

川棚町 地域公共交通計画

〔概要版〕

令和 6(2024)年3月

川棚町

(1)計画策定の背景と目的

①計画策定の背景

川棚町は、比較的コンパクトな町の中心部に商業・医療などの生活サービス機能が集積しており、住民の日常生活を概ね町域内で賄うことができる状況となっていますが、鉄道駅周辺や路線バス沿線を除けば、鉄道や路線バスの利用が困難な地域が広がっています。

現在、鉄道や路線バスの利用が困難な地域への対応等のためにタクシー助成券事業なども実施していますが、今後の高齢化のさらなる進展や、深刻化が進む路線バス・タクシーのドライバー不足などを考えると、既存の路線バスなどはもちろんのこと、町内の移動サービス全体のあり方を改めて検討する必要があります。

住民の誰もが安心して快適に暮らすことができる社会の実現のためには、住民ニーズに対応し、川棚町の特性を活かした持続可能で効果的・効率的な交通体系を構築・維持することが重要になっています。

②計画策定の目的

「川棚町地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や各種団体・施設などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

なお、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となっています。

(2)計画の対象区域と計画期間

①計画の対象区域

本計画は、川棚町の行政区域全域を対象とします。



図 1 川棚町地域公共交通計画の対象区域

②計画期間

本計画の計画期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、計画の最終年度である令和10(2028)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や目標達成状況の検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

2. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

川棚町の行政運営の最上位計画である「第6次川棚町総合計画」においては、『自然を愛し 暮らし輝くまち』を目指す将来像とし、その実現に向けて6つの基本目標が示されています。

このため、本計画においても、第6次川棚町総合計画で示された将来像の実現に向けて、地域公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

●川棚町が目指す将来像

自然を愛し 暮らし輝くまち

自然を愛し・・・すべての住民が、川棚町の誇りである豊かな自然、さらには郷土を愛する心を大切にできるまちづくりを進めるとともに、自然や文化など川棚町の本来持つ魅力を今後のまちづくりに十分に活かしていきます。

暮らし輝くまち・・・従来の住みよさに加え、地域における支え合いや福祉・医療の充実などを通じて住民の暮らしの豊かさを育み、人口減少にも適応する、帰ってきたいまち、住民の暮らしがより一層輝くまちをめざします。

●基本目標

| | |
|--|--|
| <p>①教育・文化・環境の充実で暮らしをいろどる</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 子育て支援の充実 2 生涯学習の推進 3 文化・芸術、スポーツ、交流の振興 4 環境保全と美しい景観づくり | <p>⑥人権尊重・協働・スマート自治体でともに歩む</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 人権尊重社会の形成 2 協働によるまちづくりの推進 3 効率的・効果的な行財政運営 |
| <p>②保健・医療・福祉で暮らしをすこやかに</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 保健・医療環境の充実 2 福祉環境の充実 | <div style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>(1)道路交通網の整備</p> <p>交通安全施設の整備やバリアフリー化、公共交通機関の充実を図ることで、誰もが外出しやすいまちづくりを目指します。</p> </div> <div style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>(2)公共交通網の整備</p> <p>JRの利用促進、路線バスの維持を図るとともに、タクシーの活用も含め交通体系の実情に即した交通体系を検討します。</p> </div> <div style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>〔主要な施策(前期基本計画)〕</p> <ol style="list-style-type: none"> ①鉄道の利便性向上 ②バスの利便性向上 ③タクシーの活用の促進 </div> |
| <p>③危機管理で暮らしをあんしんに</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 危機管理の強化 | |
| <p>④産業の振興で暮らしをゆたかに</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 農林水産業の振興 2 商工業の振興 3 観光の振興 | |
| <p>⑤基盤の充実で暮らしをささえる</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 道路・交通ネットワークの整備 2 情報ネットワークの整備 3 水と衛生の確保 4 住環境の整備 | |

図 2 地域が目指す将来像

資料：第6次川棚町総合計画

(2)地域公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における地域公共交通に対する期待等から、川棚町の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

