

多久市地域公共交通計画



令和4年 3月
令和6年10月(改訂)

多久市

多久市地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画の背景と目的	1
1－2. 対象区域	1
1－3. 計画期間	1
1－4. 計画の位置づけ	2
1－5. 公共交通に関わる新たな技術の動向	3
2. 地域特性及び地域公共交通の現状	4
2－1. 地域ポテンシャル	4
2－2. 人口特性	4
2－3. 施設立地状況	6
2－4. 地域旅客運送サービス	7
2－5. 市民の移動特性・公共交通に対する意向	15
3. 地域公共交通の問題点・課題	23
4. 地域公共交通の基本方針及び計画の目標	25
4－1. 地域公共交通の基本方針	25
4－2. 目指すべき地域公共交通網	26
4－3. 計画の目標	31
5. 目標達成に向けた施策・事業	33
6. 計画の推進体制	39
6－1. 関係する主体と基本的な役割	39
6－2. 計画の推進・管理体制	39
6－3. 計画の推進方法	41

1. 計画の概要

1-1. 計画の背景と目的

本市は、第 5 次多久市総合計画(以下「総合計画」という)に基づき、「緑園に輝くまち 多久 ～時流を感じる 文教・安心・交流・協働のまち～」をまちの将来像に据え、SDGs や Society5.0 など新しい時代の潮流を捉えながら、豊かな自然や孔子の里などの本市の資源・特性を活かして、“みんなの希望がかなうまち” “安心で魅力的なまち” “活力ある稼ぐまち” “つながり集うまち”を目標にまちづくりを進めています。

本市の公共交通を取り巻く状況は、人口減少・少子化の進展や、路線バス運転者不足の深刻化など、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増しており、JR 唐津線の減便や地域間幹線バス路線の再編などに至っています。その一方で、高齢化に伴う運転免許返納が増加しているなど、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することの重要性がますます高まっています。

市ではこれまでふれあいバス(自家用有償バス)やふれあいタクシー(予約型乗合タクシー)を日常生活の移動手段として運行してきました。しかしながら、第5次多久市総合計画策定のための市民アンケート(令和2年)では「公共交通の充実」について「満足度が低い」との評価となっており、改善が求められています。路線バスや鉄道は利用者が少ない状況が続いており、サービスの維持・確保への対応が急務です。また、令和7年度には多久市立病院が小城市民病院との統合により移転するため、そのアクセスを確保していくことも必要です。

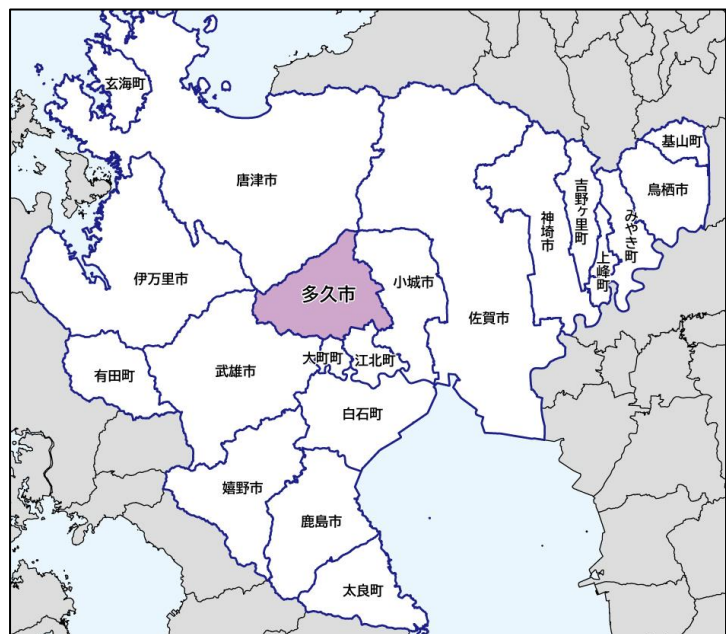
このような地域公共交通にかかる問題点・課題を解決し、市民の安全安心な暮らしやまちの産業を支える、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、「多久市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 対象区域

本計画は、多久市全域を対象とします。

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

■計画対象区域



1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、令和４年４月から令和９年３月の５年とします。

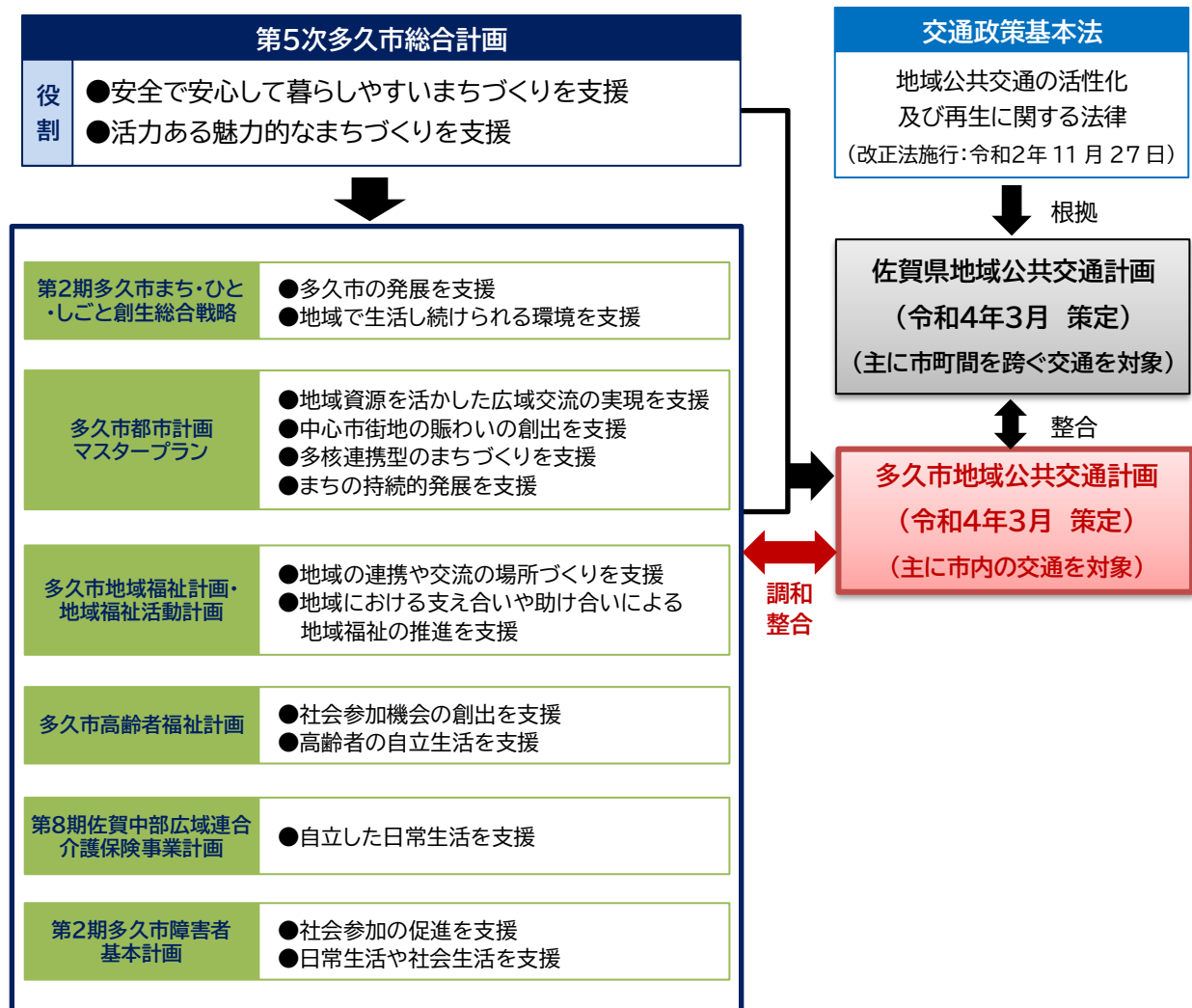
1-4. 計画の位置づけ

本計画は、総合計画を上位計画として、まちのにぎわいづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画です。

また、都市計画や中心市街地活性化、福祉などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

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

■ 多久市地域公共交通計画の位置づけ



1-5. 公共交通に関わる新たな技術の動向

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

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

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

■新たなモビリティサービス

新たな乗合交通サービス

AI オンデマンド

人工知能を活用して、運行の効率性を高めるデマンド交通。



資料：docomo

グリーンスローモビリティ

電動で時速 20km 未満で公道を走る4人乗り以上の乗り物。



資料：国土交通省

自動運転バス

自動運転技術が導入されたバス。運転手不足の解消が期待される。



資料：茨城県境町 HP

多様な交通サービス

シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システム。



資料：仙台コミュニティサイクル DATE BIKE

シニアカーレンタル

車椅子に自動運転機能が付加された乗り物。歩道の運行が可能。



資料：RakuRo ホームページ

■MaaS(Mobility as a Service)

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済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。



資料：国土交通省 日本版 Maas の推進

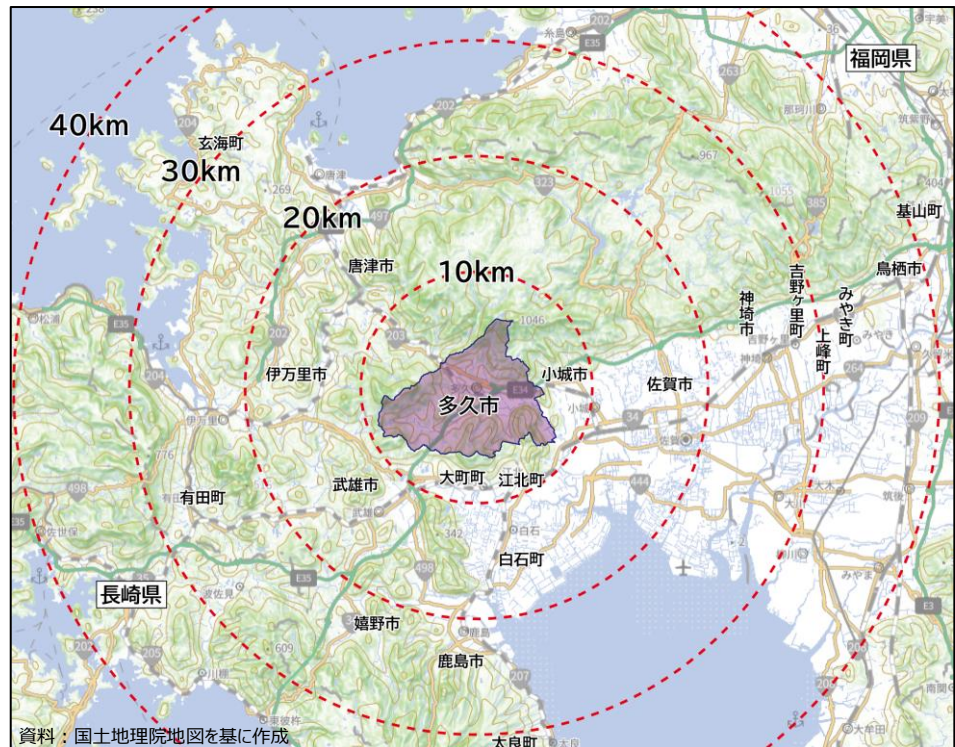
2. 地域特性及び地域公共交通の現状

2-1. 地域ポテンシャル

本市は佐賀県のほぼ中央に位置し、東は小城市、佐賀市、北は唐津市、南から西にかけては江北町、大町町、武雄市と接しています。県都佐賀市までは自動車では約 30 分、福岡都市圏までは自動車では約 1 時間の距離にあります。

四方を山に囲まれた盆地のまちであり、市の中央部に広がる平坦地には牛津川をはじめとする大小の河川が大地を潤し、緑豊かな田園地帯を形成しています。

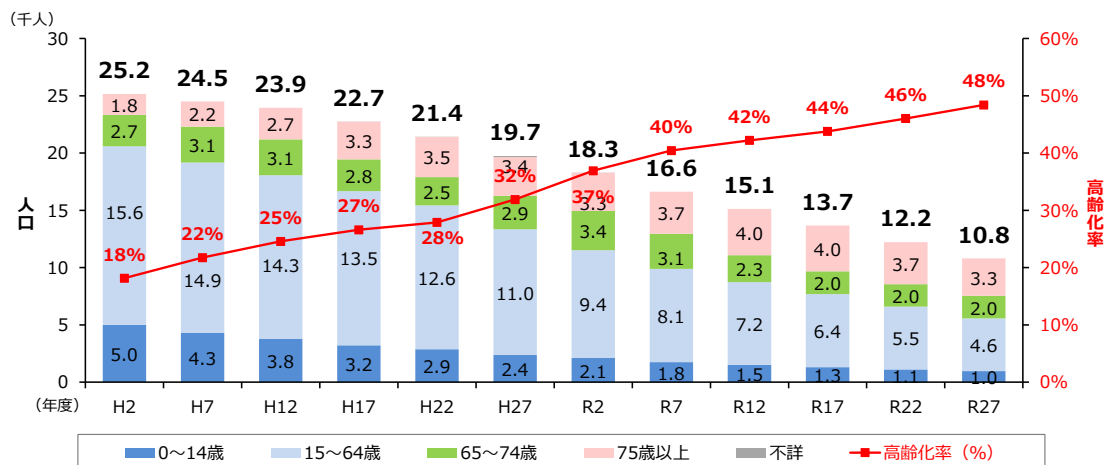
■ 多久市の地理的優位性



2-2. 人口特性

本市の人口は、平成 2 年度以降減少傾向が続き、少子高齢化の傾向が加速度的に強まっています。令和 2 年度時点では、総人口 18,295 人、高齢化率 37% となっており、5 年後(R7)には、人口 16,621 人(約 9%減)、高齢化率 40%(3pt アップ)、10 年後(R12)には、人口 15,123 人(約 17%減)、高齢化率 42%(5pt アップ)になると見込まれています。

■ 多久市の年齢階層別人口の推移

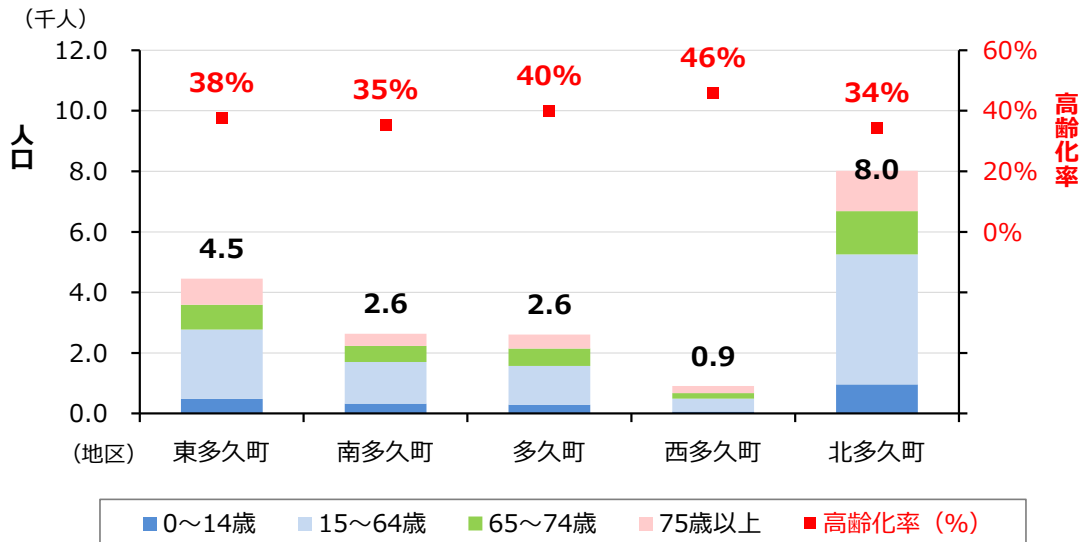


資料：経年人口／国勢調査（各年）、将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 30（2018）年推計）

地域別にみると、令和3年9月時点で最も人口が多いのは北多久町で約8,000人、高齢化率は34%と市内の中では比較的低くなっています。次に、東多久町約4,500人、38%(同)、南多久町約2,600人、35%(同)、多久町約2,600人、40%(同)、西多久町:約910人、46%(同)となっています。

各地域とも、年少層・生産年齢層が年々減少し、高齢層が増加しています。特に、西多久町は人口が少なく、高齢化率は市内でも最も高い状態にあり、高齢者が高齢者を支えている状況にあります。

■多久市の地域別人口および高齢化率

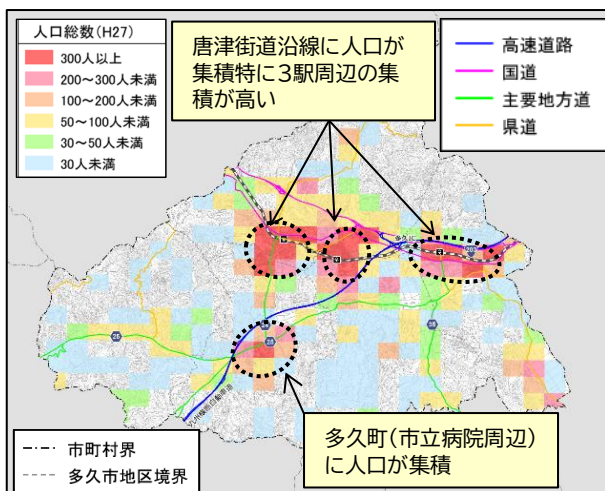


資料：住民基本台帳（令和3年9月）

人口は、国道203号や県道308号線、JR 唐津線の沿線に集積しています。中でも JR 各駅周辺に集中しており、市南部では多久市立病院周辺の主要地方道や県道沿線に人口が集積しています。山間部では北多久町の山間部や西多久町で人口が薄く分布し、高齢人口も同様の分布となっています。

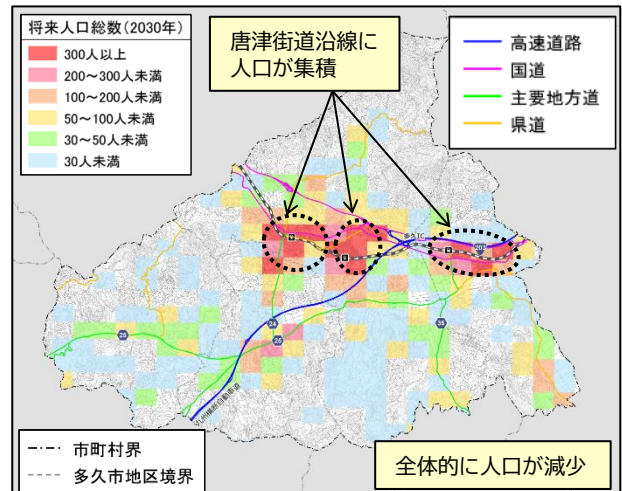
約10年後の令和12年時点では、総人口、高齢人口とも分布傾向は変わらず、全体的に減少し、国道203号等の沿線は市内でも相対的に高い集積状況が続く見込みとなっています。

