波佐見町
地域公共交通計画

令和7年3月（令和8年7月更新）

波佐見町

目　次

序章　はじめに **1**
1　計画の趣旨 1
2　策定フロー 1

第１章　本町の現況 **3**
1　地勢 3
2　概要 3
2　人口・世帯数の構造と分布 4
3　主要施設と移動実態 5
4　自家用車保有台数の状況 9
5　燃油価格の動向 10
6　上位・関連計画 11

第２章　公共交通の現状 **16**
1　路線体系 16
2　輸送人員の状況 19
3　経営収支の状況 22
4　公共交通カバー圏域 23

第３章　基礎調査 **26**
1　各種調査概要 26
2　町民アンケート調査及び高齢者アンケート調査結果 27
3　高校生アンケート調査結果 39
4　ヒアリング調査結果概要 43

第４章　地域公共交通の課題 **46**
1　幹線の課題 46
2　支線の課題 50

第５章　地域公共交通の基本方針 **58**
1　幹線・支線の位置づけと役割 58
2　公共交通結節点の位置づけ 61
3　基本的な方向性 64
4　基本方針・施策体系 65
5　各方針の内容 66
6　進捗管理の基本となる数値目標の考え方と測定方法 76
7　実施事業及び実施主体に関する事項 79

参考資料　現行路線の運行ダイヤ等 **90**

序章　はじめに

1　計画の趣旨

本町の人口は年々減少しており、令和 2 年（2020 年）時点で 14,291 人、高齢化率 32.2%であり、このまま推移すると、令和 32 年（2050 年）には 9,942 人に減少し、高齢化率は 42.1%と人口減少・高齢化の更なる進展が予測されている。

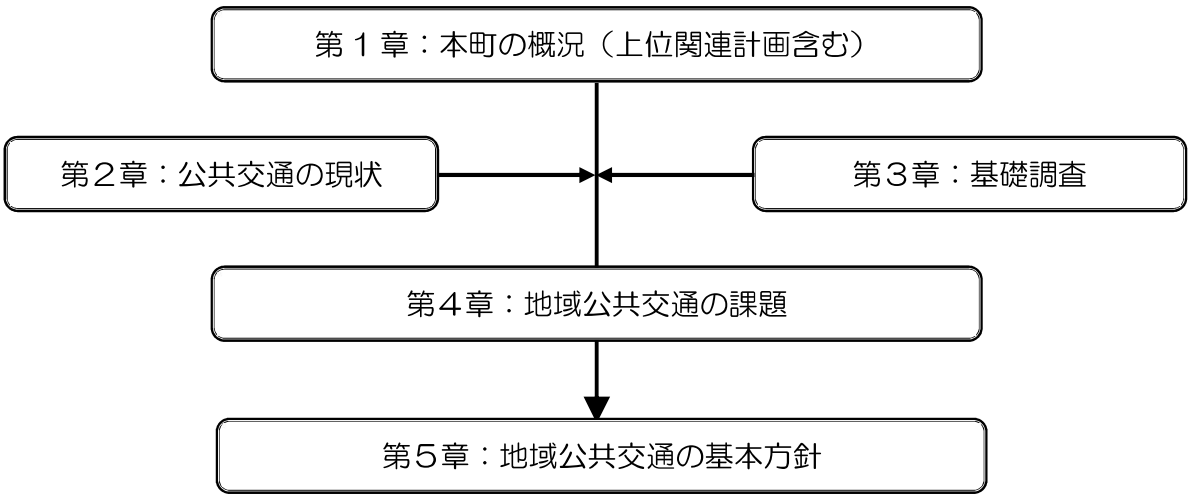
地域公共交通を取り巻く環境においては、鉄道を有していない本町における路線バスや予約制乗合タクシーが担う役割は大きいものの、これまでの人口減少・少子高齢化の進展に加え、公共交通利用者数の減少や収支状況の悪化、バス路線の減便・廃止、運転士自体の人材不足など依然として厳しい状況にある。また、2024 年 4 月に施行された労働基準法の改正による 2024 年問題への対応など、新たな課題への対応も必要となっている。

これらの状況を踏まえ、本町を支える地域の貴重な移動手段として、各種交通モードの連携や多様な地域公共交通資源を総動員した持続可能な公共交通体系の構築を図り、地域公共交通の維持・改善に向けた検討が必要となっている。

本計画は、地方公共団体、路線バス事業者、地域公共交通に関わる関係事業者・団体等が一体となり、今後の本町の地域公共交通体系の維持・改善に向けた基本的な方針を示す「地域公共交通計画」として策定するものである。

2　策定フロー

本計画は、本町の概況や上位関連計画による地域公共交通の位置づけ、地域公共交通に関わる現状を整理した上で、地域ニーズを把握するための町民・高齢者・高校生アンケート調査及び関係事業者等へのヒアリング調査結果を踏まえた課題抽出を行い、課題解決のための方針、施策・事業を検討し、波佐見町地域公共交通計画として策定する。



第１章　本町の現況

第１章　本町の現況

1　地勢

虚空蔵山系を南に、東北を神六山系に、西を弘法岳山系の 100～500m の山々が起伏している。町の中央を東北から南南西にのびる川棚川は、川棚町を経て大村湾に注いでおり、これに沿って、折敷瀬、宿、田の頭、岳辺田、平野地区が平坦部を形成し、やや密集した集落が連なり、水田が耕されている。山林は,傾斜地に拓かれた畑地帯から山頂に達して、町全体を囲み森林資源地帯を形成している。

