

# 大町町 地域公共交通計画

令和 4 年 3 月 大町町

# 目次

ページ

<b>はじめに</b> .....	1
計画策定の背景と目的 .....	1
計画の対象 .....	2
計画の位置づけ .....	3
SDGsの視点を踏まえた計画の推進 .....	4
<b>第1章 大町町の社会経済特性と交通特性</b> .....	5
1-1 社会経済特性 .....	5
1-2 交通特性 .....	20
<b>第2章 大町町の地域公共交通の現状</b> .....	25
2-1 地域公共交通の現状 .....	25
2-2 地域公共交通の利用状況 .....	31
2-3 町内の送迎サービスに関する可能性調査 .....	34
2-4 地域公共交通維持のための財政負担状況 .....	35
2-5 地域公共交通に対する町民意見 .....	37
<b>第3章 大町町の地域公共交通の課題</b> .....	39
<b>第4章 大町町地域公共交通計画</b> .....	42
4-1 地域公共交通に関する基本的な方針 .....	42
4-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ .....	47
4-3 対象地域 .....	48
4-4 対象期間 .....	48
4-5 計画目標 .....	48
4-6 評価指標 .....	49
4-7 施策・実施主体・スケジュール .....	55
4-8 計画の達成状況の評価 .....	64

# はじめに

---

## 計画策定の背景と目的

大町町は現在、モータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化等による社会構造の変化の影響も受け、自家用車に過度に依存した交通体系となっています。公共交通機関は、JR佐世保線とこれに並行して走る路線バス（祐徳バス）及びタクシー（大町観光タクシー）がありますが、鉄道、路線バスは利用可能な地域が限られ、運行本数も少ないのが現状です。

この様に、自動車を自由に運転することができない高齢者などの移動制約者に対する買い物や通院など、日々の移動手段を確保することが喫緊の課題となっています。この問題を解決するため、令和3年4月1日からコミュニティバス（まちバス、定時定路線）の実証運行を開始しました。実証運行は9月30日までの半年間行い、その結果による運行計画の改善を行った上で、令和3年10月から本格運行となりました。

この様な取り組みも含めて、大町町の持続可能な地域公共交通のあり方、実現方法等に関して、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）」の法改正が行われ、令和2年6月に公布、11月に施行されました。この改正を受けて、大町町では令和4年4月から令和9年3月までの5年間の「大町町地域公共交通計画」を策定しました。

大町町地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく計画であり、同第6条において定める協議会である「大町町地域公共交通会議」における協議の上、策定されています。

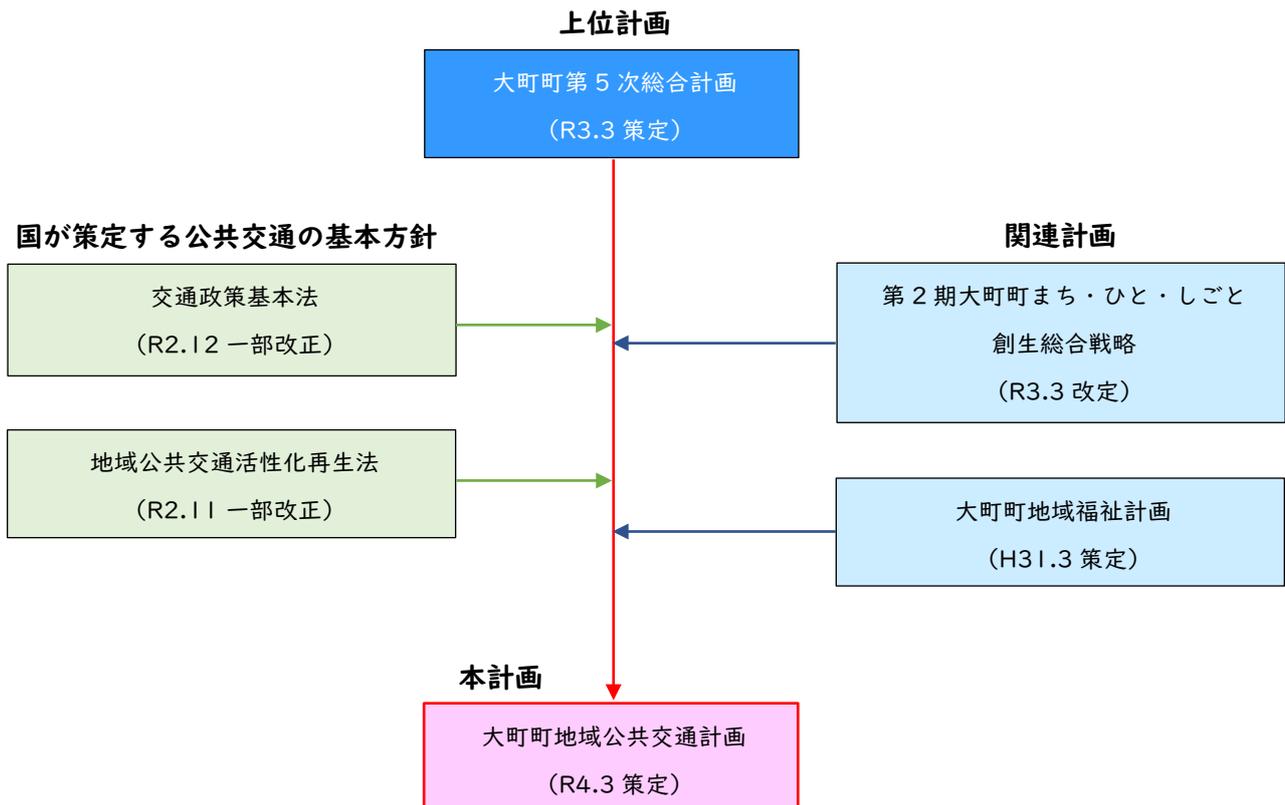
## 計画の対象

「公共交通」のうち、鉄道、路線バス、コミュニティバス、一般タクシー等を本計画の施行対象とします。

本計画の対象	
	
鉄道（JR佐世保線）	路線バス（祐徳バス武雄線）
	
コミュニティバス（まちバス）	タクシー（大町観光タクシー）

## 計画の位置づけ

本計画は、大町町のまちづくりの指針である「大町町第5次総合計画」や「第2期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「大町町地域福祉計画」などの上位・関連計画と一体性を確保しつつ、国が策定する公共交通の基本方針である「交通政策基本法」「地域公共交通活性化再生法」との整合を図り、本町における公共交通のマスタープランとして策定します。



## SDGsの視点を踏まえた計画の推進

SDGsは、「Sustainable Development Goals」持続可能な開発目標の略であり、2015年（平成27年）9月の国連サミットで2030年（令和12年）までの長期的な開発の指針として採択された国際社会共通の目標です。

SDGsでは、「地球上の誰ひとりとして取り残さない」を基本理念に、経済・社会・環境の諸課題を総合的に解決し、持続可能な世界を実現するために、17の目標と169のターゲットが掲げられています。

SDGsの17の目標に示される多様な項目の追及が、地域における諸課題の解決に貢献し、地方創生を推進するものであることから、大町町においても、本計画に掲げる各施策・事業を推進するにあたり、SDGsを意識し、持続可能な地域づくりを目指します。

### SDGsにおける17の目標



# 第1章 大町町の社会経済特性と交通特性

## 1-1 社会経済特性

### 1 都市構造

大町町は、佐賀県のほぼ中央に位置し、東は江北町、西は武雄市、南は白石町、北は多久市に接しています。総面積は、11.50平方キロメートルと狭く、東西4.46km、南北4.25kmの菱形に近い形をしています。

町のほぼ中央部に佐賀県の基幹道路国道34号が通り、これに並行してJR九州の佐世保線が通っています。町の中心部に大町駅があり、交通立地に恵まれています。

国道34号の北側は密集した市街地を形成していますが、その後背地の緩やかな斜面には数多くの溜池が点在し、果樹園地や畑となっています。また、南部は対照的な平坦地で農業集落が点在し、規則的に区画整理された水田で、穀倉地帯白石平野の一角をなしています。

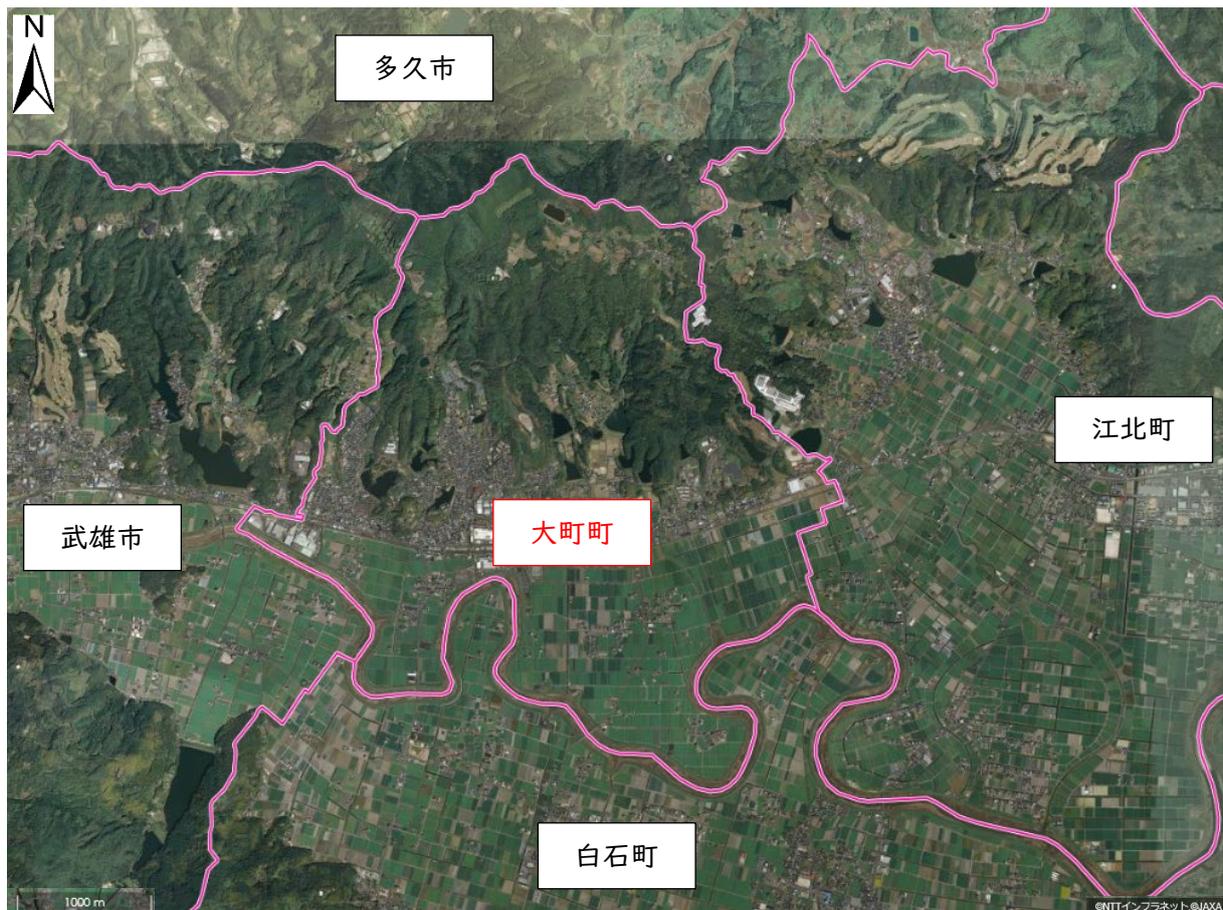


図1 大町町の都市構造

## 2 土地利用

大町町の土地利用は、J R 佐世保線及び国道 34 号の沿線と、沿線北側の区域は主に建物用地が占めており、その他は、町北部が主に森林、南部が主に田園として利用されています。

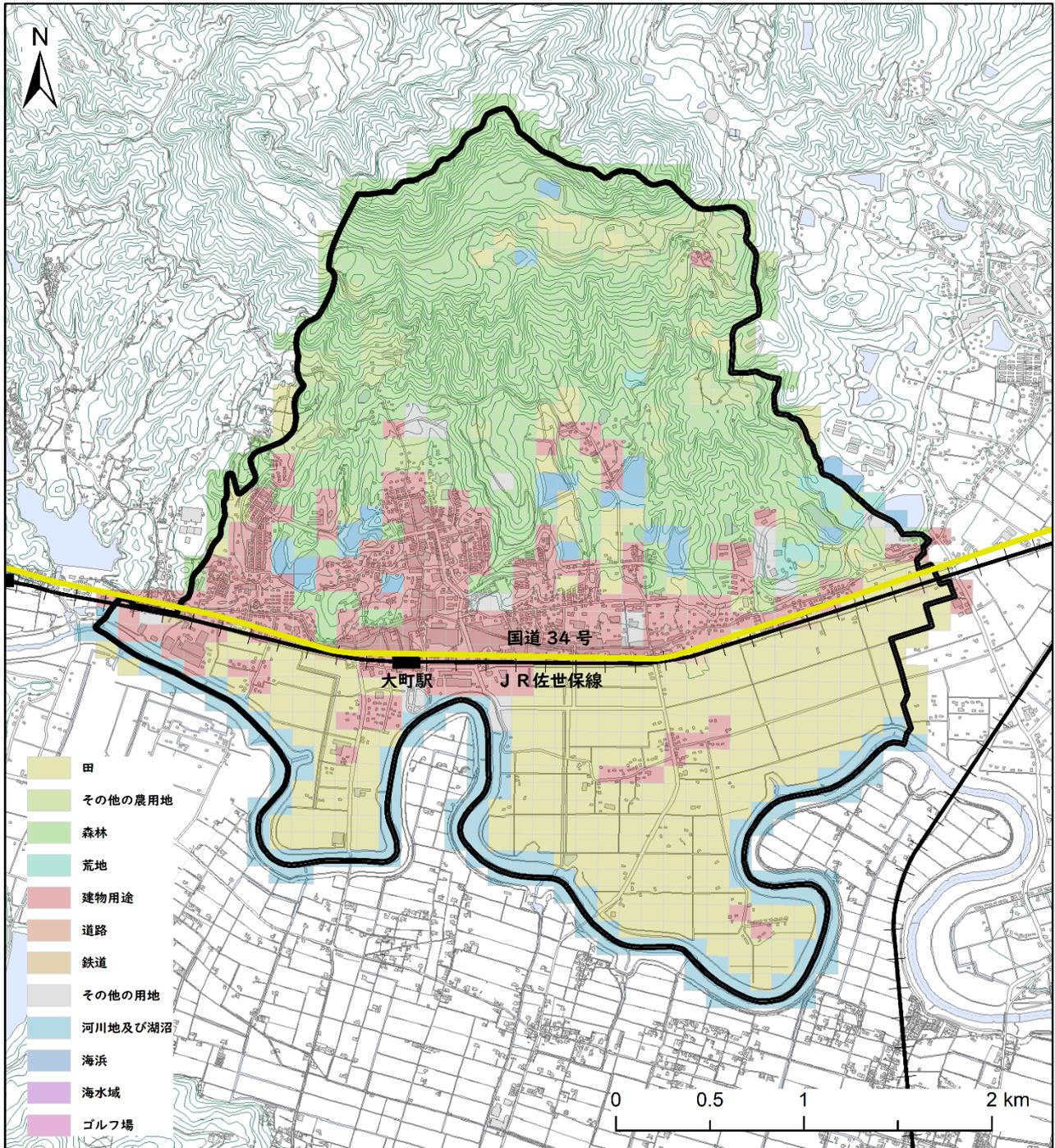


図 2 土地利用状況図

出典：平成 28 年度 土地利用細分メッシュデータ（国土数値情報）

### 3 人口動向

#### 人口推移・年齢3区分人口割合

大町町の総人口は減少傾向で推移しており、平成27（2015）年には6,777人となっています。

また、平成27（2015）年の年齢3区分人口割合をみると、大町町では高齢者（65歳以上）人口割合が35.9%と県・国の割合（27.7%・26.6%）を上回っており、高齢化が進んでいることが伺えます。

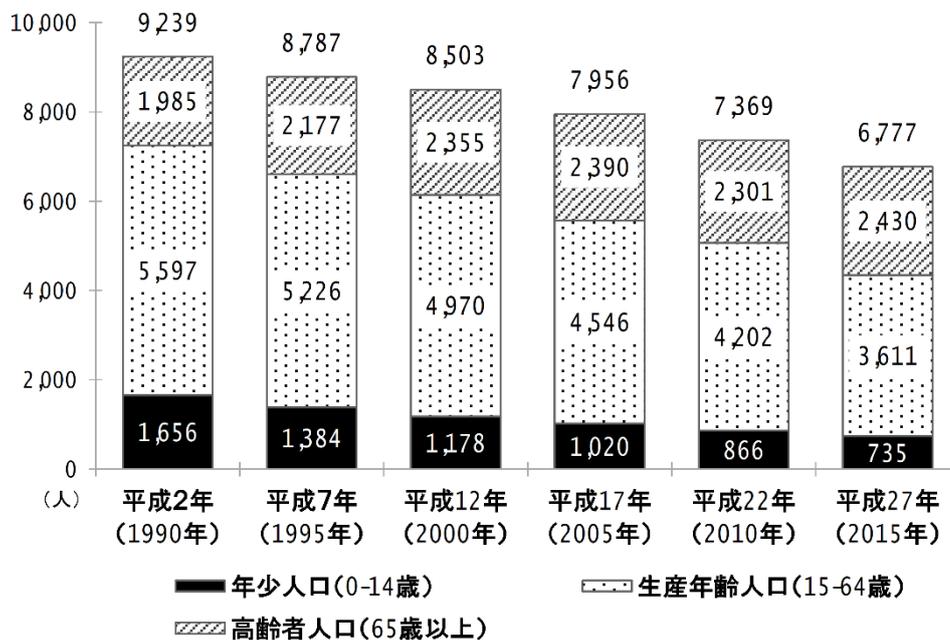


図3 総人口と年齢3区分人口の推移

出典：大町町第5次総合計画（国勢調査より作成）

※総人口には平成2（1990）年に1人、平成27（2015）年に1人の年齢不詳を含む

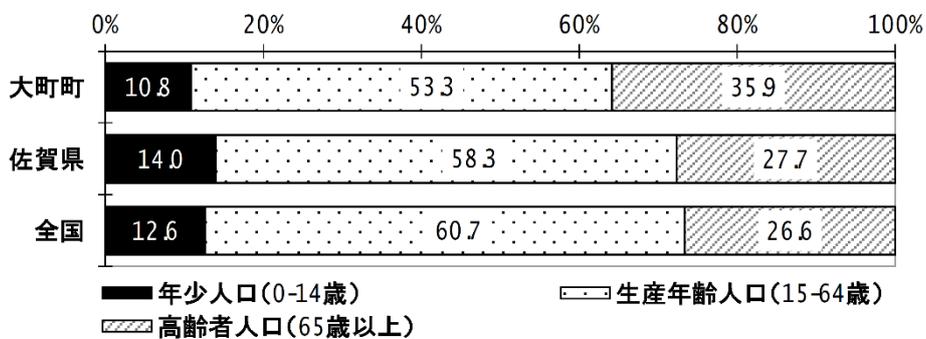
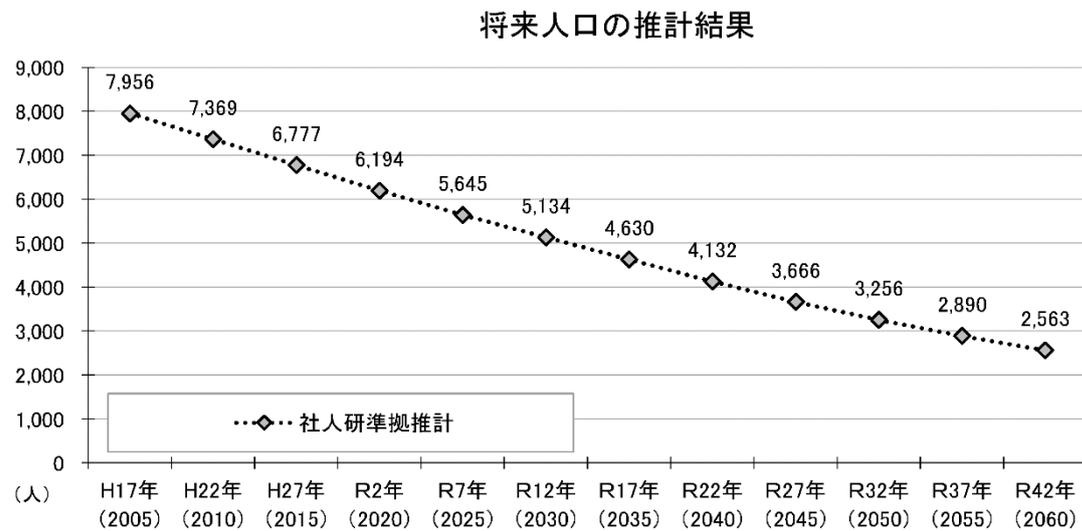