■総人口の分布状況(H27年:500mメッシュ)



資料：平成27年国勢調査

■将来人口の分布状況(R12年:500mメッシュ)

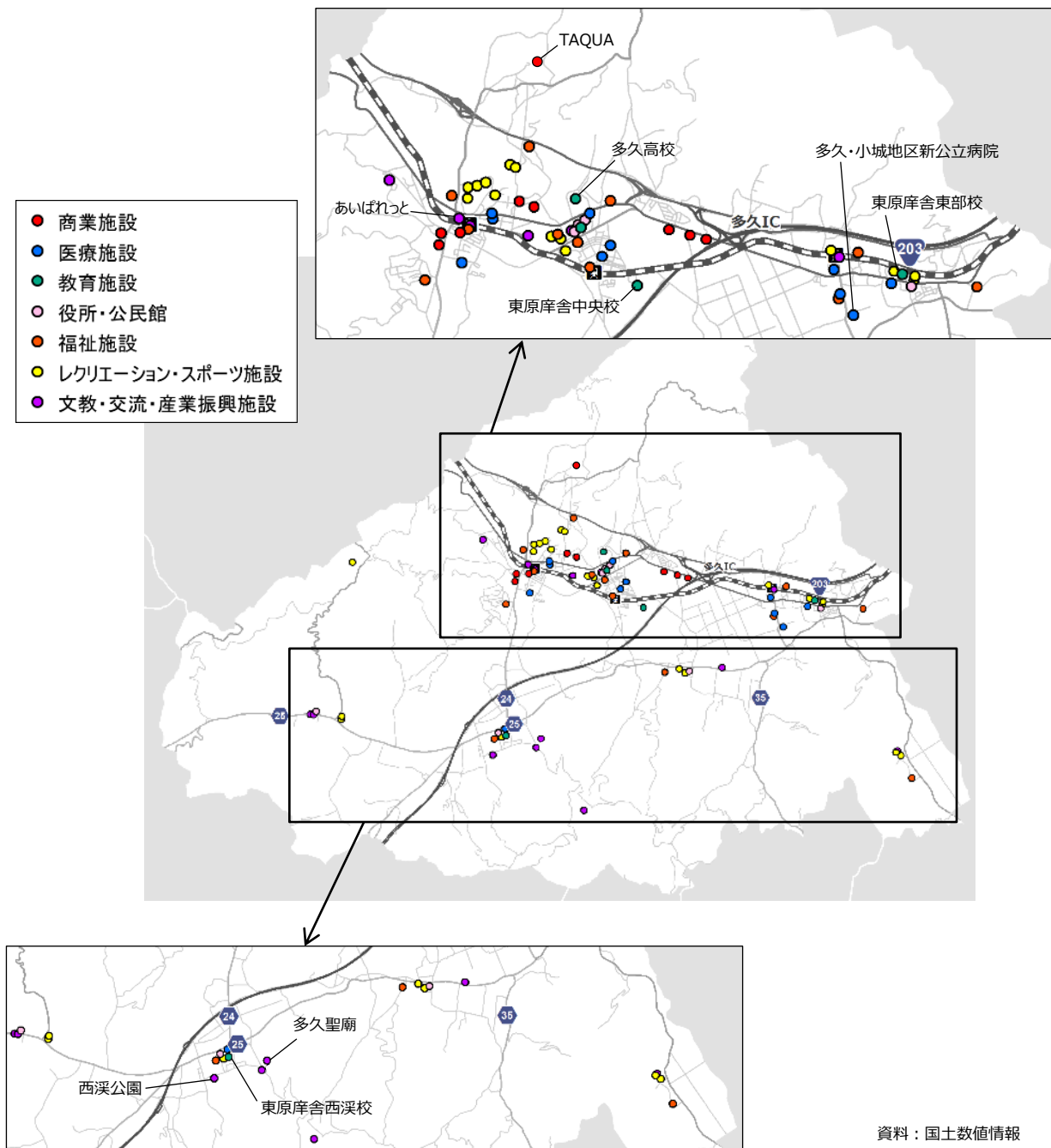


資料：平成27年国勢調査

2-3. 施設立地状況

商業施設や医療施設、行政施設、福祉施設、レクリエーション・スポーツ施設などの都市機能は、主に国道203号の沿線に集積しています。多久町にある市立病院は、令和7年度に「多久小城地区新公立病院(予定)」として東多久町に移転する予定です。多久駅には駅舎に隣接して、まちづくり交流センター“あいぱれっと”があり、サークル活動や中心市街地の賑わい増進に向けたイベント等が開催されています。市内には多久高校があり、市内外から通学しています。義務教育学校として、東原庫舎中央校、東原庫舎東部校、東原庫舎西溪校の3校があり、それぞれスクールバスを運行しています。観光施設として、国重要文化財「多久聖廟」や「西溪公園」などがあり、温泉保養宿泊施設としてTAQUAがあります。

■施設立地状況



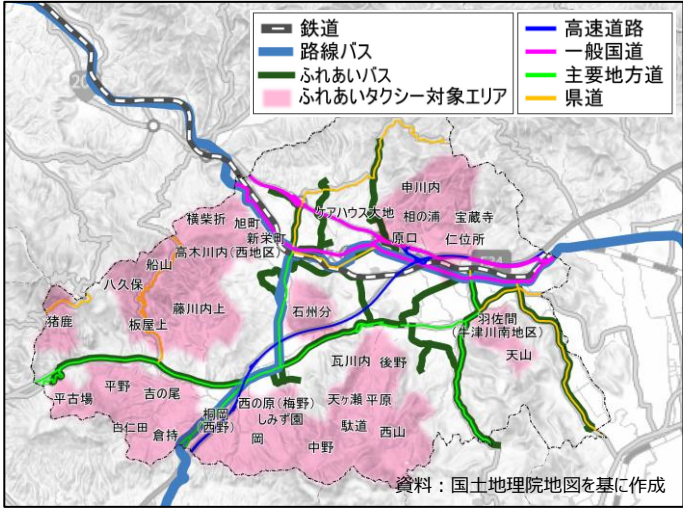
2-4. 地域旅客運送サービス

市内には、公共交通機関として「JR 唐津線」と「昭和バス」、「ふれあいバス」、「ふれあいタクシー」が運行しています。

■市内の公共交通機関

交通機関・路線名	運行経路	運行本数(平日)	
		上り	下り
JR 唐津線 (長崎本線)	佐賀駅～西唐津駅	16 本	15 本
	佐賀駅～唐津駅	2 本	3 本
	佐賀駅～多久駅	2 本	2 本
昭和バス	唐津佐賀線	大手口～佐賀 BC	12 本 12 本
	多久佐賀線	多久駅北口～佐賀 BC	7 本 7 本
	多久武雄線	多久市役所～竹下町	8 本 8 本
ふれあいバス	東多久立山線	多久駅北口～石原橋	3 本 3 本
	西多久納所線	平山～裏納所	3 本 3 本
	南多久岸川線	岸川～南多久公民館	3 本 3 本
ふれあいタクシー・36地区		6 本	

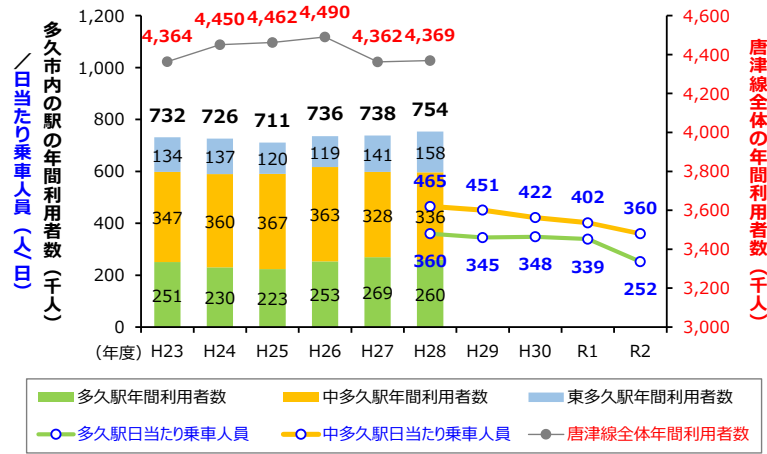
■公共交通ネットワーク



1) JR 唐津線

唐津線全体の利用者数は平成 26 年度まで年間数万人規模で増加していましたが、平成 27 年度に約 13 万人減少し、平成 28 年度時点で約 437 万人の利用があります。そうした中、市内 3 駅の年間利用者数は平成 26 年度以降微増傾向にあり、平成 28 年度には約 75 万人となりました。しかし、平成 28 年度以降、中多久駅、多久駅とも日当たり乗車人員は減少に転じ、令和 2 年度時点では中多久駅 360 人/日、多久駅 252 人/日となっています。

■市内3駅及び JR 唐津線の利用状況



※多久市内の駅および唐津線全体の年間利用者数の H29 以降のデータは非公表
※東多久駅の日当たり乗車人員のデータは非公表

資料：佐賀県統計資料、JR 九州提供資料

■JR の利用特性と現状の課題等

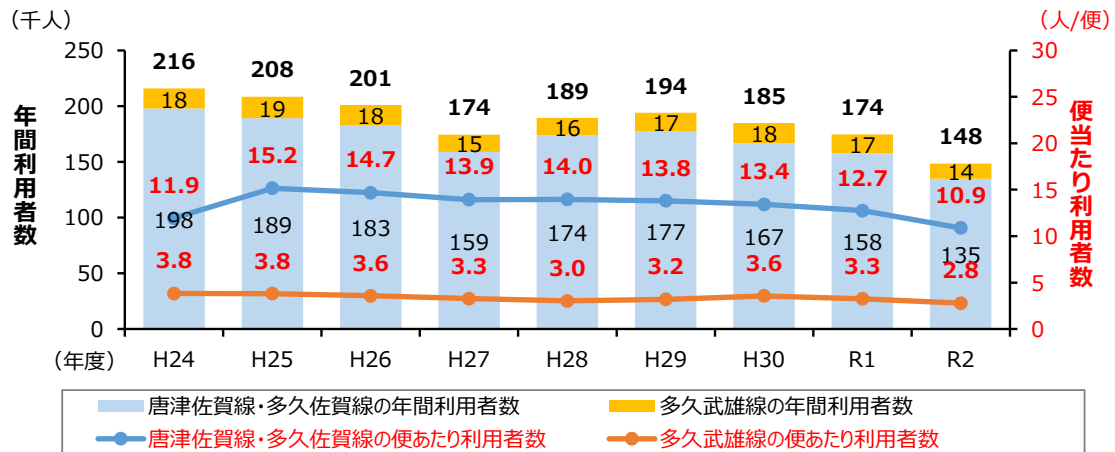
ヒアリング結果	
利用特性	・利用者の大半は佐賀市内への通学利用が占める。通勤利用も一定程度利用がある(佐賀方面への利用)。 ・出張利用等で福岡方面への流動もあり、佐賀経由で特急へ乗り継ぐケースも存在する。 ・観光利用はあまり多くなく、沿線住民の利用が大半を占める。 ・利用時間帯は 7～8 時台と 16～18 時台が多い。日中の利用は少ない。土日祝日は部活動などの特需あり。
現状の課題等	・増便やダイヤ変更の要望があるものの、設備の制約(単線・長崎本線との接続など)から対応が難しく、すべてのニーズに合わせた対応が現状難しい。 ・これまでにイルミネーション列車やラッピング列車、ビール列車、利き酒列車など利用促進のための列車運行を行っており、今後も県や沿線市町と連携していきたい。また、沿線のまちあるきマップを唐津線全体で展開できないか。ただし、これまでの利用促進策は一時的な利用に留まっており、定期的な利用を増やしていくことが課題。 ・現状、鉄道でないといけないという理由があまり見当たらないと感じており、鉄道でなければならないモチベーションについてどう掘り起こしていくべきか考えていきたい。

資料：JR ヒアリング

2) 昭和バス(唐津佐賀線、多久佐賀線、多久武雄線)

昭和バスの利用者数は平成 28,29 年度に増加したものの、全体的には減少傾向が続いており、令和2年度は新型コロナの影響もあり、急減し約 14.8 万人となっています。唐津佐賀線・多久佐賀線は、年間約 13.5 万人となり、便当たり利用者数も年々減少し、令和2年度には 10.9 人/便となっています。多久武雄線も毎年減少が続いており、便当たり利用者数は 2.8 人/便となっています。

■昭和バスの年間利用者数と便当たり利用者数の推移



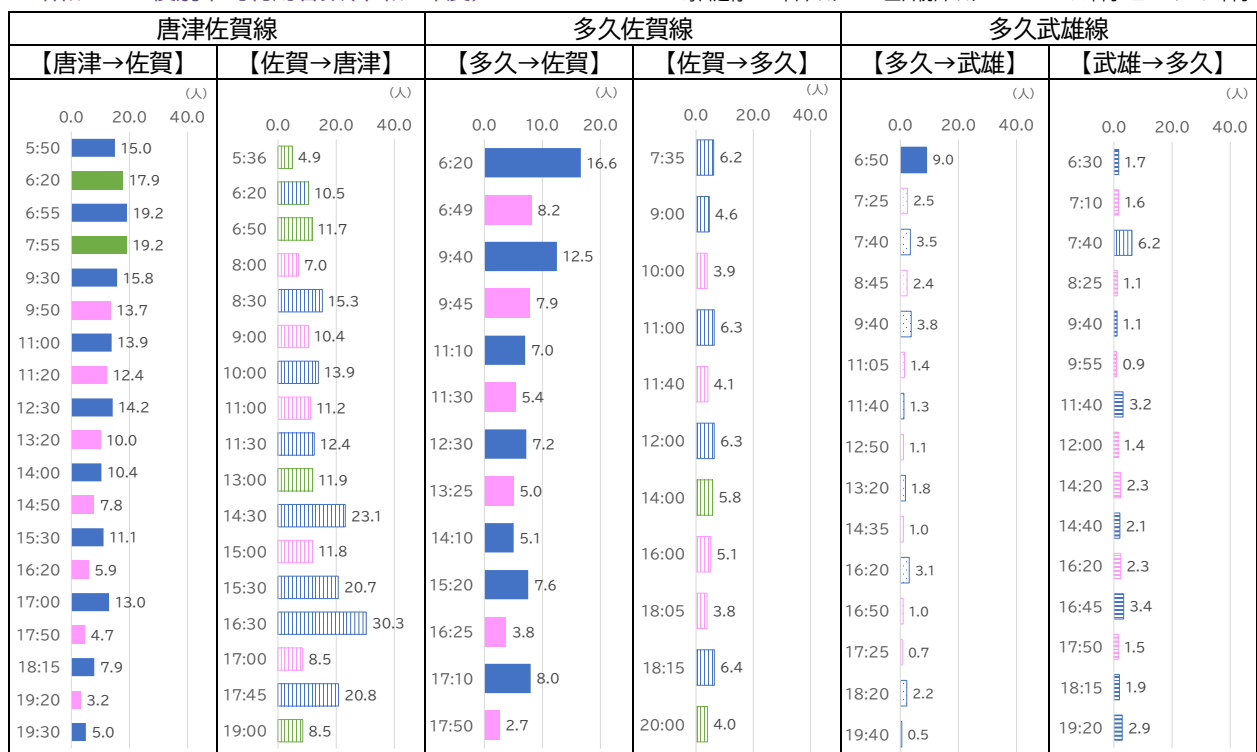
※便当たり利用者数 = 年間総利用者数 ÷ 年間総運行本数

資料：昭和自動車提供資料

便別平均利用者数は、唐津佐賀線では土日祝日運行の便を中心に、多久佐賀線では佐賀方面への早朝便を除く便で 10 人/便未満となっており、時間帯・曜日によって利用が非常に少ない状況にあります。また、多久武雄線でもバス車両の便で最大 9.0 人/便、ワゴン車両で最大 3.8 人/便と非常に少ない状況にあります。

■昭和バスの便別平均利用者数(令和2年度)