地質は、第三期層丘陵と石英粗面岩類の山地がいたるところに散在起伏し、沖積層平坦部がその間に入りこみ複雑な地形をなしている。

2　概要

本町は長崎県のほぼ中央、東彼杵郡の北部に位置し、西は佐世保市、南は川棚町、東は佐賀県武雄市及び嬉野市、北は佐賀県有田町に接している。

東西 10.5km、南北 7.0km、周囲 33km で総面積 56.0 ㎢である。また、長崎県内でも海に面していない唯一の町でもある。

人口は、14,125 人、戸数は 5,479 戸（令和６年３月末現在）であり、400 年の伝統をもつ全国屈指の「やきものの町」として栄えてきた。全国の一般家庭で使われている日用食器の約 13%は波佐見町で生産されている。町内には陶磁器に関する約 400 の事業所があり、町内の約 2,000 人が窯業関係の仕事に携わっている。

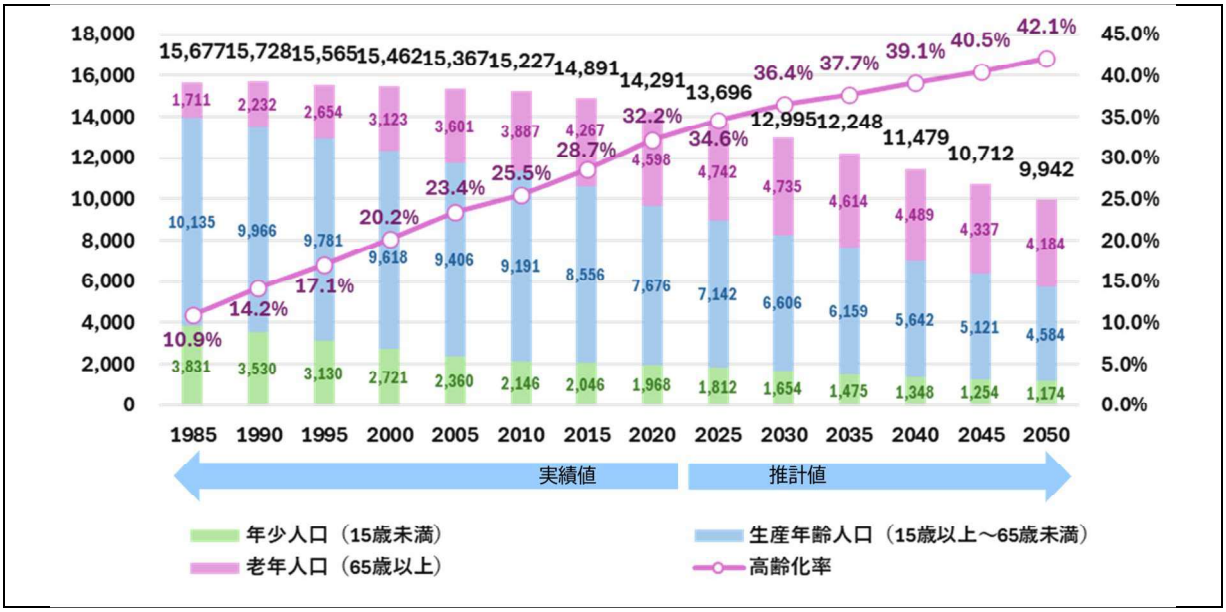
また、農業の近代化にも力をいれ、県営圃場整備、農村総合整備モデル事業なども県下で第 1 号として実施。水田面積 650ha のうち約 83%の区画整理が完了。大型農機による作業とライスセンターを結んだ米麦一貫作業体制が確立されており、これによって生じる農家の余剰労働力は、地場産業である陶磁器関連産業への就労と結びつき、農工一体となって発展を続けている。

2　人口・世帯数の構造と分布

（１）総人口

本町の人口は減少が続いており、2020 年（令和２年）では 14,291 人と５年前に比べ▲4.0%、実数にして 600 人減少し、高齢化率は 32.2%である。

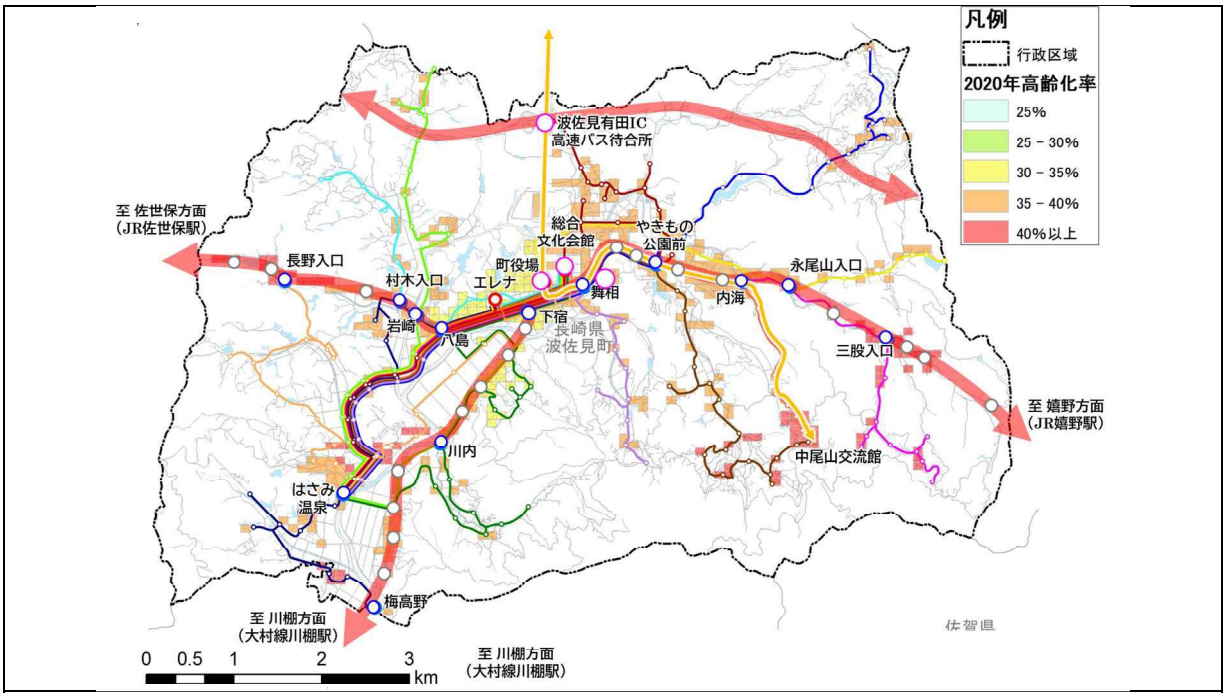
人口減少や少子高齢化は今後も進み、2050 年（令和 32 年）には 9,942 人まで減少し、高齢化率は 42.1%と半数近くが高齢者と予測されている。