図4 年齢3区分人口割合の比較（平成27年）

出典：大町町第5次総合計画（国勢調査より作成）

## 将来人口

将来人口を展望するための基礎として、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）での「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」や国提供の推計ワークシートをもとに推計した結果では、大町町の将来人口は令和27年に3,666人まで減少することが見込まれます。



**図 5 将来人口の推計結果**

出典：第2期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略（社人研推計より作成）

## 地区別人口

大町町は国勢調査において、31の小地域で区分されています。

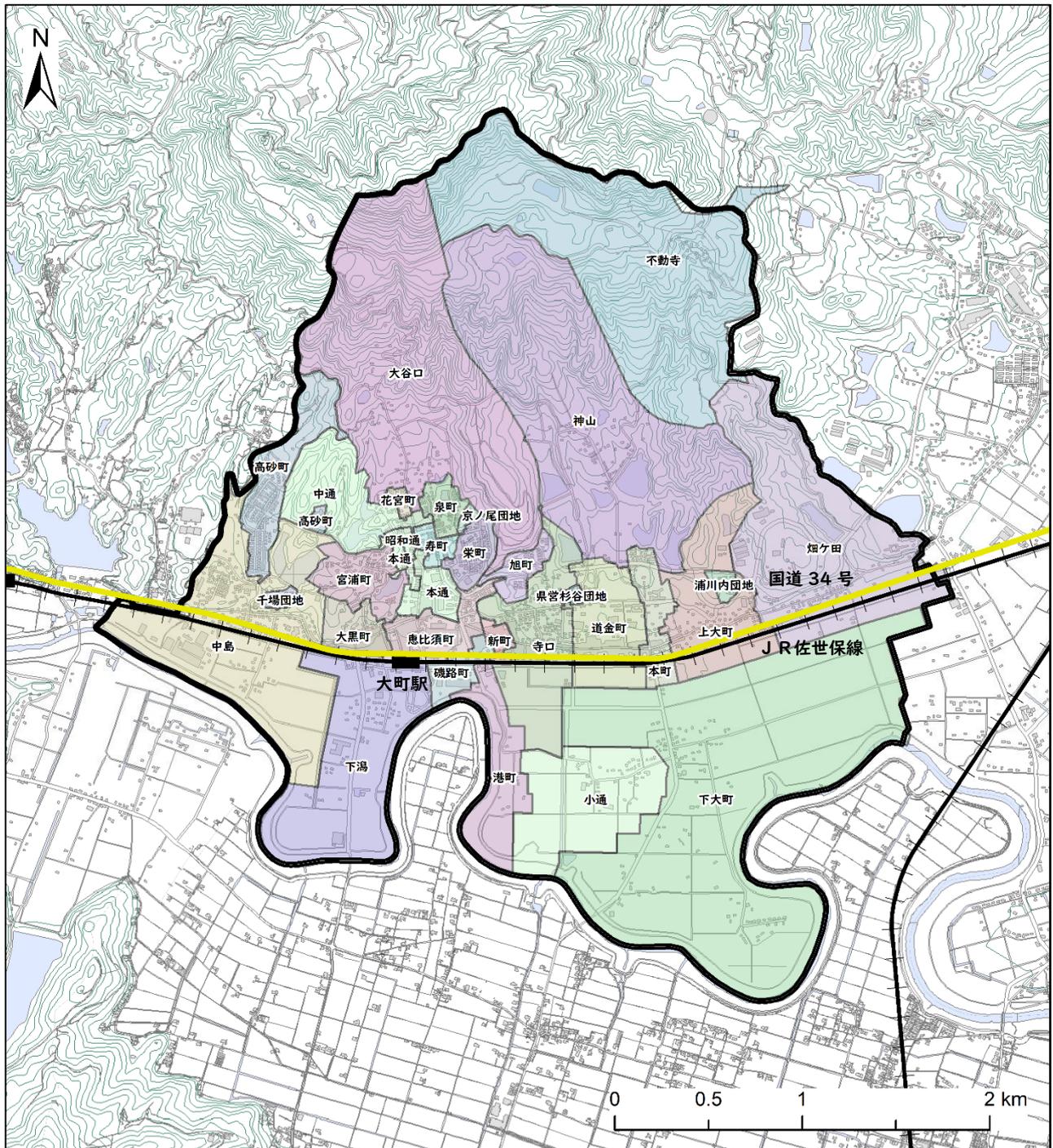


図 6 大町町の小地域区分

出典：国勢調査

小地域別人口（平成 27 年国勢調査）をみると、中島地区が最も多く、次いで高砂町地区が多くなっています。

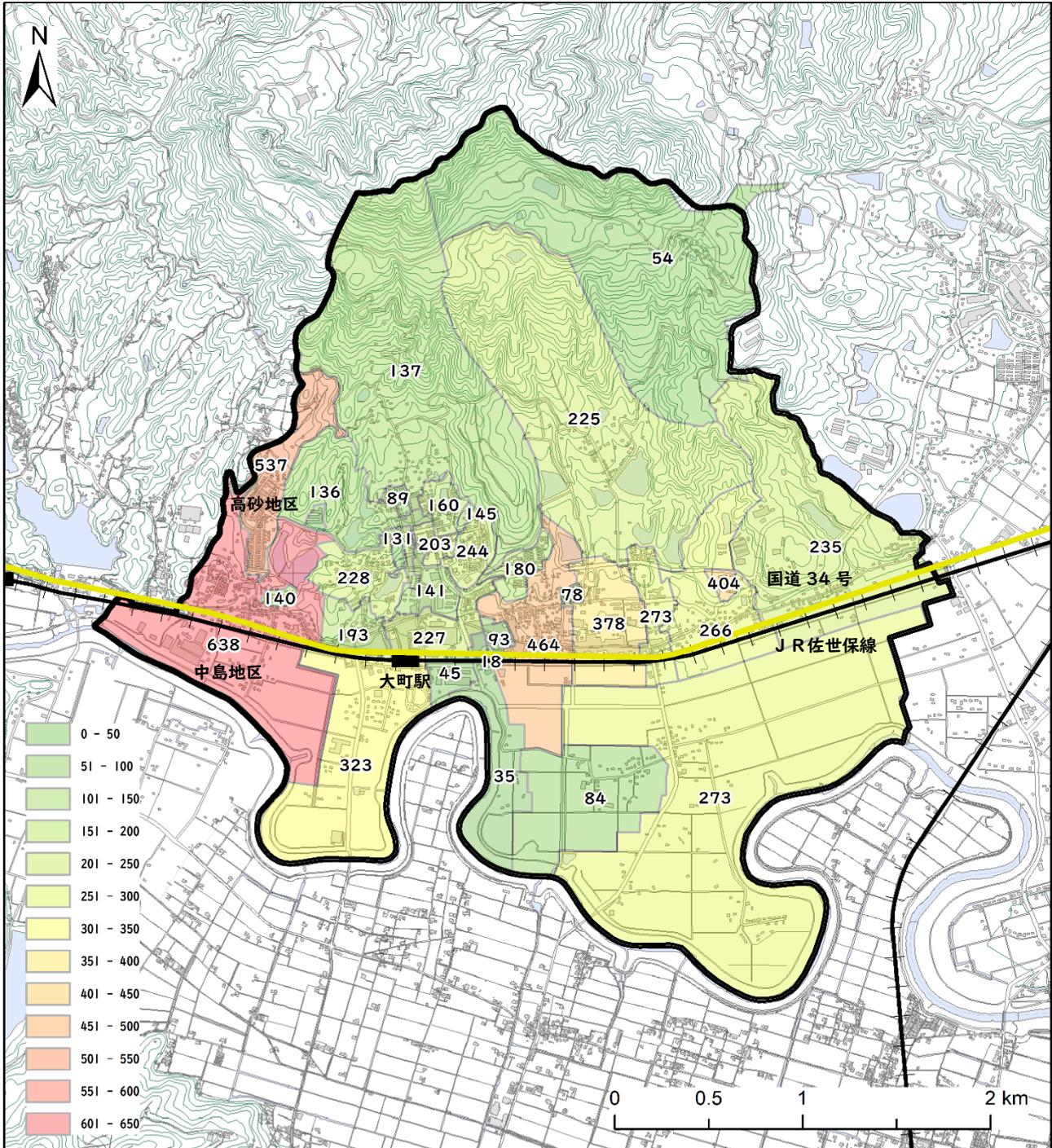


図 7 地区別人口（平成 27 年）

出典：国勢調査

※地区内の数値は平成 27 年国勢調査における人口総数を表す

平成7年～平成27年の20年間で比較した地区別人口の動向をみると、寺口地区・中島地区等において減少数が大きく、本町地区等においては増加しています。

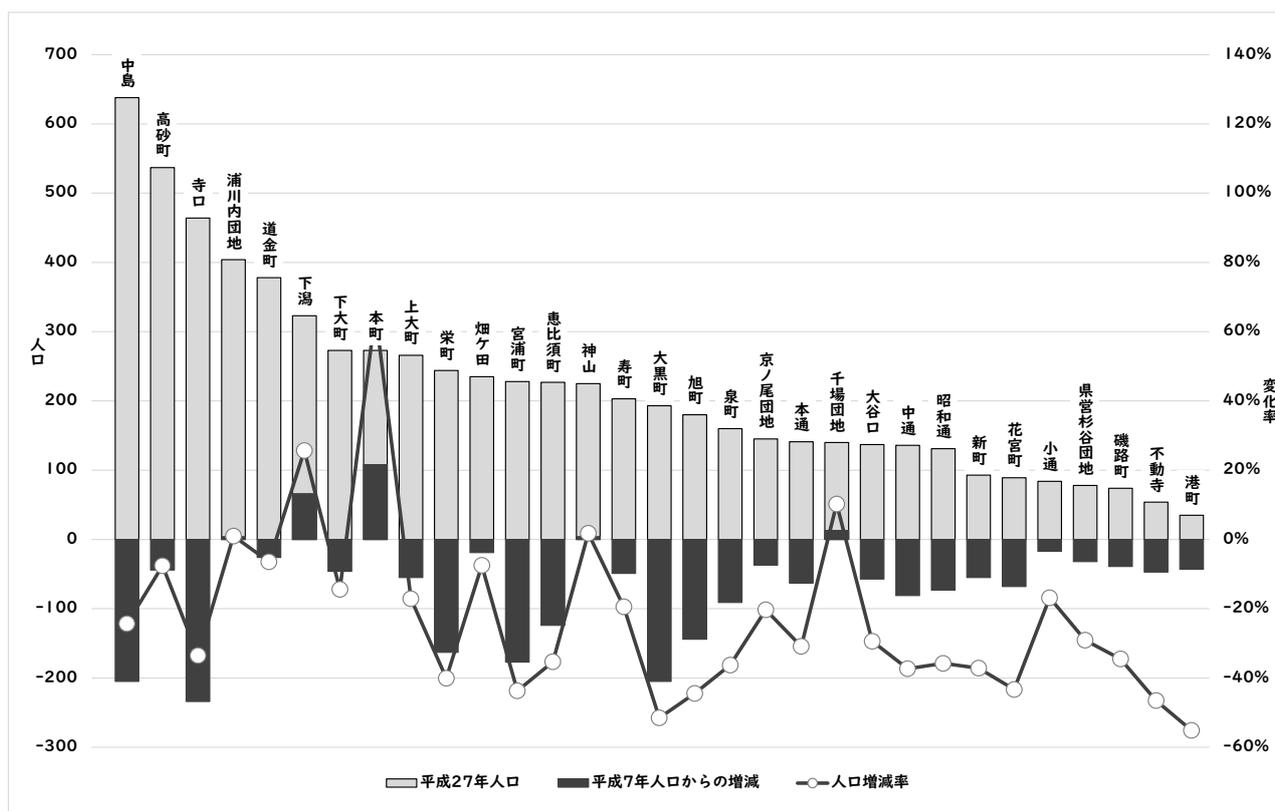


図 8 大町町の小地域（地区）区分（平成 27 年）

出典：国勢調査

※地域の並びは平成 27 年の人口順

表 1 小地域別人口動態

地区 (小地域)	人口			
	平成 7 年	平成 27 年	増減	増減率
中島	843	638	-205	-24%
高砂町	581	537	-44	-8%
寺口	698	464	-234	-34%
浦川内団地	400	404	4	1%
道金町	404	378	-26	-6%
下湯	257	323	66	26%
下大町	319	273	-46	-14%
本町	165	273	108	65%
上大町	321	266	-55	-17%
栄町	407	244	-163	-40%
畑ヶ田	254	235	-19	-7%
宮浦町	405	228	-177	-44%
恵比須町	351	227	-124	-35%
神山	221	225	4	2%
寿町	252	203	-49	-19%
大黒町	398	193	-205	-52%

地区 (小地域)	人口			
	平成 7 年	平成 27 年	増減	増減率
旭町	324	180	-144	-44%
泉町	251	160	-91	-36%
京ノ尾団地	182	145	-37	-20%
本通	204	141	-63	-31%
千場団地	127	140	13	10%
大谷口	194	137	-57	-29%
中通	217	136	-81	-37%
昭和通	204	131	-73	-36%
新町	148	93	-55	-37%
花宮町	157	89	-68	-43%
小通	101	84	-17	-17%
県営杉谷団地	110	78	-32	-29%
磯路町	113	74	-39	-35%
不動寺	101	54	-47	-47%
港町	78	35	-43	-55%

出典：国勢調査

## メッシュ地域別人口

大町町のメッシュ地域別人口をみると、国道 34 号沿道の地域や寿町・泉町周辺の地域に人口が集中しています。

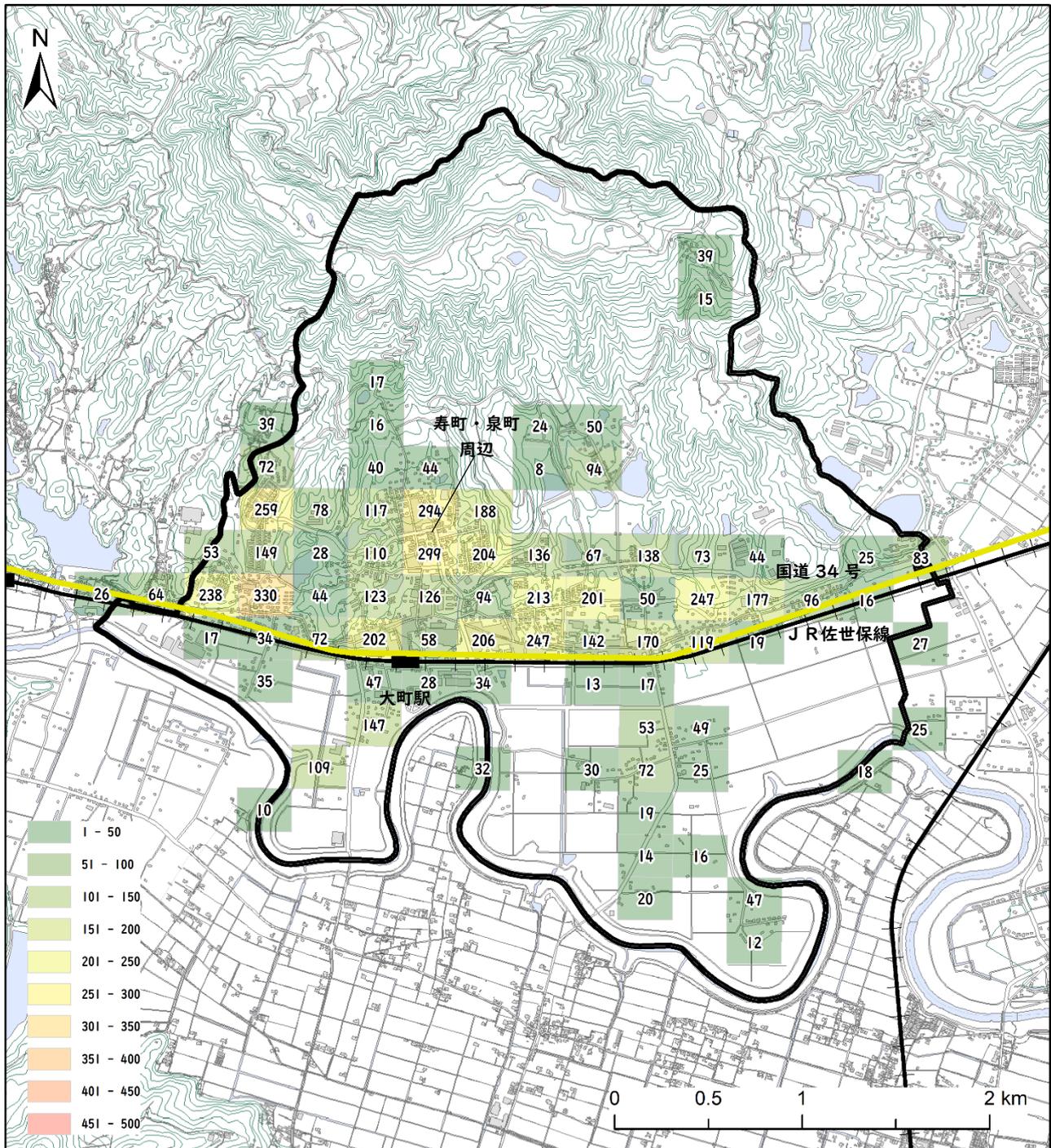


図 9 メッシュ地域別人口 (平成 27 年)

