的にとっても大変なので、庁舎内で待っていた所、デマンドタクシーが待っている人に気づかず、行ってしまったとの事でした。後で電話したら、乗降場に居なかったからとの事でした。庁舎内で暖を取って待っている人に、「来たよ」と知らせられる様な方法、「カメラ又は、お知らせブザー」等の設置はできないものでしょうか。</u>● デマンドタクシーを利用して、その帰り、<u>デマンドタクシーの待ち時間が長く疲れてしまいそう。</u>何か良い方法はないかなと思います。● <u>デマンドタクシーは、待ち時間が長く（15分～20分）、暑さ、寒さ、雨等に耐えにくく、体調も十分でない人が多いので、利用者が難しい。</u>

出典：民生委員アンケート

5.2. 公共交通をとりまく環境の変化

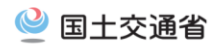
5.2.1. 社会的な問題点

(1) 深刻な運転手不足

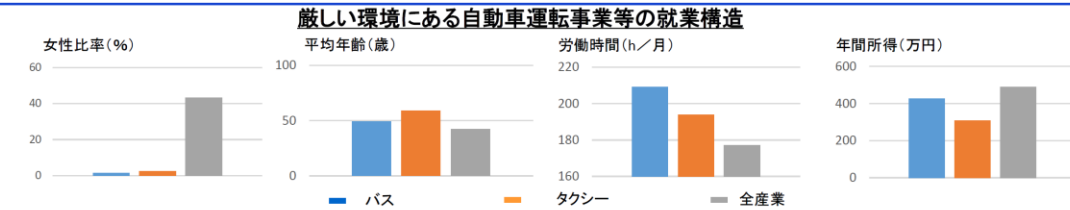
公共交通の担い手である運転手不足が社会問題化しており、持続的な公共交通運営に向けた重大な課題となっている。

本町においても、路線バスの減便の要因の1つでもあり、限られた人員の中で効率的な運行が求められている。

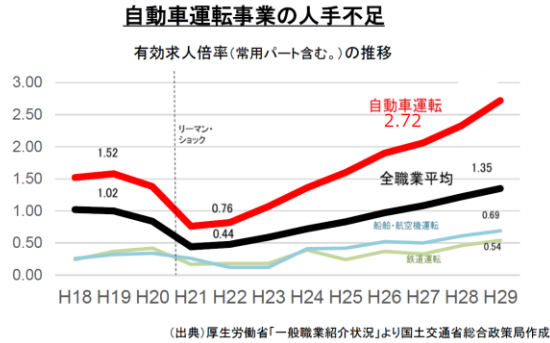
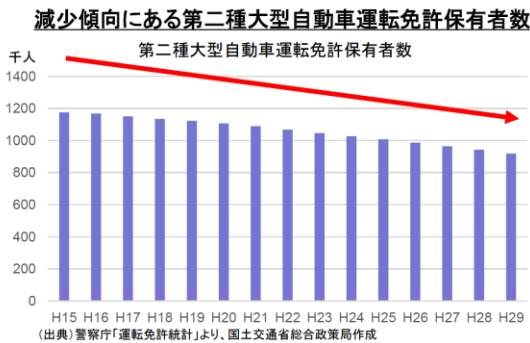
運転手不足の深刻化



- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



注1: 労働時間=「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数=事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数=所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額=「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他の特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額=6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他の特別給与額=調査年前年1月から12月までの1年間に於ける賞与、増給手当等特別給与額
 資料: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年報」より、国土交通省総合政策局作成