出典）総務省「国勢調査」、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」

（２）高齢化率の分布

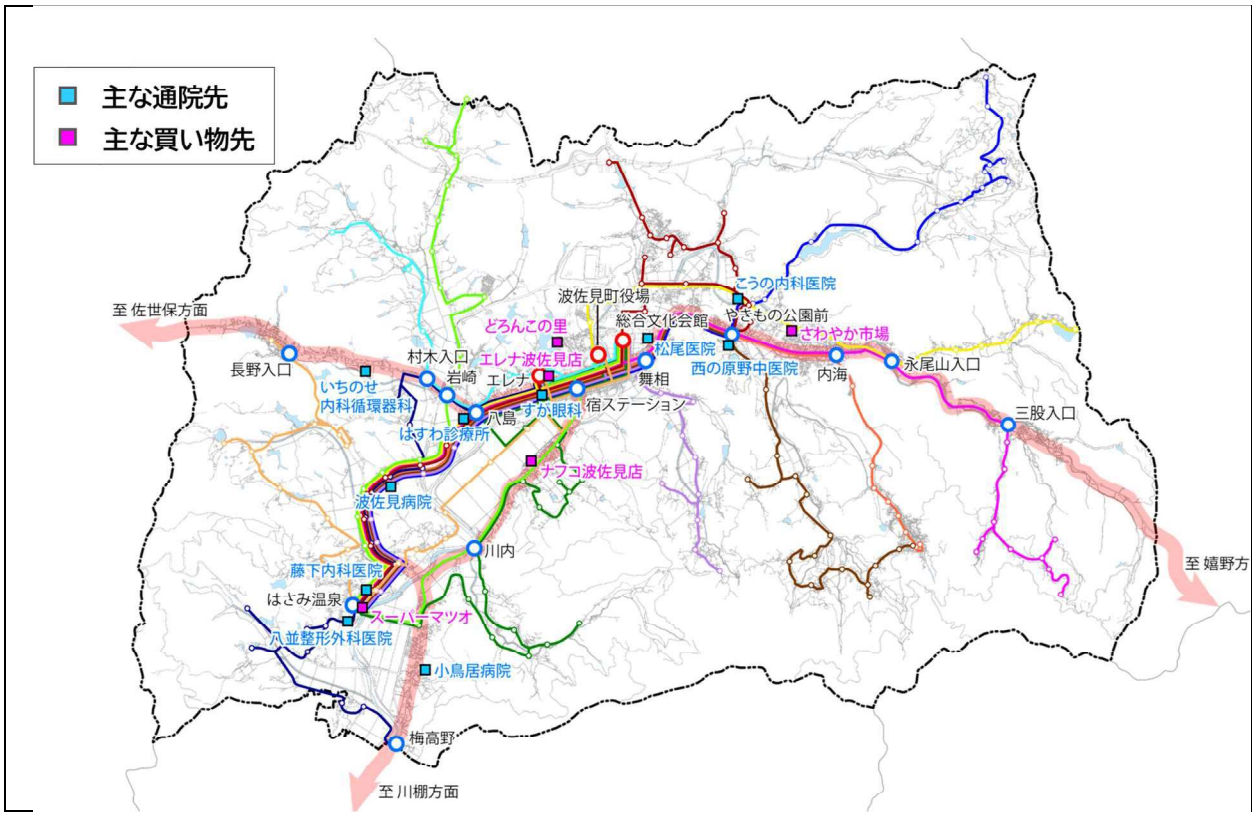
本町の高齢化率は東部・南部の集落部で高く、高齢化率 40%以上のエリアも存在している。