■ 毎日運行 ■ 平日のみ ■ 土日祝日のみ ■ □ バス車両 □ □ ワゴン車両

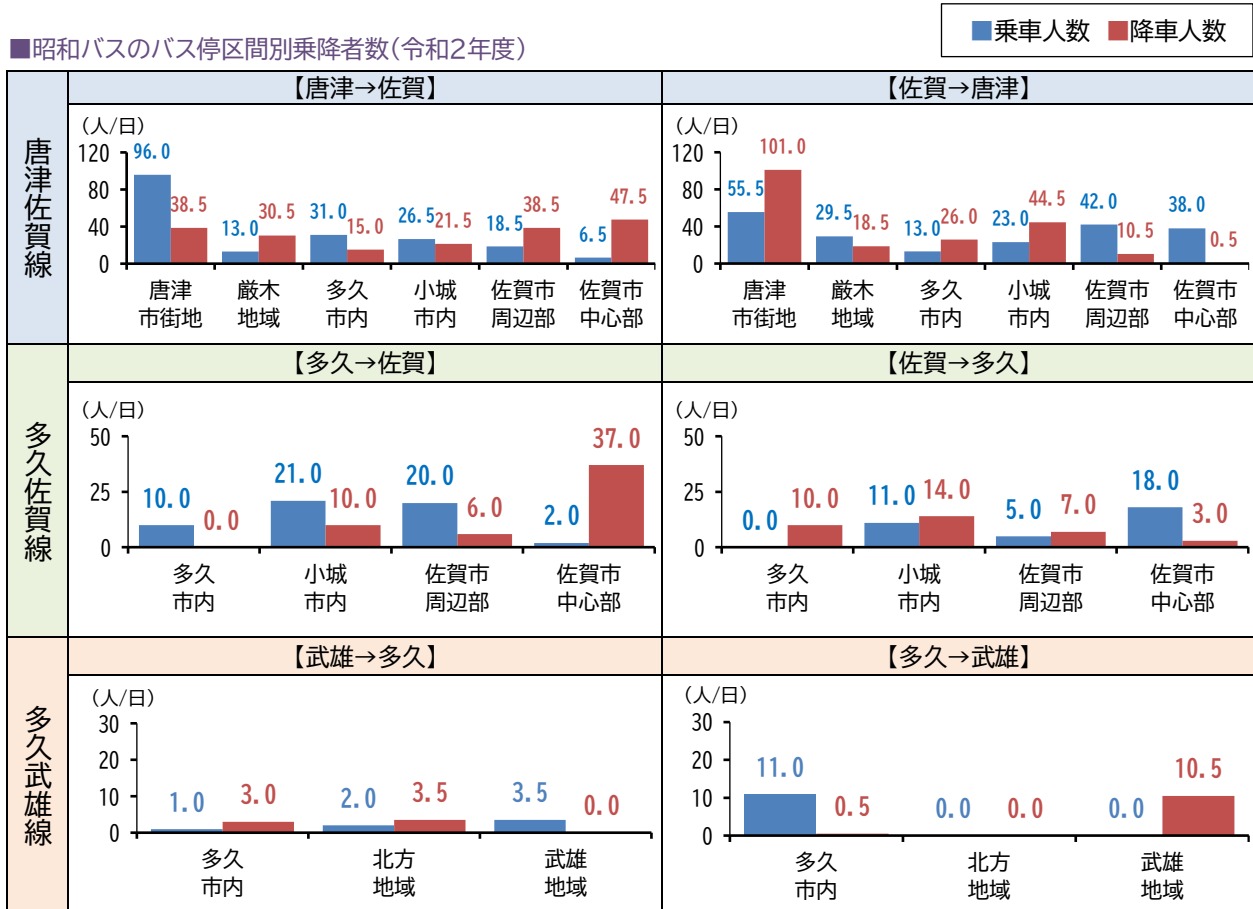


※便別平均利用者数 = 便別年間利用者数 ÷ 便別年間運行本数

資料：昭和自動車提供資料

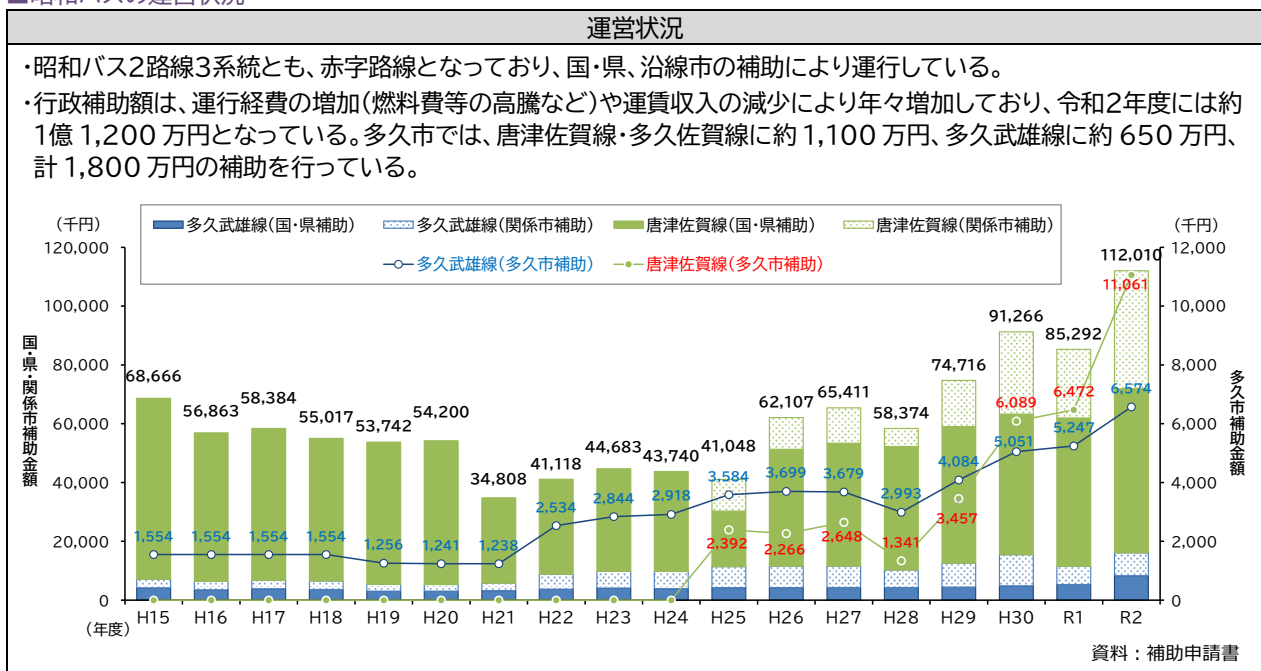
バス停区間別の乗降者数をみると、唐津佐賀線では、唐津市街地から乗車し、佐賀市周辺部や佐賀市中心部での降車が多くなり、多久佐賀線では、多久市や小城市から乗車し、佐賀市中心部での降車が多くなっています。多久武雄線では、多久市から乗車して武雄市で降車する利用や、武雄市内で乗降する利用が多くなっています。

■昭和バスのバス停区間別乗降者数(令和2年度)



資料：昭和自動車提供資料

■昭和バスの運営状況



■昭和バスの利用特性

利用特性		アンケート結果	
唐津佐賀線	・唐津佐賀線は、高校生の通学利用を中心に、通勤や買い物、通院等でも利用されている。 ・利用している理由では、「駅よりもバス停の方が近いから」「通学フリー定期券などお得に利用できるから」など、昭和バスの利点が挙げられている。	●年齢 ■18歳以下 ■19～39歳 ■40～64歳 ■65歳以上 ●免許保有状況 ■持っていない ■持っている ■無回答 ●利用目的 ●利用理由	【n=75】
	・多久佐賀線は、運転免許を持っていない高齢者の通院利用を中心に、通勤や通学等でも利用されている。 ・利用している理由では、「自家用車を運転できないから」のほか、「駅よりもバス停の方が近いから」など昭和バスの利点が挙げられている。	●年齢 ■18歳以下 ■19～39歳 ■40～64歳 ■65歳以上 ●免許保有状況 ■持っていない ■持っている ●利用目的 ●利用理由	【n=14】
	・多久武雄線は、高校生の通学利用を中心に、高齢者の通院や外出に利用されている。 ・利用している理由では、「徒歩や自転車では行けないから」など他の移動手段では移動できないといった路線バスの必要性が挙げられている。	●年齢 ■18歳以下 ■19～39歳 ■40～64歳 ■65歳以上 ●免許保有状況 ■持っていない ■持っている ●利用目的 ●利用理由	【n=26】

■昭和バスの現状の問題点など

資料：令和3年度利用者アンケート調査

現状の問題点
・通常ダイヤでも2時間近いダイヤであるが、そこからさらに遅延が常態化している。 ・地域間の幹線として並行するJR唐津線との棲み分けを整理する必要があるのでは。 ・運転手不足や運転手の高齢化が著しい。 ・コロナ禍で貸切事業及び都市間バスの利用が大幅に減少しており、内部留保が著しく減少している。

資料：昭和自動車ヒアリング

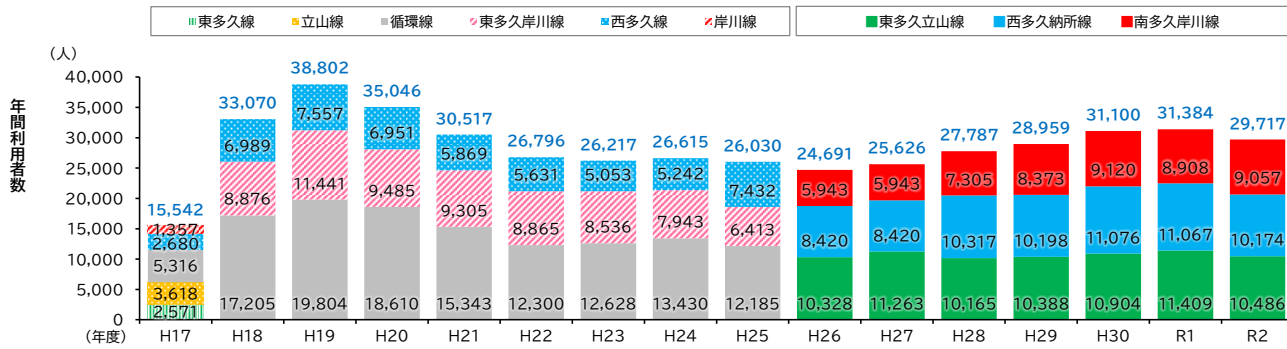
3) ふれあいバス

ふれあいバスは現行の 3 路線となった平成 26 年度以降、各路線とも利用者数が増えてきており、令和元年度時点で東多久立山線は約 11,000 人、西多久納所線は約 11,000 人、南多久岸川線は 8,900 人、合計約 31,000 人となっています。令和2年度は新型コロナの影響もあり、やや減少しています。

■ふれあいバスの年間利用者数の推移

■ふれあいバスの概要

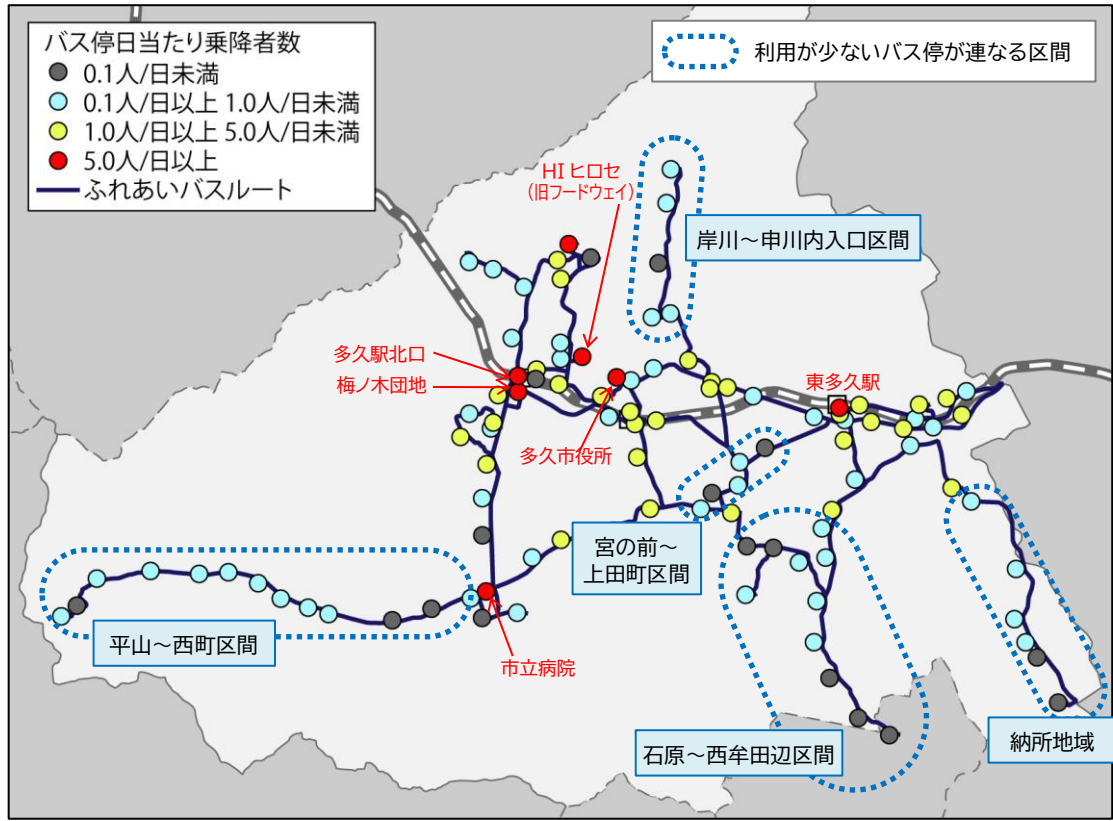
運行日	月曜日～土曜日(日曜、元日は運休)
路線	東多久立山線、西多久納所線 南多久岸川線
運賃	1 乗車につき 大人 200 円、小児 100 円
使用車両	ハイエース(14 人乗り)・市所有
運行主体	多久市
運行受託	昭和自動車



資料：ふれあいバス運行実績

バス停別の日当たり乗降者数を集計すると、「HI ヒロセ(旧フードウェイ)」「多久駅北口」「市立病院」「東多久駅」「多久市役所」「梅ノ木団地前」は、比較的利用が多いバス停となっています。一方で、「岸川～申川内入口区間」「平山～西町区間」「宮の前～上田町区間」「石原～西牟田辺区間」「納所地域」は、利用が僅かとなっているバス停が連なっています。

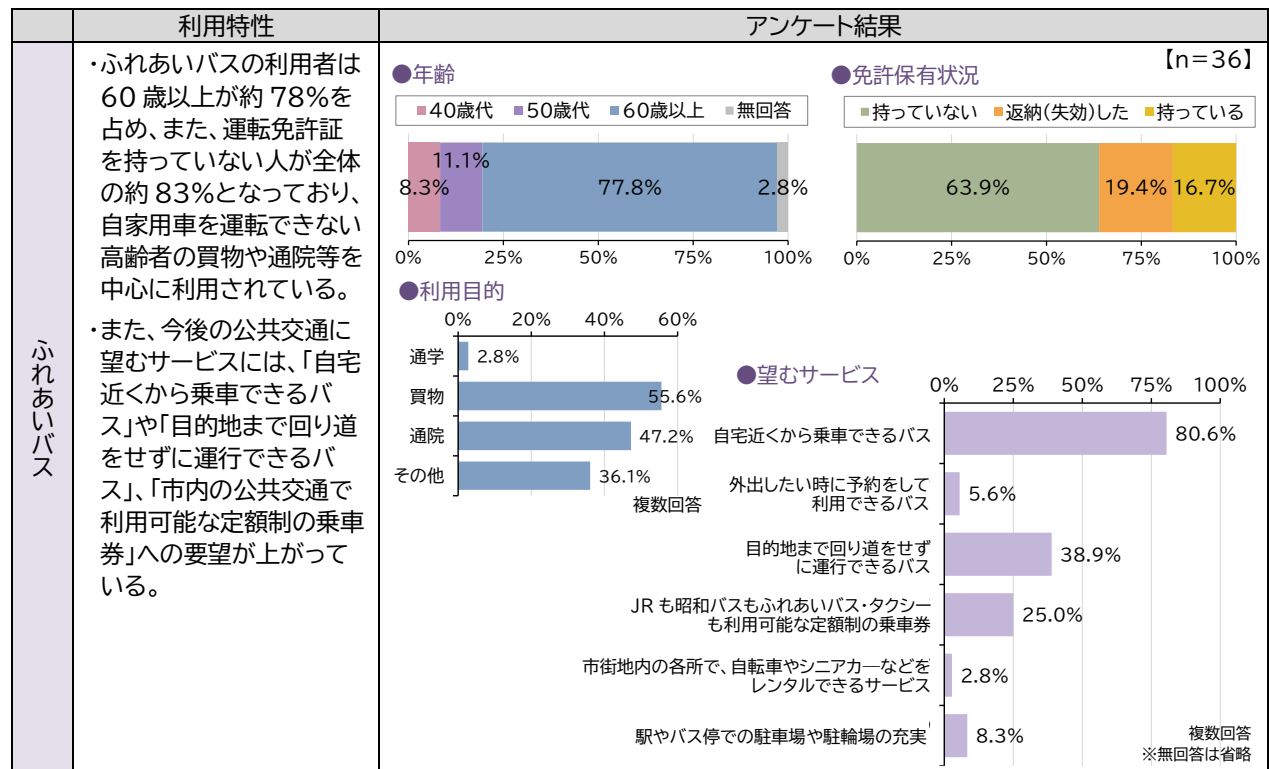
■ふれあいバスのバス停別日当たり乗降者数



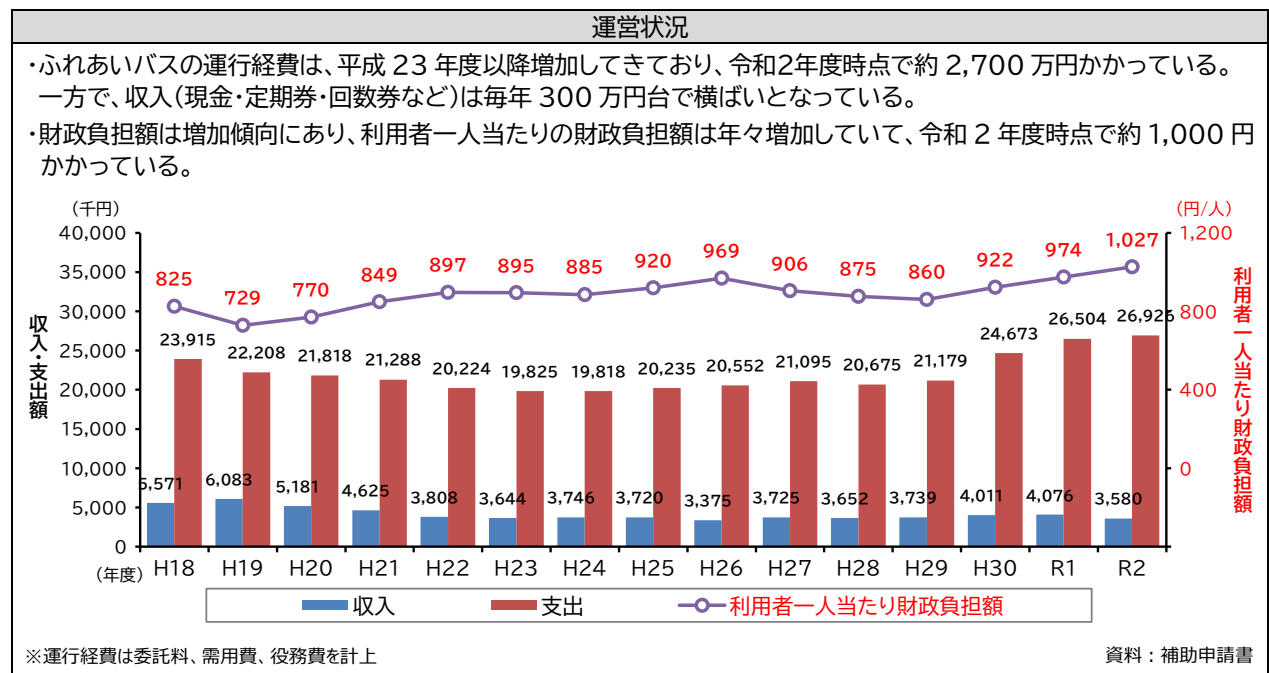
資料：ふれあいバス運行実績（令和 3 年 5～7 月）

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

■ふれあいバスの利用特性



■ふれあいバスの運営状況



■ふれあいバスの現状の問題点など

現状の問題点
・納所地域の利用者から、西多久納所線は、朝の便の時刻を早めてほしいという要望がある。 ・利用者から日曜日にもふれあいバスを運行してほしいとの要望がある。 ・南多久岸川線の利用者から、ダイレックス多久店やコスモス多久店(大工田バス停付近)経由にしてほしいとの要望がある。 ・運転手不足や運転手の高齢化が著しい。