6

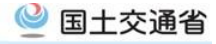
出典：国土交通省資料

図 5-17 運転手不足の深刻化

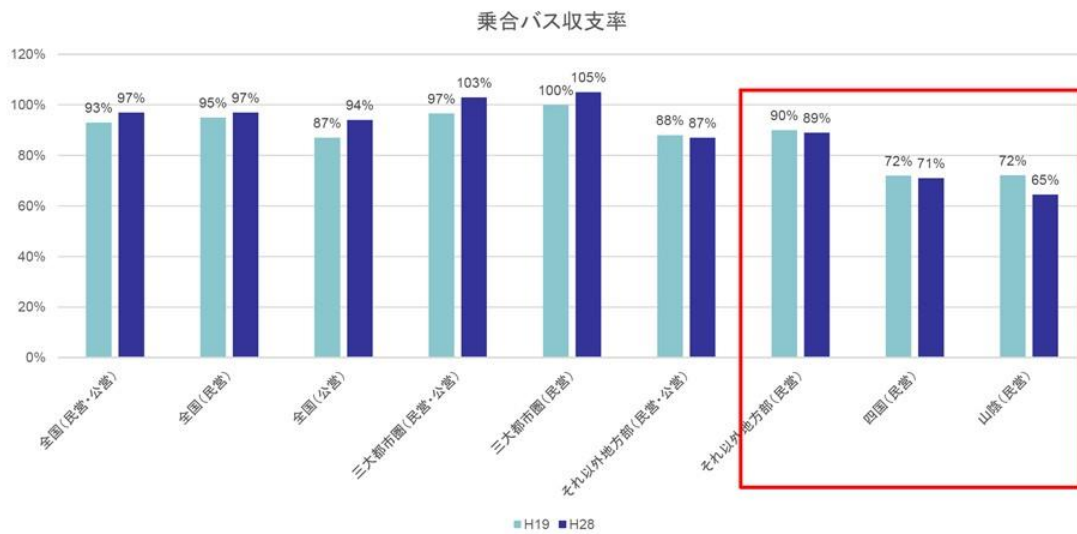
(2) 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の新型コロナウイルス感染症の全国的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって公共交通を担う各交通事業の収益性が悪化しており、持続的な公共交通網構築に向けて、総力で取り組む必要性が増している。

地方部の乗合バスの収支の悪化(保有車両30両以上事業者)



■ 平成19年から平成28年の間で、三大都市圏の事業者は収支改善しているが、**地方部の事業者は収支が悪化している。**



※国土交通省自動車局資料より、総合政策局作成

7

出典：国土交通省資料

図 5-18 公共交通分野全般の収益性悪化

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出行動の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少している。

緊急事態宣言が発出された令和2年4月～5月のデマンド型乗合タクシーの輸送人員は、対前年比で約6割強まで減少しており、緊急事態宣言終了後、経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数も多少回復した。

また、鉄道や路線バスにおいても同様の傾向にあり、公共交通事業全体が厳しい事業環境に置かれている。

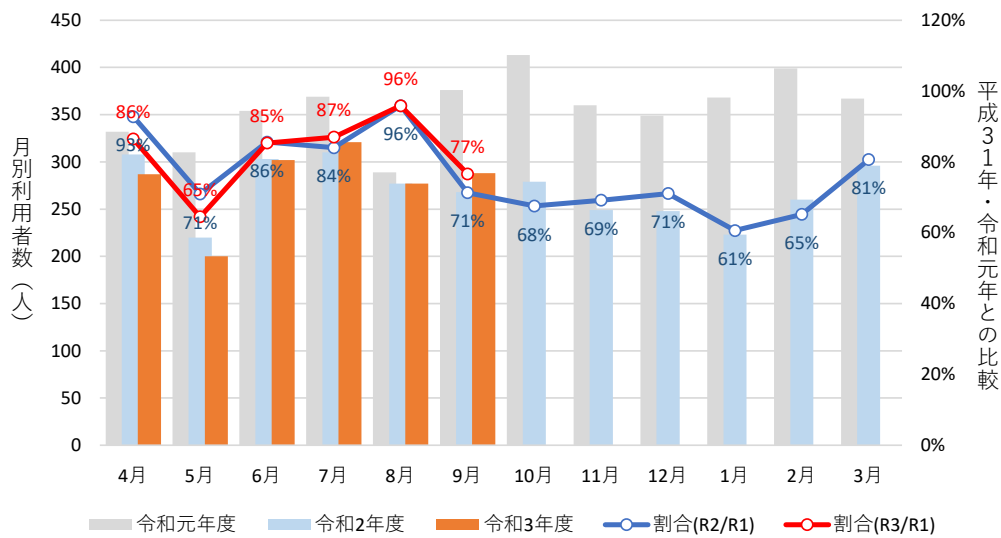
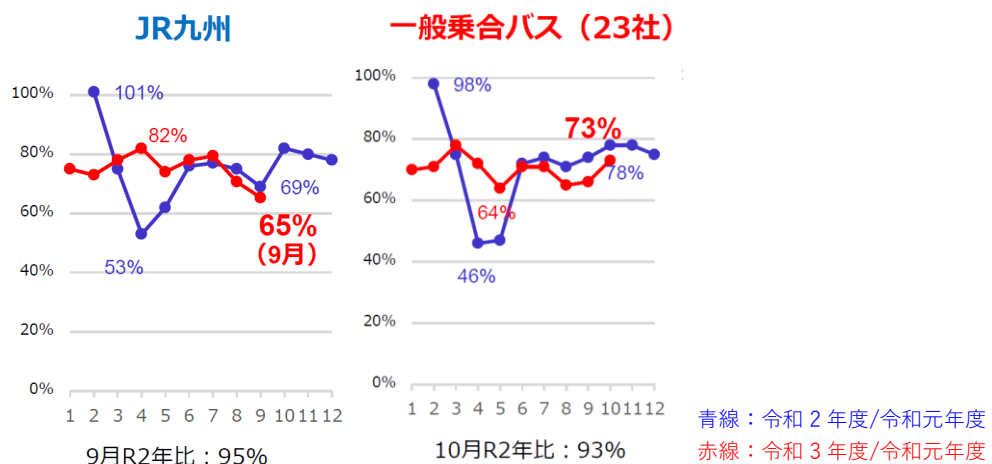