3　主要施設と移動実態

（１）主要施設の分布状況

主要な買い物施設や通院先は、主に路線バスの運行ルートとなっている幹線道路沿いに立地し、町中心部に集積している。

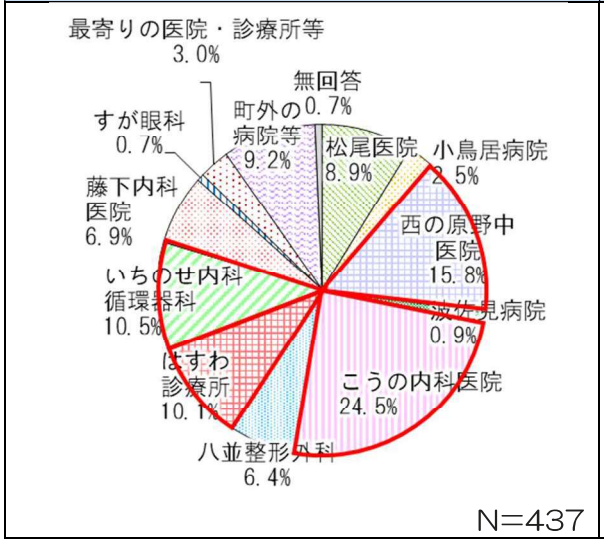


（２）通院実態

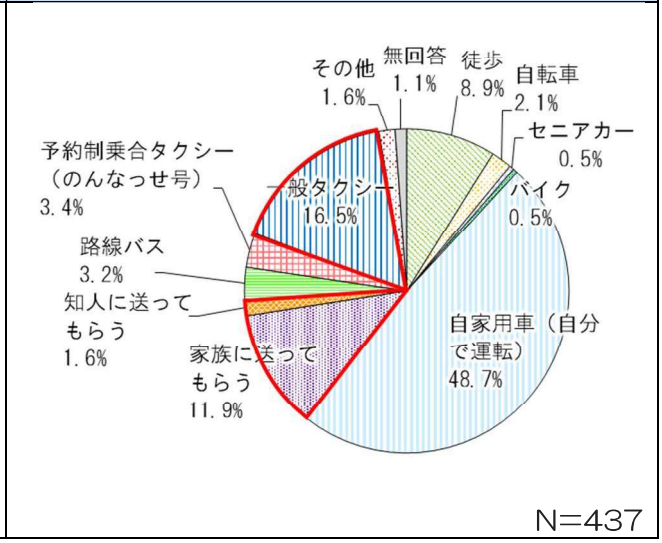
高齢者アンケート調査結果（第３章参照）より、高齢者の通院先は、医療・診療所の中でも「こうの内科医院」が最も多く、次いで「西の原野中医院」、「いちのせ内科循環器科」、「はすわ診療所」などを利用している。

通院時は、自家用車の他、「一般タクシー」や「家族・知人による送迎」によって通院する方が約 30%を占め、朝 8 時台～10 時台に自宅を出発し、12 時台までに帰宅する方が多い傾向にある。

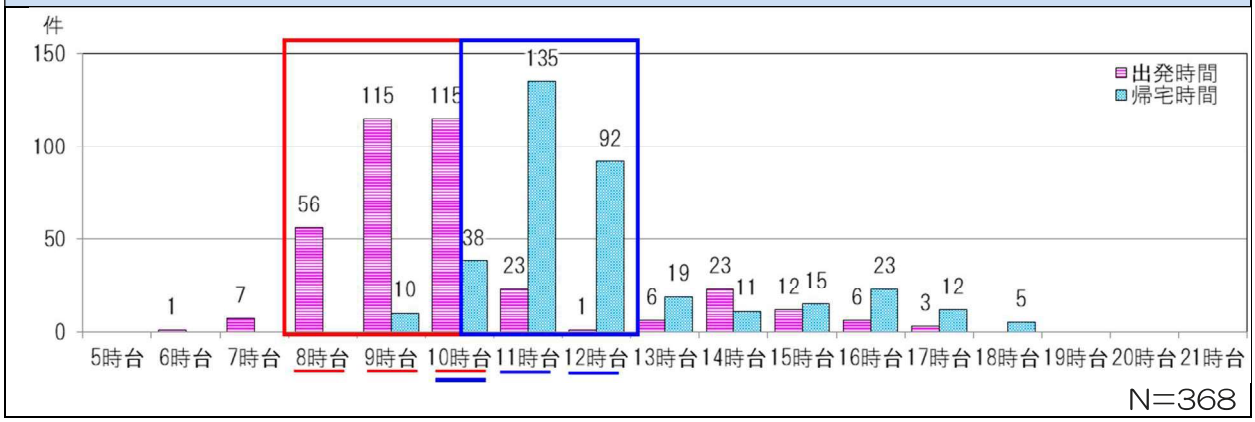
主な通院先



通院時の移動手段



通院時の出発・帰宅時間帯

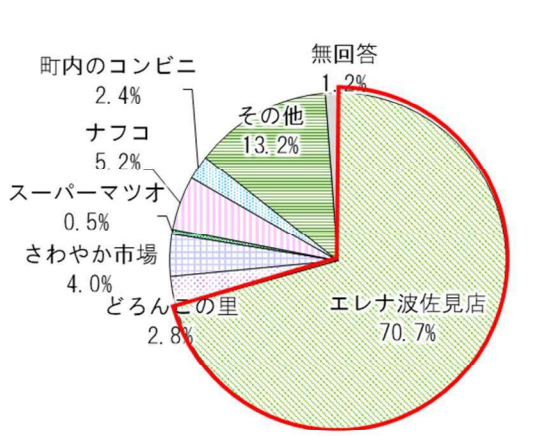


（３）買い物実態

高齢者の買い物実態は、主な買い物先として「エレナ波佐見店」が約 71%と高い割合となっている。

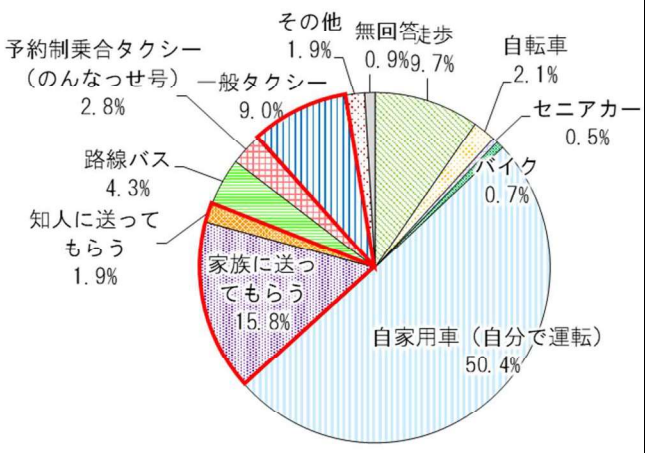
買い物時は、自家用車の他、「一般タクシー」や「家族・知人による送迎」によって通院する方が約 27%を占め、朝 9 時台～11 時台に自宅を出発し、12 時台までに帰宅する方が多い傾向にある。