資料：昭和自動車ヒアリング

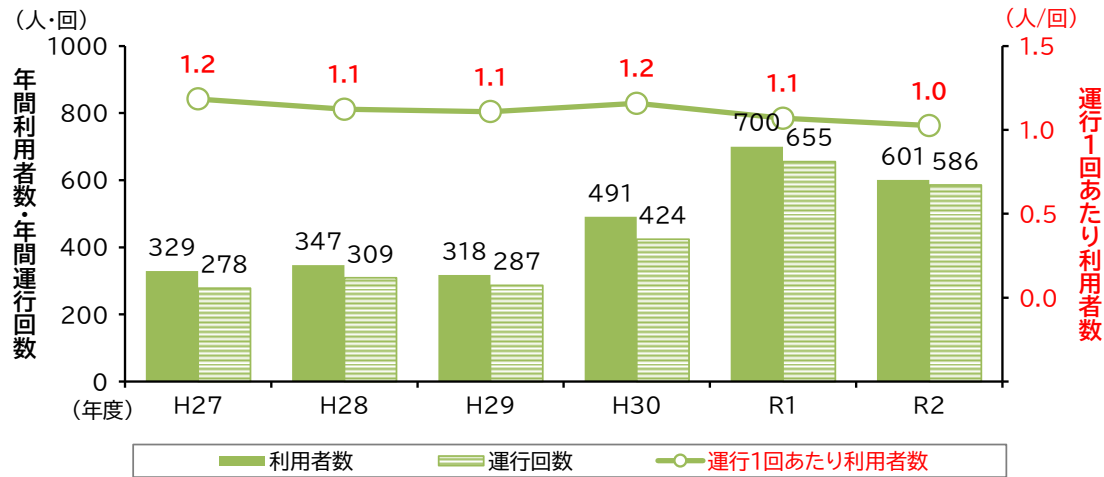
4) ふれあいタクシー

ふれあいタクシーは運行開始後、利用者が増えており、令和元年度時点では年間 700 人となっています。ただし、運行回数も同様に増加しており、運行1回あたり利用者数は 1.0～1.2 人とほぼ一般タクシーと同様の利用実態となっています。

■ふれあいタクシーの概要

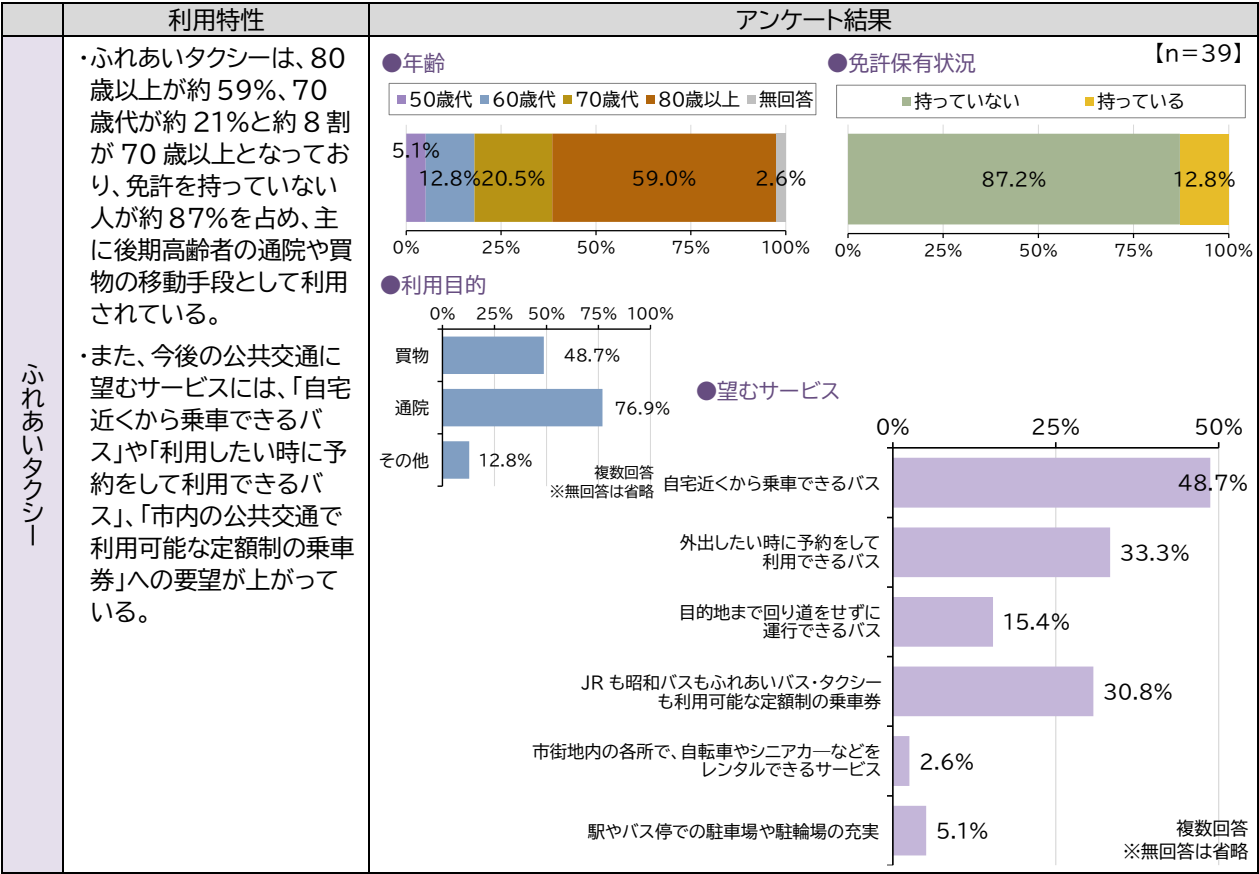
運行日	月曜日から土曜日の週 6 回運行 (日曜、元日は運休)
運行エリア	市内全域
運賃	運賃は 1 乗車につき 大人 300 円、小児 200 円 ※事前登録制(登録は無料)
使用車両	セダン型タクシー・ジャンボタクシー (事業者所有)
運行主体	多久市
運行受託	昭和自動車

■ふれあいタクシーの年間利用者数の推移

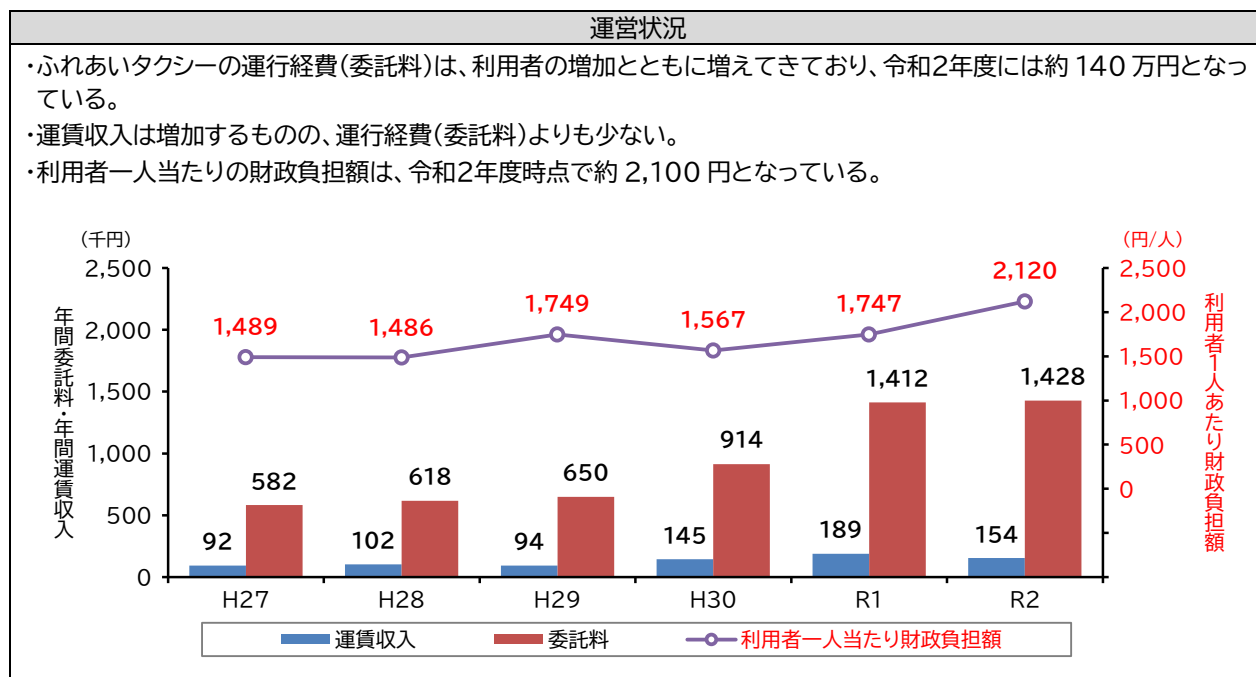


資料：ふれあいタクシー運行実績

■ふれあいタクシーの利用特性



■ふれあいタクシーの運営状況



■ふれあいタクシーの現状の問題点など

現状の問題点
・利用者から日曜日にもふれあいタクシーを運行してほしいとの要望があった。 ・運転手不足や運転手の高齢化が著しい。 ・予約状況により拘束時間などが大きく変動することなどが要因で、運転手の希望者が少ない。

資料：昭和自動車ヒアリング

5) スクールバス

市では、東原彦舎中央校、東原彦舎東部校、東原彦舎西溪校の児童生徒の通学及び教育活動のためにスクールバスを運行しています。夏季休暇中のプール開放や義務教育学校が実施する学習活動などの移動手段としても活用されています。

■校区別の路線と車両数

校区	路線名	車両
中央	岸川線、相の浦線、立山線、浦山線、横柴折線、観音山線、多久駅北線、新栄町線、高木川内線、多久駅南線1、多久駅南線2、タカスギ団地線、砂原公民館線、砂原団地線1、砂原団地線2、田柄線、西山線	11台
東部	納所北線、納所南線	2台
西溪	栄町・石州分線、明治佐賀線、平山・白仁田線、船山線、藤川内・平野線	4台

6) その他の交通(地域の送迎・訪問サービス)

市内の医療施設・福祉施設の送迎サービスは、社会福祉協議会のほか福祉サービスを行う事業所12箇所で送迎サービスを提供しています。

2-5. 市民の移動特性・公共交通に対する意向

本節では、令和3年9月から10月にかけて実施した公共交通に関する市民アンケート調査結果等を基に、市民の移動特性を整理しました。

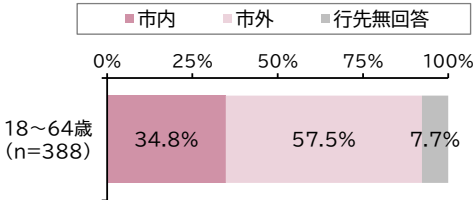
1) 移動特性

【通勤】

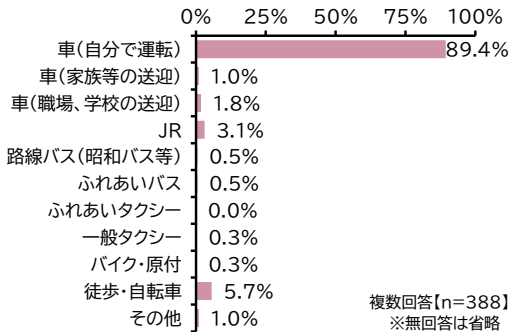
18～64歳通勤者の半数以上は、多久市外へと通勤しています。市外の通勤先では、佐賀市や小城市が多くなっています。

通勤時の交通手段は、ほとんどが車を利用されています。

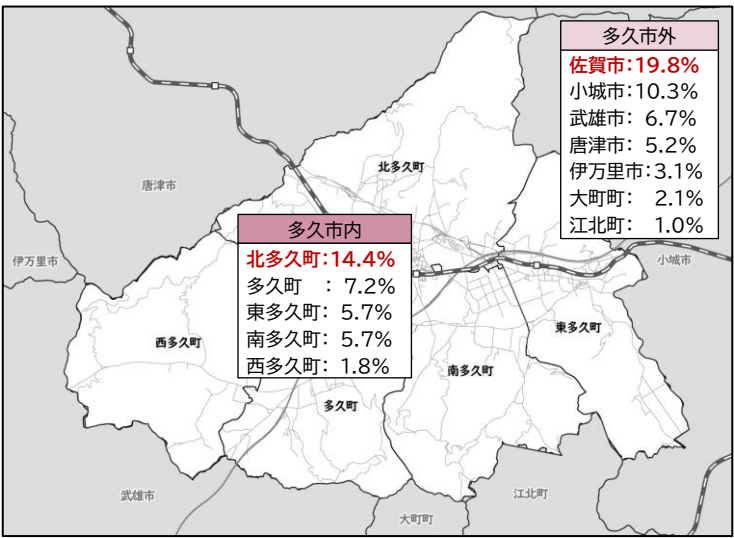
■通勤者の行先(18～64 歳)



■通勤者の交通手段(18～64 歳)



複数回答[n=388]
※無回答は省略

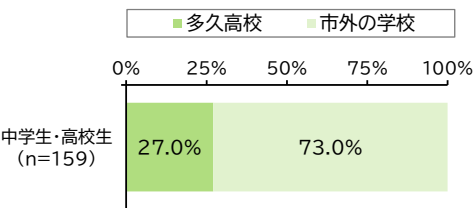


【通学】

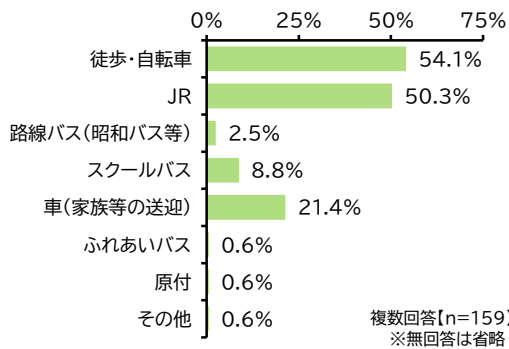
高校通学者(来年進学予定の中学生意見含む)の7割以上は多久市外の高校へ通学しており、多久市内の佐賀県立多久高等学校への通学者は3割程度となっています。市外の通学先で最も多いのは佐賀市の学校となっています。

通学時の交通手段は、徒歩・自転車や JR の利用が多くなっています。

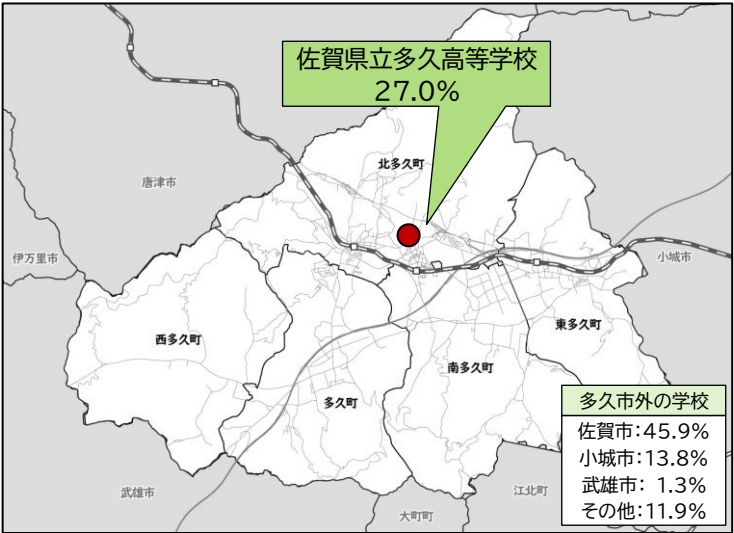
■通学者の行先(中学生・高校生)



■通学者の交通手段(中学生・高校生)



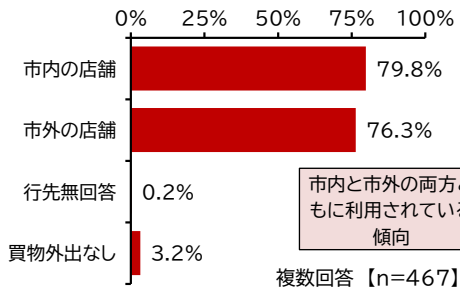
複数回答[n=159]
※無回答は省略



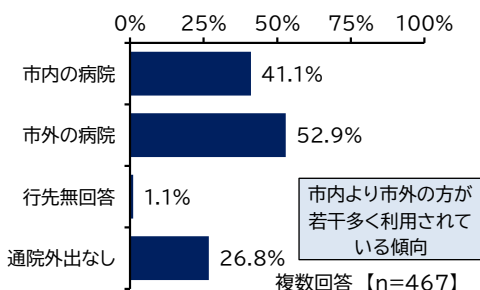
【買物・通院】

18～64歳の買物先は、市内の店舗と市外の店舗を併用されている方が多くなっています。通院先は、市内の病院よりも市外の病院を利用されている方の割合が高くなっています。

■買物先(18～64 歳)



■通院先(18～64 歳)



■行先(18～64 歳)

市内の店舗（上位5位）	
① ダイレックス多久店	48.5%
② ドラッグストアモリ多久店	39.2%
③ ディスカウントドラッグコスモス多久店	36.7%
④ HIヒロセスーパーコンボ多久店	35.2%
⑤ オールデイズ・クガ	9.7%

※買物外出者452人の行先割合

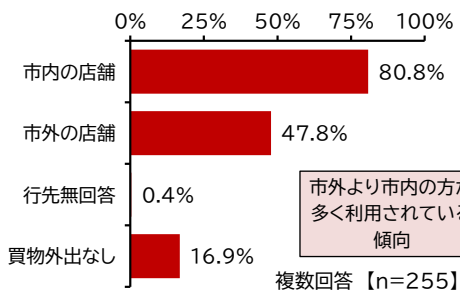
市内の病院（上位5位）	
① 多久市立病院	13.2%
② 池田内科胃腸科医院	12.6%
③ うめず歯科口腔外科医院	7.3%
④ 木下歯科クリニック	7.3%
⑤ 多久生協クリニック	6.1%

※通院外出者342人の行先割合

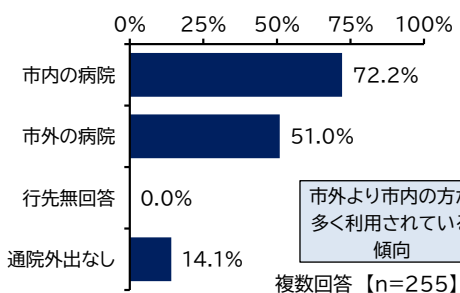


一方、65歳以上の買物先は、市外の店舗よりも市内の店舗を利用されている方の割合が高く、通院先も、同様の傾向がみられます。

■買物先(65 歳以上)



■通院先(65 歳以上)