図 5-19 デマンド型乗合タクシー輸送人員の推移



出典：国土交通省九州運輸局資料

図 5-20 一般路線バスおよび鉄軌道の輸送人員の推移(令和3年10月分まで)

5.2.2. 社会的な要請

(1) 持続可能な未来の形成 (SDGs)

持続可能な開発目標 (SDGs: Sustainable Development Goals) とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための17のゴールと169のターゲットから構成されており、本計画においても、特に関連性の高いSDGsのゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現する。



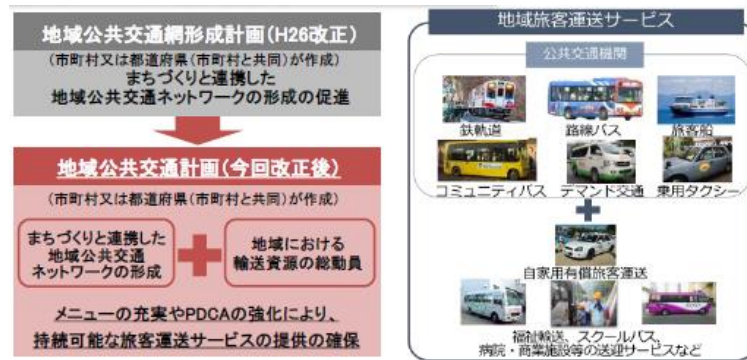
図 5-21 SDGs の 17 のゴール

<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>強靱 (レジリエント) なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>11 住み続けられるまちづくりを</p> <p>包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を</p> <p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> <p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>		

図 5-22 特に関連性の高いゴール

(2) 輸送資源の総動員による持続可能な移動環境の構築

令和2年の活性化再生法の改正において、「地域における輸送資源の確保」が新たに掲げられた。本町は交通事業者の尽力により公共交通を確保しているため、喫緊で公共交通以外の輸送資源の活用は求められていない。本町では、福祉有償運送サービスや一部病院における送迎サービスが提供されているが、町民の移動ニーズとは相違があるため、輸送資源の活用は難しい状況である。