主な買い物先



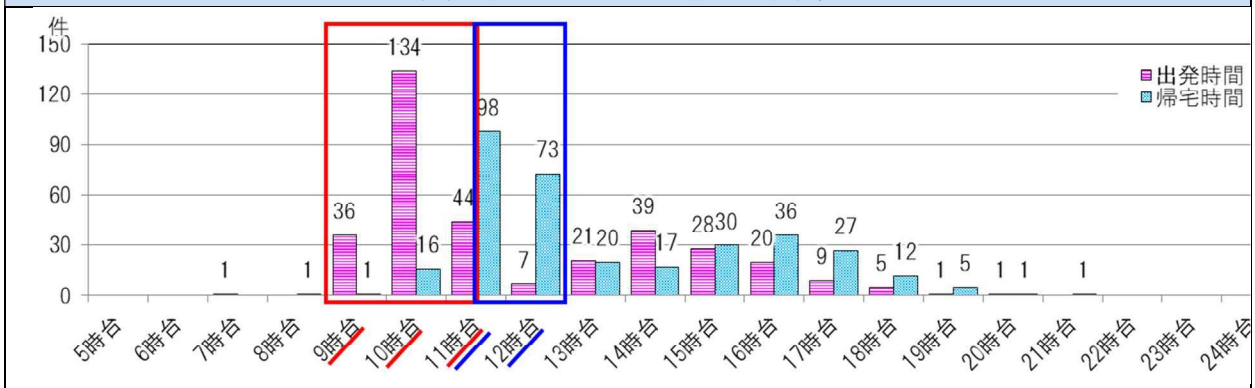
N=423

買い物時の移動手段



N=423

買い物時の出発・帰宅時間帯



N=346

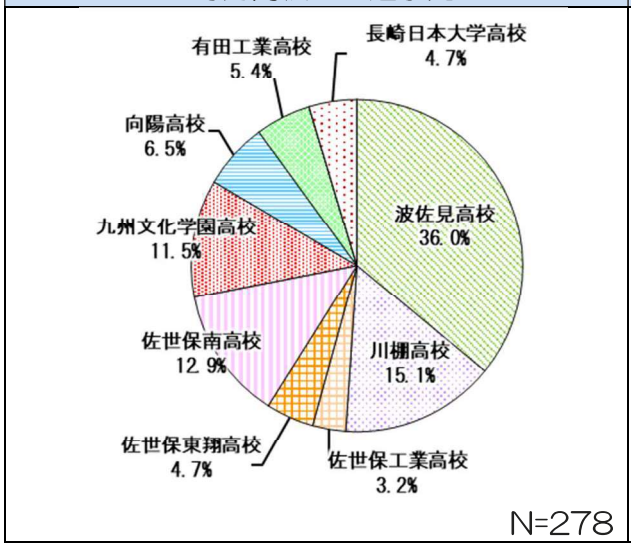
（４）通学実態

高校生アンケート調査結果（第３章参照）より、町内在住の高校生の通学先として、波佐見高等学校、川棚高等学校、佐世保方面や有田方面の高等学校へ通っている。

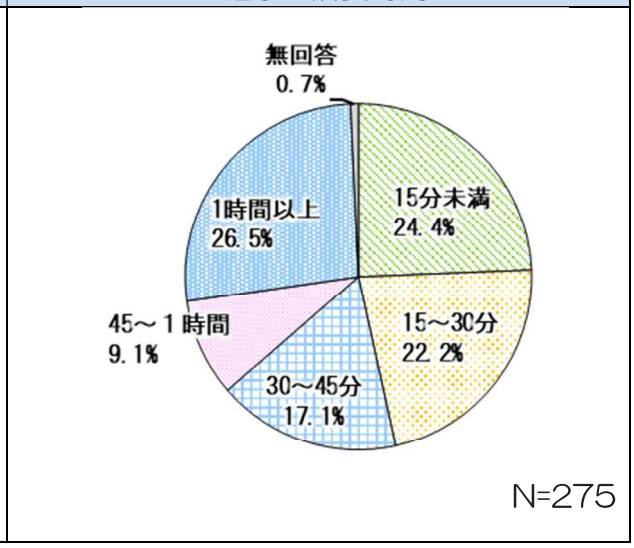
通学の所要時間は１時間以内が多くを占めるが、１時間以上が 25%存在する。

通学・帰宅時間帯は、朝６時台・７時台に自宅を出発する学生が多く、帰宅時間帯は 16 時台～20 時台とばらつきがある。

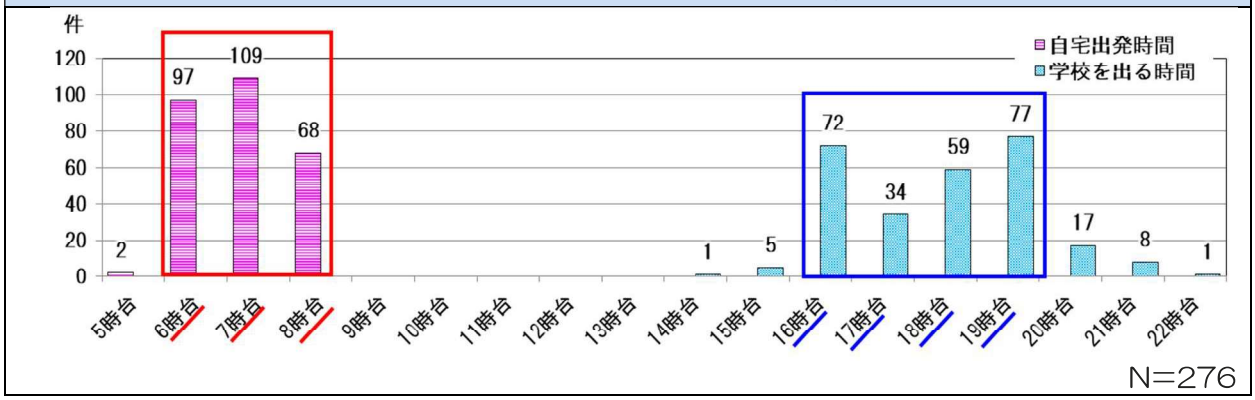
町内高校生の通学先



通学の所要時間