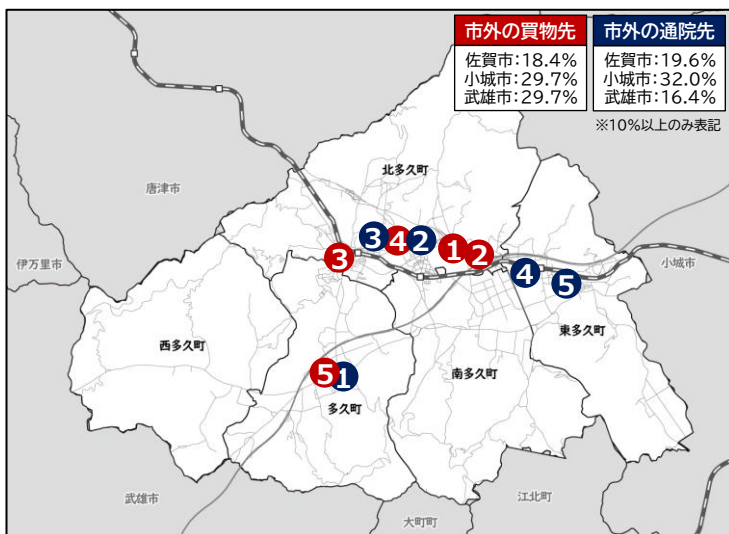
■行先(65 歳以上)

市内の店舗（上位5位）	
① ダイレックス多久店	50.0%
② ディスカウントドラッグコスモス多久店	33.5%
③ ドラッグストアモリ多久店	33.0%
④ HIヒロセスーパーコンボ多久店	19.3%
⑤ ユア新鮮館	18.9%

※買物外出者212人の行先割合

市内の病院（上位5位）	
① 多久市立病院	34.2%
② 池田内科胃腸科医院	16.0%
③ 諸江内科循環器科医院	10.0%
④ 木下歯科クリニック	9.6%
⑤ 多久生協クリニック	7.8%

※通院外出者219人の行先割合

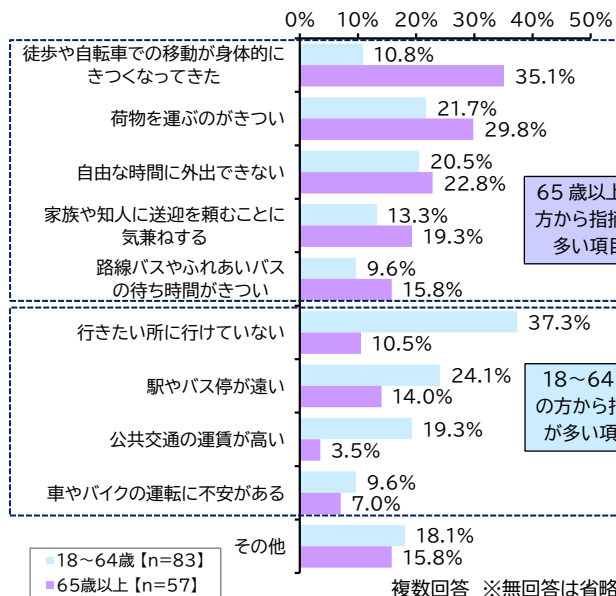


2) 移動に関する困りごと

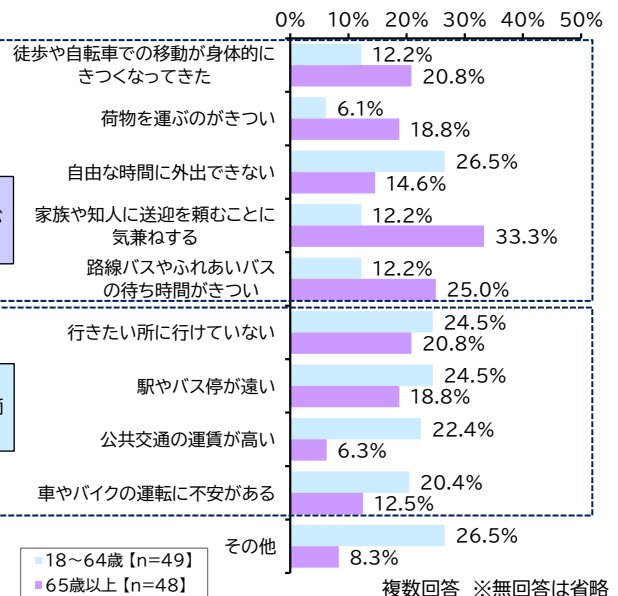
【買物・通院で外出する時の困りごと】

買物や通院で外出する時の困りごとでは、18～64歳の方は、「行きたいところに行けない」や「運賃の高さ」に対する指摘が多く、65歳以上の方は、「身体的な負担」や「送迎への気兼ね」に対する指摘が多くなっています。

■買物での外出時の困りごと



■通院での外出時の困りごと



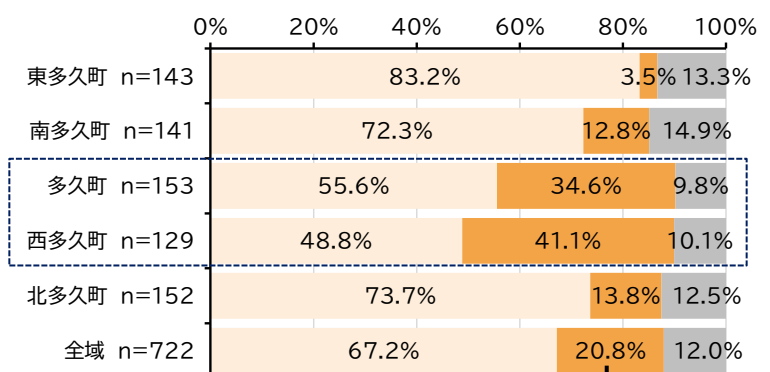
【市立病院移転後の困りごと】

市立病院が多久町から東多久町へと移転するにあたって、多久町や西多久町にお住まいの方は、「困ることが生じる」と回答された方が多く、具体的な内容としては、65歳以上の方で特に、「送迎への気兼ね」や「運転に対する不安」、「徒歩や自転車で行けなくなる」といった指摘が多くなっています。

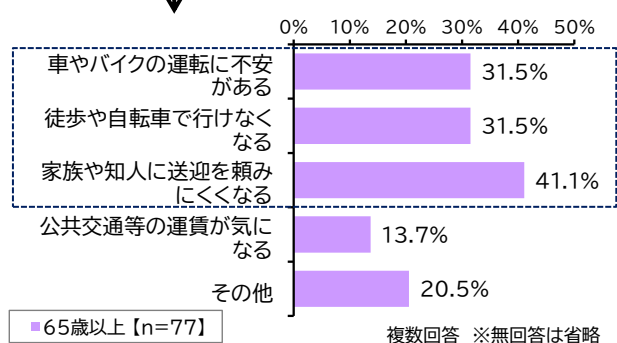
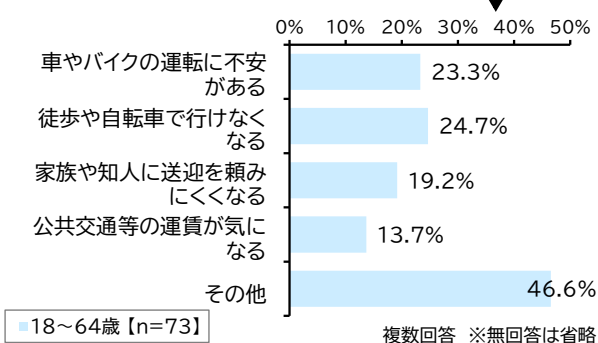
■市立病院の移転で困るか(居住地別集計)

※18～64歳と65歳以上を合算

■特に困らないと思う ■困ることが生じると思う ■無回答



■市立病院の移転でどんなことが困るか

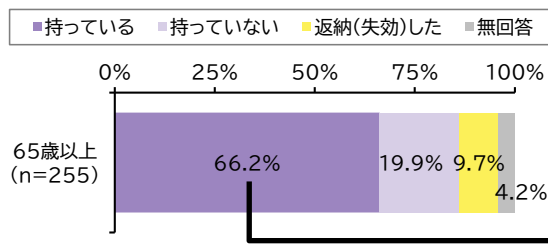


【高齢者の免許保有状況と返納意向】

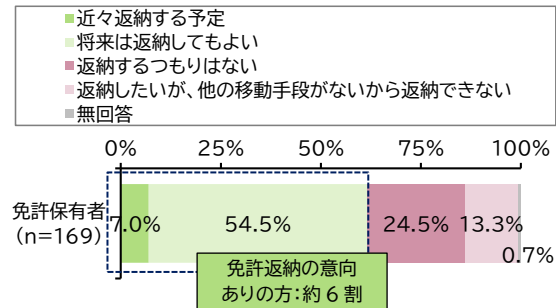
65歳以上の方の運転免許保有割合は約 7 割、そのうち、約 6 割の方は「免許返納」の意向を示されています。

免許返納後の交通手段としては、「家族の送迎」が最も多く、次いで「ふれあいバス」の利用を考えられています。

■運転免許の保有状況(65 歳以上)

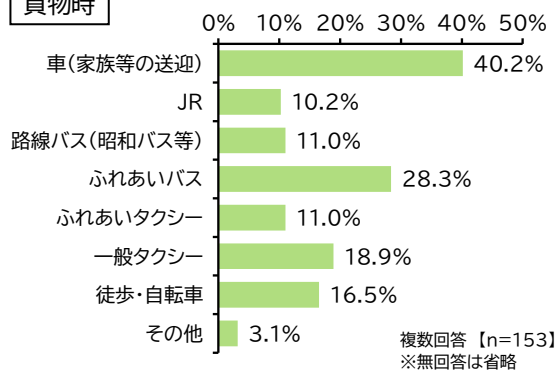


■免許返納意向(65 歳以上)

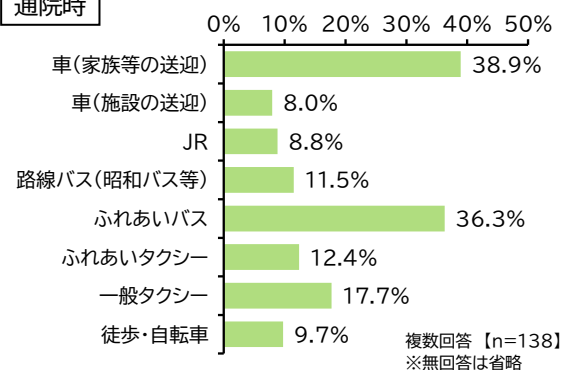


■免許返納後の交通手段

買物時



通院時

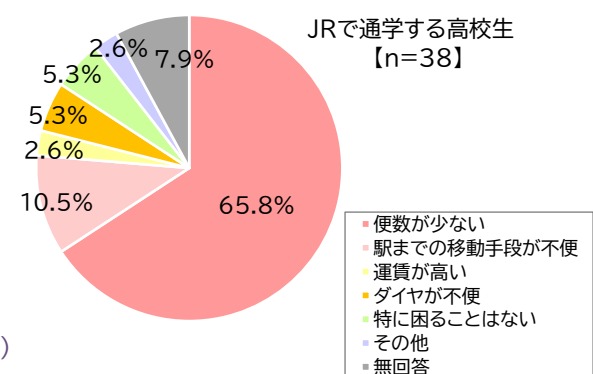


【高校への通学に関する困りごと】

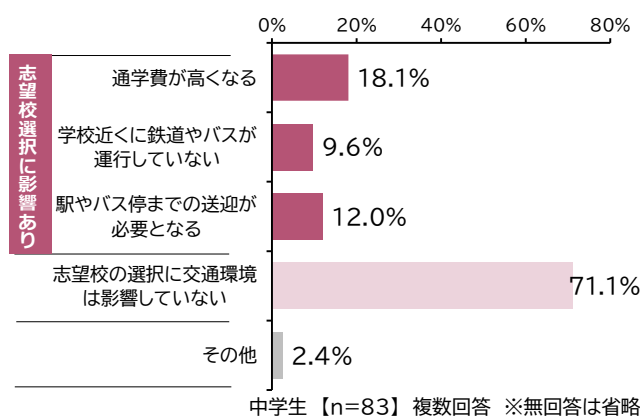
JR で通学している高校生にとって、「便数が少ない」ことが困りごとの 1 位になっています。

また、進学予定の中学生に対する『志望校を選択する際に交通環境が影響しているか?』の問いに対しては、7割が影響していないと回答されました。なお、通学費の限度額は、平均約 7,000 円/月程度となっています。

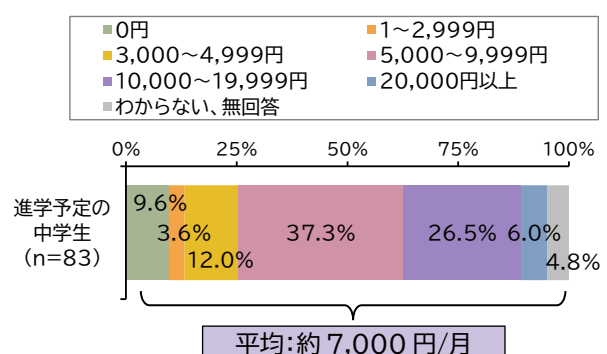
■JR で通学する時の困りごと(高校生)



■志望校を選択する際の交通環境影響の有無(進学予定の中学生)



■通学費の限度額(進学予定の中学生)



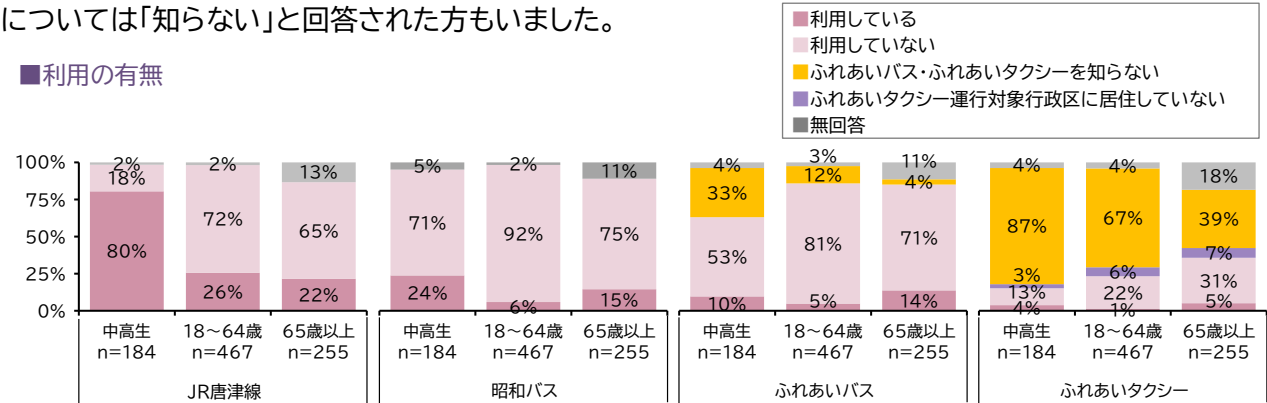
3) 公共交通の現在の利用状況

【公共交通利用の有無】

JR 唐津線は、中高生の利用割合は高いものの、それ以外の年代では年に数回程度の利用を含めても約 2 割しか利用されていません。

昭和バス、ふれあいバス、ふれあいタクシーの利用割合も非常に低く、ふれあいバス、ふれあいタクシーについては「知らない」と回答された方もいました。

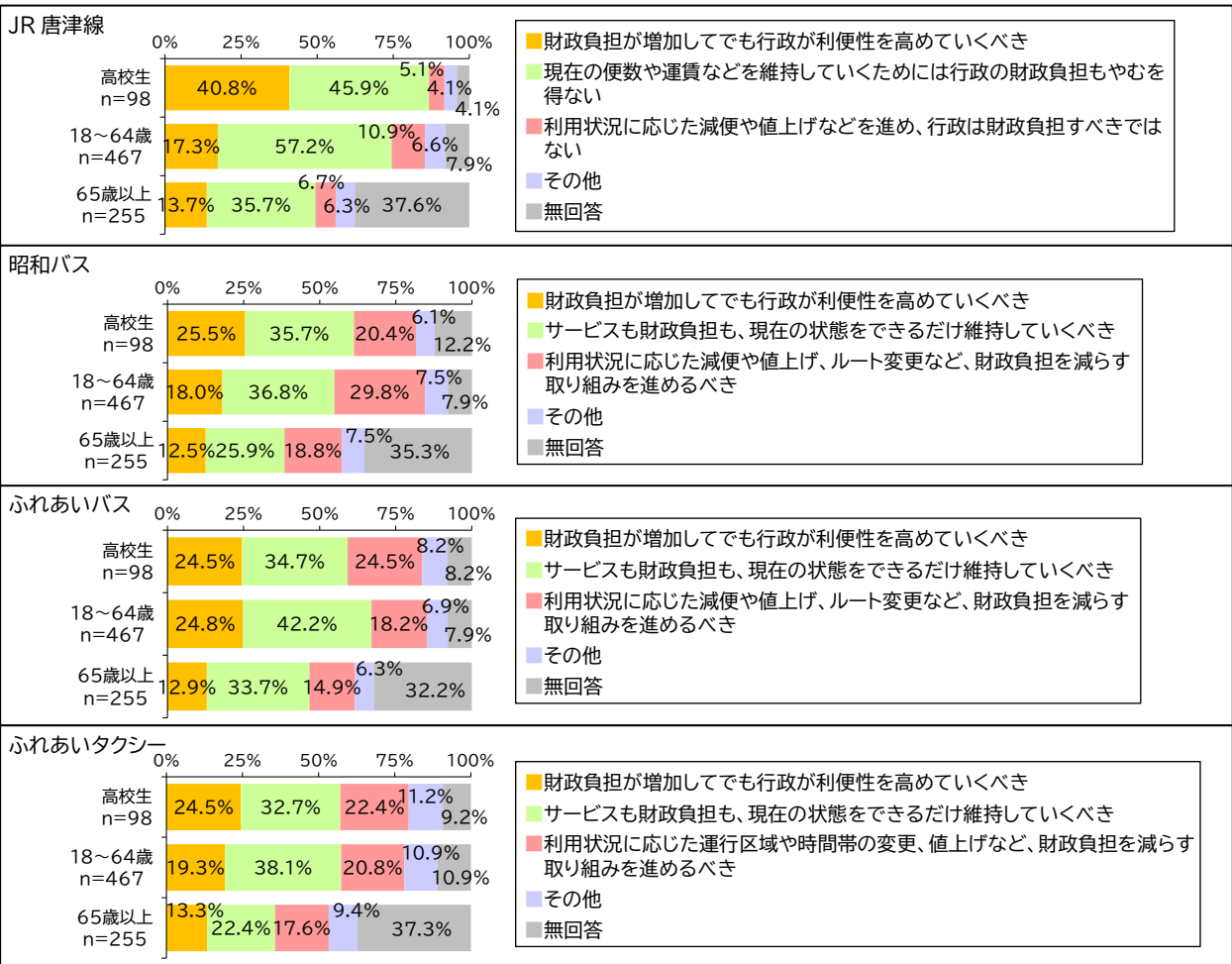
■利用の有無



【公共交通に対する「行政の取り組み」についての考え】

公共交通に対する「行政の取り組み」については、JR 唐津線は利便性の向上やサービス水準の維持のために行政の財政負担を許容する意見の割合が高くなっています。一方で、昭和バスについては利便性向上やサービス維持を求める意見もある中、利用状況に応じたサービスの見直しなど財政負担の削減を望む意見も多くみられました。