出典：国勢調査

※メッシュ内の数値は平成 27 年国勢調査における人口総数を表す

## 高齢世代分布

メッシュ地域別高齢化率をみると、高砂町や神山、下潟等の一部地区で高齢化率が高くなっています。

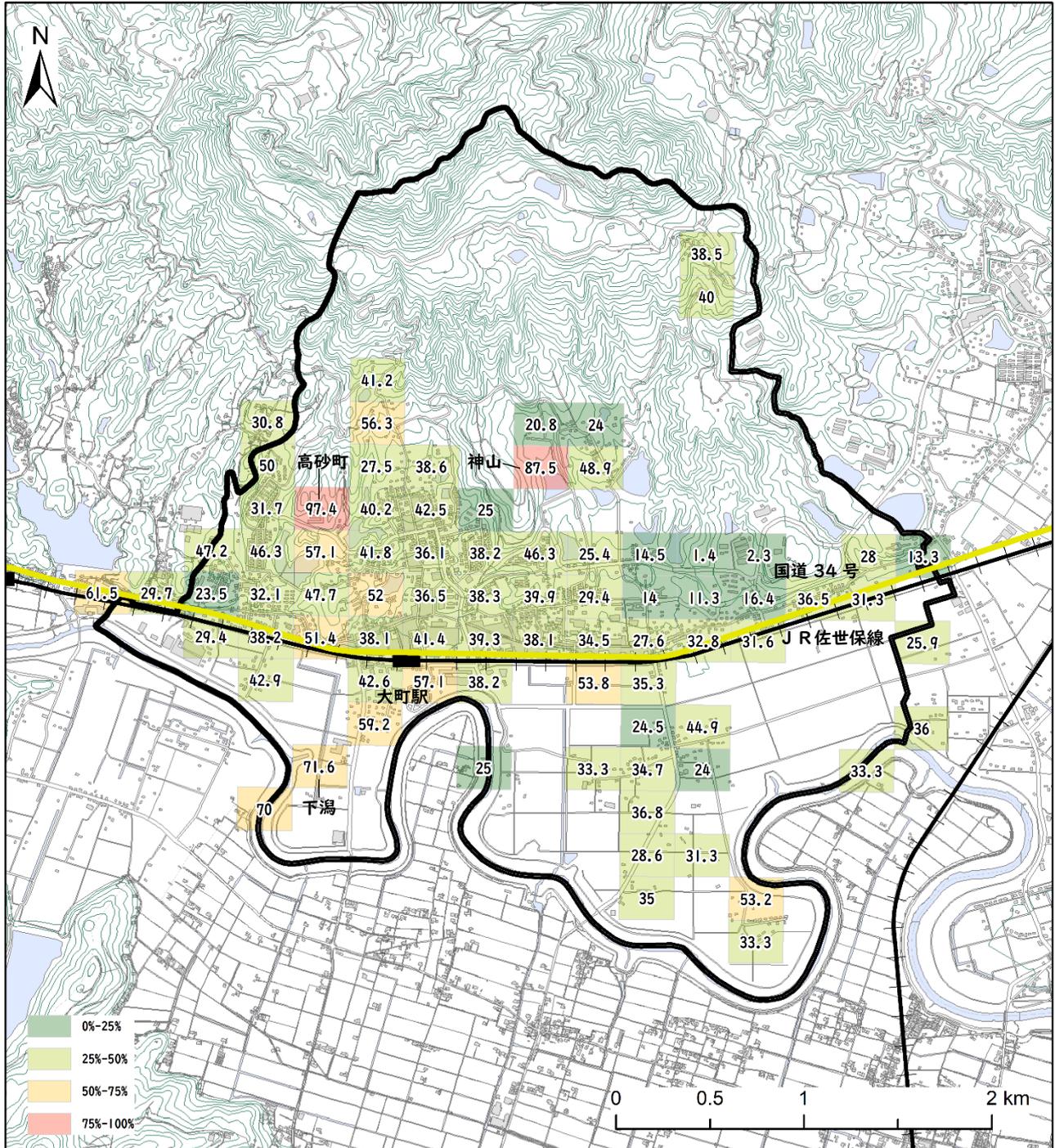


図 10 メッシュ地域別高齢化率 (平成 27 年)

出典：国勢調査

※メッシュ内の数値は平成 27 年国勢調査における高齢化率を表す

## 4 経済状況

### 事業所

令和元年経済センサス「事業所の活動状態に関する集計」によると、大町町内の活動状態にある事業所数は全 267 件（うち 22 件が新規活動）あり、26 件が廃業となっています。

表 2 事業所の活動状態に関する集計

	活動状態			
	総数（存続・新規把握）	存続事業所	新規把握事業所	廃止事業所
大町町	267	245	22	26

出典：令和元年経済センサス

### 就業者数

就業者数の推移をみると、平成 2 年の 4,147 人から平成 27 年の 2,948 人へと減少傾向であることがわかります。

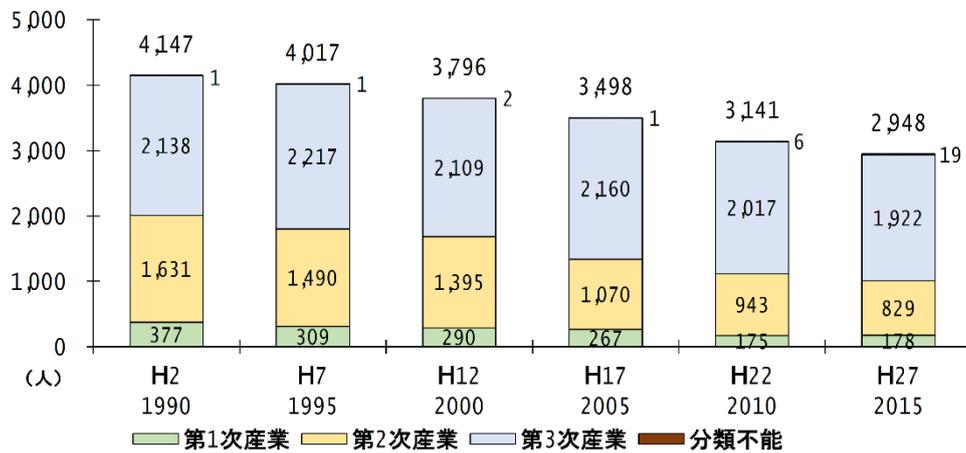


図 11 就業者の推移

出典：第 2 期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略（国勢調査より作成）

産業 3 区分別就業者の構成比をみると、平成 27 年には第 1 次産業が 6.1%、第 2 次産業が 28.3%、第 3 次産業が 65.6%となっており、国・県と比較すると第 2 次産業の構成割合が特に多くなっています。

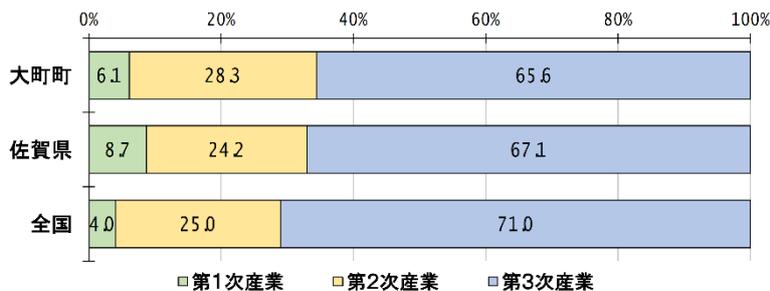


図 12 産業別就業者の構成比の比率（平成 27 年）

出典：第 2 期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略（国勢調査より作成）

産業別の就労者をみると、男性は「製造業」、「建設業」、「卸売業、小売業」の従事者が多く、女性は「医療、福祉」、「卸売業、小売業」、「製造業」の従事者が多くなっています。