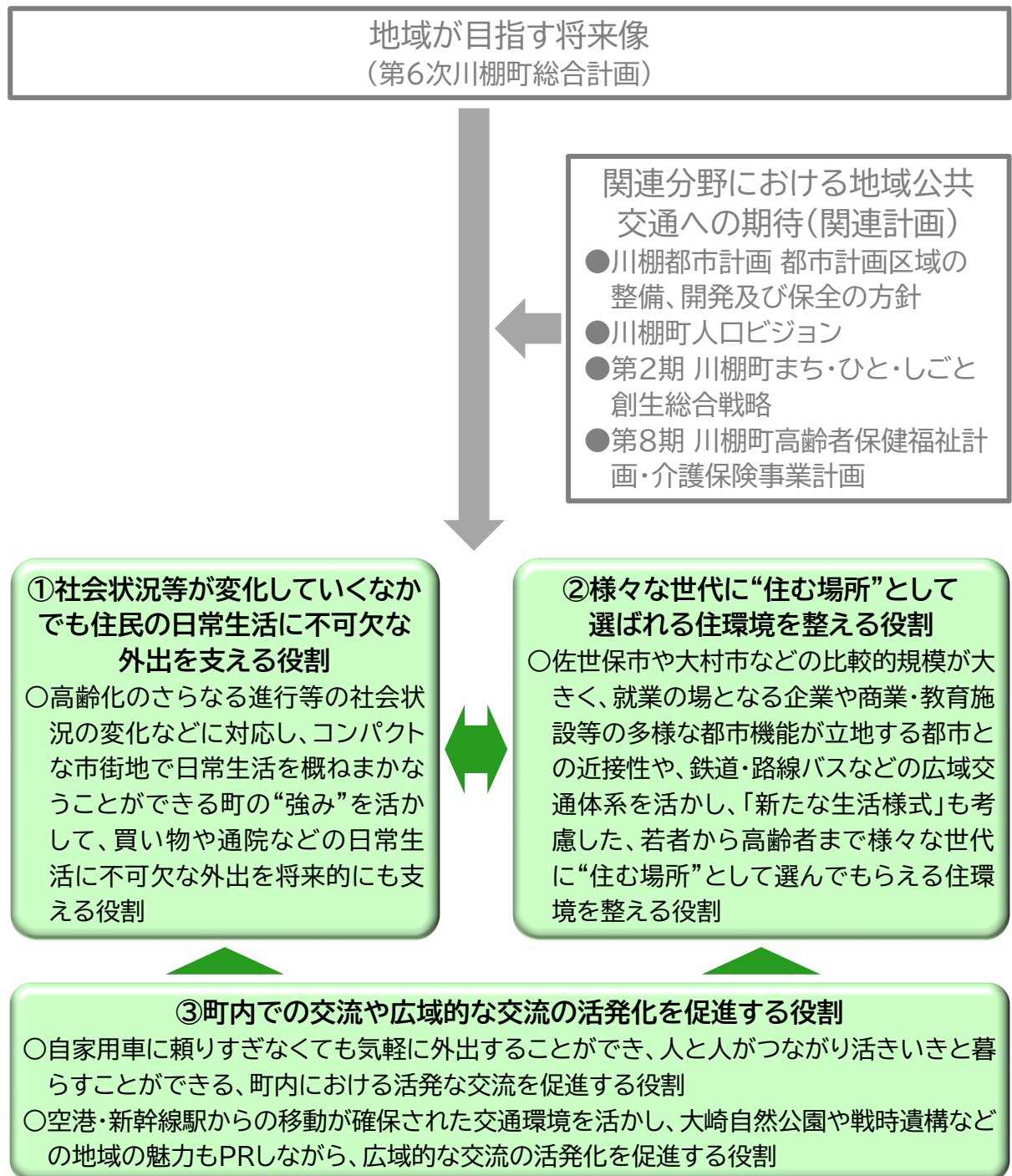


図 3 川棚町の地域公共交通に求められる役割

3. 解決すべき課題と基本方針

(1) 解決すべき課題

地域や公共交通の現状、地域公共交通に求められる役割などを踏まえて、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通として解決すべき課題を以下に整理しました。

課題① 高齢化のさらなる進行や公共交通空白地域への対応

- 高齢化が急速に進行していることに加え、家族による日常的な生活サポートを受けにくい高齢者のみ世帯(高齢者単身世帯含む)が増加傾向にあります。また、高齢者、特に女性では運転免許の保有割合が低く、運転免許返納の機運も高まっています。
- 比較的コンパクトな範囲への人口集積が見られるものの、鉄道駅やバス停からの徒歩圏外(公共交通空白地域)の居住も目立つことに加え、一部の海岸沿いや川棚川沿いを除けば地形的な制約が大きく、距離に関わらずバス停等までの移動が困難なケースも想定されることから、よりきめ細かなニーズに対応可能な、日々の生活を支える移動サービスのあり方を検討する必要があります。

課題② 地域によって差異が大きい移動に係る負担格差の低減

- 特に高齢者では、乗用タクシーが日常生活での重要な移動手段となっていますが、様々な施設が立地する市街地やその周辺では距離が短く運賃負担も小さい(初乗運賃640円～)一方で、市街地から最遠となる木場地区付近からは3,000円を超える負担が発生します。また、町内を路線バスで移動した場合の運賃負担は最大でも310円(梅高野～川棚高校下)となっています。
- 同一目的での移動であっても地域によって負担格差が大きく、外出頻度や生活利便性などにも大きな影響を与えているものと考えられることから、移動に係る負担格差の低減を検討する必要があります。