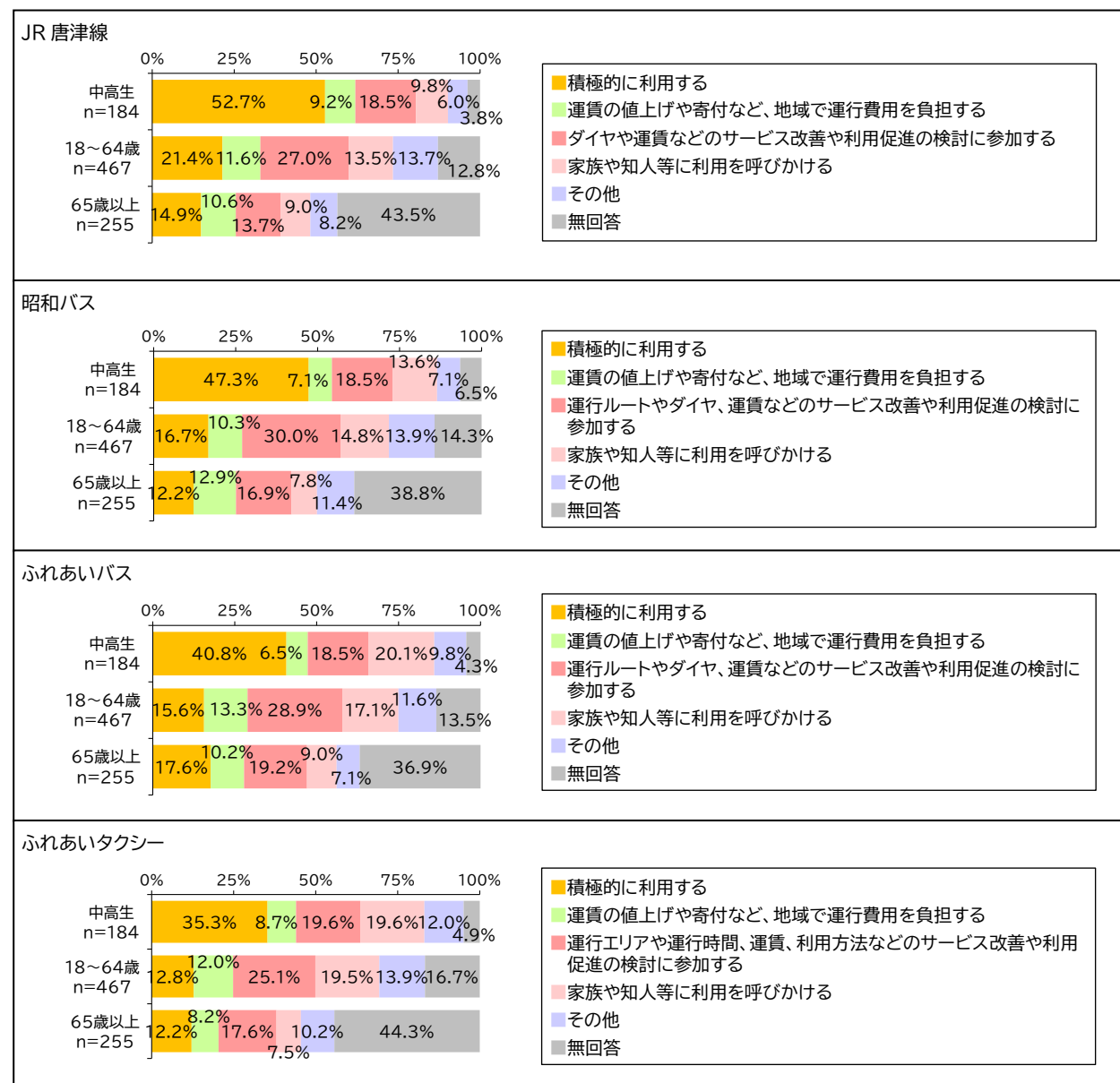
■公共交通に対する「行政の取り組み」についての考え



【公共交通に対する「市民の取り組み」についての考え】

公共交通に対する「市民の取り組み」については、中高生については「積極的に利用する」といった意見の割合が高くなっています。18～64 歳では、自分が利用するというよりもサービス改善や利用促進の検討への参加や周囲への利用の呼びかけなど、公共交通の側方支援を挙げる意見が多くなっています。

■ 公共交通に対する「市民の取り組み」についての考え

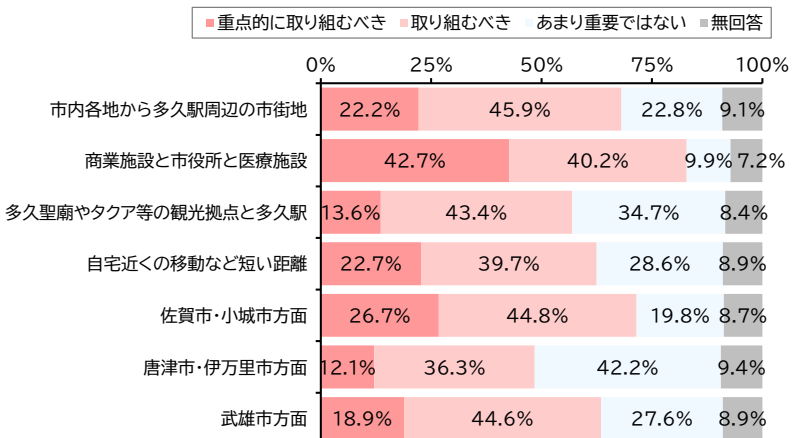


4) 多久市の公共交通のあり方(重点的に取り組むべき施策)

重点的に取り組むべき施策の第1位は「商業施設と市役所と医療施設を結ぶサービスの充実」で、どの年代からも最も指摘の多い施策となっています。

ただし、第2位の指摘は傾向が異なり、18～64歳や中高生は「佐賀市・小城市方面への交通サービスの充実」を指摘、65歳以上では「市内各地から多久駅周辺の市街地までの交通サービスの充実」や「自宅近くの移動など短い距離の移動に利用できる交通サービスの充実」を指摘しています。

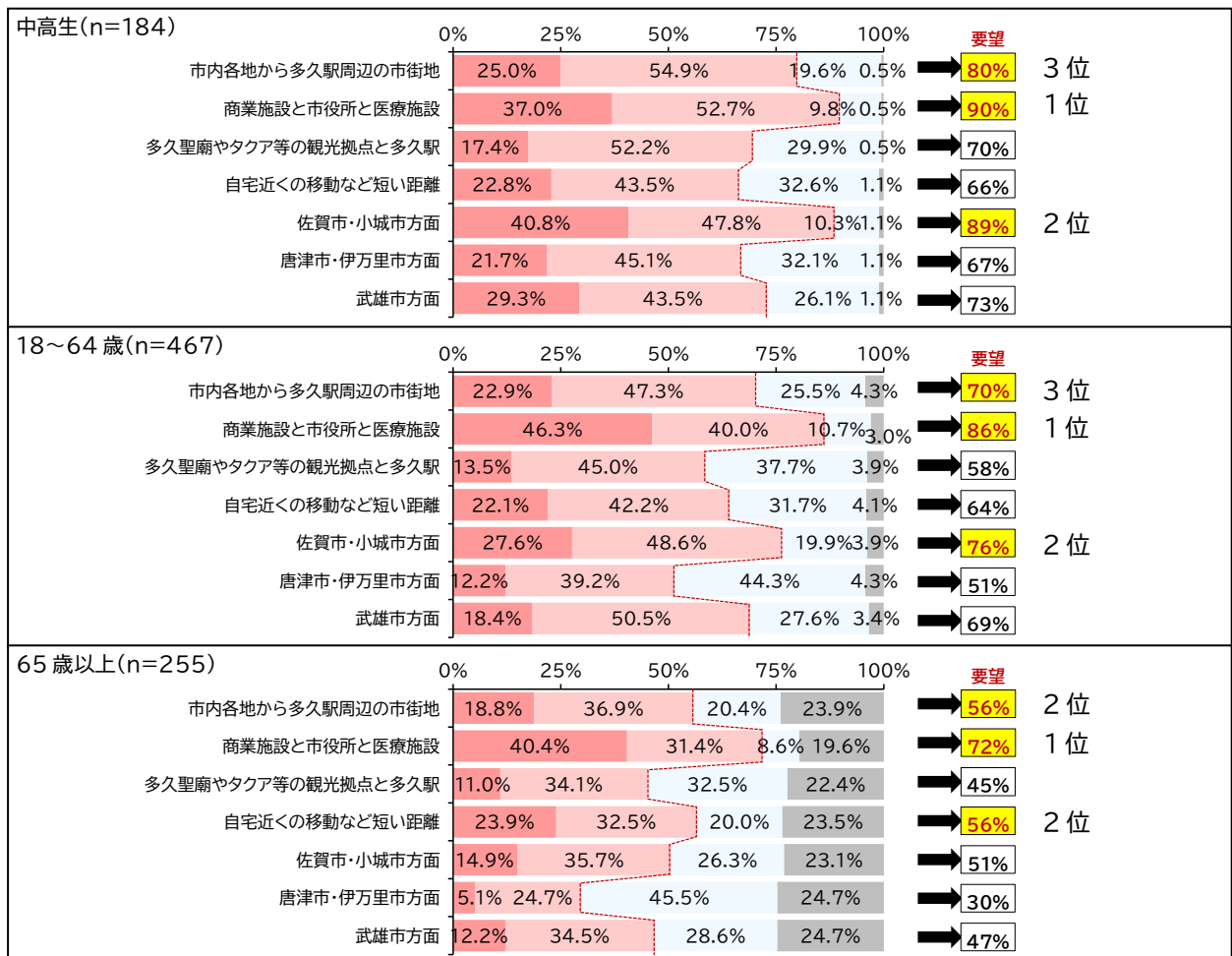
■重点的に取り組むべき施策(全地域 n=906)



	中高生	18～64歳	65歳以上
市内各地から多久駅周辺の市街地	3位	3位	2位
商業施設と市役所と医療施設	1位	1位	1位
多久聖廟やタクア等の観光拠点と多久駅			
自宅近くの移動など短い距離			2位
佐賀市・小城市方面	2位	2位	
唐津市・伊万里市方面			
武雄市方面			

■重点的に取り組むべき施策(世代別)

注)取り組むべき指摘上位3位までを黄色で表示



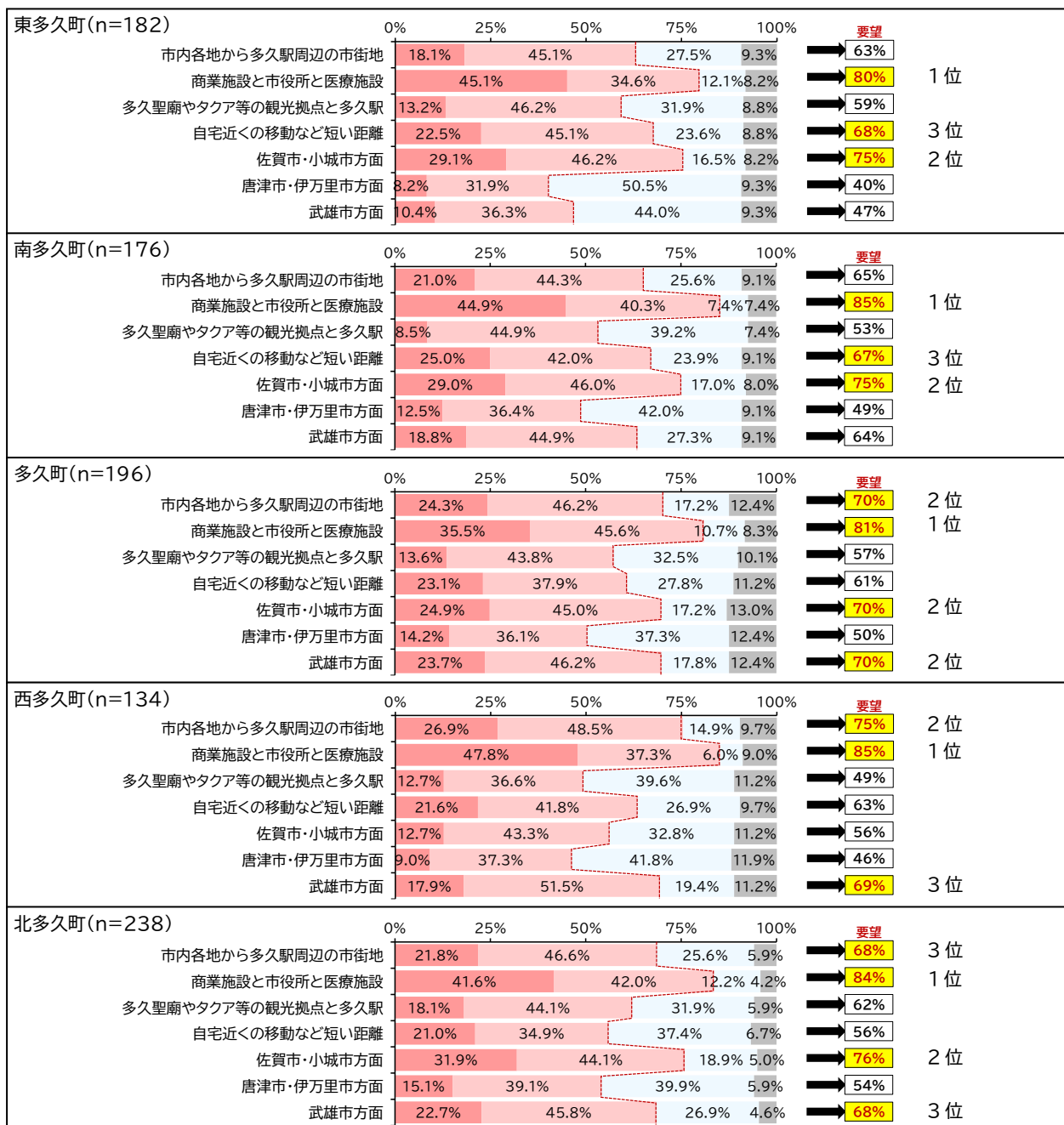
重点的に取り組むべき施策を地域別にみると、どの地域も第1位は「商業施設と市役所と医療施設を結ぶサービスの充実」となっていますが、第2位、第3位の指摘は地域によって異なっています。東多久町、南多久町、多久町の方は「佐賀市・小城市方面への交通サービスの充実」に対する指摘が多く、また、多久町、西多久町、北多久町の方は「市内各地から多久駅周辺の市街地までの交通サービスの充実」や「武雄市方面への交通サービスの充実」に対する指摘が多くなっています。

■重点的に取り組むべき施策(地域別)

	東多久町	南多久町	多久町	西多久町	北多久町
市内各地から多久駅周辺の市街地			2位	2位	3位
商業施設と市役所と医療施設	1位	1位	1位	1位	1位
多久聖廟やタクア等の観光拠点と多久駅					
自宅近くの移動など短い距離	3位	3位			
佐賀市・小城市方面	2位	2位	2位		
唐津市・伊万里市方面					2位
武雄市方面			2位	3位	3位

注) 取り組むべき指摘上位3位までを黄色で表示

■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、3 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。

多久市の地域公共交通の現状とこれまでの取り組み

- 鉄道は JR 唐津線が東西軸を形成、路線バスは隣接市町村を繋ぐ、地域間幹線2路線3系統が運行している。
- 地域内交通は、市で「ふれあいバス・タクシー」を運行している。
- 鉄道、既存路線バスの公共交通ネットワークに、公共交通不便地域の足として運行している「ふれあいバス・タクシー」が補完している形で公共交通ネットワークを維持確保している。

多久市の地域公共交通の現状にみる問題点等

■佐賀市等市外への移動を支える JR 唐津線や昭和バスの利用が低迷

- JR 唐津線は日中や土日祝日の利用が少なく、厳しい経営が続いている。
- 昭和バス唐津佐賀線・多久佐賀線、多久武雄線は、市内からの利用者が非常に少なく、赤字運営となっている。
- 唐津佐賀線は長大路線であるがために、遅延が発生している。

■ふれあいバスの運行経費が増大

- 年々利用者が増加し収入が増えているものの、運行経費がそれ以上に増加し、行政負担額は増加傾向にある。
- ほとんど利用されていないバス停・地域があり、非効率な運行がみられる。

■高齢化の進展に伴い、免許返納が進む中、公共交通に対する市民の評価は低い

- 高齢化率が高まる中、ふれあいバス・タクシーの利用者数は増加しているものの、令和2年に実施した第5次多久市総合計画策定のための市民アンケート調査では「公共交通の充実」について、「満足度は低く」かつ「重要度が高い」という評価を受けており、総合計画においても重点課題として位置付けられている。

■交通事業者のドライバー不足が深刻

- 昭和バス、昭和タクシーの乗務員不足等の供給側の制約もあり、今後は、限られたリソースでの効率的な運行が求められる。

■新型コロナウイルスによる外出機会の減少、交通事業の経営困難

- コロナの影響によって公共交通利用者が激減している。
- 交通事業者では貸切事業等での内部留保が圧迫され、赤字路線の運営持続性が危ぶまれる。

多久市の地域公共交通に対する市民の意向等

■高齢者は、外出時に身体的な負担や送迎への気兼ねを抱えている

- 買い物や通院での外出時の困りごととして、高齢者は「徒歩や自転車での移動が身体的につらくなってきた」や「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」との回答が多く、きめ細やかなサービスやひとりで移動できる環境が求められている。

■市立病院移転について、「西多久町」「多久町」の住民が移動に困ると回答

- 家族や知人に頼みにくくなる、徒歩や自転車で行けなくなるといった回答が多数みられる。

■JR で通学する高校生は、便数に不満を持っている

- JR で通学する高校生の 66%は、便数が少ないと回答している。

■JR 唐津線の維持に行政負担はやむなし多数。昭和バスの維持への財政負担は現状維持が多数

- JR 唐津線の維持には行政負担はやむを得ないとの回答が多くなっている。
- 昭和バスには、利用状況に応じたサービスの見直しに対する意見が多くなっている。

■「商業施設と市役所と医療施設」間の移動の充実に取り組むべき

- 今後の公共交通のあり方について、「商業施設と市役所と医療施設」間の移動の充実への意見が最も多くなっている。
- 続いて、佐賀市・小城市方面への移動の確保、市内各地から多久駅周辺の市街地への移動の確保への意見が多くなっている。