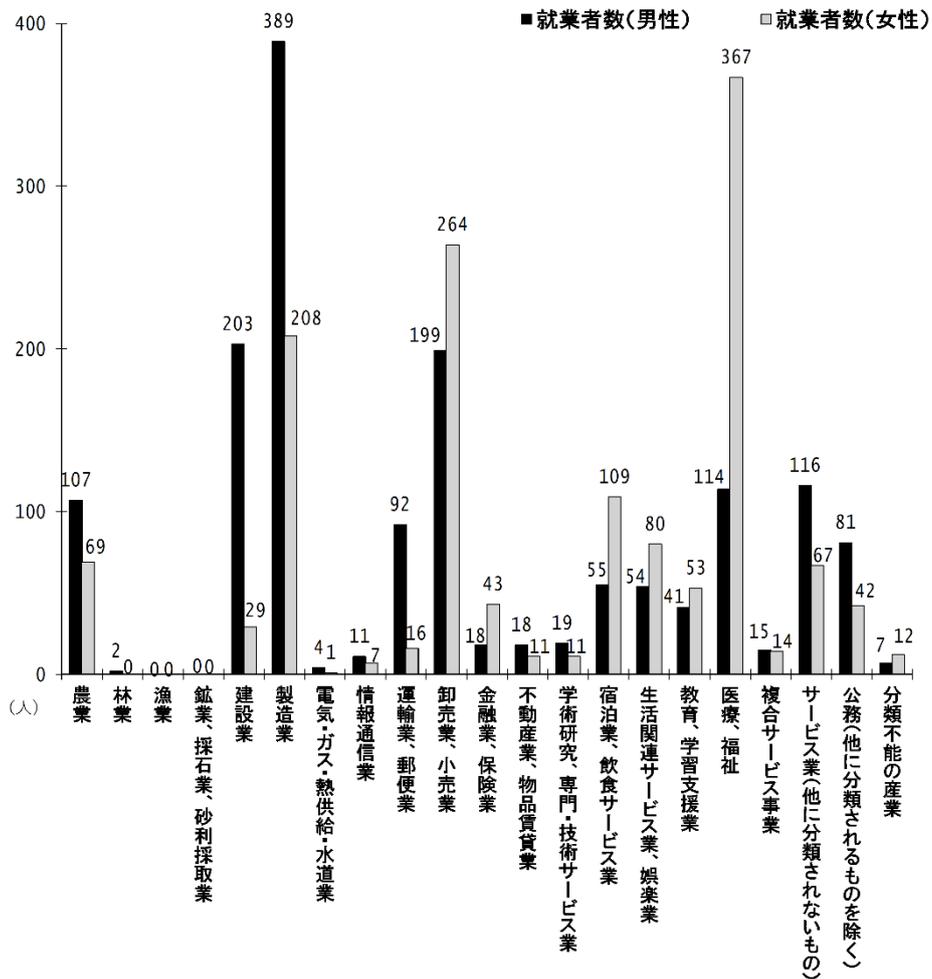


図 13 産業別・男女別の就労状況（平成 27 年）

出典：大町町第 5 次総合計画（国勢調査より作成）

## 5 立地状況

### 商業施設

町の商業施設の多くは国道 34 号沿道に立地していますが、商店は町の中心部である本通り商店街に立地しています。

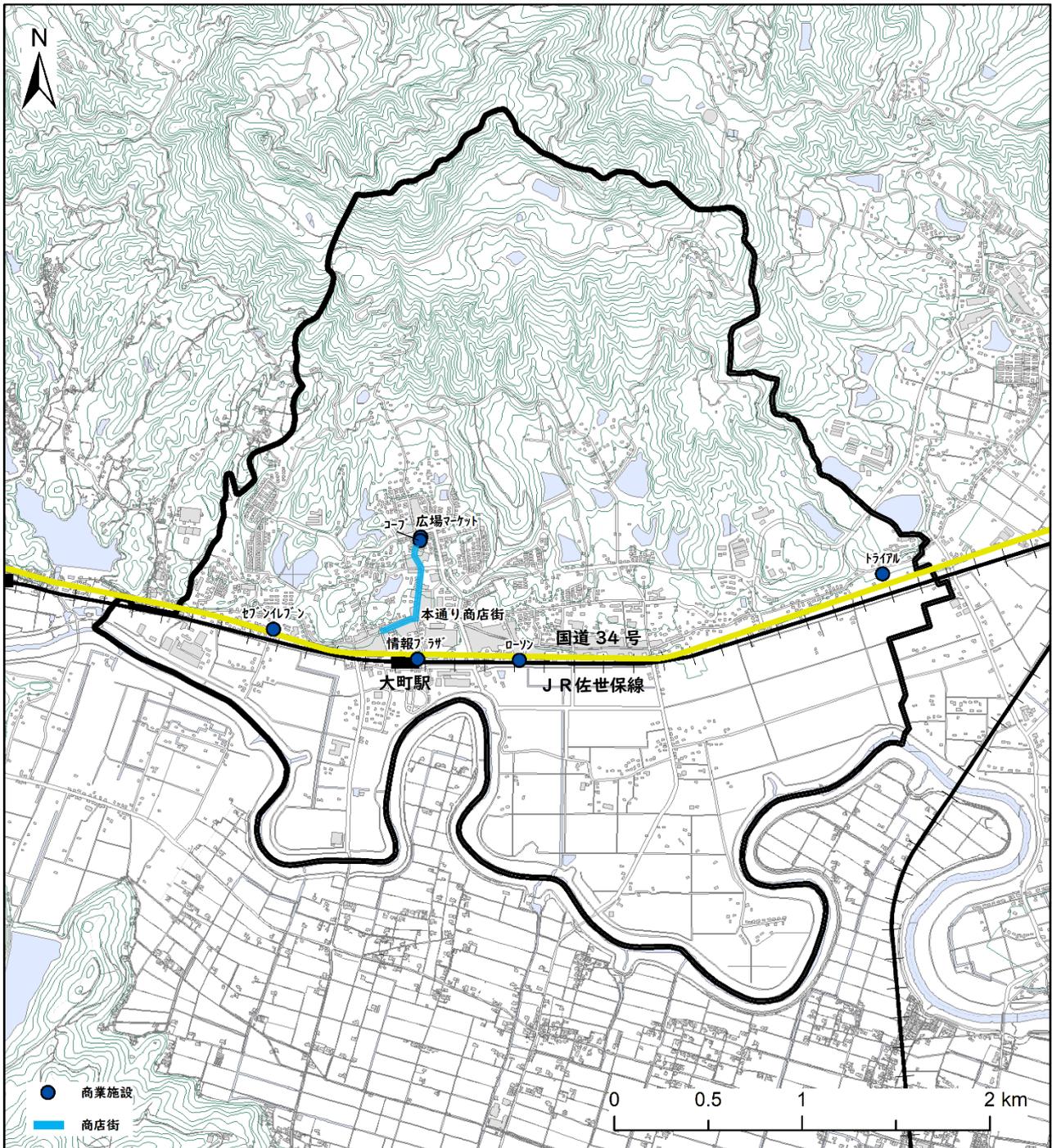


図 14 商業施設の立地状況

## 医療施設

医療施設は、二次救急医療機関に指定されている順天堂病院と、その他診療所（医院）が立地しています。

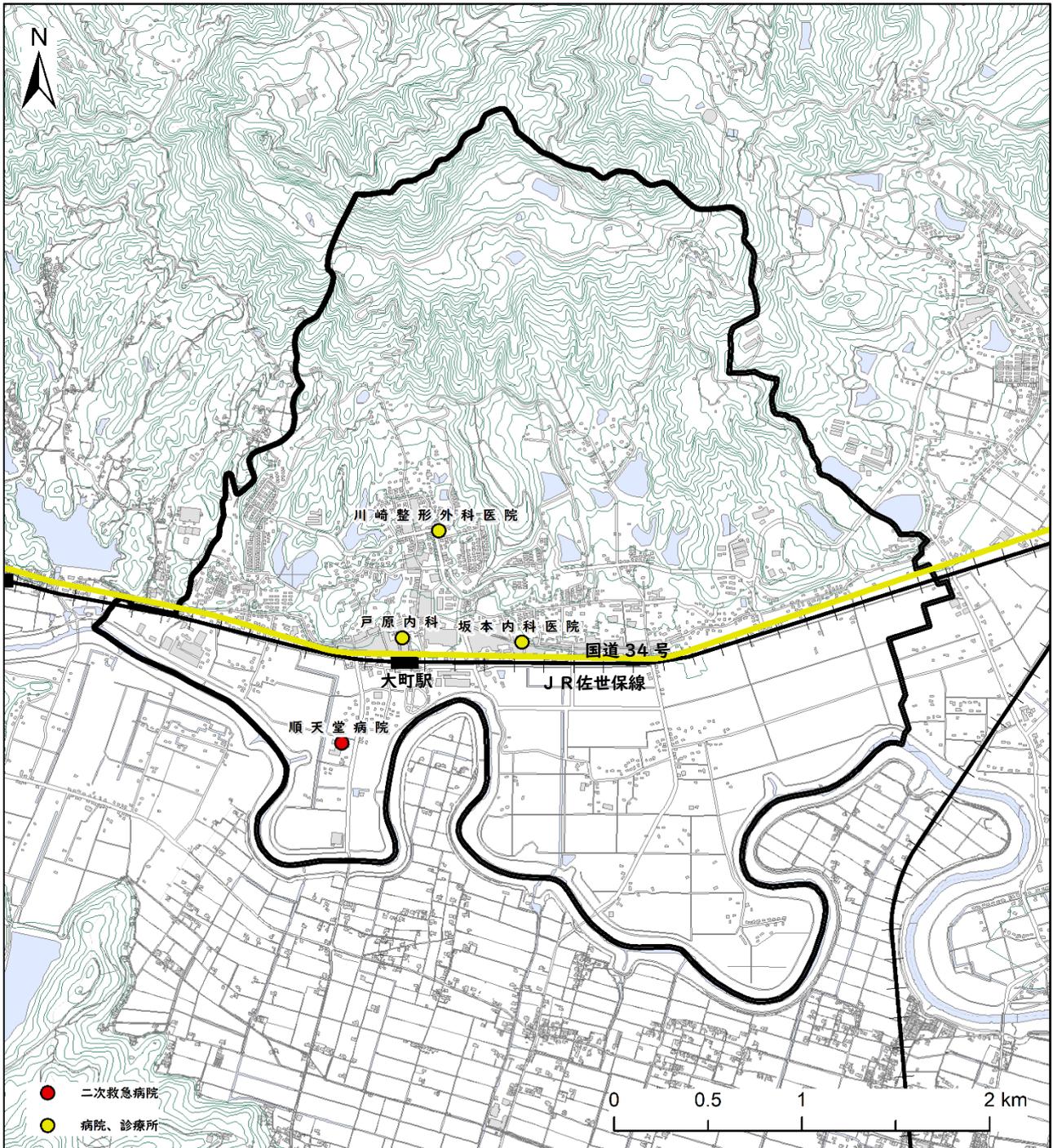


図 15 医療施設の立地状況

出典：大町町暮らしの便利帳

## 公的・集客施設

公的施設及び集客施設は、銀行・郵便局等の金融系施設が国道 34 号沿道近辺に立地しています。また、大町温泉ひじり乃湯が高砂町付近に立地しています。

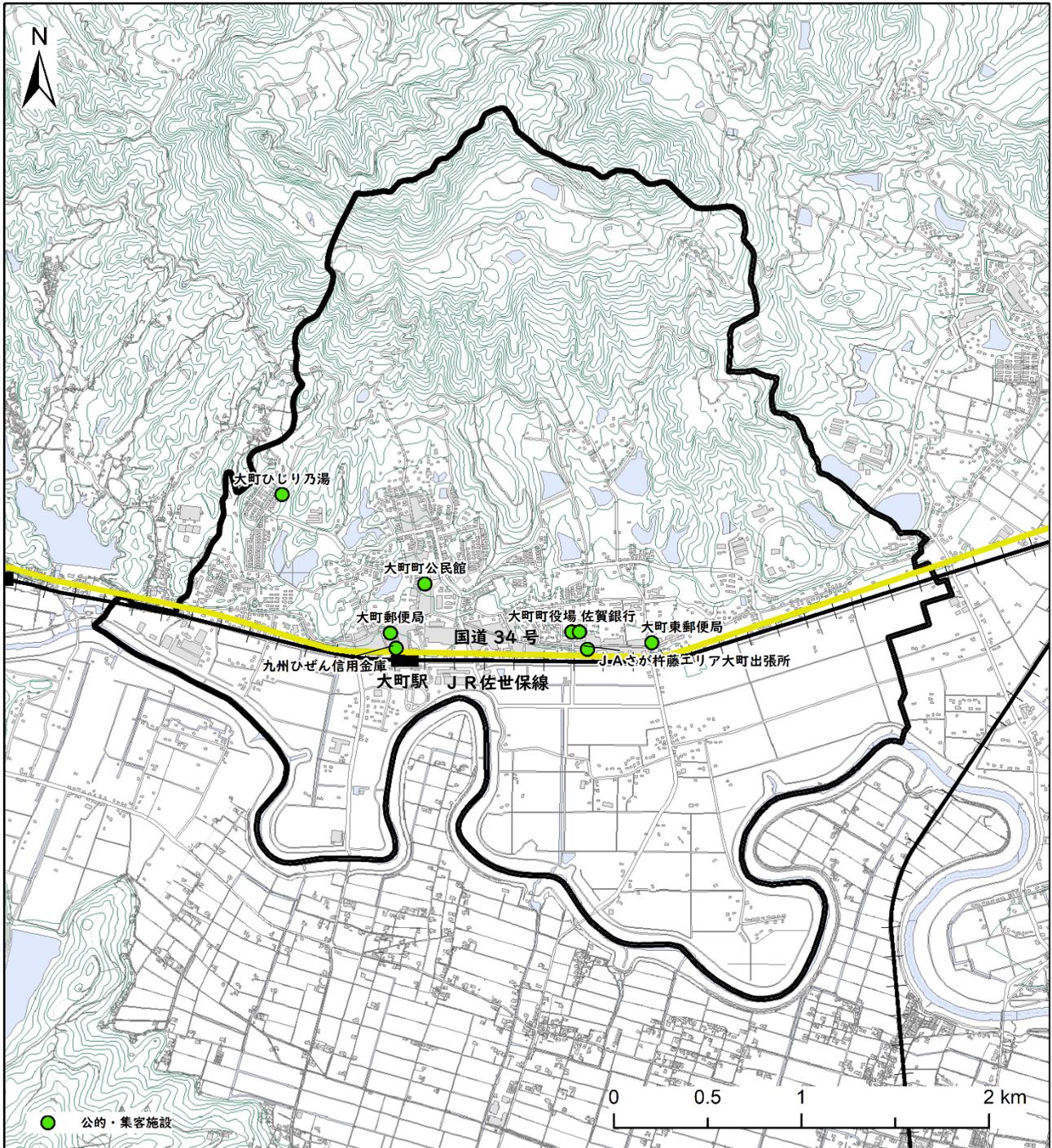


図 16 公的・集客施設の立地状況

## 6 環境に対する取組み

大町町では、「地球温暖化対策実行計画（事務事業編）」を作成しており、平成29年度から令和3年度の5年間の取組みで、温室効果ガス総排出量を3%削減することを目標としています。なお、令和3年度中に見直しを検討しています。

### 目標

計画期間中の温室効果ガス総排出量を3%削減します。

各年度の温室効果ガス排出量の実績と目標の達成状況は、計画の進行管理の項に示すように、適宜、情報公開していきます。

基準年度の温室効果ガス排出量及び目標排出量

項目	単位	基準年度（平成27年度）			目標量	
		使用量	排出係数	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg)	使用量	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg)
ガソリン	ℓ	10,011	2.322	23,246	9,711	22,549
灯油	ℓ	218	2.489	543	211	525
軽油	ℓ	489	2.585	1,264	474	1,225
A重油	ℓ	45,200	2.710	122,492	43,844	118,817
LPガス	m <sup>3</sup>	2,300	5.968	13,726	2,231	13,314
電気使用量	kw h	953,487	0.509	485,325	924,882	470,767
計				646,595		627,197

出典：地球温暖化対策実行計画（大町町：平成29年4月）

## 1-2 交通特性

### 7 交通手段特性

佐賀県の自動車保有台数は、平成30年から令和2年にかけて減少傾向ですが、総人口比で見ると増加しています。

大町の自動車保有台数は、平成30年から令和元年にかけて減少していますが、令和2年は増加に転じています。総人口比では、佐賀県平均よりも低い値となっていますが、増加傾向を示しています。

表 3 自動車保有台数の推移

		平成30 (2018)年度	令和元 (2019)年度	令和2 (2020)年度
佐賀県	自動車保有台数	334,504	335,264	336,795
	総人口	819,110	814,211	808,821
	総人口比	0.408	0.412	0.416
大町町	自動車保有台数	2,253	2,205	2,211
	総人口	6,397	6,261	6,158
	総人口比	0.352	0.352	0.359

出典：自動車保有台数（九州運輸局HP）、総人口（佐賀県統計分析課HP）

## 8 町外との人の流動状況

大町町と近隣自治体間の通勤・通学の流動は、武雄市や佐賀市、白石町などとの結びつきが強くなっています。佐賀市とは流入数より流出数が多くなっていますが、小城市とは流入数の方が多くなっています。その他の市町とは、流出・流入数がほぼ同じ値となっています。

表 4 大町町から主な周辺市町への通勤・通学者数とその割合（流出：平成 27 年）

市町名	大町町からの周辺市町への通勤・通学者数	
	[人/日]	割合
武雄市	540	26.0%
佐賀市	474	22.8%
白石町	267	12.9%
江北町	194	9.3%
小城市	151	7.3%
多久市	99	4.8%
⋮	⋮	⋮
大町町から佐賀県内への 通勤・通学者総数	2,075	100.0%

出典：国勢調査

表 5 主な周辺市町から大町町への通勤・通学者数とその割合（流入：平成 27 年）

市町名	周辺市町から大町町への通勤・通学者数		
	[人/日]	各市町の佐賀県内への 通勤・通学者総数	割合
武雄市	548	9,074	6.0%
佐賀市	294	14,052	2.1%
白石町	268	5,039	4.8%
江北町	227	3,138	7.2%
小城市	224	13,229	1.7%
多久市	78	4,861	1.6%

出典：国勢調査

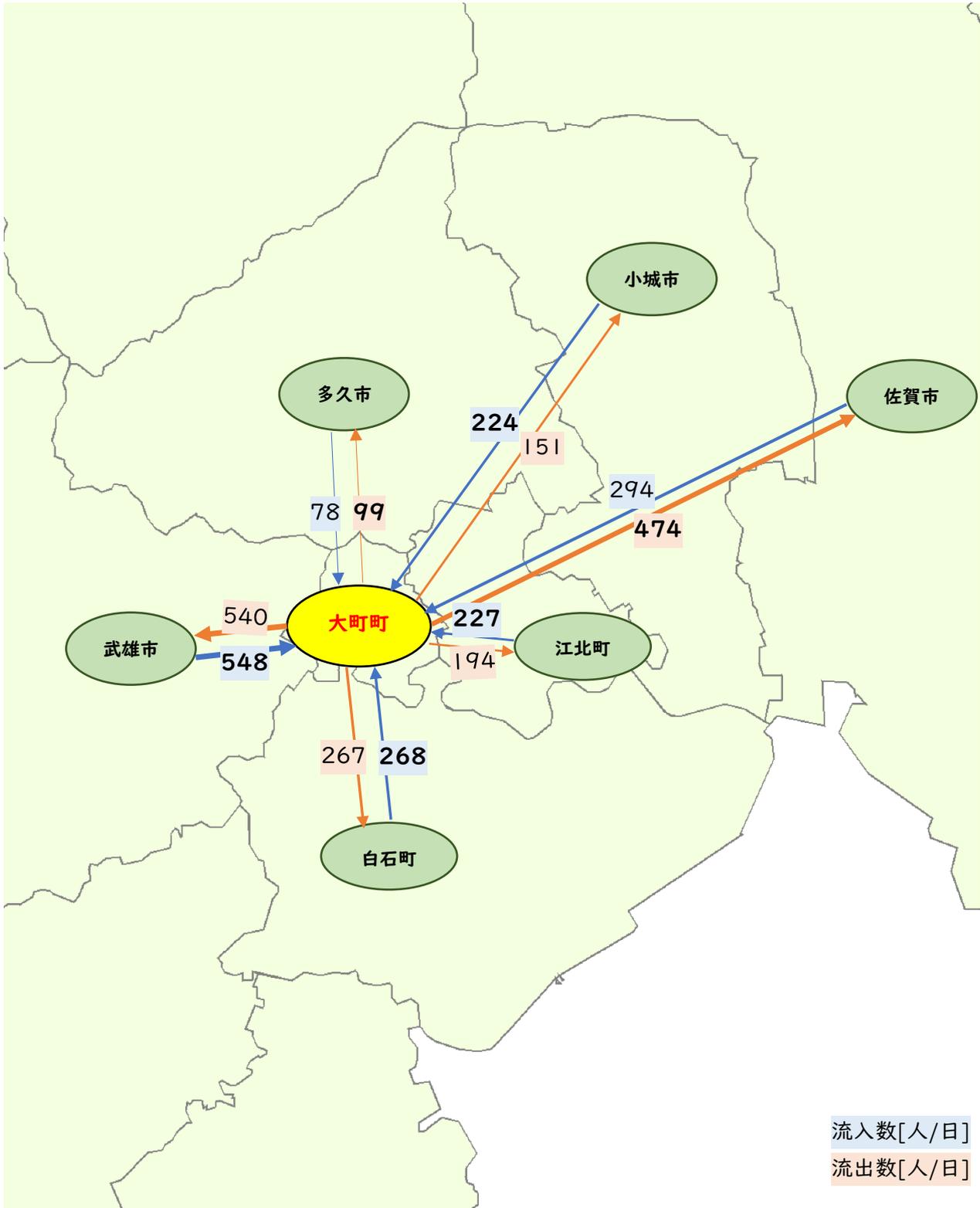


図 17 大町町と主な周辺市町との通勤・通学流動（平成 27 年）

出典：国勢調査

大町町と佐賀県及び九州内他県との通勤・通学の流動は、佐賀県内への流動がほとんどを占める中で、福岡県及び長崎県との流動も多少みられます。

表 6 大町町から九州内他県への通勤・通学者数とその割合（流出：平成 27 年）

県名	大町町から他県への通勤・通学者数	
	[人/日]	割合
佐賀県	2,075	96.2%
福岡県	53	2.5%
長崎県	23	1.1%
熊本県	1	0.0%
宮崎県	0	0.0%
鹿児島県	1	0.0%
大分県	0	0.0%
⋮	⋮	⋮
大町町から町外への 通勤・通学者総数	2,157	100.0%

出典：国勢調査

表 7 九州内他県から大町町への通勤・通学者数とその割合（流入：平成 27 年）

県名	他県から大町町への通勤・通学者数		
	[人/日]	佐賀県内及び、 他県から佐賀県への 通勤・通学者総人口	割合
佐賀県	1,949	105,324	1.9%
福岡県	13	33,351	0.0%
長崎県	6	5,571	0.1%
熊本県	0	654	0.0%
宮崎県	0	70	0.0%
鹿児島県	0	86	0.0%
大分県	1	191	0.5%

出典：国勢調査

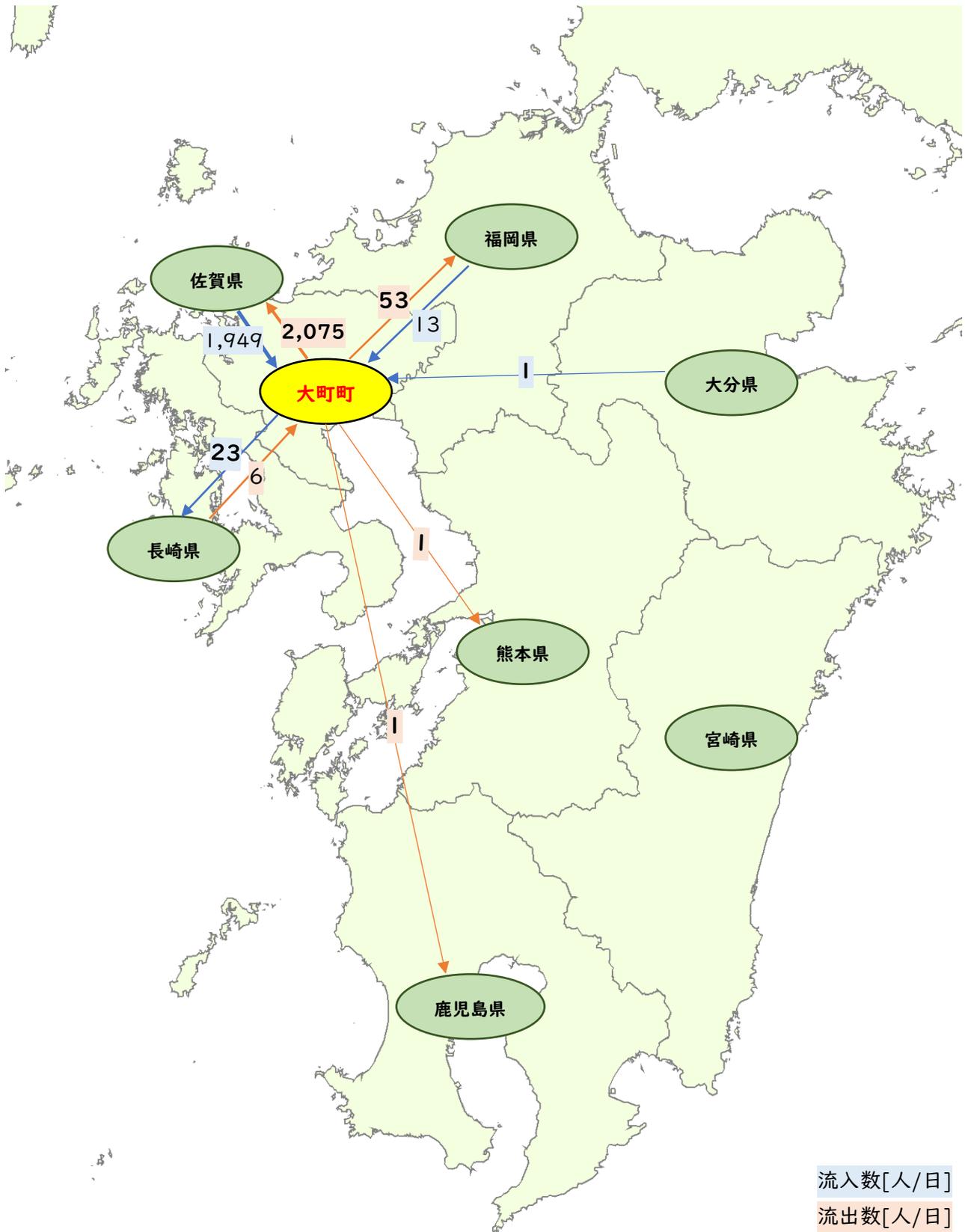


図 18 大町町と佐賀県及び他県との通勤・通学流動（平成 27 年）

出典：国勢調査

## 第2章 大町町の地域公共交通の現状

---

### 2-1 地域公共交通の現状

#### 1 鉄道・路線バス・コミュニティバス

大町町では、JR九州が運行している佐世保線（鉄道）、祐徳バスが運行している武雄線（路線バス）、大町観光タクシーが運行しているタクシー、大町町が運行しているまちバス（コミュニティバス：運行費の国庫補助対象系統）などの公共交通が運行されています。