課題③ 比較的利便性が高い広域交通体系の有効活用

- JR大村線は佐世保方面・大村方面のそれぞれでピーク時間帯では2便/時、その他の時間帯でも1便/時、計24便/日の高頻度で運行しています。また、佐世保と長崎空港を結ぶ特急バスについても、空港利用を前提としたダイヤ設定となっているため必ずしも川棚町住民にとって使い勝手がよいものとはなっていないものの、1日12往復と比較的高頻度に運行されています。
- これらは川棚町内の需要には左右されることなく、佐世保市・大村市を結ぶ経路上に位置する川棚町の地理的条件により供給されている移動サービスであり、引き続き維持されていく期待が高いことから、より積極的に有効活用していくことを考える必要があります。
- 特急バスについては、現在、試験的にJR新大村駅経由での運行が行われており、観光誘客につながることも期待されます。なお、これらの広域交通体系の有効活用に向けては、老朽化が進む川棚バスセンターの活用も含めたJR川棚駅周辺の交通拠点としての機能強化などについてもあわせて検討していくことが望ましいと考えられます。

課題④ 路線バスの需要と供給のバランス改善

- 川棚町と佐世保方面および波佐見方面を結ぶ路線バスについては、朝夕時間帯を中心としてある程度「まとまった」需要が見られるものの、その他の時間帯では路線定期(定時定路線)、かつ、バス車両による運行を行うほどの需要が見られない便が目立つ状況となっています。
- 路線とダイヤの組み合わせ(仕業)や運行管理(東部営業所における対面中間点呼)などの関係もあって一定の運行頻度は維持していく必要があるものの、効率性・持続性向上などの観点から需要と供給のバランスを改善していくことを検討する必要があります。

課題⑤ 乗用タクシーの柔軟で効果的な活用

- 高齢化が進行していくことにともない、現状でも特に高齢者にとって重要な移動手段となっている乗用タクシーの重要性はさらに増大していくものと考えられます。川棚町の乗用タクシーは人口規模に比べて充実していることから、これを“強み”として捉え「地域の輸送資源の総動員」の観点からも乗用タクシーを有効に活用していくことを検討する必要があります。
- 町内各所から市街地までの移動はもとより、比較的コンパクトではあるものの特に高齢者などにとっては徒歩での移動が厳しい市街地内主要施設間の移動なども含めて、「乗合型」の移動サービスとしての活用なども視野に、制度見直しの動向も注視しながらより柔軟で効果的な活用を検討していく必要があります。
- 佐世保方面の朝時間帯を除けば路線バスの大部分は「町内⇄町外」の利用であり、川棚町内で完結する利用は多くないことから、乗用タクシーを活用することによる競合の懸念は限定的であるものと考えられます。

課題⑥ 今後も加速していく懸念があるドライバー不足への対応

- 2024年問題に加えて、ドライバーの高齢化なども背景として、既に顕在化してきている移動サービスのドライバー不足は今後さらに加速していく懸念があります。
- 路線バスは既に減便なども進められているものの依然として深刻な状況であり、乗用タクシーについても車両数に対して乗務員が不足するため稼働できない車両があるなど、ドライバー不足が移動サービスの持続性を考える上で最大の“ボトルネック”になってきていることから、制度見直しの動向なども注視しながら、新たなドライバーの確保はもちろんのこと、移動サービスの確保・維持に必要なドライバー数を抑制していくことなども視野に検討していくことが必要です。

(2)基本方針

「解決すべき課題」を踏まえて、川棚町における地域公共交通のあり方(基本方針)を以下の通り定めます。

川棚町内の様々な移動サービスが担うべき役割を明確にした上で、それぞれの長所や特性を生かしてサービス全体の最適化・効率化を図り、「誰一人取り残さない」暮らし輝くまちの実現を“移動”の面から力強く、かつ、きめ細かくサポートする地域公共交通体系の再構築

4. 計画の目標および評価指標

(1) 計画の目標

本町における地域公共交通のあり方(基本方針)を踏まえ、計画の目標を以下の通り定めます。

目標 ①

高齢者を中心とした住民の外出機会の確保

- 高齢化の進行なども考慮しつつ、需要に応じたきめ細かな移動サービスを確保するとともに、地域によって差異が大きい移動に係る負担の格差低減を図ることで、高齢者を中心とした住民がより気軽に外出できる環境を整えます。