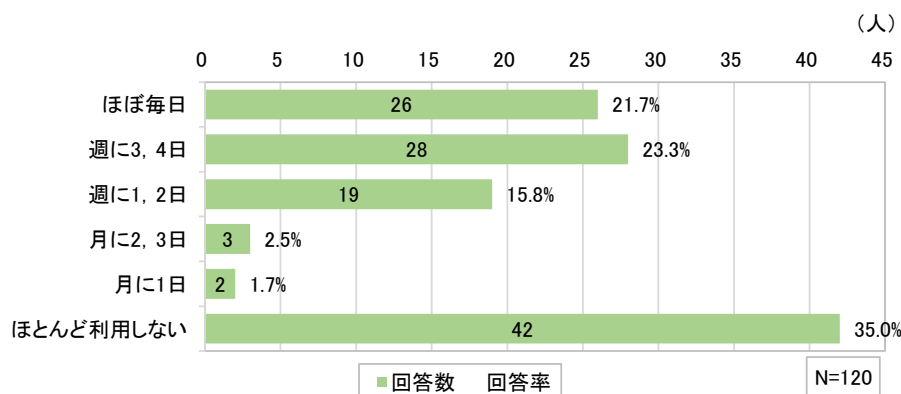


出典：国土交通省資料

図 5-23 公共交通以外の輸送資源イメージ

(3) 新しい生活様式の定着

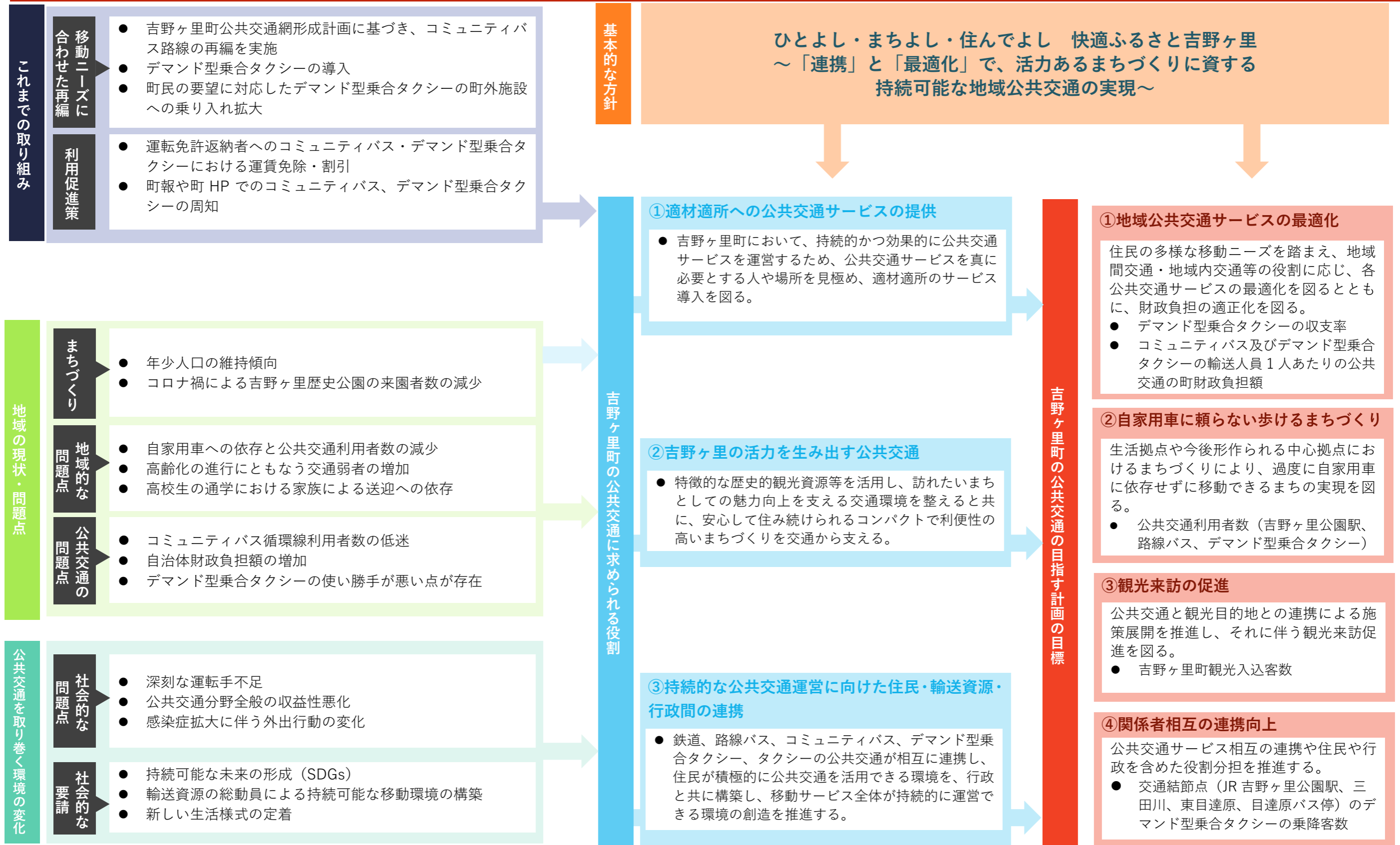
新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、新しい生活様式への転換がうたわれており、密を回避するためのテレワークの推進や通信販売の利用などが呼びかけられている。下図に示す通り、食料品の宅配サービスの利用は「週に1,2日」以上が過半数を超えており、公共交通を含む移動需要の減少につながっているものと推察される。