JR佐世保線と祐徳バス武雄線は、大町町と他市町を結ぶ広域交通の機能、まちバスは、町内の生活利便施設等を循環する地区内交通の機能を有しています。

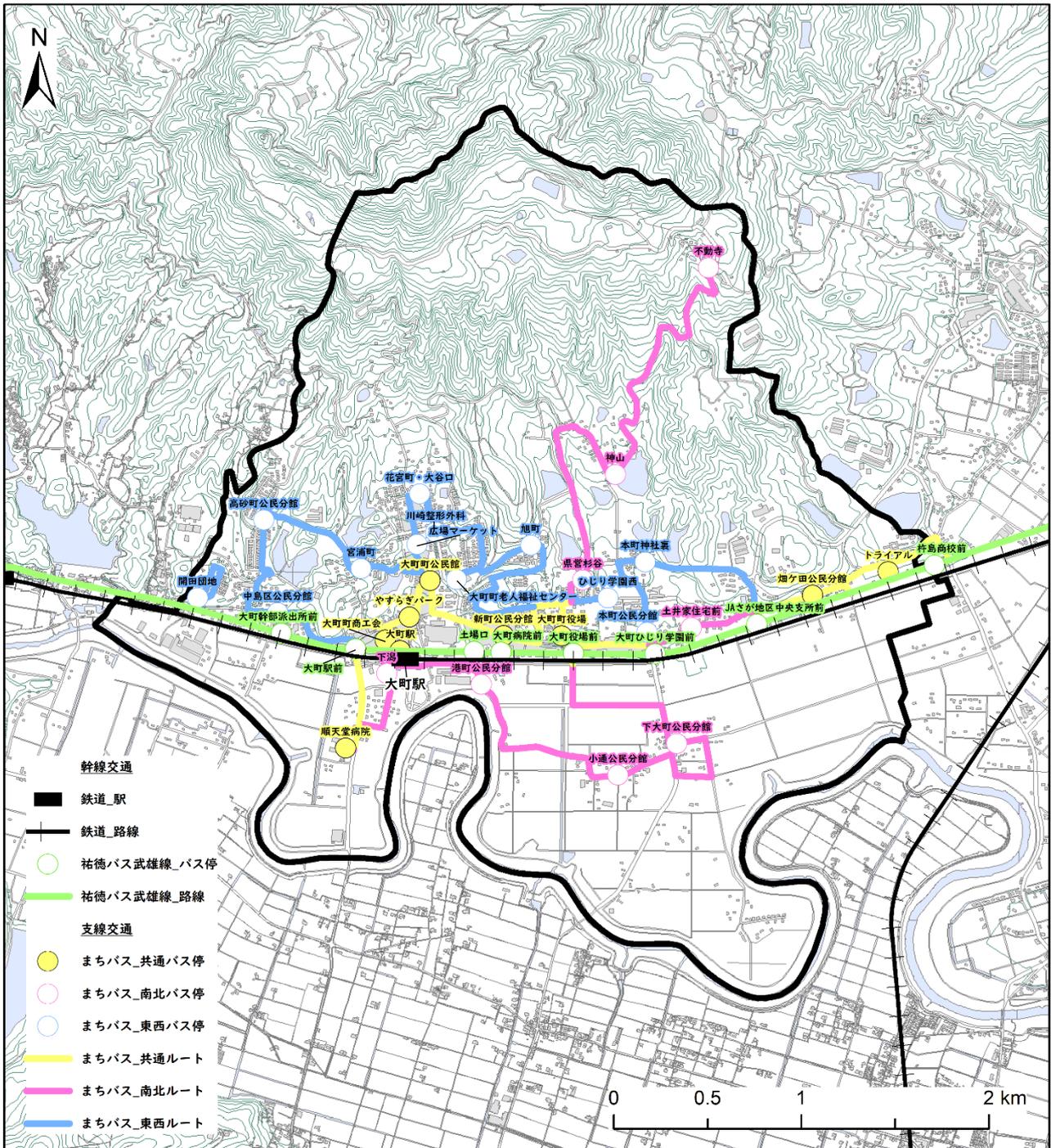


図 19 大町町公共交通網図

## 鉄道運行状況

鉄道は、JR佐世保線のみ通っており、肥前山口駅で長崎本線から分岐し、長崎県北部の佐世保駅まで伸びる路線となっています。町内には、大町駅の1駅を結んで運行しています。

大町駅には、上下線ともに1日15便停車しています。

表 8 JR佐世保線大町駅時刻表

時刻表（平日・休日）	
肥前山口・佐賀・鳥栖方面 （上り）	早岐・佐世保方面 （下り）
6:16	6:17
6:53	7:29
7:36	8:17
8:36	9:50
10:05	11:50
11:25	12:59
13:21	14:05
15:22	15:15
16:34	16:51
17:34	18:04
18:22	19:16
19:04	20:07
20:24	20:55
21:17	22:02
22:28	22:44

上下各15便

出典：九州旅客鉄道株式会社HP（令和3年8月現在）

## 路線バス運行状況

路線バスは、佐賀駅から肥前山口駅、肥前山口駅から大町町を通過し武雄温泉駅を結ぶ祐徳バス武雄線が運行しています。

バス停は町内に 8 か所（大町幹部派出所前、大町駅前、土場口、大町病院前、大町役場前、大町ひじり学園前※、JA さが地区中央支所前、杵島商校前）あり、上下線ともに平日は 14 便、休日は 11 便運行しています。

※令和元年に大町学校前から変更

表 9 祐徳バス武雄線大町駅バス停時刻表

時刻表（平日）		時刻表（休日）	
下西山車庫行	山口駅前	下西山車庫行	山口駅前
7:15	6:44	8:00	7:12
7:50	7:12	9:28	8:24
8:25	7:50	10:48	9:44
9:09	8:59	11:53	10:54
10:09	10:14	13:03	12:04
11:09	11:04	14:18	13:14
12:09	12:34	15:23	14:24
13:39	14:04	16:33	15:34
14:39	14:54	17:46	16:44
15:39	16:04	18:51	17:54
17:11	16:54	19:56	19:04
18:28	17:42	上下各 11 便	
19:22	18:42		
20:44	20:09		
上下各 14 便			

出典：祐徳自動車株式会社HP（令和 3 年 8 月現在）

## コミュニティバス運行状況

コミュニティバスは、まちバスを令和3年4月から実証運行、10月から本格運行しています。

火・水・金曜日に役場から西に回ってスーパー・トライアルに向かう「東西ルート」、月・木曜日に北端の不動寺から南に下りてトライアルに向かう「南北ルート」を運行しています。「東西ルート」、「南北ルート」共に上下各1日3便運行しています。

表 10 まちバス大町駅バス停時刻表

南北ルート 時刻表（月・木）	
トライアル行	不動寺行
9:58	11:15
12:21	13:53
14:59	16:16
上下各3便	

東西ルート 時刻表（火・水・金）	
トライアル行	大町町役場行
9:57	11:22
12:26	14:06
15:10	16:35
上下各3便	

出典：大町町HP（令和3年8月現在）

### 3 公共交通カバー状況

駅やバス停など、公共交通に乗りできる地点から 300m 以内にある範囲を「公共交通カバーエリア」として示しました。

下大町地区及び大谷口地区の一部エリア以外においては、網羅している状況です。

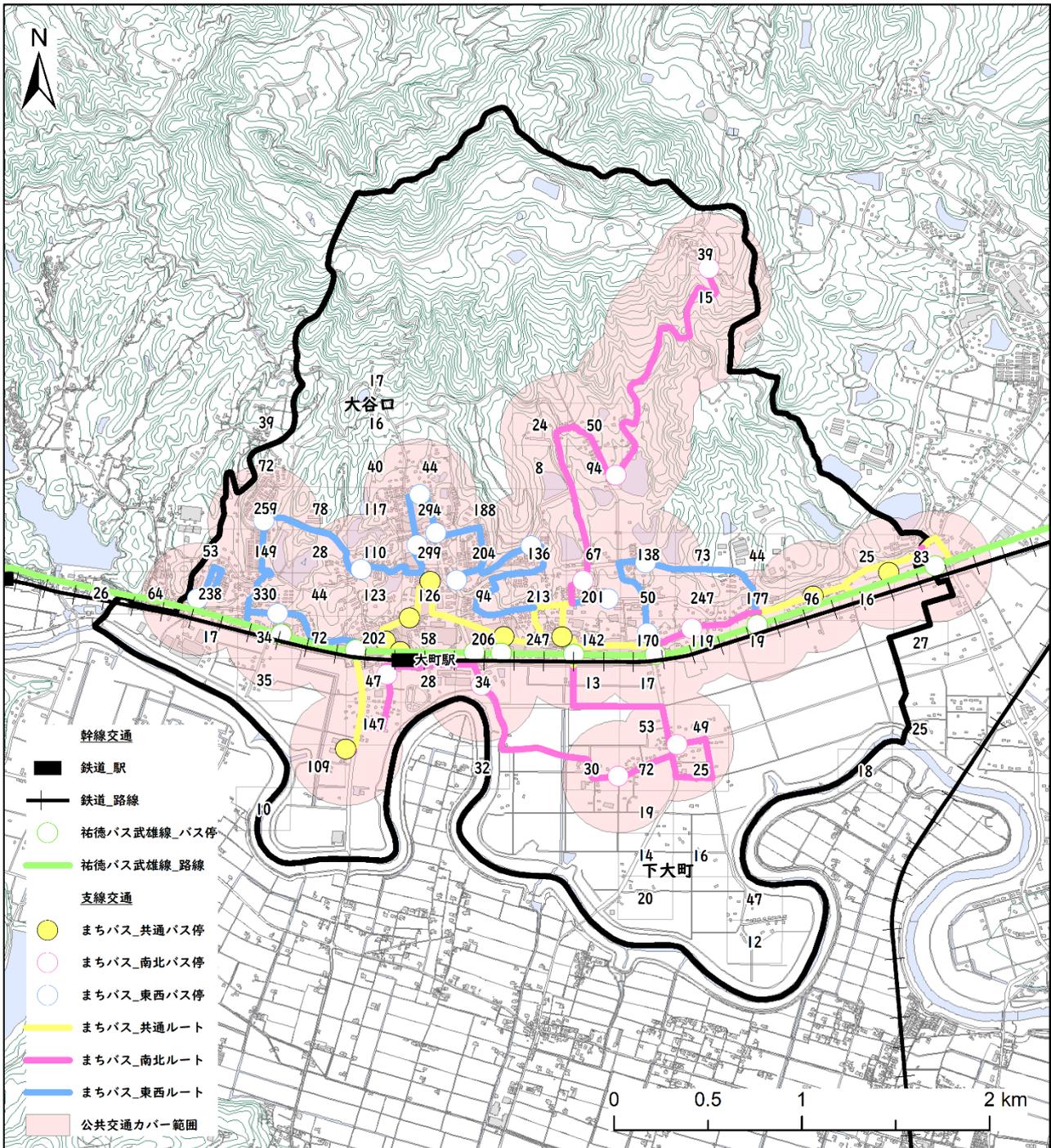


図 20 公共交通カバー状況

※大町町の小地域区分については、P9 図 6 を参照

## 2-2 地域公共交通の利用状況

### 1 鉄道・路線バス・コミュニティバス

#### 鉄道利用者数

大町町唯一の鉄道駅である大町駅の乗降人員数は年々減少しており、平成26年には乗車・降車人員ともに300人/日を下回っています。なお、平成30年以降は非公表となっています。

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年以降さらなる減少が予想されます。

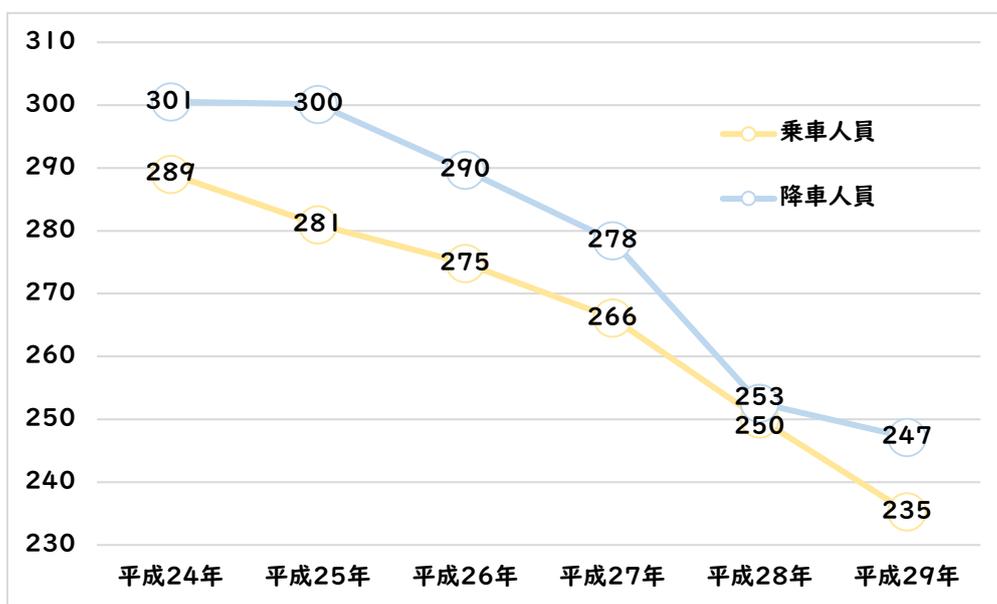


図 2 1 大町駅の1日当たり乗降人員の推移

出典：佐賀県統計情報館

## 路線バス利用者数

大町町では国道 34 号において祐徳バス武雄線が運行しており、バス停は町内に 8 か所立地しています。

乗降人員数は平成 30 年度から令和元年度にかけて平日・休日ともに微減傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響（第 1 回緊急事態宣言令和 2 年 4 月 7 日～5 月 25 日）によって、令和 2 年度 4 月の値は激減しています。令和 3 年度に回復傾向はみられますが、依然として令和元年度以前と比べて少ない状況です。

表 11 大町町内路線バスの 1 日当たり乗降人員

年度	月	平成 30 年度			令和元年度			令和 2 年度			令和 3 年度		
		4 月	10 月	平均	4 月	10 月	平均	4 月	10 月	平均	4 月	10 月	平均
平日	乗車人員	66.4	53.5	60.0	62.2	47.6	54.9	12.4	43.3	27.9	43.9	24.2	34.0
	降車人員	54.2	45.6	49.9	48.8	44.1	46.5	12.7	33.4	23.1	33.9	27.7	30.8
	合計	120.6	99.1	109.9	111.0	91.7	101.4	25.1	76.7	50.9	77.7	51.8	64.8
休日	乗車人員	23.4	28.0	25.7	26.2	24.3	25.3	7.0	21.3	14.2	13.0	19.0	16.0
	降車人員	23.2	25.5	24.4	19.6	20.7	20.1	7.3	18.7	13.0	12.3	16.5	14.4
	合計	46.6	53.5	50.1	45.8	45.0	45.4	14.3	40.0	27.2	25.3	35.5	30.4

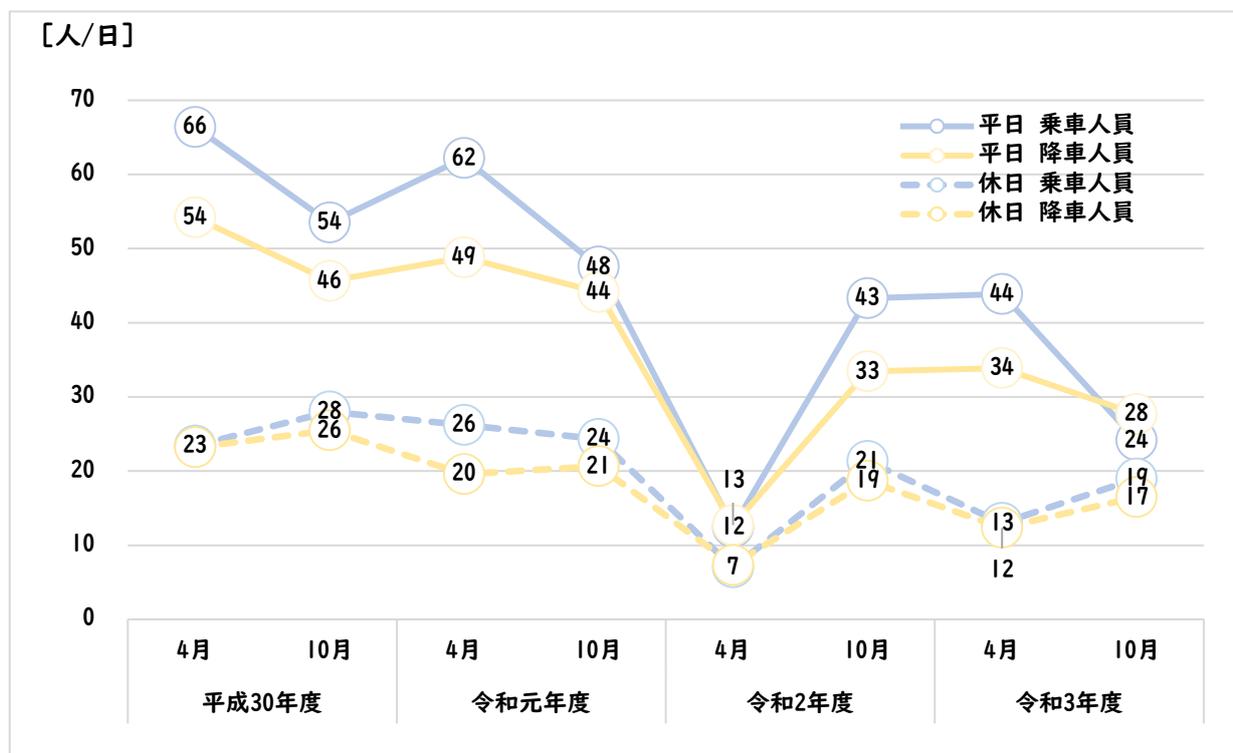


図 22 大町町内路線バスの 1 日当たり乗降人員の推移

出典：祐徳自動車株式会社

※乗降員数は、調査日（平日 5 日/休日・祝日 2～5 日）の平均値

バス停別の乗降人員数の推移をみると、令和2年度に大町駅前と杵島商校前が著しく減少しています。

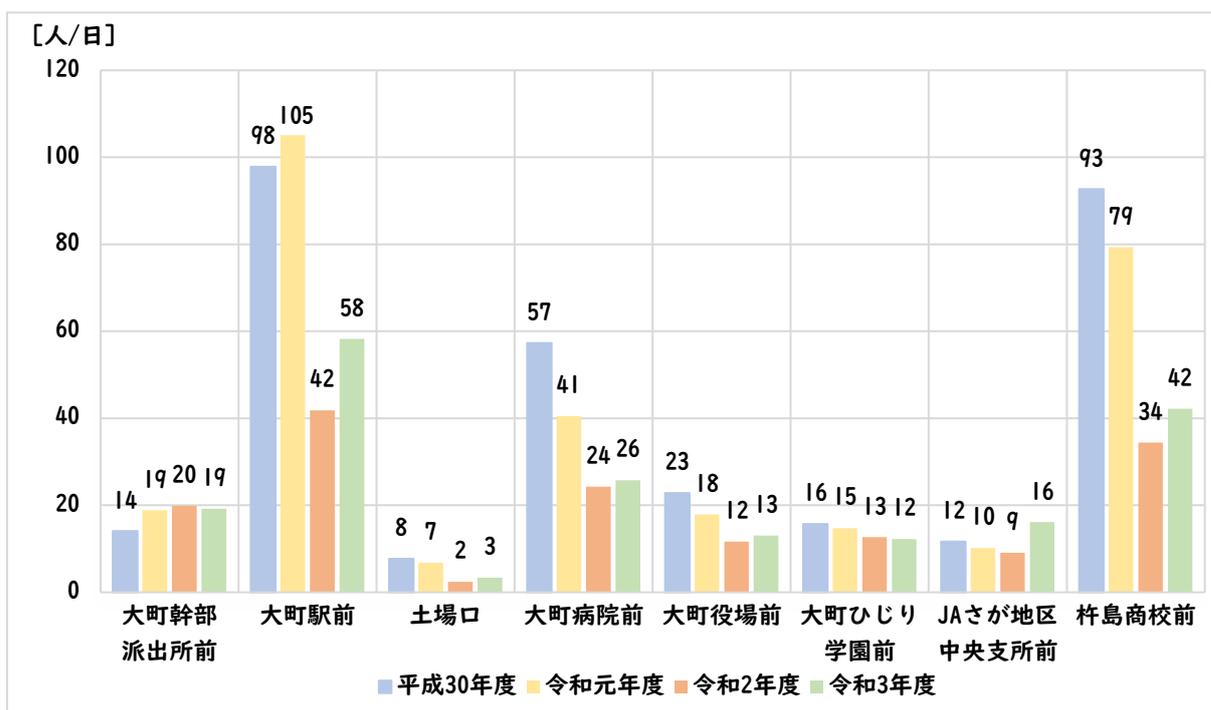


図 23 大町町内バス停の1日当たり乗降人員の推移

出典：祐徳自動車株式会社

### コミュニティバス利用者数

大町町ではコミュニティバス（まちバス）が令和3年10月から本格運行しています。南北ルート（月・木：上下各3便/日）と東西ルート（火・水・金：上下各3便/日）があり、月当たり合計で300～500人程度が利用しており、一日あたりの平均利用者数は18人/日となっています。