目標 ②

移動サービス全体の持続性向上

◆ 財政投資効率の向上

- 路線バスの需要と供給のバランスの改善による運行効率の向上や利用の促進(有効活用)、本町の“強み”である充実した乗用タクシーの有効活用、関連分野における移動支援施策等との連携・統合、目的地となる施設等との連携などにより、移動サービス全体に対する財政投資効率を高め、持続性の向上を図ります。

◆ 車両・ドライバー(輸送資源)の運用の効率化

- 路線バスの需給バランスの改善・効率化により運行に必要となるドライバー数を削減すること、タクシー車両を用いて同時間帯・同方向の移動に対して「乗合」で効率的に輸送することなどを通じて、限られたドライバーで住民等に必要な移動を確保できる仕組みをつくります。

◆ ドライバー不足への対応

- 制度見直しが検討されている「ライドシェア」の戦略的な活用や、新たな情報技術の活用による車両の効率的な運用、交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援等により、移動サービスの持続性を考える上で大きな“ボトルネック”となっているドライバー不足への対応を図ります。

目標 ③

広域交通体系の有効活用

- 広域交通体系(鉄道・路線バス)の「二次交通」となる移動サービスを確保するとともに、交通結節機能の向上を図ることで移動サービス全体の“ネットワーク”としての一体性を強化し、広域交通体系が有効に活用される環境を形成します。

(2)目標の達成状況を評価するための指標

①目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

(1)で示した「計画の目標」については、それぞれ以下の指標により達成状況を評価します。

表 1 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

| | 評価指標 | 指標の定義・算出方法 | 設定意図 (効果発現イメージ) |
|-----|-------------------------------|--|--|
| 目標① | ①高齢者(65歳以上)に対する乗合タクシー利用登録者の割合 | ○予約型乗合タクシー(施策①参照)65歳以上の利用登録者数を町全体の65歳以上人口で除して算出 ※毎年度算出 | ○移動ニーズにきめ細かく対応でき、かつ、移動に係る負担の低減が図られる移動サービスが導入されることで、自家用車を利用しにくい高齢者を中心として活用が図られることが期待されます。 |
| 目標② | ②路線バスの収支率 | ○町内を運行する路線バスの経常費用に対する経常収入の割合を交通事業者資料より算出(特急バスは除く) ※毎年度算出 | ○路線バスの需給バランスの改善を図ることで、運行に係る費用が抑制され、収支率が改善されることが期待されます。 |
| | ③移動サービス全体に対する町の財政負担額 | ○町内を運行するサービスに対する年間の町の財政負担額を把握 ※毎年度算出 | ○路線バスの収支率の改善により町の財政負担が抑制されるとともに、財政負担が大きく増大しない形で新たな移動サービスの提供、移動支援施策全体の最適化などにより、町の財政負担の大幅な増大が回避されることが期待されます。 |
| 目標③ | ④鉄道・路線バスの年間利用者数 | ○交通事業者資料より、JR川棚駅の利用者数 ^{注1} および路線バスの利用者数 ^{注2} を集計(佐世保～川棚線 ^{注3} ・特急バスを除く) ※毎年度算出 | ○鉄道駅や路線バスのバス停までの移動手段が確保されるとともに、乗り継ぎ利用の利便性が高まることで、鉄道・路線バスを利用しやすい環境が整い、鉄道・路線バスの利用者数の増加が期待されます。 |

注1:日当たりの乗車人員を2倍した上で、年間日数を乗じて算出

注2:対象路線全体(町外区間含む)の年間輸送人員

注3:佐世保～川棚線は路線の大部分が川棚町外となっているため対象から除外

②評価指標の現況値および目標値

評価指標の現況値および目標値は以下の通りとします。

表 2 評価指標の現況値および目標値

| | 評価指標 | 単位 | 現況値 (基準値 ^{注1}) | 目標値 (令和10年度) | 目標設定の考え方 |
|-----|-------------------------------|------|-----------------------------|-----------------|--|
| 目標① | ①高齢者(65歳以上)に対する乗合タクシー利用登録者の割合 | % | — | 40.0 | ○「活いきタクシー利用券」交付者数割合と同程度の利用登録を目指すこととして目標値を設定 |
| 目標② | ②路線バスの収支率 | % | 44.9 (令和4年度) | 60.0 | ○新型コロナウイルス感染症影響拡大前後の中間値(平均値)程度まで改善を図り、維持していくこととして目標値を設定 |
| | ③移動サービス全体に対する町の財政負担額 | 万円/年 | 1,482 (令和4年度) | 1,700 | ○路線バス、および、「活いきタクシー利用券」に対する年間財政負担額が近年で最大となった年度の値を財政負担の“上限”の目安とすることとして目標値を設定 |
| 目標③ | ④鉄道・路線バスの年間利用者数 | 万人/年 | 56.5 (令和4年度) | 65.0 | ○新型コロナウイルス感染症影響拡大前後の中間値(平均値)程度まで改善を図り、維持していくこととして目標値を設定 |