出典：高校生保護者アンケート調査結果

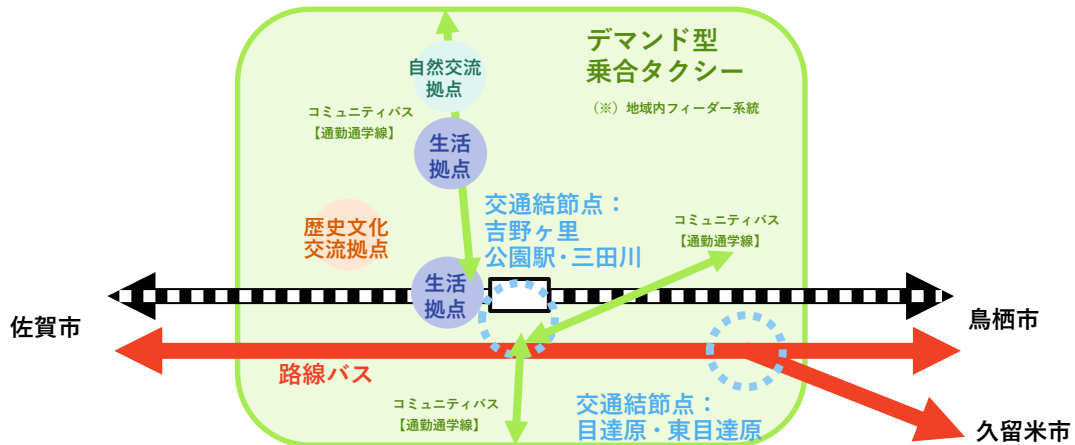
図 5-24 食料品の宅配サービスの利用状況

第6章 公共交通の現状・課題 と 公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標



6.1. 吉野ヶ里町地域公共交通の将来像

地域間幹線を鉄道及び路線バスと位置づけ、加えてデマンド型乗合タクシー等の地域内支線によって全町一体となった公共交通ネットワークの構築を目指す。



6.2. 公共交通の役割分担の考え方

地域間幹線	地域内支線	交通機関	役割	主な利用目的	主なターゲット
↑		鉄道	佐賀市・鳥栖市・福岡市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	通勤 通学 観光 ビジネス	・町民全般 ・町への通勤者 ・来訪者
		路線バス	佐賀市・久留米市・鳥栖市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	通勤 通学 買い物 通院	・町民全般 ・町への通勤者 ・来訪者
	↑	コミュニティバス	鉄道や路線バスが運行されていない地域において、特に小中学生の通学需要や通勤需要を担う地域内支線交通の役割を担う。	通勤 通学	・通学者 ・通勤者
		デマンド型乗合タクシー	鉄道や路線バスが運行されていない地域において、商業・医療施設へのきめ細かなアクセスを担う地域内支線交通としての役割。	買い物 通院	・町民全般 (特に高齢者等自家用車移動が困難な方)
		タクシー	デマンド型乗合タクシーではまかなえない、施設間等の細やかな移動ニーズや、休日等の観光客や来訪客の移動ニーズを満たす、地域内交通の役割を担う。	買い物 通院 観光 ビジネス	・ドアtoドアで速やかに移動したい方 ・来訪者

第7章 実施事業

吉野ヶ里町における公共交通網の目標の達成に向け、基本方針に基づき、下表に示す個別事業を実施する。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行う。

また、次項以降に各個別事業の具体的な内容について記載する。

表 7-1 実施事業

目標	実施事業	実施主体	取組時期		
			短期	中期	長期
地域公共交通サービスの最適化	移動ニーズに応じた地域内交通の運行形態の転換及び地域内交通の維持	公共交通活性化協議会 交通事業者			
	デジタル技術の導入によるデマンド型乗合タクシーの利便性・快適性の向上の検討	公共交通活性化協議会 交通事業者			
	地域間幹線交通（鉄道、路線バス）の維持	行政 （国、県、町） 交通事業者			
	地域間幹線交通と地域内交通の接続・待合環境の向上	公共交通活性化協議会 交通事業者			
自家用車に頼らない歩けるまちづくり	デマンド型乗合タクシーの定額制運賃等の導入検討	公共交通活性化協議会 交通事業者			
	自動車運転免許返納者等を対象とした運賃割引制度の継続	公共交通活性化協議会			
観光来訪の促進	タクシーを活用した吉野ヶ里歴史公園とその周辺の観光地周遊コースの設定	公共交通活性化協議会 交通事業者			
関係者相互の連携向上	町内の公共交通情報を網羅した公共交通使い方ガイド作成	公共交通活性化協議会 商業・観光施設等			
	民生委員等を対象としたデマンド型乗合タクシー等の利用体験の実施	公共交通活性化協議会			
	進学を控えた中学生と保護者を対象とした公共交通通学に関するPR	公共交通活性化協議会			