多久市のまちづくりのこれから

■「緑園に輝くまち 多久」

- 交流と定住を支える生活基盤づくり
- 生涯安心の健康・医療・福祉のまちづくり
- 新しい時代の潮流を捉えるまち

■新たな拠点の整備

- 令和7年度、多久市立病院が小城市民病院との公立病院統合により、現地「多久町」から「東多久町」に移転予定

■様々な関連分野と公共交通の関連性

- 福祉的な移動サービスと公共交通の連携・役割分担
- 観光資源と連携した多久の魅力発信事業
- 広域連携の取り組み、西九州新幹線の活用関連事業

新モビリティ¹⁾技術の進展

■次世代モビリティ¹⁾

- AI オンデマンド²⁾やグリーンスローモビリティ³⁾、自動運転などによる乗合交通サービス
- シェアサイクル⁴⁾、カーシェア⁵⁾や超小型モビリティ⁶⁾などの多様化

■MaaS⁷⁾によるモビリティ¹⁾革命

多久市の地域公共交通の課題

まちづくりと連携し、市民・来訪者が利用しやすい・分かりやすい公共交通を、将来に渡って持続的に提供していくための課題を以下に整理する。

■幹線系統の持続可能性の向上

- JR 唐津線の利用促進に取り組み、持続可能性を高める必要がある。
- 昭和バス唐津佐賀線・多久佐賀線、多久武雄線は、路線の必要性を改めて整理の上、サービスの適正化を図るとともに、路線の特性を活かした利用促進に取り組む必要がある。

■高齢者が安全安心に外出できる交通環境の構築

- 身体的な負担がかかる高齢者も安全・安心に外出できるよう公共交通サービスの改善を図る必要がある。

■新公立病院までの移動手段の確保

- 移転に伴い移動が不便になる西多久町、多久町を中心に新公立病院までの移動手段を確保する必要がある。

■市内公共交通の利便性の向上

- 中心市街地内の移動サービスの充実や、公共交通の情報検索・予約・決済等の利用環境の充実を図り、市内の移動利便性を高める必要がある。

■公共交通の利用啓発

- 公共交通利用の意識啓発に取り組み、利用促進を図る必要がある。

■自立し、持続可能な運賃体系、資金調達の仕組みの準備

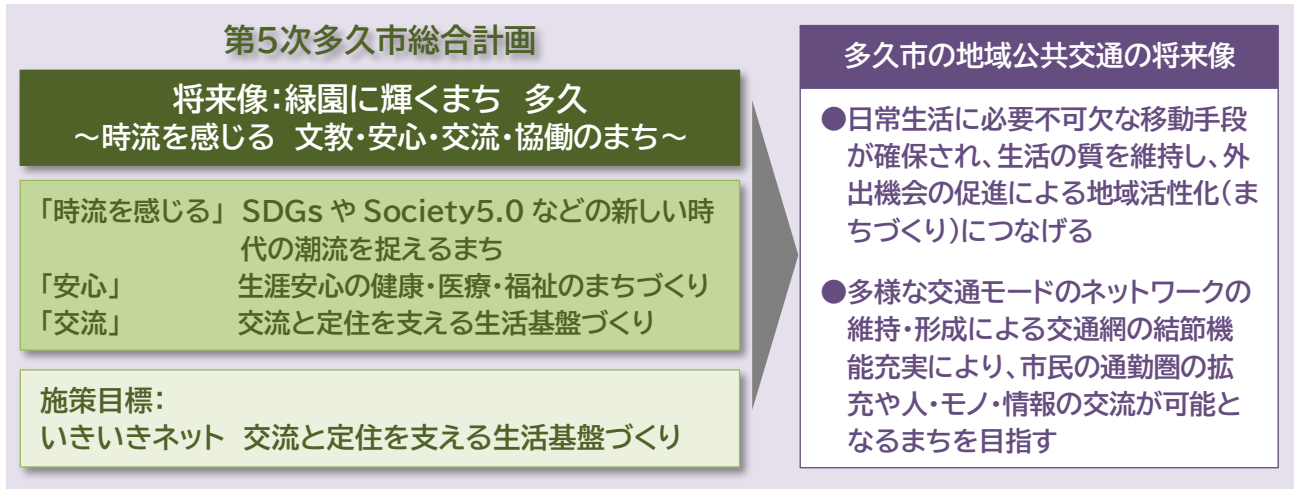
- 市の財政負担の軽減、国の補助事業の活用をするとともに、自立した公共交通の仕組みを検討する。

1)モビリティ(サービス):既存の公共交通機関に加え、自動運転や小型の乗り物、地域旅客運送サービスも含めた、移動手段の総称 2)AI オンデマンド(交通):利用者の予約に応じて AI(人工知能)が最短経路を検索・設定することで効率的な運行を支援する技術。 3)グリーンスローモビリティ:電動で時速 20km 未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の乗り物 4)シェアサイクル:自転車を利用する交通システム 5)カーシェア:自動車を利用する交通システム 6):超小型モビリティ:自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の乗り物 7)MaaS(マース):Mobility as a Service の略。IT を用いてあらゆる公共交通機関を結びつけ、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。

4. 地域公共交通の基本方針及び計画の目標

4-1. 地域公共交通の基本方針

地域が目指す将来像を基本に、地域公共交通の基本方針を整理しました。



基本方針 1

交通サービス及び利用環境の充実を図り、利便性を高める

- 市民の移動は、市内商業施設などへの買物・通院や、市内外への通勤・通学、近隣市町へのおでかけ等、様々な目的で、多方面に生じています。特に、高齢者の移動は個別ニーズが高まり、多様化しています。本市で安心して暮らし続けられる環境を維持していくために、市内交通サービスの充実、鉄道や路線バスの利用環境の改善など、さらなる公共交通体系の充実を図り、利便性を高めていきます。

基本方針 2

ふれあいバス・タクシーのサービスの適正化や路線バスへの財政支援により、運行を維持する

- ふれあいバス・ふれあいタクシーは運転が困難な高齢者等を中心に生活の足として機能しています。限られた財源の中で必要な機能を維持するために、利用状況に応じてサービスの見直しを行いながら適正なサービスを保っていきます。また、路線バスは市外への移動手段として重要な役割を果たしており、今後も財政支援等を行い維持していきます。

基本方針 3

公共交通の積極的な利用を啓発する

- 公共交通は全市民にとって日常生活の移動を支える重要な社会インフラです。公共交通を維持し、利便性を高めていくためには、市民一人一人が公共交通への関心を高め、利用を心掛けていくことが必要です。関心喚起・利用促進に向けて継続的に啓発活動やイベント等に取り組みます。

基本方針 4

まちづくりとの連携、近隣市町・県・国、交通事業者との連携を推進する

- 福祉や商工、観光等まちづくりの推進に資する公共交通、広域的に円滑な移動を支える公共交通など公共交通の充実に向けて、地域や交通事業者、関係行政など各関係者と連携しながら取り組んでいきます。

4-2. 目指すべき地域公共交通網

本市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、市民の日常生活や来訪者の移動を支え、まちの活性化に資す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

市内の公共交通機関について、その役割を再定義します。

■各公共交通機関の役割

公共交通機関	役割	備考
JR 唐津線	● 多久市と市外を結ぶ基幹交通 ● 高校生の佐賀方面の通学を中心に、通勤にも利用される、佐賀市・小城市までの移動を支える交通サービス ● 多久市への来訪者の移動を支える交通サービス	多久市都市計画マスタープランで示す将来都市構造図における、広域連携軸の一端を成す
昭和バス (唐津佐賀線・多久佐賀線)	● 多久市と市外を結ぶ基幹交通(JR 唐津線と補完し合っ て基幹軸を形成) ● 佐賀市内への通院、佐賀方面への通学を中心に、佐賀市・小城市までの移動を支える交通サービス ● 多久市への来訪者の移動を支える交通サービス	
昭和バス (多久武雄線)	● 多久市と市外を結ぶ基幹交通 ● 武雄方面への通学、買物等を支える交通サービス ● 多久市への来訪者の移動を支える交通サービス	
ふれあいバス	● 多久市内の幹線交通 ● 市街地内の移動利便性を高める交通サービス	多久市都市計画マスタープランで示す将来都市構造図における、都市内連携軸の一端を成す
ふれあいタクシー	● 多久市内の支線交通 ● 市街地への移動を確保する交通サービス	
一般タクシー	● 鉄道や路線バス、ふれあいバス・タクシーでは対応しきれない様々なニーズを支える交通サービス	

※基幹交通とは、本市の公共交通体系の骨格をなすもの。

※幹線交通・支線交通とは、基幹交通を補完して公共交通網を形成する交通(面的サービスを提供)であり、幹線交通は市内の公共交通体系の中心となるもの、支線交通は幹線交通を補うもの。

2) 交通結節点

市外を結ぶ JR 唐津線や昭和バスと、市内の移動を支えるふれあいバス・ふれあいタクシー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

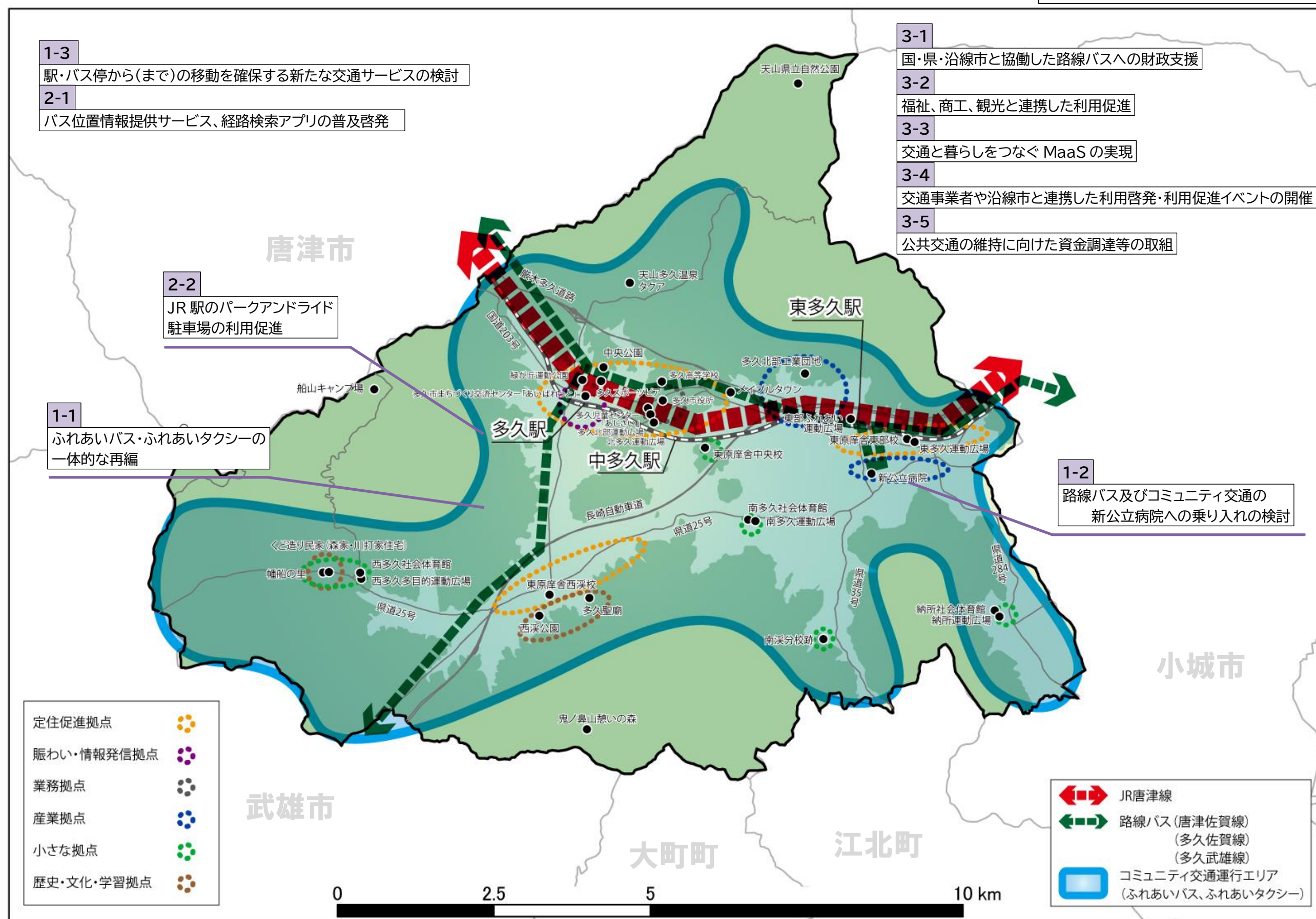
交通結節点	役割	備考
JR 多久駅	● 市内の全公共交通機関が接続する本市の玄関口 ● 駅周辺の中心商業地やまちづくり交流センター「あいぱれっと」への市内全域からのアクセス拠点 ● 多久聖廟などの観光面や多久市中央公園などのレクリエーションでの玄関口としても機能 ● 主に北多久町、多久町、西多久町における市外への交通結節点として機能	多久市都市計画マスタープランで示す将来都市構造図では賑わい・情報発信拠点として位置づけ
JR 中多久駅	● JR 唐津線とふれあいバス・ふれあいタクシーが接続する交通結節点 ● 主に北多久町、南多久町における市外への交通結節点として機能 ● 多久高校への通学者や多久市役所等へのビジネス来訪者の玄関口として機能	
JR 東多久駅	● JR 唐津線とふれあいバス・ふれあいタクシーが接続する交通結節点 ● 主に東多久町における市外への交通結節点として機能 ● 新公立病院開業後は、利用者の玄関口として機能	
市役所	● 昭和バス各路線とふれあいバス・ふれあいタクシーが接続する交通結節点 ● 市役所、市立図書館、中央公民館などの公共サービス施設や多久高校へのアクセス拠点	多久市都市計画マスタープランで示す将来都市構造図では業務拠点として位置づけ

3) 将来公共交通ネットワーク

市民の市内外にわたる多様な移動に、各公共交通機関が役割を持って、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。

■多久市の将来ネットワークイメージ

●●●●●●●●●● : 本計画の目標達成に向けた事業
(詳細は P33 以降に記載)



4-3. 計画の目標

計画期間中に達成すべき目標およびその目標達成状況を評価する指標を設定します。

目標1 市内の公共交通の利便性を高める

- ふれあいバス・ふれあいタクシーの再編、市街地内の移動サービスの充実などに取り組み、市内の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	現況値	目標値（R7 年度）
【指標 1】 ふれあいバス・ふれあいタクシーの年間利用者数 ※資料：ふれあいバス・ふれあいタクシー運行実績	30,300 人/年 （R2 年度）	36,000 人/年 （現状の 1.2 倍）

目標2 市外との移動利便性を高め、交流を活性化させる

- JR 駅や市役所等の交通結節機能の充実、公共交通の運行情報提供の充実などに取り組み、市外への移動の利便性を高めるとともに、まちづくり等のイベントと連携した利用促進などにより市内外の交流の活性化を図ります。

■目標2の成果指標

指 標	現況値	目標値（R7 年度）
【指標 2】 JR 市内駅の日当たり乗車人員 （多久駅・中多久駅） ※資料：JR 九州提供資料	612 人/日 （R2 年度）	730 人/日 （現状の 1.2 倍）
【指標 3】 昭和バス市内バス停の日当たり利用者数 ※資料：昭和バス乗降調査	80 人/日 （R2 年度）	100 人/日 （現状の 1.2 倍）

目標3 公共交通の運行効率を高め、持続可能性を確保する

- ふれあいバス・ふれあいタクシーの再編等によって運行効率化を図るとともに、公共交通の利用環境の改善や利用促進活動などで利用者数を増やし、持続的な公共交通を確保します。

■目標3の成果指標

指 標	現況値	目標値（R7 年度）
【指標 4】 ふれあいバス・ふれあいタクシーの収支率 ※資料：ふれあいバス・ふれあいタクシー運行実績	13.2% (R2 年度)	15.7%
【指標 5】 ふれあいバス・ふれあいタクシーへの市の資金投入額 ※資料：ふれあいバス・ふれあいタクシー運行実績	2,470 万円/年 (R2 年度)	2,390 万円/年

目標4 公共交通に対する満足度を高める

- ふれあいバス・ふれあいタクシー再編等によるサービス改善、待合環境整備や情報提供の充実等による利用環境の向上など、各種取り組みによって、市民の公共交通に対する満足度を高めていきます。

■目標4の成果指標

指 標	現況値	目標値（R7 年度）
【指標 6】 公共交通に対する満足度 ※資料：総合計画市民アンケート	2.52 (R2 年度)	2.89

総合計画アンケートにおいて公共交通に関する満足度の回答を「満足している」を5点～「不満である」を1点とし、その平均点

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】	【目標4】
	利便性を高める	交流を活性化	持続可能性を確保	満足度を高める
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				
事業1) ふれあいバス・ふれあいタクシーの一体的な再編	●		●	●
事業2) 路線バス及びコミュニティ交通の新公立病院への乗り入れの検討	●	●		●
事業3) 駅・バス停から(まで)の移動を確保する新たな交通サービスの検討	●			●
施策2：利用環境の充実				
事業1) バス位置情報提供サービス、経路検索アプリの普及啓発	●	●		●
事業2) JR 駅のパークアンドライド駐車場の利用促進		●		●
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) 国・県・沿線市と協働した路線バスへの財政支援			●	●
事業2) 福祉、商工、観光と連携した利用促進			●	●
事業3) 交通と暮らしをつなぐ MaaS の実現	●	●		●
事業4) 交通事業者や沿線市と連携した利用啓発・利用促進イベントの開催			●	●
事業5) 公共交通の維持に向けた資金調達等の取組			●	●