注1:計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

5. 取り組みの方向性

〔目標との関係性〕

基本的な方針を踏まえた上で、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。

| | 目標① | 目標② | 目標③ |
|---|-----|-----|-----|
| <p>方向性①：タクシーの有効活用による移動サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●人口規模に比べると充実している「タクシー」を地域の輸送資源として有効に活用し、現状では公共交通空白地域となっているエリアも含めた町内各所（居住地）から、コンパクトな市街地に立地する主要な施設等への移動の確保や、市街地内の主要な施設間の移動の利便性向上を図るとともに、広域交通体系（鉄道・路線バス）の「二次交通」としての役割も担う新たな移動サービスを確保します。 ●乗用タクシーと比較して低廉な負担で利用できる仕組みとすることで、移動（外出）に係る費用負担の格差低減を図ります。また、同時時間帯・同方向の移動を「乗合（もしくは「相乗り」）で輸送できるようにすることで、限られたドライバー数でより多くの移動需要に対応できる仕組みを整えます。 <p>施策① 予約型乗合タクシー（区域運行）の導入</p> <p>施策② 市街地内の主要施設間の移動（回遊）を支援する仕組みの構築</p> <p>施策③ AIオンデマンドシステムの導入検討</p> | ● | ● | ● |
| <p>方向性②：路線バスの運行効率化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●町内の利用がほとんどない便も目立つ路線バスについては、需要に応じたサービス水準に見直しを行うとともに、佐世保～川棚線・川棚～内海線をあわせた運行ダイヤ等の調整などにより一層の運行効率化を促進します。 ●両路線の運行に必要なドライバー数を抑制することで、ドライバーの確保が難しいなかでも、持続的に運行を維持していくことができる環境を整えます。 <p>施策④ 路線バスの見直し・運行効率化</p> | | ● | |
| <p>方向性③：ドライバー確保に向けた支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ●移動サービスの持続性を確保する上で、事業性とあわせて大きな“ボトルネック”となってきているドライバー不足に対応するため、制度見直しが検討されている「ライドシェア」の戦略的な活用も含めて、“担い手”となるドライバーの確保・育成に向けた取り組みに対する支援を検討・実施します。 <p>施策⑤ 交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援</p> | | ● | |
| <p>方向性④：関連分野・多様な主体との連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●関連分野で実施されている移動支援策や、今後必要となる移動に関する取り組みなどについて、公共交通施策との関連性や連携・統合の可能性を検討し、関連分野も含めた移動サービス全体としての最適化を促進します。 ●また、目的地となる施設等と連携することなどを通じて、地域全体で移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。 <p>施策⑥ 関連分野における移動支援策等との連携・統合</p> <p>施策⑦ 目的地となる施設等との連携の促進</p> | | ● | |
| <p>方向性⑤：交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学や通院などで重要な役割を担っている広域交通体系を有効活用していくため、乗り継ぎポイントとなるJR川棚駅周辺における交通結節機能の強化を推進し、移動サービス全体のネットワークとしての一体性向上を図ります。 <p>施策⑧ JR川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善</p> | | | ● |

■施策展開イメージ



6. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

(1)川棚町における公共交通の役割

本町においては、様々な公共交通機関がそれぞれ以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として住民や来訪者に必要な移動サービスを確保・維持していくこととします。

表 3 川棚町における公共交通の役割

| 位置づけ | 区分 | 路線・系統 | 役割 | 確保・維持策 |
|--------|--------|---|---|---|
| 広域主要幹線 | 鉄道 | JR大村線 | ○佐世保市・大村市などとの間の広域的な移動に対応する。 ○空路や新幹線などからの二次交通としての役割も担う。 | ○交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 |
| | | 特急バス佐世保(佐々)～長崎空港線 | | |
| 広域幹線 | 路線バス | 川棚～内海線 ・内海～石木～川棚高校下 ・内海～石木～川棚バスセンター | ○広域主要幹線を補完するとともに、主として朝・夕の通学などに代表される、時間的・空間的に“まとまった”町内外の移動に対応する。 | ○地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指す。 ○交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 |
| | | 佐世保～川棚線 ・川棚バスセンター～佐世保市総合医療C入口 ・川棚バスセンター～早岐駅前～佐世保駅前 ・川棚バスセンター～シルバー～花高～重尾 ・川棚バスセンター～国大～シルバー～花高～重尾 | | |
| 町内交通 | 乗合タクシー | 区域運行 ・東部エリア ・北部エリア ・西部エリア | ○町内各所から市街地の主要施設への移動や、市街地内の主要施設間の移動などにきめ細かく対応する。 | ○地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)を活用し持続可能な運行を目指す。 |
| | その他 | 乗用タクシー その他 | ○路線バスや乗合タクシーでは対応しにくい状況における移動を担い・補完する。 | ○利用状況やニーズなどを踏まえて活用を図る。 |