7.1. 地域公共交通サービスの最適化

事業名	移動ニーズに応じた地域内交通の運行形態の転換及び地域内交通の維持						
事業概要	<p>町民のきめ細かな移動ニーズに応え、併せて効率的な運行を行うため、朝夕の通勤通学線を除き、コミュニティバス（定時定路線）の運行から、より利便性の高いデマンド型乗合タクシーへ運行形態の転換を目指す。併せて、町民移動ニーズに合わせ、町内外における指定施設（乗降ポイント）の追加設置を検討する。</p> <p>なお、デマンド型乗合タクシーについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図る。</p>						
実施主体 実施時期	スケジュール						
	実施主体	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	検討	デマンド型乗合タクシーの運行拡充				
交通事業者							

事業名	デジタル技術の導入によるデマンド型乗合タクシーの利便性・快適性の向上の検討						
事業概要	<p>近年のデジタルトランスフォーメーションの動向等を見据え、デマンド型乗合タクシーの利便性・快適性・効率性の向上につながる技術について、幅広く比較・研究し、導入コストや維持コスト、使い勝手等を鑑み導入を検討する。</p> <p>特に、電話だけでなくWEBによる予約や利用者登録については、早期の導入に向け検討を進める。</p>						
実施主体 実施時期	スケジュール						
	実施主体	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	比較・研究					
交通事業者		順次実施					

事業名	地域間幹線交通（鉄道、路線バス）の維持					
事業概要	町外を結ぶ地域間幹線公共交通として、鉄道、路線バスが運行されており、来訪者の移動、町外への通学や通院等の日常的な移動手段として、多くの方に利用されている。町外への移動の利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、これらの幹線路線の維持を図る。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	行政(国、県、町)	継続実施				
交通事業者						

事業名	地域間幹線交通と地域内交通の接続・待合環境の向上					
事業概要	町外を結ぶ地域間幹線交通（鉄道、路線バス）と地域内交通（デマンド型乗合タクシー）との乗継時や地域内交通利用時における待合環境向上のため、商業施設や医療施設内における利用案内設置等を実施する。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会	継続実施				
商業・医療施設 管理者						

7.2. 自家用車に頼らない歩けるまちづくり

事業名	デマンド型乗合タクシーの定額制運賃等の導入検討					
事業概要	地域内交通の利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図るため、都度払いの運賃ではなく、一定期間の定額制運賃（定期券）や回数券の導入を検討する。実施にあたり、デジタル技術の進展に伴うキャッシュレス決済や MaaS の動向等も研究しつつ、利用者属性等も考慮し紙券などの対応も併せて検討する。					
実施主体 実施時期	スケジュール					
	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	検討				
交通事業者	実施					

事業名	自動車運転免許返納者等を対象とした運賃割引制度の継続					
事業概要	高齢者の交通事故防止等を目的として、引き続き運転免許証返納者等に向けた運賃割引制度を継続する。					
実施主体 実施時期	スケジュール					
	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	継続実施				

7.3. 観光来訪の促進

事業名	タクシーを活用した吉野ヶ里歴史公園とその周辺の観光地周遊コースの設定					
事業概要	観光まちづくり戦略と連携し、吉野ヶ里歴史公園へのタクシー利用者に対し、町内観光地の周遊モデルコースを案内し、タクシーの更なる利用につなげる。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度 9年度
	公共交通 活性化協議会	検討	実施			
交通事業者						

7.4. 関係者相互の連携向上

事業名	町内の公共交通情報を網羅した公共交通使い方ガイド作成					
事業概要	商業・観光施設等の目的地と連携し、町内の公共交通情報を網羅した公共交通使い方ガイド（路線図/時刻表）を継続的に作成・更新し、広報誌等を活用し全戸配布を行うと共に、転入届を提出された方に対して配布を行う。					
実施主体 実施時期	スケジュール					
	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	作成		継続的に更新		
商業・観光施設 等			作成協力（広告出稿等）			