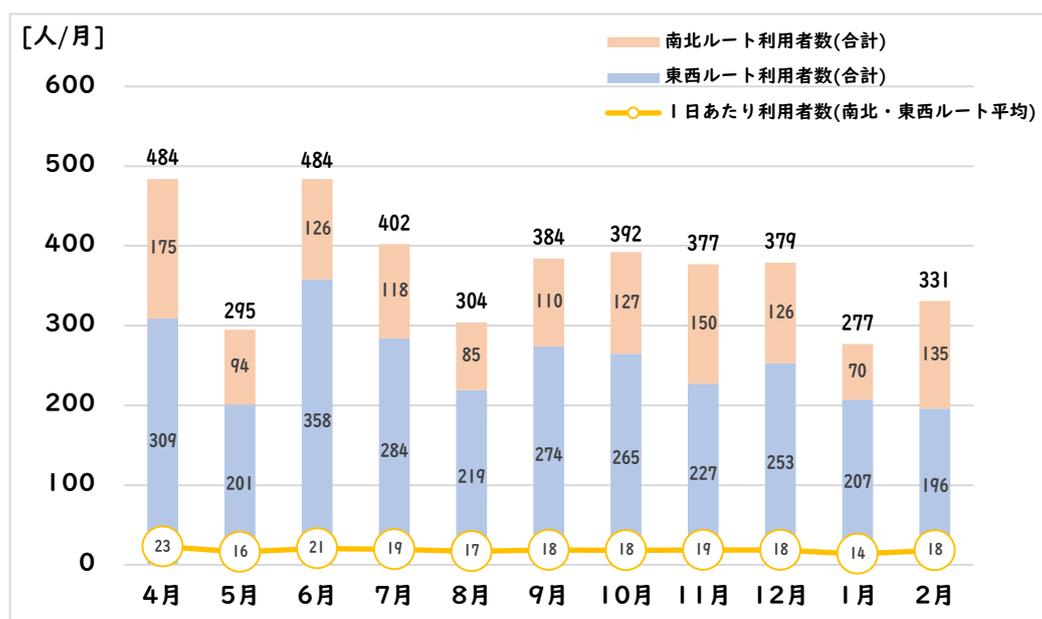


図 24 コミュニティバスの月間利用者の推移（令和3年度）

出典：大町町企画政策課

## 2-3 町内の送迎サービスに関する可能性調査

大町町で送迎サービスを実施している集客施設、介護・障害福祉施設、医療施設等の事業所は16件程度あり、施設利用者を対象にしたサービスが展開されています。

各事業所に対してサービス内容の詳細、及び今後地域住民の移動手段として利活用することに関する協力意志の有無について意見照会を行いました。

このうち、数件の事業所から、地域からの要請があれば「協力に応じる意思はある」との回答を得ました。

一方、その他の事業所からは、人員確保や既存サービスの維持に対する懸念から「協力に応じることは難しい」との回答を得ました。

表 12 地域の送迎サービスアンケート結果

調査事業所数	16件				
事業所種別	集客施設、介護施設、障害福祉施設、医療施設、その他				
回答有無	集客	介護	障害福祉	医療	その他
	・回答あり：13件 ・回答なし：3件	2件	6件 2件	2件	2件 1件
送迎対象者	施設利用者（介護施設においては介護保険認定者など）				
送迎日	集客	介護	障害福祉	医療	その他
	・週1日：1件 ・週5日：2件 ・週6日：7件 ・週7日：2件 （不明票：1件）	1件	1件 4件 1件	1件 1件	2件
運行ルート	集客	介護	障害福祉	医療	その他
	・運行ルートあり：3件 ・運行ルートなし（利用者に応じて対応）：10件	1件 1件	6件	1件 1件	1件 1件
車種	集客	介護	障害福祉	医療	その他
	・マイクロバス（定員16～29人程度）：2台 ・ワンボックス車（定員8～15人程度）：10台 ・普通自動車（定員5～7人程度）：8台 ・軽自動車（定員1～4人程度）：9台 （不明票：1件）	1台 4台	1台 4台 6台 9台	1台 1件	2台
交通事業者等への委託	・委託なし：13件 ・委託あり：0件				

## 2-4 地域公共交通維持のための財政負担状況

大町町では、「公共交通機関としてのバス路線を確保し、地域住民の福祉の向上に寄与するため、本町が生活路線の運行を行う乗合バス（祐徳バス武雄線）事業者に対し予算の範囲内において補助金を交付する」（大町町生活交通路線維持費補助金交付要綱）こととしています。

補助額は年々増加しており、コロナ禍にあった令和2・3年度においては、約700万円となっています。

加えて、コミュニティバス（まちバス）の運行にあたり、令和3年度に年間約350万円を負担する見込み<sup>※1※2</sup>です。

今後の持続的な地域公共交通の維持のためには、町負担額の軽減を積極的に図る必要があります。

運行の効率化に加え、地域の実情に応じて地域住民と共に考え、住民が積極的に参画する地域公共交通を目指していくことが不可欠です。

※1：令和4年3月の値は推定値

※2：負担額＝費用－収益－国補助額（国からの補助は上限あり）

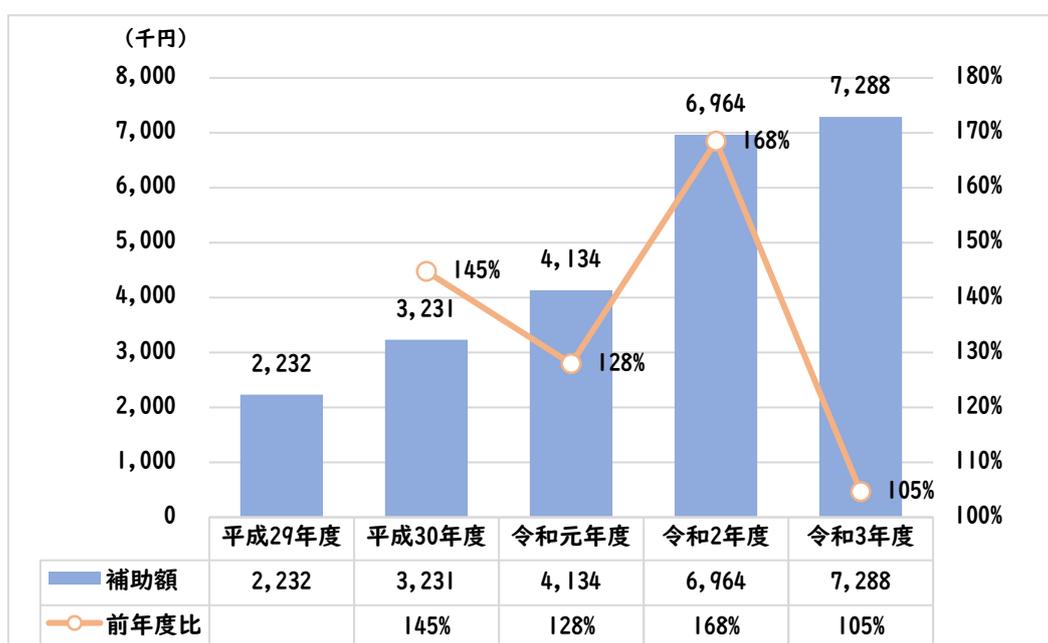


図 25 「乗合バス（祐徳バス武雄線）」事業者に対する財政負担状況

表 13 令和3年度まちバス運行における財政負担状況

項目	金額[円]	備考
<b>収益</b>	<b>444,400</b>	
運賃収入	444,400	R4.3の値は推定値(3月15日までの実績より)
<b>費用</b>	<b>6,903,643</b>	
委託費	6,186,428	当初委託費－運休による減額
追走費	61,973	R4.3の値は推定値(直近3か月平均)
燃料費	655,241	R4.3の値は推定値(直近3か月平均)
<b>公的資金投入額</b>	<b>6,459,243</b>	費用－収益
国補助額	2,950,000	令和3年度当初国庫補助額上限(仮)
町負担額	3,509,243	公的資金投入額－国補助額
<b>収支率</b>	<b>6.4%</b>	収益÷費用

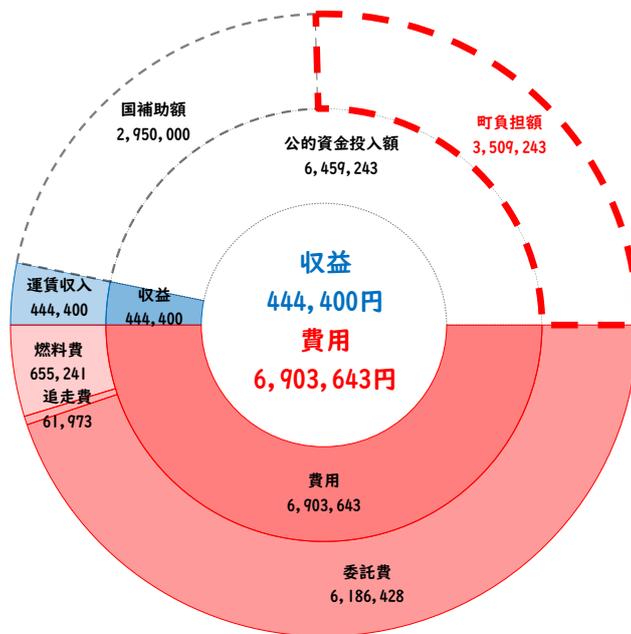


図 26 令和3年度「まちバス」運行における財政負担状況

出典：大町町企画政策課

## 2-5 地域公共交通に対する町民意見

### 公共交通に関するアンケート調査

大町町では令和元年度に、コミュニティバス（まちバス）の導入にあたり、大町町の公共交通に関するアンケートを実施しています。

その際、自由意見欄において、「町内で公共交通機関が不足していることに対する不満」や「免許返納等により運転が出来なくなった場合の移動手段の不安」等の回答が多くみられました。

加えて、鉄道・路線バス本数の増加や大町駅のバリアフリー化などの要望についても意見がありました。

表 14 令和元年度アンケートの集計（自由意見欄）

自由意見抽出	件数 (N=216)	主な意見
公共交通に対する不満	133	・町内の公共交通機関が不足している。
コミュニティバス導入の要望	80	・病院・駅・スーパーなどを回る、安価な巡回バスを運行してほしい。
移動手段に関する不安	40	・免許返納等により運転できなくなった場合の移動手段が不安である。
交通安全に対する要望	11	・トライアル周辺の交通整備をしてほしい。
鉄道・路線バスに対する要望	11	・運行本数を増やしてほしい。 ・大町駅にエレベーター・エスカレーターがほしい。 ・タクシーチケットの割引券がほしい。
その他	86	・移動販売車などがあれば助かる。

## まちバスに関するアンケート調査

令和3年10月から本格運行している大町町のコミュニティバス（まちバス）の乗客に対して、アンケート調査を実施し、まちバスに対する意見・要望及び、次世代輸送サービスに関する興味・関心について伺いました。

「時刻表通りの運行」に関する要望が多く、次世代輸送サービスに関しては全体としては関心がないという結果でしたが、「自動運転のバス」や「地域を巡回する低速の小型バス（GSM※）」に対する関心が数件得られました。

その他の意見としては、「土日もまちバスを運行してほしい」との要望がありました。

※GSM（グリーンスローモビリティの略）とは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと（国土交通省HPより）



図 27 まちバスに関するアンケート調査 結果概要

## 第3章 大町町の地域公共交通の課題

大町町は、年々人口が減少し、高齢化率（人口に占める高齢者の割合）が増加しており、今後はその傾向が加速する見込みです。また、自動車から地域公共交通への転換を目的とした様々な施策を実施していますが、町内外の主たる移動手段として、自動車（自家用車）による移動の割合が依然として高い状態にあります。

そのような中、「大町町第5次総合計画」をはじめとした各種計画で、今後の人口減少・少子高齢化の進行、地域産業を取り巻く状況の悪化を踏まえ、住民・地域・行政などが連携・協力しながら、課題解決に向けて町が一体となって取り組む新たなまちづくりを進めています。

加えて、SDGs（持続可能な開発目標）の目標に示される多様な項目の追及が、地域における諸課題の解決に貢献し、地方創生を推進するものであることから、大町町においてもSDGsを意識し、持続可能な地域づくりを目指しています。

以上のように、大町町の現状と町が目指すまちづくりの方針等を踏まえ、大町町の地域公共交通の課題として、以下の3点を整理しました。

### 課題1：利用者が満足する公共交通の提供

大町町の広域交通を担っているJR佐世保線は、住民ニーズに比して運行本数が少ないなど、町民の要望を満たしていない状況にあります（大町町第5次総合計画より）。

また、第2期総合戦略の策定にあたって実施した住民アンケートでは、大町町に住みたくない理由として第1位に「買い物の便が悪い」、第2位に「道路・交通の便が悪い」という回答が多く占めるなど、町民の移動に対する満足度は低い状況にあります。

このような状況から各種計画においては、「快適な暮らし」や「暮らしやすい地域」等に向けたまちづくりの方針・目標が示されています。

さらに、令和元年度にコミュニティバス（まちバス）の導入にあたり実施したアンケートでは、「町内の公共交通機関が不足している」や、「JR・路線バスの運行を増やしてほしい」など、既存の公共交通に対する不満意見が多く寄せられています。まちバスの導入により一部解消されていると思われませんが、引き続き公共交通に対する不満解消の対策は不可欠です。

なお、高齢ドライバーによる交通事故防止を目指し、運転免許証返納者に対する移動支援制度を実施していますが、免許証返納の促進にあたっては、公共交通に対する満足度の向上が不可欠です。

以上を踏まえ、「利用者が満足する公共交通の提供」を検討していく必要があります。

## 課題2：公共交通の利用促進

大町町は、他の地方自治体と同じく人口減少・少子高齢化の状況にあり、地域の活力・にぎわいの低下が危惧されています。

大町町唯一の鉄道駅である大町駅の乗降人員数は、かつては600人/日を超えていましたが、平成29年には500人/日を下回り、平成30年以降は乗降人員数非公表の状況となっています。

また、JR佐世保線と共に大町町の広域交通を担っている祐徳バス武雄線は、モータリゼーションの進展及び、依然とした自動車依存度の高さによる利用者の減少等から、路線廃止を迫られている状況にあります。これらの問題は、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、悪化しています。

このような状況から各種計画においては、「にぎわいと活力ある地域」や「活力ある働きやすいまち」等に向けたまちづくりの方針・目標が示されています。

なお、地域内の日常的な移動手段となるコミュニティバス（まちバス）を令和3年4月から実証運行、10月から本格運行していますが、人口減少等による行政の財政状況が悪化している状況下において引き続き運行を継続していくためには、公共交通利用者の増加が不可欠です。

以上を踏まえ、「公共交通の利用促進」を検討していく必要があります。

## 課題3：持続可能な公共交通の実現

人口の減少や経済成長の低下に伴う税収の減少、福祉などの社会保障費の増大などから、大町町の財政運営は今後も厳しい状況が続くことが見込まれています。

大町町では生活路線の運行を行う乗合バス（祐徳バス武雄線）事業者に対し補助金を交付しており、その額は年々増加しています。

また、令和3年度から本格運行している大町町のコミュニティバス（まちバス）は、運行費用に対する収益（収支率）が10%に満たないなど、その多くが国や町からの公的資金投入により賄っています。