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統等については、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)を活用しつつ、確保・維持していくこととします。

表 4 地域公共交通確保維持事業の必要性

| 区分 | 路線・系統等 | 地域公共交通確保維持事業の必要性 | |
|-------------|------------|---|---|
| 幹線系統 地域間 | 川棚～内海線 | ○波佐見町と川棚町を結ぶ唯一の路線であり、沿線住民の通学・通院・買い物等に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。 | |
| 地域内フィーダー系統 | 乗合 タクシー | 東部エリア | ○町域東側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。一方で、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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | 北部エリア | ○町域北側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。一方で、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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | 西部エリア | ○町域西側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。一方で、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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |

(3)補助系統に係る事業および実施主体の概要

地域公共交通確保維持事業の対象系統の事業および実施主体の概要は以下の通りです。

なお、下表には計画期間中に新たに運行を開始することを想定している系統(本計画策定時には未運行)も含まれます。

表 5 補助系統に係る事業および実施主体の概要

| 系統名 | 起点 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|-------------------------|----------|-------------------|---------------|--------|----------------|-----------|
| 川棚～内海線 | 内海 | 川棚バスセンター 川棚高校下 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 | 幹線補助 |
| (仮称) 乗合タクシー 東部エリア | 川棚町東部地区内 | | 自家用有償旅客運送(予定) | 区域運行 | 川棚町(事業者協力型を想定) | フィーダーシステム |
| (仮称) 乗合タクシー 北部エリア | 川棚町北部地区内 | | | | | |
| (仮称) 乗合タクシー 西部エリア | 川棚町西部地区内 | | | | | |

7. 目標を達成するための具体施策

取り組みの方向性に基づいて展開していく施策の概要を以下に示します。

具体的な施策の内容については、「川棚町地域公共交通計画(本編)」をご参照ください。

施策

①

予約型乗合タクシー(区域運行)の導入

- 町域全体を3エリア(東部・北部・西部)に区分し、事前に登録する利用者の自宅から、市街地内に立地する主要な施設等(特定目的地)との間を「ドアtoドア」で輸送する「区域運行」の予約型乗合タクシーの導入を検討・推進します。
- 「乗合」や「迂回」をある程度許容してもらうことで、乗用タクシーに比べれば低廉な運賃設定とする一方で、事前の予約により移動需要をできるだけ“まとめる”ことで、車両の運行効率を高めるとともに、財政負担の増大をできるだけ抑制することができ、「乗用タクシー」に近い“使い勝手”を実現できる仕組みを検討します。

施策

②

市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築

- 乗用タクシーや施策①で示した予約型乗合タクシーの活用なども念頭に、市街地内の主要施設(商業・医療・行政・交通施設等)の間の移動について、あまり大きな運賃負担がなく、気軽に移動して一度の外出で複数の用事を済ませやすい仕組みの構築を検討します。

施策

③

AIオンデマンドシステムの導入検討

- 施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)の導入にあわせて、予約の受付や配車、運行ルート決定などに係る負荷の抑制や、車両の効率的な運用、利用者にとって分かりやすさ・使いやすさの確保などを念頭に、AI(人工知能)を活用した予約・配車システムの導入を検討します。

施策

④

路線バスの見直し・運行効率化

- 通学などを中心とした時間的・空間的に「まとまった」需要に対しては引き続き路線バスでの対応を基本とし、運行管理上の必要性(東部営業所における対面中間点呼)なども加味しながら、需要やドライバーの状況に応じた路線・系統の見直しや、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを継続的に実施していくことで、路線バスの運行効率化を図り、持続性を確保します。

施策
⑤

交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援

- 交通事業者が実施する就業環境の改善等のドライバー確保策について、必要な支援を検討・実施します。また、移住・定住の促進に向けた取り組みを連携して行政の移住相談窓口でバス・タクシーなどのドライバー募集に関する積極的な情報提供や就業サポートを実施するなど、交通事業者のドライバー確保を行政としても支援します。
- 制度の見直しに向けた議論が進められているいわゆる「ライドシェア」について、
 - ・パートタイムなどの柔軟な就労を許容することにより乗用タクシー・乗合タクシーのドライバーを確保する
 - ・ドライバー採用に向けた“就業体験”の機会として活用することで“ミスマッチ”を回避して就労を後押しする
 - ・ドライバー就労希望者が二種免許を取得するまでの期間の暫定的な措置として活用する
- などといった戦略的な活用の可能性について研究を行います。また、ドライバーの適性確認や教育・訓練などについては、町内に立地する自動車学校などとの連携も模索しつつ、取り組みに対する支援を検討・実施します。