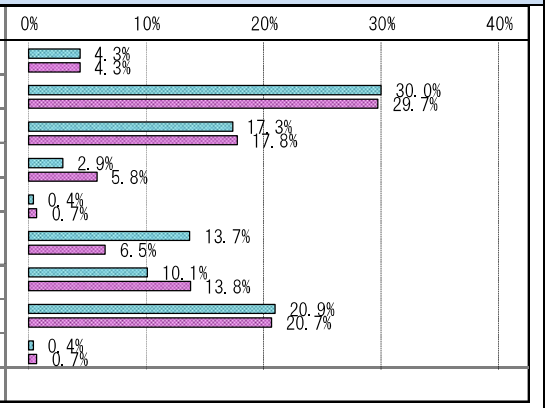


通学時の自宅出発・帰宅時間帯



通学時・帰宅時の移動手段

選択肢	通学	帰宅
1. 徒歩	12	12
2. 自転車	83	82
3. 路線バス（通学定期券利用）	48	49
4. 路線バス（普通料金）	8	16
5. 路線バス＋鉄道	1	2
6. 自家用車（保護者の通勤などのついでに送迎を受けている）	38	18
7. 自家用車（通学目的で送迎を受けている）	28	38
8. その他	58	57
無回答	1	2
計	277	276

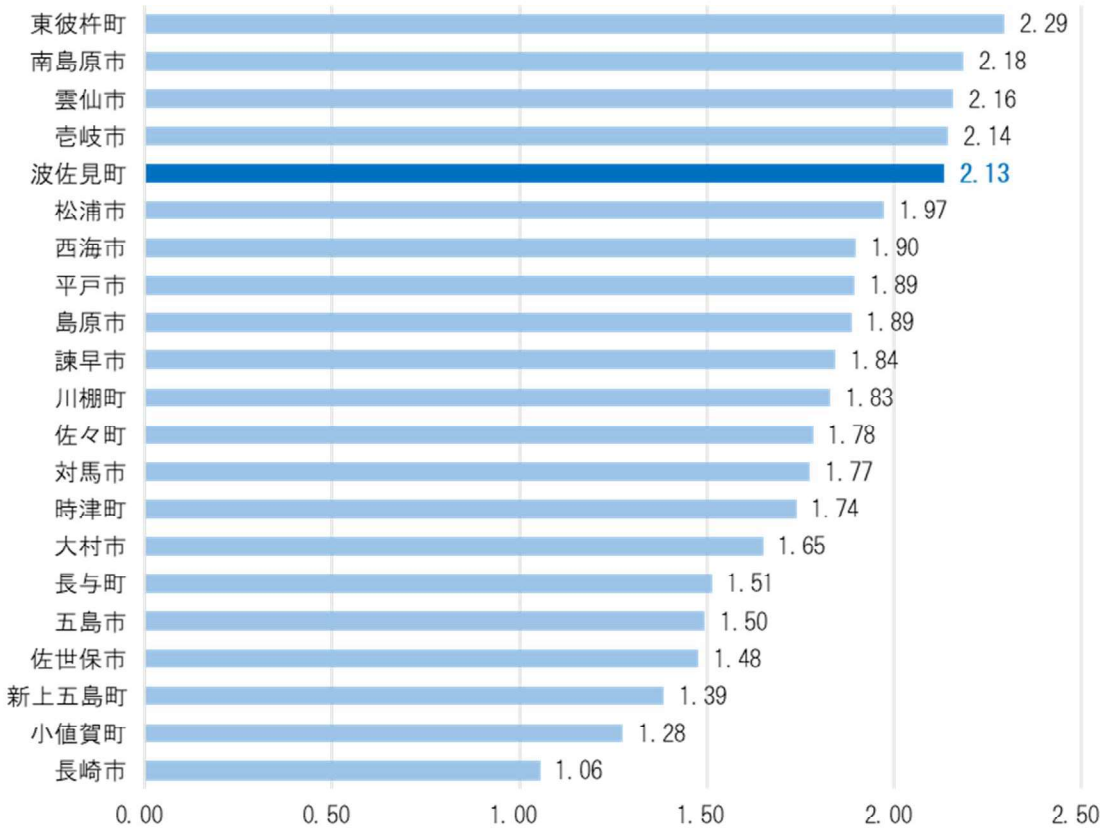


N=277

4　自家用車保有台数の状況

令和５年度の自家用自動車保有台数は、10,884 台であり、一世帯あたりの保有台数は 2.13 台となっている。長崎県内の自治体のなかでも５番目に高い数値となっており、県内の上位に位置する。