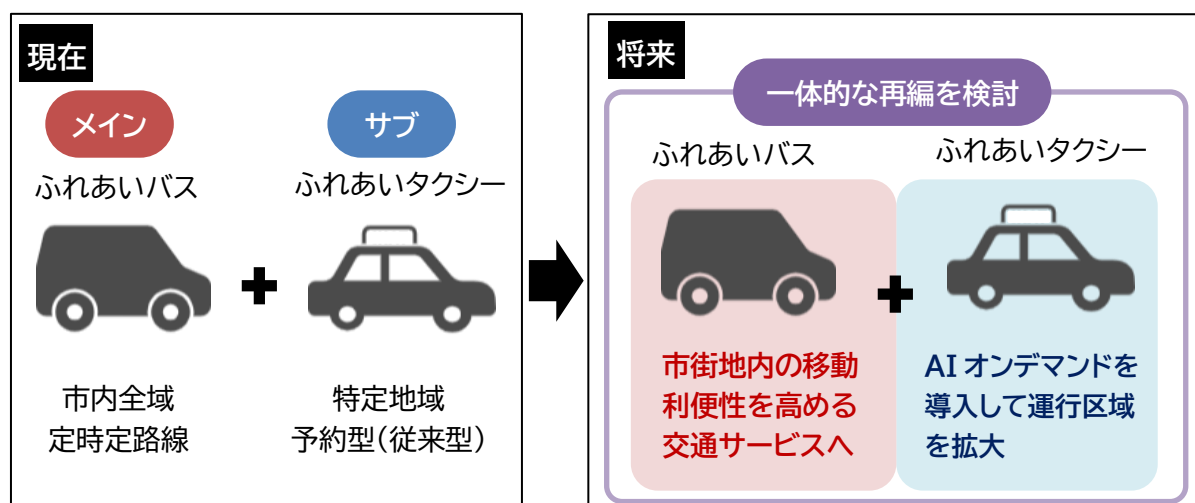
施策1： 利便性向上と運行効率化を図る公共交通ネットワークの再編

市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、ふれあいバス・ふれあいタクシーの一体的再編や、昭和バスの一部ルート変更などに取り組みます。

事業1) ふれあいバス・ふれあいタクシーの一体的な再編

ふれあいバスは、多久駅や新公立病院、商業施設などを結ぶことで、市街地内の移動利便性を高める交通サービスへの見直しを検討します。ふれあいタクシーは、AIオンデマンド交通に切り替えて運行区域を拡大するなど利便性の向上に向けた見直しを検討します。

■ ふれあいバス・ふれあいタクシーの再編イメージ



AI オンデマンドバス [事例:西鉄バス「のるーと」、MONET(モネ)、docomo など]



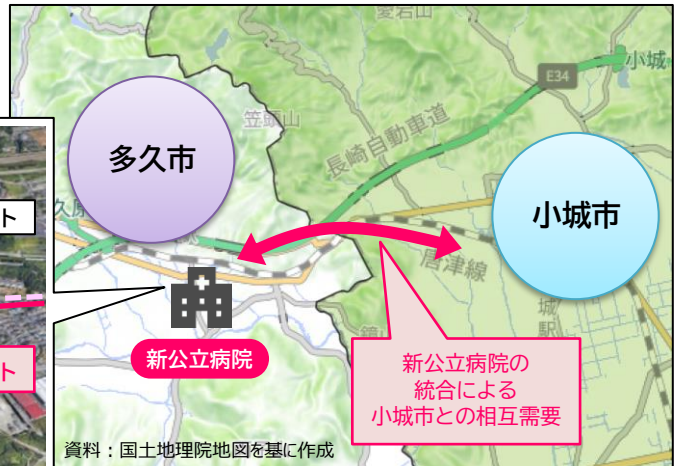
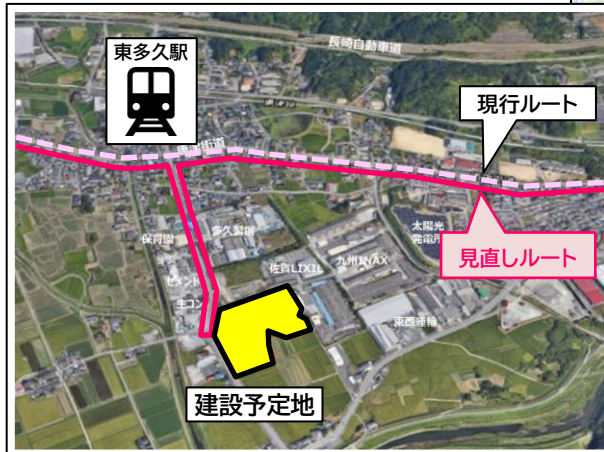
※利用者の予約に応じて AI(人工知能)が最短経路を検索・設定することで効率的な運行を支援する技術
 ※限られた運行リソースで、面的に需要が分散している地域における運行において特に効果的

事業2) 路線バス及びコミュニティ交通の新公立病院への乗り入れの検討

新公立病院の開業(令和7年度予定)に合わせ、昭和バス唐津佐賀線、多久佐賀線の運行ルートについて当該病院へ乗り入れることを検討します。

また、新公立病院の統合による小城市からの需要への対応について協議を進め、両市間のコミュニティ交通の乗り入れを検討します。

■路線バス及びコミュニティ交通の新公立病院への乗り入れイメージ



事業3) 駅・バス停から(まで)の移動を確保する新たな交通サービスの検討

JR 各駅やバス停からの、徒歩では遠いけれどもバスやタクシーの利用距離よりも短い移動(ラストワンマイル)に対して、新たな技術を活用した交通サービスを検討していきます。

■シェアサイクル



資料：仙台コミュニティサイクル DATE BIKE

■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

(東京都中央区)



資料：RakuRo ホームページ

施策2：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) バス位置情報提供サービス、経路検索アプリの普及啓発

県内のバス及びコミュニティ交通で運用されているバス位置情報提供サービス「PINA」や「もくいく」の周知を強化し、普及啓発を行います。

具体的には、チラシを作成し、市広報誌と併せて配布する、公民館等での留め置き配布、自治会活動やサークル活動での配布を行い、周知していきます。

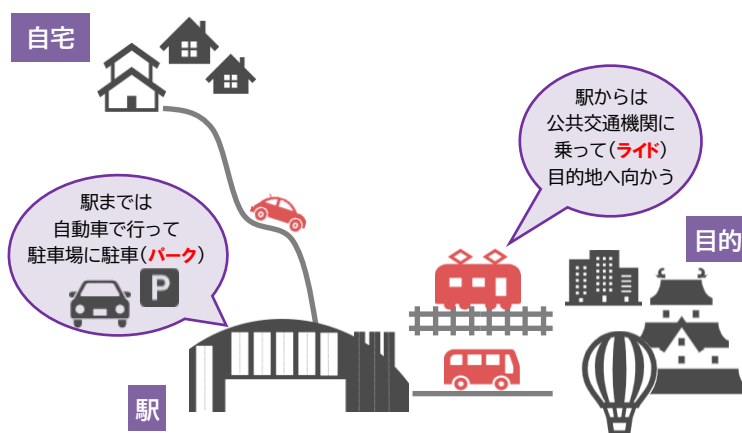
あわせて、経路検索アプリについても周知を図っていきます。



事業2) JR 駅のパークアンドライド駐車場の利用促進

パークアンドライドのニーズを把握し、JR 駅にある駐車場を活用したパークアンドライドの利用促進を図ります。

■パークアンドライドのイメージ



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の、組織体制、資金体制、関係団体との連携等の体制を充実させていきます。

事業1) 国・県・沿線市と協働した路線バスへの財政支援

路線バスを維持していくために、国の地域公共交通確保維持改善事業、佐賀県地域公共交通補助事業を活用していくとともに、佐賀市・唐津市・小城市・武雄市と協働した運行欠損額に対する負担を行いながら、継続的な財政支援を行っていきます。

事業2) 福祉、商工、観光との連携した利用促進

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。

また、多久駅やあいぱれっとで開催される商業振興イベントや多久聖廟等での観光振興イベントなどにおいても連携を推進し、まちづくりの活性化を図っていきます。

事業3) 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。

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なくモノが運ばれてくる形も増えてきています。

佐賀県で進められている MaaS の取り組みについて、広報面での推進を図っていきます。

事業4) 交通事業者や沿線市と連携した利用啓発・利用促進イベントの開催

JR 唐津線や昭和バス各路線などの公共交通全般について、佐賀市、唐津市、小城市、武雄市と協働して、公共交通マップ等の運行情報ツールや公共交通の利用啓発冊子などの作成、鉄道の日やバスの日、タクシーの日を活用した公共交通に親しみを持ってもらうイベントの開催、お互いのまちづくりイベント等の情報を相互発信など、市民の公共交通に対する関心・興味を喚起する取り組みを企画します。

事業5) 公共交通の維持に向けた資金調達等の取組

ふるさと納税を活用し、車両購入等の機材費用や利用促進策等の活動費用の確保を図ります。

また、車両や公共交通マップ、停留所等を広告媒体として活用したスポンサー制度を創設し、広告費用等による資金調達を図ります。

路線バスやタクシーの運転手の確保に向けて、募集 PR など関係者で協力しながら取り組みます。

各種施策の実施スケジュール

施策	事業	スケジュール					実施主体
		R4年	R5年	R6年	R7年	R8年	
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	事業1) ふれあいバス・ふれあいタクシーの一体的な再編	運行計画等検討 準備 実証運行 効果検証・再編検討 再編 運行内容見直し					多久市 交通事業者 市民
	事業2) 路線バス及びコミュニティ交通の新公立病院への乗り入れの検討	実施設計への反映 運行変更申請等準備 運行内容見直し					多久市 小城市 交通事業者
	事業3) 駅・バス停から(まで)の移動を確保する新たな交通サービスの検討	検討 準備 実証					多久市
2 利用環境の充実	事業1) バス位置情報提供サービス、経路検索アプリの普及啓発	作成 継続的に配布					多久市 県
	事業2) JR駅のパークアンドライド駐車場の利用促進	企画 実施					多久市
3 公共交通を維持・活性化していく体制の充実	事業1) 国・県・沿線市と協働した路線バスへの財政支援	継続的に活用 継続的に支援					多久市 国・県 沿線市
	事業2) 福祉、商工、観光と連携した利用促進	企画 企画 企画 企画 適宜実施 適宜実施 適宜実施 適宜実施					多久市
	事業3) 交通と暮らしをつなぐMaaSの実現	AIオンデマンド利用予約と合わせて検討 開発 実証運用					多久市 交通事業者 地域事業者
	事業4) 交通事業者や沿線市と連携した利用啓発・利用促進イベントの開催	企画 企画 企画 企画 適宜実施 適宜実施 適宜実施 適宜実施 作成 継続的に配布					多久市 交通事業者 沿線市
	事業5) 公共交通の維持に向けた資金調達等の取組	運用 制度設計 創設・運用					多久市

6. 計画の推進体制

6-1. 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、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、「市民」「行政」「交通事業者」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。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

■関係する主体と基本的な役割

主 体	役 割	関連法等
市民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。	交通政策基本法第11条
行政(市)	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。	交通政策基本法第9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り組みの検討を行う。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針第2条第2項第3号
有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国・県	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
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

6-2. 計画の推進・管理体制

本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、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。

■推進・管理体制

	多久市地域公共交通会議
構成員	多久市、市民代表、交通事業者、道路管理者、関係機関 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検討する。

各施策の推進に向けては、多久市地域公共交通会議に、各施策のワーキンググループを設け、施策実施にあたっての詳細なニーズ把握や実施内容の検討、施策準備、実施、効果検証等を行っていきます。活動成果は地域公共交通会議に報告し、計画全体としての進捗を管理します。

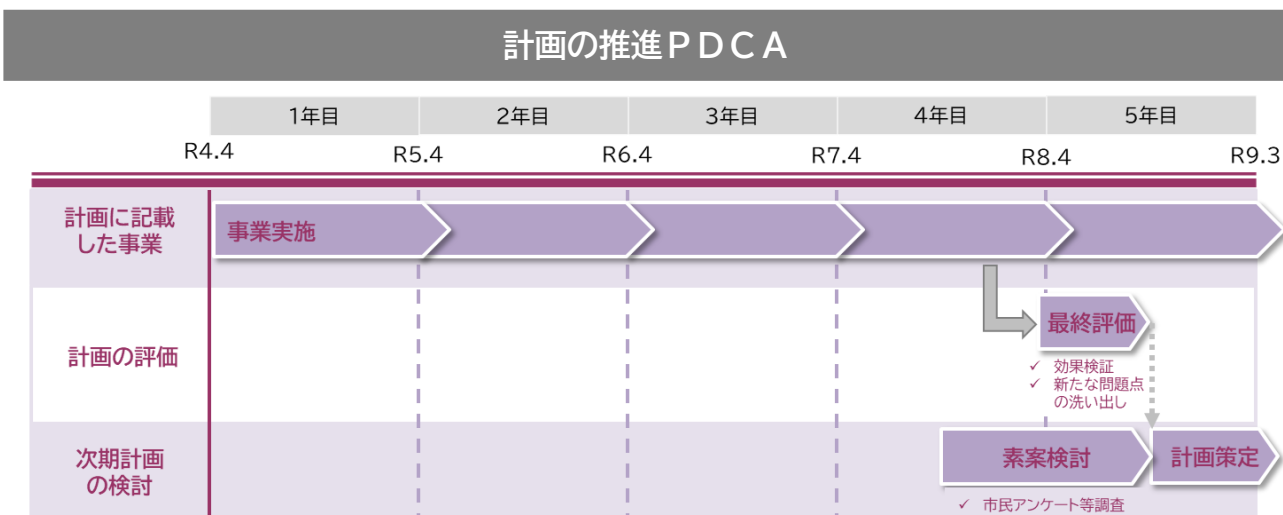
■ワーキンググループ

施策・事業		ワーキング グループメンバー
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		
事業1) ふれあいバス・ふれあいタクシーの一体的な再編		多久市 交通事業者、市民
事業2) 路線バス及びコミュニティ交通の新公立病院への乗り入れの検討		多久市 小城市、交通事業者
事業3) 駅・バス停から(まで)の移動を確保する新たな交通サービスの検討		多久市
施策2：利用環境の充実		
事業1) バス位置情報提供サービス、経路検索アプリの普及啓発		多久市 県
事業2) JR 駅のパークアンドライド駐車場の利用促進		多久市
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) 国・県・沿線市と協働した路線バスへの財政支援		多久市、交通事業者、 国、県、沿線市
事業2) 福祉、商工、観光との連携した利用促進		多久市
事業3) 交通と暮らしをつなぐ MaaS の実現		多久市 交通事業者、県
事業4) 交通事業者や沿線市と連携した利用啓発・利用促進イベントの開催		多久市 交通事業者、沿線市
事業5) 公共交通の維持に向けた資金調達等の取組		多久市

6-3. 計画の推進方法

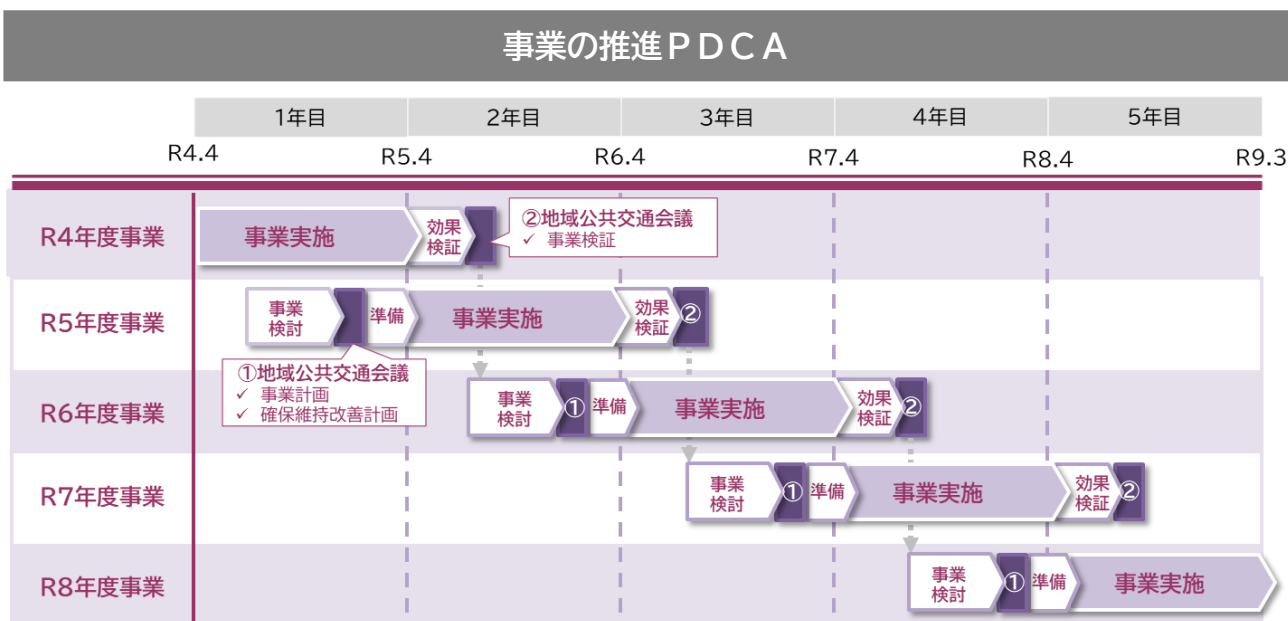
本計画は、目標及びその数値指標を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

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



数値指標の目標値は、計画期間中(令和 7 年度まで)に達成するものですが、毎年度 1 月頃に開催する多久市地域公共交通会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認します。

また、毎年度 6 月頃に開催する公共交通会議においては、前年度の事業及び数値指標の達成状況や地域要望等を踏まえて事業年度に推進する施策を整理し、当該事業年度の方向性を示します。



<現行>

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

R6.11.30まで

実施主体	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
多久市（運行は昭和自動車株式会社に委託）	東多久立山線	多久駅北口	市立病院、多久市役所	石原橋	路線定期	フィーダー補助	市内の集落と駅、市役所、商店、公共施設を結ぶ生活交通路線であり、免許不所持の高齢者の利用が多く、また、今後さらに高齢化や免許証自主返納制度の進展が見込まれるため、交通手段の確保・維持が必要である。
多久市（運行は昭和自動車株式会社に委託）	西多久納所線	平山	市立病院、多久駅北口、多久市役所	裏納所	路線定期	フィーダー補助	市内の集落と駅、市役所、商店、公共施設を結ぶ生活交通路線であり、免許不所持の高齢者の利用が多く、また、今後さらに高齢化や免許証自主返納制度の進展が見込まれるため、交通手段の確保・維持が必要である。
多久市（運行は昭和自動車株式会社に委託）	南多久岸川線	岸川	市立病院、多久駅北口、多久市役所	南多久公民館	路線定期	フィーダー補助	市内の集落と駅、市役所、商店、公共施設を結ぶ生活交通路線であり、免許不所持の高齢者の利用が多く、また、今後さらに高齢化や免許証自主返納制度の進展が見込まれるため、交通手段の確保・維持が必要である。

（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、自治体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・維持する必要がある

<追加>

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

R7.4.1から

実施主体	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
多久市（運行は昭和自動車株式会社に委託）	チョイソコたく		多久市		区域運行	フィーダー補助	市内の集落と駅、市役所、商店、公共施設を結ぶ生活交通路線であり、免許不所持の高齢者の利用が多く、また、今後さらに高齢化や免許証自主返納制度の進展が見込まれるため、交通手段の確保・維持が必要である。

（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、自治体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・維持する必要がある

多久市地域公共交通計画

発行日 令和 4 年 3 月
改訂日 令和 6 年 10 月
作成 多久市