事業名	民生委員等を対象としたデマンド型乗合タクシー等の利用体験の実施					
事業概要	高齢者と多く接する民生委員等に、デマンド型乗合タクシー等を利用体験してもらい、高齢者に対して利用方法等を口コミで伝えてもらうことで、利用促進につなげる。					
実施主体 実施時期	スケジュール					
	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	企画	毎年実施			

事業名	進学を控えた中学生と保護者を対象とした公共交通通学に関する PR					
事業概要	路線バスや鉄道を利用した通学方法について町広報誌等で周知を図り、保護者の送迎負担軽減を図る。					
実施主体 実施時期	スケジュール					
	令和 4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通 活性化協議会	企画	毎年実施			

第8章 計画の達成状況の評価

8.1. 数値目標

本計画の達成状況の評価するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を定める。なお、目標値は計画期間最終年度である令和9年度を目標年度とする。

表 8-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目指す目標		(参考値)	基準年	目標値
評価指標	指標の設定根拠	R 元年度	R 2 年度	R9 年度
地域公共交通サービスの最適化				
デマンド型乗合タクシーの収支率	利便性増加に伴う費用増と、利用促進による利用増を鑑み、令和元年度並の収支率を目指す。	(15.9%)	14.5%	15.9%
コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーの、輸送人員1人当たりの公共交通の町財政負担額	今後も労務環境改善等に伴う費用増加が想定される中、利用促進を図り、デマンド型乗合タクシーの輸送人員を増加させることで、財政負担額を基準年並に維持する。	(888 円)	867 円	867 円
自家用車に頼らない歩けるまちづくり				
公共交通年間利用者数 ・吉野ヶ里公園駅 JR 乗車人員 ・路線バス輸送人員【西鉄バス 40、43 番】(補助年度) ・デマンド型乗合タクシー輸送人員	鉄道及び路線バスについては、通学における公共交通利用促進を図り、減少傾向を食い止めることで、令和2年度基準値を維持する。デマンド型乗合タクシーについては、利便性向上と利用促進を図ることで、輸送人員を増加させる。	吉野ヶ里公園駅 JR 乗車人員		
		(473,770 人)	379,542 人	379,542 人
		路線バス輸送人員		
		(662,639 人)	568,063 人	568,063 人
		デマンド型乗合タクシー輸送人員		
		(4,286 人)	3,241 人	8,000 人
観光来訪の促進				
吉野ヶ里町観光入込客数	タクシーを活用した観光を促進し、観光客が訪れやすい環境を整備することで、観光入込客数を令和元年度並への回復を目指す。	(1586.6 千人)	— (未発表)	1586.6 千人
関係者相互の連携向上				
交通結節点のデマンド型乗合タクシーの日あたり乗降客数 (JR 吉野ヶ里公園駅、東目達原、目達原、三田川バス停)	デマンド型乗合タクシーと鉄道や路線バスとの乗継環境を向上させ、交通結節点における乗降者数を増加させる。	(5.1 人/日)	3.6 人/日	10 人/日

8.2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取り組みを実施していく (Do) と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し (Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し (Action)、新たな取り組みの計画を立案する (Plan) という「PDCA」のサイクルに基づいて進める。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができる。