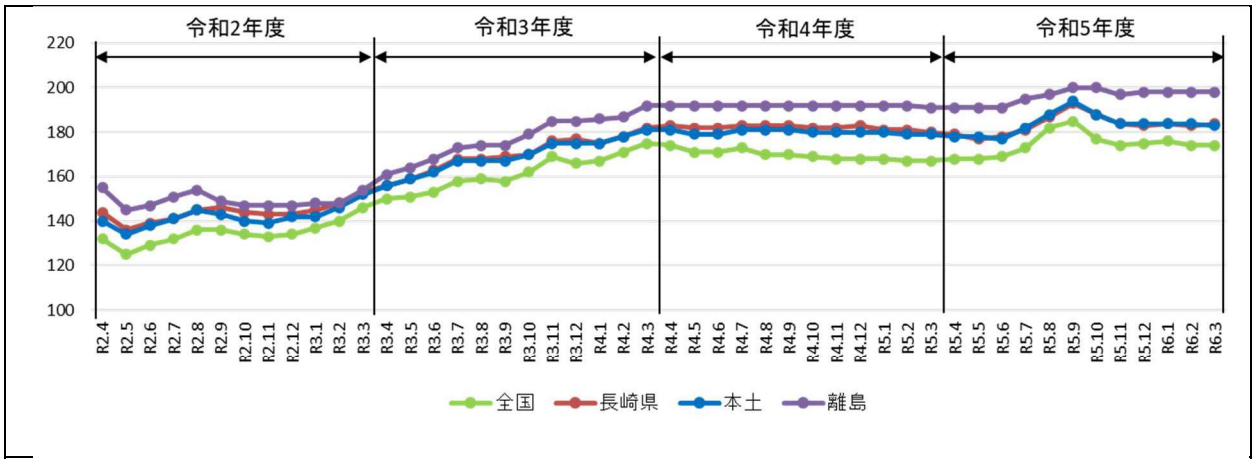
▼令和５年度 世帯あたり自家用自動車保有台数（単位：台/世帯）



出典）令和５年長崎県統計年鑑（車輌台数は乗用車及び軽自動車の合計）
※貨物車、特殊用途車、小型二輪は除く

5　燃油価格の動向

本町を含む長崎県「本土」のガソリン価格は、全国平均よりも５%～7%程度高い金額で推移している。令和２年度からの推移をみると、新型コロナウィルス以降の令和３ 年度から緩やかに上昇し、令和６年３月現在、全国平均よりも９円高い １８３円となっている。



出典）長崎県原油価格高騰対策本部ホームページ
石油製品価格動向（ガソリン推移）

	令和2年度											
	R2. 4	R2. 5	R2. 6	R2. 7	R2. 8	R2. 9	R2. 10	R2. 11	R2. 12	R3. 1	R3. 2	R3. 3
全国	132	125	129	132	136	136	134	133	134	137	140	146
長崎県	144	136	139	141	145	146	144	143	143	145	148	153
本土	140	134	138	141	145	143	140	139	142	142	146	152
離島	155	145	147	151	154	149	147	147	147	148	148	154
対全国比	106. 1%	107. 2%	107. 0%	106. 8%	106. 6%	105. 1%	104. 5%	104. 5%	106. 0%	103. 6%	104. 3%	104. 1%

	令和3年度											
	R3. 4	R3. 5	R3. 6	R3. 7	R3. 8	R3. 9	R3. 10	R3. 11	R3. 12	R4. 1	R4. 2	R4. 3
全国	150	151	153	158	159	158	162	169	166	167	171	175
長崎県	156	159	163	168	168	169	170	176	177	175	178	182
本土	156	159	162	167	167	167	170	175	175	175	178	181
離島	161	164	168	173	174	174	179	185	185	186	187	192
対全国比	104. 0%	105. 3%	105. 9%	105. 7%	105. 0%	105. 7%	104. 9%	103. 6%	105. 4%	104. 8%	104. 1%	103. 4%

	令和4年度											
	R4. 4	R4. 5	R4. 6	R4. 7	R4. 8	R4. 9	R4. 10	R4. 11	R4. 12	R5. 1	R5. 2	R5. 3
全国	174	171	171	173	170	170	169	168	168	168	167	167
長崎県	183	182	182	183	183	183	182	182	183	181	181	180
本土	181	179	179	181	181	181	180	180	180	180	179	179
離島	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	191
対全国比	104. 0%	104. 7%	104. 7%	104. 6%	106. 5%	106. 5%	106. 5%	107. 1%	107. 1%	107. 1%	107. 2%	107. 2%

	令和5年度											
	R5. 4	R5. 5	R5. 6	R5. 7	R5. 8	R5. 9	R5. 10	R5. 11	R5. 12	R6. 1	R6. 2	R6. 3
全国	168	168	169	173	182	185	177	174	175	176	174	174
長崎県	179	177	178	181	187	193	188	184	183	184	183	184
本土	178	178	177	182	188	194	188	184	184	184	184	183
離島	191	191	191	195	197	200	200	197	198	198	198	198
対全国比	106. 0%	106. 0%	104. 7%	105. 2%	103. 3%	104. 9%	106. 2%	105. 7%	105. 1%	104. 5%	105. 7%	105. 2%

６　上位・関連計画

（１）第６次波佐見町総合計画（令和５年３月策定）

第６次波佐見町総合計画では、公共交通に関する取組として、「（1）交通機関の充実」、「（2）新たな交通体系の整備」が掲げられており、地域住民の移動手段の確保、高速バスや路線バスの充実を関係機関に働きかけによる交通利便性の向上、三層交通システムの連携を図った交通利便性の向上などの取組が位置づけられている。

第3編　前期基本計画

基本目標
Ⅰ 居心地よい安心を生むまちづくり

Ⅰ-2　道路・交通

1. 現状と課題

◇未整備路線の整備にあたって周辺環境に配慮した整備が必要。
◇西九州新幹線開業に伴い、周辺地域との道路交通体系の整備が必要。
◇高齢者の交通安全施策の推進を図ることが必要。
◇通学路の安全確保に向けた取り組みを重点的に推進していくことが必要。
◇老朽化する道路施設の長寿命化が必要。