このような状況から各種計画においては、「持続可能な地域」や「ずっと暮らせる住みよいまち」等に向けたまちづくりの方針・目標が示されています。

さらに、大町町においてはSDGsを意識した持続可能な地域づくりを目指しています。

以上を踏まえ、「持続可能な公共交通の実現」を検討していく必要があります。

表 15 大町町の公共交通に関する現況と課題

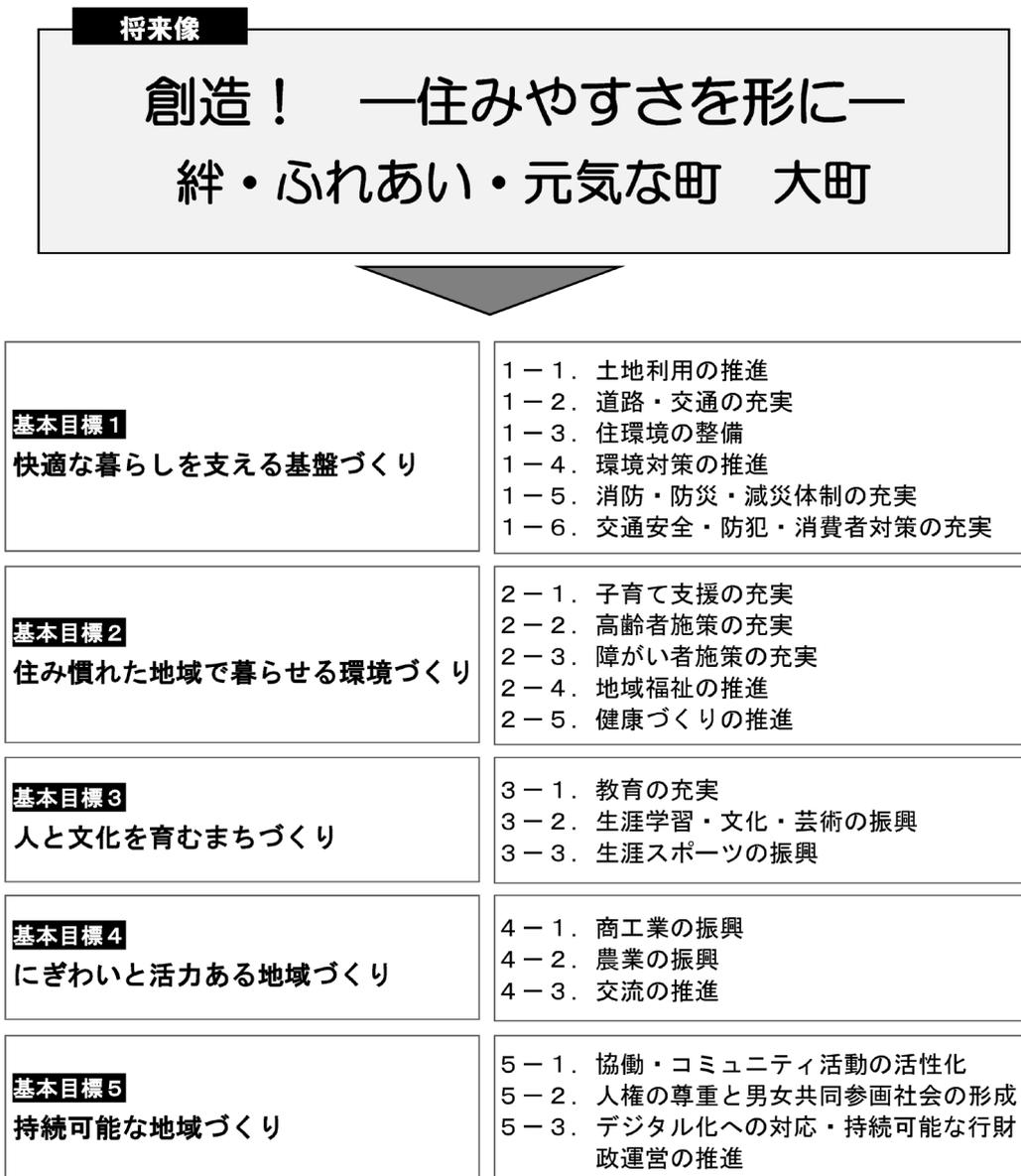
現況（主な問題）	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民ニーズに比して JR・路線バスの運行本数が少ない</li> <li>・ 町内の公共交通機関が不足（まちバスの導入により一部解消）</li> </ul>	<p style="text-align: center;">利用者が満足する 公共交通の提供</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内公共交通（JR 佐世保線、祐徳バス武雄線、大町観光タクシー）の利用者減少</li> <li>・ 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者激減</li> </ul>	<p style="text-align: center;">公共交通の利用促進</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合バス（祐徳バス武雄線）に対する補助金の増加</li> <li>・ まちバスの運行による資金投入の増加</li> </ul>	<p style="text-align: center;">持続可能な公共交通の実現</p>

# 第4章 大町町地域公共交通計画

## 4-1 地域公共交通に関する基本的な方針

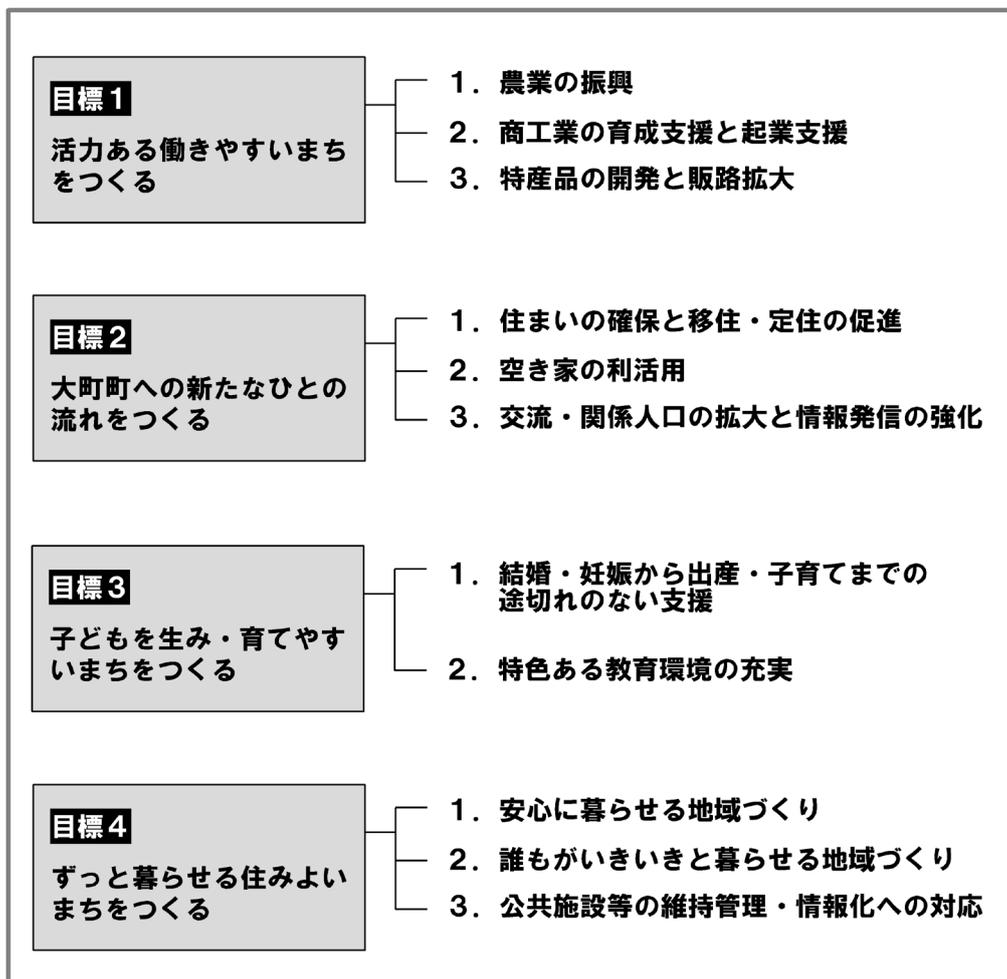
### 1 目指す将来のまちの姿と方向性

「大町町第5次総合計画」は、大町町の最上位計画に位置付けられ、今後のまちづくりの基本的な方針を示す指針となる大町町の将来像を「創造！ 一住みやすさを形に— 絆・ふれあい・元気な町 大町」と定めています。この将来像は、住民・地域・行政などが連携・協力しながら町が一体となって新たなまちづくりに取り組み、子どもから高齢者まで誰もが元気に住み続けられるまちを創造していく思いが込められており、5つの基本目標を掲げてその実現を目指しています。



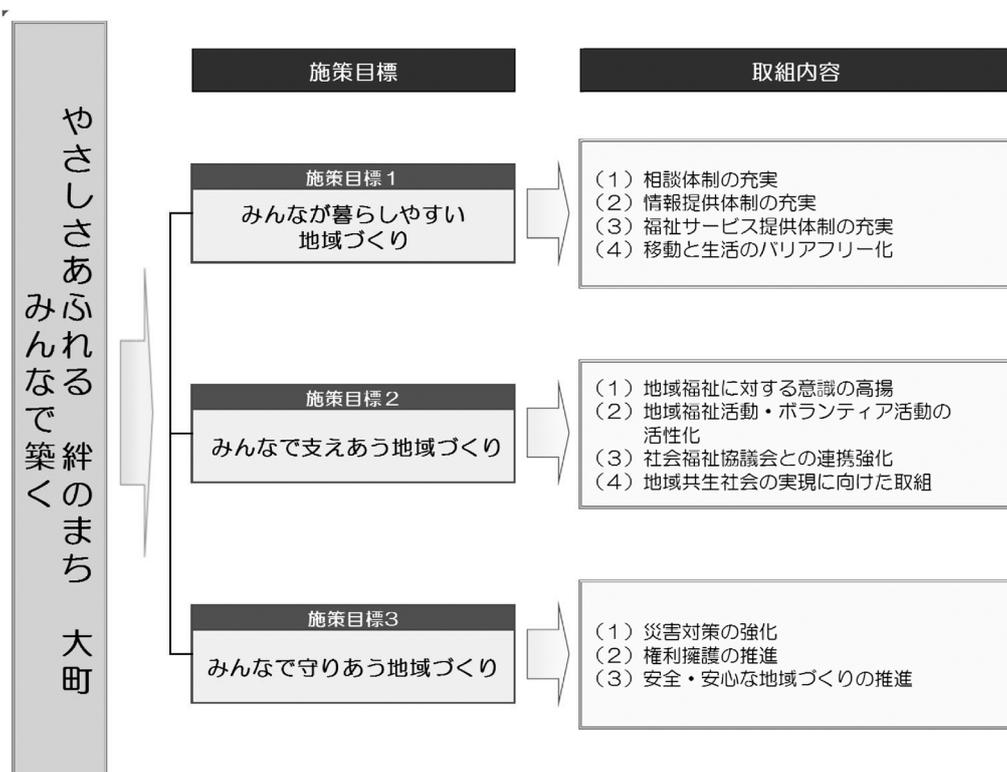
出典：大町町第5次総合計画

「第2期総合戦略（第2期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略）」は、「大町町総合計画」に基づき、地域の実情に応じた具体的な施策をまとめている新たなまちづくりに向けた各種施策を展開しており、大町町が目指すべき方向性として、4つの目標を掲げています。



出典：第2期大町町まち・ひと・しごと創生総合戦略

「大町町地域福祉計画」は、「大町町総合計画」を上位計画とした計画であり、高齢者福祉等、各種福祉分野における行政計画との整合性・連携を図りながら、地域住民主体のまちづくりや幅広い地域住民の参加を基本として、住民の生活全般にわたる福祉向上を図ることを目標としています。基本理念である「みんなで築く やさしさあふれる 絆のまち 大町」の実現に向け、3つの施策目標を掲げています。



出典：大町町地域福祉計画

以上の上位・関連計画を総合し、大町町の目指すまちの姿と方向性を次の3つに定めます。

1. 快適な暮らし
2. 人の交流、まちの活性化
3. 地域・社会の持続

表 16 課題及び上位・関連計画と方向性の関連

課題	上位・関連計画			地域公共交通計画 目指す将来の まちの姿と方向性
	計画名	方針・目標など		
利用者が満足する公共交通の提供	第5次総合計画	基本目標1	快適なくらしを支える基盤づくり	1. 快適な暮らし
		基本目標2	住み慣れた地域で暮らせる環境づくり	
		基本目標3	人と文化を育むまちづくり	
		基本目標4	にぎわいと活力ある地域づくり	
		基本目標5	持続可能な地域づくり	
公共交通の利用促進	第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略	目標1	活力ある働きやすいまちをつくる	2. 人の交流、まちの活性化
		目標2	大町町への新たなひとの流れをつくる	
		目標3	子どもを生み・育てやすいまちをつくる	
		目標4	ずっと暮らせる住みよいまちをつくる	
持続可能な公共交通の実現	地域福祉計画	施策目標1	みんなが暮らしやすい地域づくり	3. 地域・社会の持続
		施策目標2	みんなで支えあう地域づくり	
		施策目標3	みんなで守りあう地域づくり	

## 2 計画の基本理念と基本方針

第3章の課題や大町町が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえ、大町町地域公共交通計画の基本理念と基本方針を次のように決めました。

### 基本理念

町民の暮らし、交流を支える  
持続可能な地域公共交通

### 基本方針

方針1：快適な暮らしを支える地域公共交通を目指します。

- ・ 地域住民と一緒に考える地域公共交通
- ・ 地域の課題、多様な地域特性に対応した地域公共交通
- ・ だれもが利用しやすく、安心・安全な地域公共交通

方針2：まちのにぎわいをつくる地域公共交通を目指します。

- ・ 鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバスなどによる、町内外の人の移動を支える地域公共交通
- ・ 関係事業者等と連携し、「幹線＋支線」システムを充実させた地域公共交通
- ・ 交通弱者を出さない、だれもが利用できる地域公共交通

方針3：ずっと暮らせる持続可能な地域公共交通を目指します。

- ・ これまでの蓄積データ（利用実績、運行履歴、アンケート等）とICTをつなげて「見える化」された地域公共交通
- ・ 様々な新技術やMaaS<sup>\*</sup>等の活用により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通
- ・ SDGsの視点を踏まえた、低炭素な地域公共交通

※MaaS（マース：Mobility as a Service）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・決済等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（国土交通省「日本版MaaSの推進」より）

## 4-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

基本理念である「町民の暮らし、交流を支える 持続可能な地域公共交通」を実現するため、「幹線＋支線」システムの考え方に基づく地域公共交通ごとの役割、位置づけを明確化します。

幹線＋支線システムによる持続可能な地域公共交通の実現・維持においては、運行費の国庫補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金。以下同じ）が必要です。

### 【幹線＋支線システムの考え方】

移動目的や需要に応じた適切な供給サービスを行うため、地域公共交通の役割分担（異なる地域公共交通機関、路線や系統間での役割分担）を図り、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

“幹線”が担う役割	“支線”が担う役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大町町内外を結ぶ骨格的な交通機能</li> <li>・ 町内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能</li> </ul>	幹線サービスのみでは担えない地域の <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の日常生活に必要な交通機能</li> <li>・ 地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能</li> </ul>

広域（幹線交通）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道（JR佐世保線）</li> <li>・ 路線バス（祐徳バス武雄線）</li> </ul>
↑ 連携 ↓	
地域内（支線交通）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス（まちバス※<sup>1</sup>）</li> <li>・ タクシー（大町観光タクシー）</li> <li>・ 新モビリティサービス※<sup>2</sup></li> </ul>

※<sup>1</sup>：令和3年10月～本格運行

※<sup>2</sup>：グリーンスローモビリティや、超小型モビリティなどの新たな交通手段

### 4-3 対象地域

計画区域は、大町町全域とします。

また、広域連携の観点から、現在でも通勤・通学等で密接に関係している武雄市や江北町等の周辺市町との連携を図ります。

なお、対象区域には、運行費の国庫補助を受けて、町内と町外の往来を目的とする幹線と、その幹線に接続し町内における移動を目的とする支線（フィーダー）が存在します。

### 4-4 対象期間

対象期間は、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間とします。

また、計画期間中に協議会において評価指標の状況や各施策の実施状況を協議し、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて施策の見直しを図ります。

### 4-5 計画目標

前述の基本理念と基本方針に基づき、大町町地域公共交通計画の「計画目標」を設定します。

表 17 基本方針と目標

基本理念	
町民の暮らし、交流を支える 持続可能な地域公共交通	
基本方針	目標
1. 快適な暮らしを支える地域公共交通を目指します。	1. 地域住民と協働した、ともに考える公共交通サービスの実現
2. まちのにぎわいをつくる地域公共交通を目指します。	2. 事業者や周辺地域と共生した、発展する公共交通サービスの実現
3. ずっと暮らせる持続可能な地域公共交通を目指します。	3. これからの社会と適合した、効果的・効率的な公共交通サービスの実現

## 4-6 評価指標

「目標」と関連する「評価指標」を以下の通り設定します。評価指標は、指標ごとに目標値を設定しており、毎年のモニタリングを通じて、達成状況进行评估します。

また、計画全体の効果把握を検証する評価指標として、「道路・公共交通の満足度」を設定し、計画期間終了時における計画見直し等を検討します。

表 18 目標と評価指標

目標	評価指標
1. 地域住民と協働した、 ともに考える公共交通サービスの実現	1-1. 意見交換会の実施回数
	1-2. 運転免許証返納者数
2. 事業者や周辺地域と共生した、 発展する公共交通サービスの実現	2-1. 広域公共交通（路線バス）利用者数
	2-2. まちバス利用者数
	2-3. タクシー利用者数
3. これからの社会と適合した、 効果的・効率的な公共交通サービスの実現	3-1. まちバス投資額の収支率
	3-2. まちバスへの公的資金投入額
	3-3. 乗合バス事業への公的資金投入額

表 19 計画全体の評価指標

評価指標
道路・公共交通の満足度

各評価指標の現状値と目標値は次の通りです。

## 【目標1】 地域住民と協働した、ともに考える公共交通サービスの実現

目標1は、「方針1：快適な暮らしを支える地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“快適な暮らし”を実現するため『公共交通利用者の満足度』に関わる以下の評価指標を設定します。

### 【指標1-1】 意見交換会の実施回数

- ・ 住民と考える観点から、地域住民との意見交換会の実施回数を指標とします。
- ・ 各区長会等と町の意見交換会の実施し、大町町の地域公共交通の維持・発展に向けた対策を検討することを目標とします。
- ・ 目標値は、年1回以上（令和4～8年度）とします。

現状（令和3年度）	目標（令和4～8年度）
0回/年	1回/年

### 【指標1-2】 運転免許証返納者数

- ・ 運転免許証を返納しても、代わりとなる快適な暮らしを支える地域公共交通の確保の観点から、運転免許証返納者数を指標とします。
- ・ 運転免許証返納者数の現状維持を目標とします。
- ・ 目標値は、令和3年度の返納者数（80人）を踏まえ、80人/年を令和4～8年度の目標値とします。

現状（令和3年度）	目標（令和4～8年度）
80人/年	80人/年

## 【目標2】事業者や周辺地域と共生した、発展する公共交通サービスの実現

目標2は、「方針2：まちなぎわいをつくる地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“まちなぎわい”を実現するため、『公共交通の利用者数』に関わる以下の評価指標を設定します。

### 【指標2-1】広域公共交通（路線バス）利用者数

- ・ 広域の公共交通サービスの観点から、路線バス利用者数（大町町内のバス停で乗車又は降車した人数の合計）の1日平均を指標とします。
- ・ 人口減少等により公共交通利用者が減少している中での、新型コロナウイルス感染症による利用者激減という状況を踏まえ、コロナ禍前への回復を目標としています。
- ・ 目標値は、新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、令和元年4月と10月実測値の平均（平日：101.4人/日、休日：45.4人/日）を令和4～8年度の目標値とします。

現状（令和3年度）		➔	目標（令和4～8年度）	
平日	64.8人/日		平日	101.4人/日
休日	30.4人/日		休日	45.4人/日

### 【指標2-2】まちバス利用者数

- ・ 地域内の公共交通サービスの観点から、まちバス（コミュニティバス）利用者数（乗車及び降車した人数）の1日平均（令和3年4月～令和4年2月の平均）を指標とします。
- ・ コミュニティバス（まちバス）は令和3年度から運行を開始しており、運行初年度の利用者数からの増加を目標とします。
- ・ 目標値は、令和3年度の平均利用者数（18人/日）を踏まえ、毎年度の平均利用者数1人増加（増加率5%）を目標とし、23人/日を令和8年度の目標値とします。

現状（令和3年度）	➔	目標（年間）	目標（令和8年度）
18人/日		+1人/日	23人/日

### 【指標2-3】タクシー利用者数

- ・ 地域内の公共交通サービス（公共交通空白地域の補完、高齢者等の移動が不自由な方の移動手段）の観点から、タクシー利用者数の1日平均を指標とします。
- ・ タクシー利用者は、公共利用者が減少している中での、新型コロナウイルス感染症による利用者激減という状況を踏まえ、コロナ禍前への回復を目標とします。
- ・ 目標値は、新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、令和元年度の利用者数平均（82.8人/日）※を令和4～8年度の目標値とします。