施策
⑥

関連分野における移動支援策等との連携・統合

- 関連分野で既に実施されている移動支援策や今後必要となる移動に関する取り組み、さらには、「目的側が出向く」取り組みなども含めて、町内における「移動」全体を俯瞰した上で、それぞれの施策の対象や目的を改めて再整理し、施策①で示した予約型乗合タクシーの活用なども念頭に、必要に応じて施策の連携や統合などを推進します。

施策
⑦

目的地となる施設等との連携の促進

- 施策①で示した予約型乗合タクシーや、施策②で示した市街地内の主要施設間の移動を支援する仕組みの導入などにあわせて、目的地となる施設等から利用者に対して移動サービスの利用割引券を交付(運賃の一部を目的地となる施設等が負担)する、移動サービスの運行に対する協賛金(スポンサー)を募るなど、運行に係る費用負担なども含めて、地域全体として移動サービスを支える仕組みの構築を検討・推進します。

施策
⑧

JR川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善

- 鉄道と路線バス、路線バス相互、施策①で示した予約型乗合タクシーと鉄道・路線バスとの交通結節点(乗り継ぎポイント)となる、JR川棚駅周辺における乗り継ぎしやすいダイヤ設定や待合環境の整備・改善などを推進します。
- 老朽化が進んでいる川棚バスセンターについては、国の補助事業の活用なども念頭に、JR川棚駅も含めた周辺エリアのまちづくりなどとも連携した再整備等について検討を行います。

8. 計画の推進および進捗管理

(1) 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

表 6 施策展開のロードマップ

| 方向性 | 施策 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | R11～ (2029～) |
|-------------------------------|-------------------------------|--|---|---|---|---|---|
| 方向性① タクシーの有効活用による移動サービスの確保 | ①予約型乗合タクシー(区域運行)の導入 | <ul style="list-style-type: none"> 運行内容等を検討 事前周知・広報の実施 | <ul style="list-style-type: none"> 試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析 | | | | <ul style="list-style-type: none"> 本格的な運行を実施 必要に応じて運行内容等の見直しを実施 |
| | ②市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築 | | <ul style="list-style-type: none"> 仕組みを検討 事前の周知・広報の実施 | <ul style="list-style-type: none"> 試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析 | | | <ul style="list-style-type: none"> 本格的な運行を実施 必要に応じて運行内容等の見直しを実施 |
| | ③AIオンデマンドシステムの導入検討 | | <ul style="list-style-type: none"> システム導入の要否の検討 補助事業活用等の検討・調整 システムの開発・カスタマイズ | | <ul style="list-style-type: none"> システムの試験的な運用 周知・利用促進 | | <ul style="list-style-type: none"> システムの本格運用 |
| 方向性② 路線バスの運行効率化の促進 | ④路線バスの見直し・運行効率化 | <ul style="list-style-type: none"> 路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを検討 住民・利用者等への周知・合意形成 | | | | | <ul style="list-style-type: none"> 路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを実施 |
| 方向性③ ドライバー確保に向けた支援 | ⑤交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援 | <ul style="list-style-type: none"> ニーズ等を把握した上で支援策を検討 「ライドシェア」を活用した取り組みの検討 | <ul style="list-style-type: none"> 試験的な実施、効果・課題を把握した上で内容見直しを検討 | | | | <ul style="list-style-type: none"> 本格的・継続的な取り組みを実施 必要に応じて支援策の内容等の見直しを実施 |
| 方向性④ 関連分野・多様な主体との連携の促進 | ⑥関連分野における移動支援策等との連携・統合 | <ul style="list-style-type: none"> 移動支援策等との連携・統合のあり方を検討 | | | <ul style="list-style-type: none"> 移動支援策等との連携・統合を実施 必要に応じて施策内容の見直しを実施 | | |
| | ⑦目的地となる施設等との連携の促進 | <ul style="list-style-type: none"> 仕組みの内容の検討 目的地となる施設等との意見交換・連携に向けた働きかけ | <ul style="list-style-type: none"> 試験的な実施、効果・課題を把握した上で内容見直しを検討 | | | <ul style="list-style-type: none"> 本格的・継続的な取り組みを実施 連携施設等の拡充に向けた働きかけ | |
| 方向性⑤ 交通結節機能の強化 | ⑧JR川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善 | ※現時点で実施スケジュール未定 | | | | | |