なお、評価については、事業者から提供されたデータ等により数値指標を計測し、目標値と照らし合わせて評価を実施する。

表 8-2 PDCA の実施サイクル

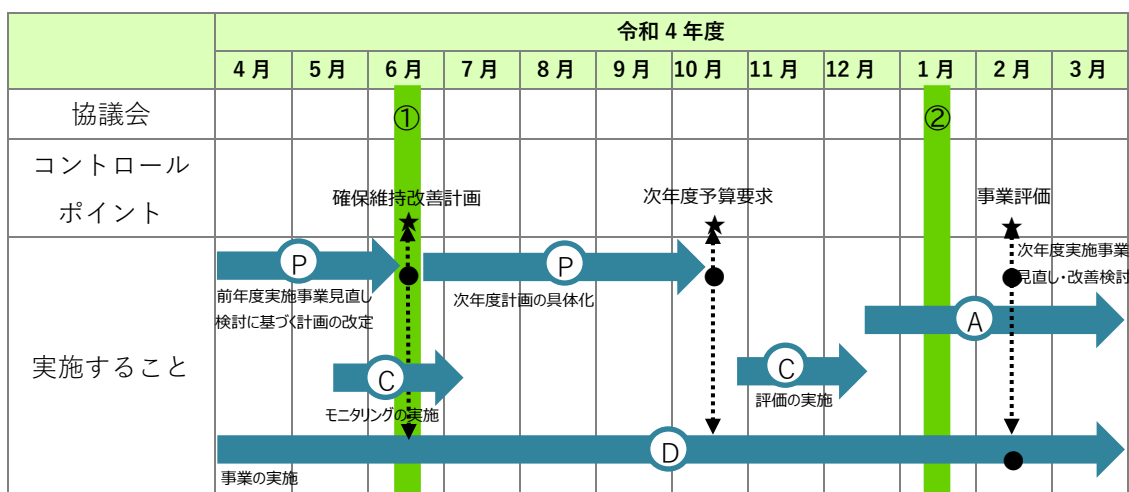
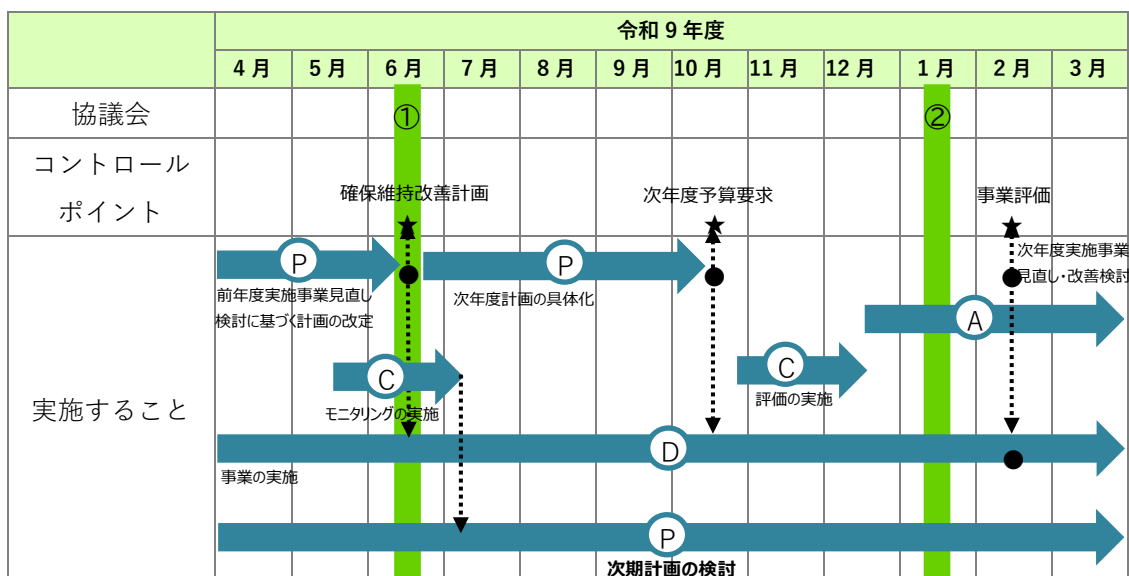


表 8-3 PDCA の実施サイクル (計画最終年度)



8.3. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、吉野ヶ里町地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

事業主体	役割
吉野ヶ里町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況などのデータの収集・分析及び吉野ヶ里町との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民	公共交通機関の積極的な利用 情報受信など積極的な公共交通に対する関心 地域における要望などの取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例などの情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

事業主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
吉野ヶ里町地域公共交通活性化協議会	循環線(デマンドタクシー)		吉野ヶ里町及び上峰町、神崎市		区分	フィーダー補助	町内全域、神崎市及び上峰町内の一部地域を運行し、軸となる幹線に接続する。 なお、神崎市及び上峰町には費用負担がないため、両市町における計画の位置づけはない。

(備考)

・上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要がある。

吉野ヶ里町地域公共交通計画

ひとよし・まちよし・住んでよし快適ふるさと吉野ヶ里

令和4年3月

<発行>

吉野ヶ里町役場財政協働課

〒842-8501 佐賀県神埼郡吉野ヶ里町吉田321番地2

TEL:0952-37-0331/FAX:0952-53-6571



吉野ヶ里町