2. 基本方針

○住民が安心して生活できる交通安全施策の構築を推進します。
○長期的視点に立った道路交通体系をめざします。
○高齢者及び通学路における交通安全を確保するため、歩行者空間の確保を行います。
○老朽化する道路施設（橋梁）については従来の事後保全型の修繕及び架替えから予防保全型の修繕を行い、橋梁の長寿命化をめざします。

4. 主な取り組み

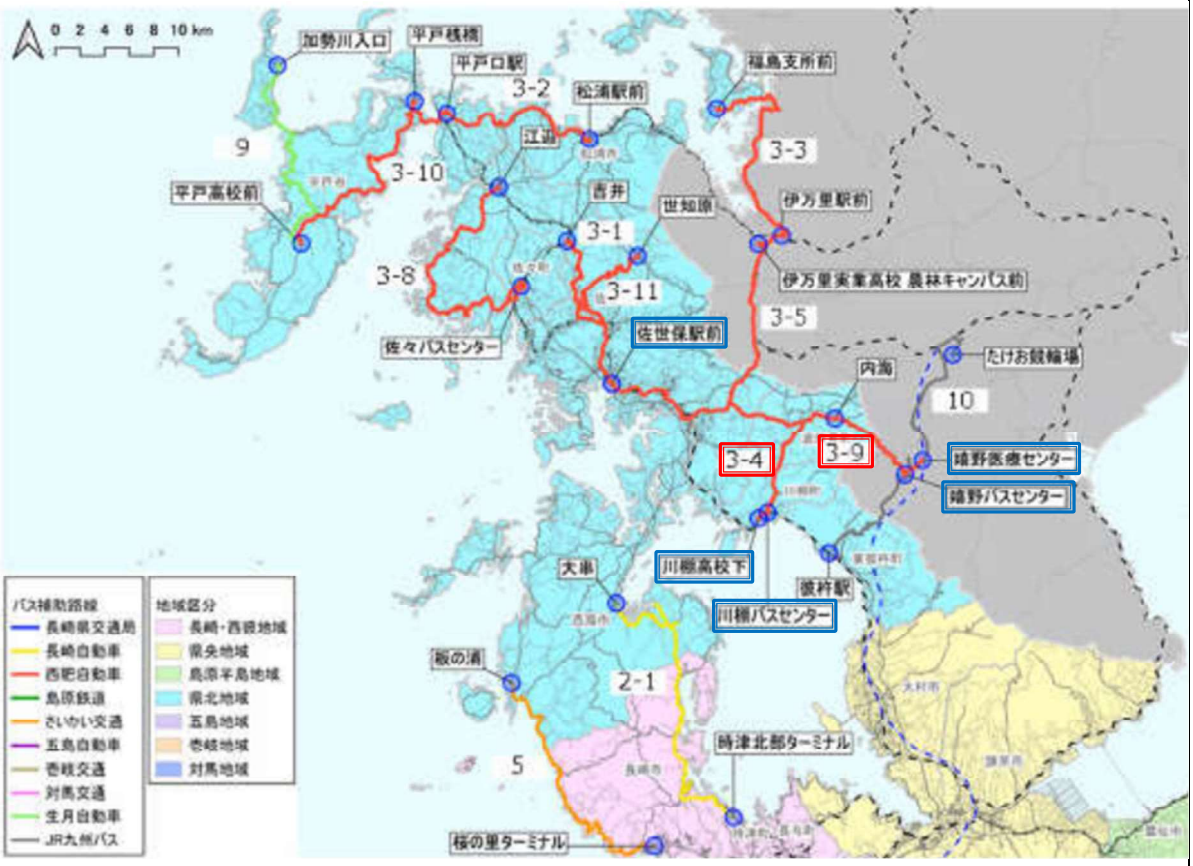
(1)交通機関の充実	①地域住民の移動としての交通手段を確保します。
	②高速バスや路線バスの充実を関係機関に働きかけによる交通利便性の向上を図ります。
(2)新たな交通体系の整備	①三層交通システムの連携を図った交通利便性の向上を図ります。
	②二次交通対策としての新交通システムの確立と観光客の利便性向上を図ります。
	③新幹線開通に伴い嬉野温泉駅からの交通体系の協議を推進します。
(3)総合的な道路交通体系の確立・道路網の整備	①長期的視点に立った道路交通体系の確立を行います。
	②バリアフリー化の促進に努め、安全・安心な道路づくりを推進します。
(4)交通安全対策の充実	①交通安全プログラムにおける点検箇所の歩道整備を行います。
	②道路整備と交通安全施設の整備を行い、交通流動の円滑化を推進します。
	③橋梁の法定点検を実施し、早期修繕に努めます。
	④橋梁の事後保全型の修繕及び架替えから予防保全型への転換の修繕を行います。

出典）第６次波佐見町総合計画（令和５年３月策定）

（２）長崎県地域公共交通計画（令和６年８月改訂）

長崎県地域公共交通計画では、各生活地区と都市部・地域拠点を結ぶ市町を跨がる幹線について、幹線バス系統（令和５年度国庫補助対象路線）をブロックごとに図示し、その役割を整理したうえで、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用しつつ、国・県の支援を中心に現在の路線を維持するものと位置づけている。

本町を運行する幹線バス系統は、西肥自動車による路線バス「内海-川棚線（3-4）」及び「佐世保-嬉野線（3-9）」が位置づけられ、人口減少の影響による利用者減少下においても、適切なサービス水準のもとで維持し、地域間を結ぶことが求められている。



事業者	番号	起点	終点	役割
西肥自動車	3-4	内海	川棚バスセンター・川棚高校下	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もつ
西肥自動車	3-9	嬉野バスセンター・嬉野医療センター	佐世保駅前	佐世保市と嬉野市を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通勤、通院に大きな役割をもつ

出典）長崎県地域公共交通計画（令和６年８月改訂）