凡例

・施策についての検討、協議・調整

・施策の試験的な実施など

・施策の実施

(2)PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページに示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を把握し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することで、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても継続的にモニタリングを行い、必要に応じて見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

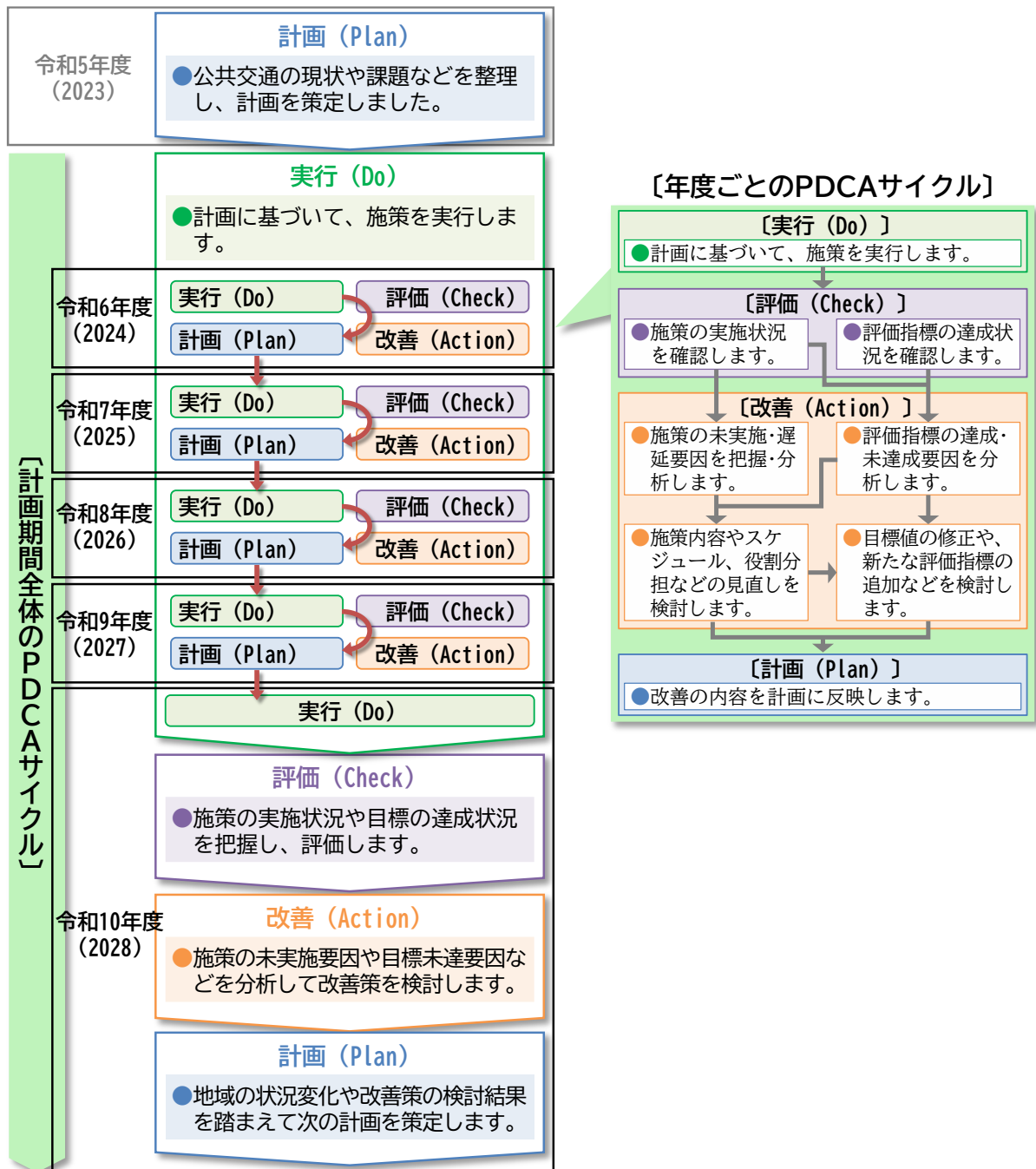


図 4 PDCA サイクルに基づく進捗管理

川棚町 地域公共交通計画〔概要版〕

令和 6(2024)年3月

発行：川棚町地域公共交通活性化協議会

(事務局：川棚町企画財政課企画振興係)

〒859-3692 長崎県東彼杵郡川棚町中組郷 1518 番地 1

電 話 0956-82-6116

E-mail chiiki@town.kawatana.lg.jp