※現状は、令和3年4月から令和4年2月末までの利用者数から算出

現状（令和3年度）	➔	目標（令和4～8年度）
61.1人/日		82.8人/日

**【目標3】 これからの社会と適合した、効果的・効率的な公共交通サービスの実現**

目標3は、「方針3：ずっと暮らせる持続可能な地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“持続可能”を実現するため、『公共交通の持続可能性』に関わる以下の評価指標を設定します。

**【指標3-1】 まちバス投資額の収支率**

- ・ まちバスの事業効率性の観点から、令和3年度の収支率（=収入/費用）を指標とします。
- ・ 収支率の増加を目標とします。
- ・ 目標値は、令和3年度の収支率（6.4%）※を踏まえ、毎年度の収支率0.7%増加を目標とし、収支率10.0%を令和8年度の目標値とします。 ※令和4年3月の値は推定値

現状（令和3年度）		目標（年間）	目標（令和8年度）
6.4%		+0.7%	10.0%

**【指標3-2】 まちバスへの公的資金投入額**

- ・ 持続可能な公共交通サービスの観点から、まちバスの公的資金投入額（=費用-収入）を指標とします。
- ・ 公的資金投入額の減少を目標とします。
- ・ 目標値は、令和3年度の公的資金投入額（6,459千円）※を踏まえ、毎年度の公的資金投入額50千円減少を目標とし、令和3年度比4.0%減の6,200千円を令和8年度の目標値とします。 ※令和4年3月の値は推定値

現状（令和3年度）		目標（年間）	目標（令和8年度）
6,459千円		-50千円	6,200千円

**【指標3-3】 乗合バス事業への公的資金投入額**

- ・ 持続可能な公共交通サービスの観点から、乗合バス（祐徳バス武雄線）事業への公的資金投入額を指標とします。
- ・ 公的資金投入額は、公共利用者が減少している中で、新型コロナウイルス感染症による利用者激減という状況を踏まえ、コロナ禍前への回復を目標とします。
- ・ 目標値は、新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、令和元年度の公的資金投入額（4,134千円）を令和4~8年度の目標値とします。

現状（令和3年度）		目標（令和4~8年度）
7,288千円		4,134千円

## 計画全体

計画全体の効果把握のため、以下の評価指標を設定します。

### 【指標】道路・公共交通の満足度

- ・ 計画期間終了時における計画全体の効果把握を検証する観点から、道路・公共交通の満足度を指標とします。
- ・ 計画の見直しのタイミング等を検討する観点から、令和7年度に検証を実施します。
- ・ 道路・公共交通の満足度は、住民アンケート調査から把握します。
- ・ 満足度の向上を目標とします。
- ・ 目標値は、令和2年度の満足度（-0.56点）を踏まえ、-0.2点を令和7年度の目標値とします。

現状（令和2年度）	目標（令和7年度）
-0.56点	-0.2点



表 20 指標の現状値と目標値

指標	指標の定義	現状値	増減	目標値
1-1	意見交換会の実施回数	地域住民との意見交換会の実施回数	R3:0 回/年	 R4~R8:1 回/年
1-2	運転免許証返納者数	年間の運転免許証返納者数	R3:80 人/年	 R4~8:80 人/年
2-1	広域公共交通（路線バス）利用者数	路線バス利用者数（大町町内のバス停で乗車又は降車した人数の合計）の1日平均	R3:平日:64.8 人/日 R3:休日:30.4 人/日	 R4~8:平日:101.4 人/日 R4~8:休日:45.4 人/日
2-2	まちバス利用者数	まちバス利用者数（乗車及び降車した人数）の1日平均	R3:18 人/日	 年間:+1 人/日 R8:23 人/日
2-3	タクシー利用者数	タクシー利用者数の1日平均	R3:61.1 人/日	 R4~8:82.8 人/日
3-1	まちバス投資額の収支率	収支率=収入/費用	R3:6.4%	 年間:+0.7% R8:10.0%
3-2	まちバスへの公的資金投入額	公的資金投入額=費用-収入	R3:6,459 千円	 年間:-50 千円 R8:6,200 千円
3-3	乗合バス事業への公的資金投入額	乗合バス（祐徳バス武雄線）に対する大町町からの交付金	R3:7,288 千円	 R4~8:4,134 千円
全体	道路・公共交通の満足度	住民アンケート調査における「道路・公共交通の満足度」	R2:-0.56 点	 R7:-0.2 点

## 4-7 施策・実施主体・スケジュール

設定した基本理念と基本方針、計画目標、評価指標を達成するために、以下の地域公共交通施策を検討、実施します。

検討に当たっては、各実施主体が主体的に検討を進めた上で、活性化再生法第6条において定める協議会である「大町町地域公共交通会議」に諮り、協議会全体で実施に向けた検討を進めていきます。

表 2 1 施策・実施主体・スケジュール

施策番号	施策	対応目標	実施主体	実施場所 (系統・場所)	スケジュール※状況により前後				
					令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
01	まちバスの本格運行と利用状況やニーズを踏まえた支線交通の見直し		・大町町 ・地域住民 ※地域の区会と連携 ・大町観光タクシー	まちバス	分析・検討	⇒	⇒	⇒	⇒
					見直し	⇒	⇒	⇒	⇒
02	地域住民との連携	目標1	・大町町 ・地域住民 ※地域の区会と連携	大町町全域	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
03	安全・安心の向上				・大町町 ・JR九州 ・祐徳バス ・大町観光タクシー	大町町全域	検討	⇒	⇒
		実施	⇒	⇒			⇒	⇒	
04	公共交通利用環境の整備・充実		・大町町 ・JR九州 ・祐徳バス ・大町観光タクシー	・JR佐世保線 ・祐徳バス武雄線 ・まちバス ・大町観光タクシー	検討	⇒	⇒	⇒	⇒
					実施	⇒	⇒	⇒	⇒
05	公共交通の利用促進に関する啓発	目標2	・大町町	大町町全域	検討	⇒	⇒	⇒	⇒
06	関係主体との連携				・大町町 ・JR九州 ・祐徳バス ・大町観光タクシー	・JR佐世保線 ・祐徳バス武雄線 ・まちバス ・大町観光タクシー	検討	⇒	⇒
		07	交通弱者に対する移動支援	・大町町 ※町内部署と連携 ・大町観光タクシー			大町町全域	検討	⇒
実施	⇒				⇒	⇒		⇒	
08	地域の多様な輸送資源との連携・効率化	目標3	・大町町 ・集客・介護・障害福祉・医療施設等の事業所	大町町全域	検討	⇒	⇒	実証運行	本格運行
09	MaaS等を活用した交通手段の円滑化				・大町町 ・JR九州 ・祐徳バス ・大町観光タクシー ・他市町	大町町全域	検討	実証実験	⇒
		10	データを活用した利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し	・大町町 ・祐徳バス ・大町観光タクシー			・まちバス ・祐徳バス武雄線	検討	⇒
実施	⇒				⇒	⇒		⇒	
11	SDGsを踏まえた持続可能な社会の実現への貢献		・大町町 ・祐徳バス ・大町観光タクシー	・まちバス ・祐徳バス武雄線 ・大町観光タクシー	分析・検討	⇒	⇒	⇒	⇒
					実施	⇒	⇒	⇒	⇒
12	これからの社会を見据えた検討		・大町町	大町町全域（主に公共交通空白地域）	分析・検討	⇒	⇒	実証運行	本格運行
					検討段階	試行段階		実施段階	

## 目標Ⅰに関連する施策

目標Ⅰは、「方針Ⅰ：快適な暮らしを支える地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“快適な暮らし”を実現するため『公共交通利用者の満足度』に関わる以下の施策を検討・実施します。

### 施策01 まちバスの本格運行と利用状況やニーズを踏まえた見直し

実施主体	大町町、地域住民（地域の区会と連携）、大町観光タクシー			
実施場所	まちバス			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の公共交通サービスの充実を目的に、令和3年4月からコミュニティバス（まちバス）の実証運行を行い、実証運行の結果を踏まえて10月から本格運行を開始しました。</li> <li>・ まちバスの利用状況や利用者ニーズを踏まえ、定期的に路線やバス停、経路を柔軟に見直します。</li> <li>・ 例えば、以下のような施策を地域の状況等を踏まえて実施します。             <ul style="list-style-type: none"> <li>①商業施設等、停車時間の見直し</li> <li>②経路やバス停の見直し</li> <li>③運行本数・運行時間の見直し</li> <li>④どこでも停車・乗車区間の見直し</li> </ul> </li> <li>・ 毎年度、利用状況や利用者ニーズを踏まえた分析・検討を行い、大町町地域公共交通会議における審議を経た見直し等を実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
分析・検討	⇒	⇒	⇒	⇒
見直し	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

### 施策02 地域住民との連携

実施主体	大町町、地域住民（地域の区会と連携）			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年度、各区長会等と町の意見交換会を設け、地域の交通問題、課題を収集し、対策の検討、運行内容の見直しを図ります。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 03 安全・安心の向上

実施主体	大町町、JR九州、祐徳バス、大町観光タクシー			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス待ち環境やバス車両等、公共交通関連施設のバリアフリー化を検討します。</li> <li>・ 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、町内の各交通手段の運営主体による新型コロナウイルス感染症等への共通、一貫した対策を実施します。</li> <li>・ 高齢者による交通事故防止に向け、運転免許証返納を推進し、運転免許証返納者に対する公共交通の利用促進支援を実施します。</li> <li>・ ポスター、町報等を通じて、上記の取組みの広報活動による周知もあわせて実施します。</li> <li>・ 毎年度、状況に応じて上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

## 目標2に関連する施策

目標2は、「方針2：まちのにぎわいをつくる地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“まちのにぎわい”を実現するため、『公共交通の利用者数』に関わる以下の施策を検討・実施します。

### 施策04 公共交通利用環境の整備・充実

実施主体	大町町、JR九州、祐徳バス、大町観光タクシー、			
実施場所	JR佐世保線、祐徳バス武雄線、まちバス、大町観光タクシー			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの利便性向上に向けて、バス停のバリアフリー化や上屋、ベンチ等の整備・充実を図ります。</li> <li>・ 整備・充実を図るバス停は、周辺の高齢者数や利用状況等を踏まえて検討します。</li> <li>・ バス車両の更新時には、バリアフリーの観点からノンステップバスの導入を行います。</li> <li>・ タクシー車両の更新時には、SDGsや災害対応の観点から、災害時に電源供給を可能とするハイブリッド車や電気自動車の導入を行います。</li> <li>・ スマホの扱いに慣れている方や、電話等での会話が不自由な方などに向けて、アプリによるタクシー配車システムの導入を行います。</li> <li>・ JR大町駅における機能性の維持や向上に向けた協議・検討を行います。</li> <li>・ 毎年度、状況に応じて上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

### 施策05 公共交通の利用促進に関する啓発

実施主体	大町町			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報誌や町のHP等を活用し、公共交通の運行路線・料金・利用方法等の情報をわかりやすく提供し、利用促進につながるよう努めます。</li> <li>・ 毎年度、上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 06 関係主体との連携

実施主体	大町町、JR九州、祐徳バス、大町観光タクシー			
実施場所	JR佐世保線、祐徳バス武雄線、まちバス、大町観光タクシー			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>大町町と近隣自治体を結ぶJR佐世保線と祐徳バス武雄線に関して、利用者ニーズを踏まえた事業者との調整を行い、公共交通利用者の増加に向けた取り組みを強化します。</li> <li>鉄道及び路線バスの幹線交通とまちバス等の支線交通の連携を図り、「幹線+支線システム」の強化を促進します。</li> <li>具体的には、幹線交通への接続強化に向けた取組（交通結節点における移動円滑化や運行計画の見直しなど）を実施します。</li> <li>令和4～6年度に関係主体と調整・検討し、令和7年度に実証運行、令和8年度からの本格運行を目指します。</li> </ul>			
検討スケジュール（状況により前後する場合がございます。）				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	実証運行	本格運行
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 07 交通弱者に対する移動支援

実施主体	大町町（町内部署と連携）、大町観光タクシー			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者をはじめとした交通弱者（自家用車を所有していないなどの理由で交通手段に制約がある人の総称）に対して、コミュニティバスの充実やタクシーの利用促進など、移動の支援を強化します。</li> <li>運転免許証を返納した人に対して、移動の支援を強化します。</li> <li>妊婦さんの外出時のタクシー利用（妊婦タクシー）の支援を強化します。</li> <li>毎年度、上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

### 目標3に関連する施策

目標3は、「方針3：ずっと暮らせる持続可能な地域公共交通を目指します」に基づいて設定した目標です。“持続可能”を実現するため、『公共交通の持続可能性』に関わる以下の施策を検討・実施します。

#### 施策08 地域の多様な輸送資源との連携・効率化

実施主体	大町町、集客・介護・障害福祉・医療施設等の事業所			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちバスによる地域の福祉輸送、施設バス等との連携を検討し、交通手段の効率化を図ります。</li> <li>・ 令和4～6年度に導入可能性を調査・検討し、導入可能と判断されれば、令和7年度に実証運行、令和8年度からの本格導入を目指します。</li> </ul>			
検討スケジュール（状況により前後する場合がございます。）				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	⇒	⇒	実証運行	本格運行
			検討段階	試行段階
				実施段階

#### 施策09 MaaS等を活用した交通手段の円滑化

実施主体	大町町、JR九州、祐徳バス、大町観光タクシー、他市町			
実施場所	大町町全域			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他地域の事例を参考に、大町町に合ったMaaSの形を検討します。</li> <li>・ アプリ・ウェブなどのソフトだけでなく、その前に素地となる各交通手段のシームレスな連携も重視します。</li> <li>・ このほか、キャッシュレス決済の導入や、社会動向に合わせた新技術等の活用を積極的に検討します。</li> <li>・ 具体の検討に当たっては、全国の先行事例を参考に、大町町に合ったものを検討していきます。</li> <li>・ 令和4年度に導入可能性を調査・検討し、導入可能と判断されれば、令和5～6年度に実証実験、令和7年度からの本格導入を目指します。</li> </ul>			
検討スケジュール（状況により前後する場合がございます。）				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
検討	実証実験	⇒	本格導入	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 10 データを活用した利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し

実施主体	大町町、祐徳バス、大町観光タクシー			
実施場所	まちバス、祐徳バス武雄線			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用実績などの様々なデータを活用した運行状況や利用状況のモニタリングを実施します。</li> <li>・ モニタリング結果に応じた定期的な運行の見直しを関係者と協議しながら実施します。</li> <li>・ 毎年度、上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 11 SDGs を踏まえた持続可能な社会の実現への貢献

実施主体	大町町、祐徳バス、大町観光タクシー			
実施場所	まちバス、祐徳バス武雄線、大町観光タクシー			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SDGs を踏まえた持続可能な社会の実現に向けて、公共交通を通じた貢献に努めます。</li> <li>・ 具体的には、バス及びタクシーの新車両の導入においては、ハイブリット車や電気自動車の導入に向けて協議・検討します。</li> <li>・ 毎年度、状況に応じて上記施策を検討・実施します。</li> </ul>			
検討スケジュール				
令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
分析・検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施	⇒	⇒	⇒	⇒
			検討段階	試行段階
				実施段階

施策 12 これからの社会を見据えた検討

実施主体	大町町			
実施場所	大町町全域（主に公共交通空白地域）			
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これからの社会を見据え、自動運転やGSM（グリーンスローモビリティ）等の次世代輸送サービスの導入を検討します。</li> <li>・ 令和 4～6 年度に導入可能性を分析・検討し、導入可能と判断されれば、令和 7 年度に実証運行、令和 8 年度からの本格運行を目指します。</li> </ul>			
検討スケジュール（状況により前後する場合がございます。）				
令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
分析・検討	⇒	⇒	実証運行	本格運行
			検討段階	試行段階
				実施段階

表 2 2 計画書の全体体系

基本理念			
町民の暮らし、交流を支える 持続可能な地域公共交通			
基本方針	目標	指標	施策
1. 快適な暮らしを支える地域公共交通を目指します。	1. 地域住民と協働した、ともに考える公共交通サービスの実現	1-1. 意見交換会の実施回数	01. まちバス本格運行と利用状況やニーズを踏まえた見直し
		1-2. 運転免許証返納者数	02. 地域住民との連携
			03. 安全・安心の向上
2. まちのにぎわいをつくる地域公共交通を目指します。	2. 事業者や周辺地域と共生した、発展する公共交通サービスの実現	2-1. 広域公共交通（路線バス）利用者数	04. 公共交通利用環境の整備・充実
		2-2. まちバス利用者数	05. 公共交通の利用促進に関する啓発
		2-3. タクシー利用者数	06. 関係主体との連携
			07. 交通弱者に対する移動支援
3. ずっと暮らせる持続可能な地域公共交通を目指します。	3. これからの社会と適合した、効果的・効率的な公共交通サービスの実現	3-1. まちバス投資額の収支率	08. 地域の多様な輸送資源との連携・効率化
		3-2. まちバスへの公的資金投入額	09. MaaS等を活用した交通手段の円滑化
		3-3. 乗合バス事業への公的資金投入額	10. データを活用した利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し
			11. SDGsを踏まえた持続可能な社会の実現への貢献
			12. これからの社会を見据えた検討

## 4-8 計画の達成状況の評価

計画を着実に実行していくため、評価指標のほか、利用実績、運行実績、その他必要なデータなどを用いて、定期的に目標の達成状況の評価し、運行等の見直しを柔軟に行います。

達成状況の評価と見直しは、法定協議会である「大町町地域公共交通会議」を中心に、1年単位で行っていきます。計画期間最終年度には、計画全体の評価を行い、地域の状況変化や改善策の検討結果を踏まえて次期計画に繋げます。

また、評価指標は達成状況や施策の実施状況を踏まえ、適宜見直しを行うことも想定します。

表 23 PDCAループと実施内容・実施主体

PDCAループ	Plan(計画)	Do(実行)	Check(評価)	Action(改善)
実施内容	各種事業の実施	各種事業の分析・ 評価	改善案の検討	計画の策定
実施主体	大町町 地域公共交通会議	大町町・ 交通事業者	大町町 地域公共交通会議	大町町 地域公共交通会議

表 24 協議会の実施方針（案）

時期	協議会	討議・報告事項
6月頃	第1回 協議会	・前年度の利用状況 ・見直し後の運行状況（速報）
11月頃	第2回 協議会	・利用状況と運行状況（4-10月） ・評価指標の達成状況 ・見直し方針案の審議
2月頃	第3回 協議会	・見直し案の審議、決定