

# 唐津地域公共交通計画 (案)

令和4年2月  
唐津市・玄海町

# 目次

第1章	計画策定の枠組み	1
1.	計画策定の背景と目的	1
2.	計画の期間	1
3.	計画の対象区域	1
4.	本計画の位置づけと策定フロー	2
第2章	唐津地域の現況（人口・施設立地）	3
1.	人口推移	3
2.	年代別人口と高齢化・少子化の状況	4
3.	人口分布及び施設分布の現況	6
第3章	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	9
1.	上位計画の整理	9
2.	関連計画の整理	12
第4章	唐津地域公共交通の現状	17
1.	唐津地域における公共交通	17
2.	公共交通の運行状況	18
3.	公共交通のカバー圏域	24
4.	公共交通の利用状況	25
5.	唐津地域公共交通の財政負担の推移	30
第5章	唐津地域公共交通網形成計画・再編実施計画の検証	32
1.	呼子・鎮西地区	36
2.	玄海町	41
3.	唐津市中心部地区	47
4.	鏡・久里・北波多地区	52
5.	肥前地区	57
6.	相知・巖木地区	61
第6章	地域住民のニーズ把握	65
1.	住民アンケート	65
2.	高校生アンケート	78
3.	路線バス乗降調査	89
4.	各市民センターからの公共交通に関する状況報告	94
第7章	唐津地域の現況と公共交通を取り巻く問題点整理	95
1.	地域的な現況・問題点	95
2.	公共交通の現況・問題点	98
3.	社会的な現況・問題点	102
第8章	現況整理・課題整理と基本方針・役割・目標	104
第9章	唐津地域公共交通の将来像	106
1.	将来方針図	106
2.	公共交通の役割分担の考え方	107
第10章	目標達成のための実施事業	108

1.	地域公共交通サービスの最適化 .....	109
2.	観光来訪・定住促進を目指した公共交通を賢く使うまちの実現 .....	110
3.	移動サービスの持続性向上 .....	112
<u>第11章 計画の数値目標と達成状況の課題 .....</u>		<u>114</u>
1.	計画の数値目標 .....	114
2.	達成状況の評価 .....	116

## 第1章 計画策定の枠組み

### 1. 計画策定の背景と目的

唐津市では、平成 21 年度に唐津市内の公共交通の有機的連携、生活行動に合わせた運行を行うことで、利用促進を図り、持続可能な公共交通を再構築するため、唐津市地域公共交通活性化協議会を設置し、地域公共交通の運行に取り組んできました。さらに、平成 26 年度より玄海町も参画して唐津地域公共交通活性化協議会を設置し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」とする。）に基づき、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することを目的として、唐津地域公共交通網形成計画（計画期間:平成 27（2015）年度～平成 33（2021）年度）を策定しました。

唐津地域公共交通網形成計画策定後、7 年間に於いて、少子高齢化の進行による住民ニーズの変化に加え、新型コロナウイルスの影響により公共交通を取り巻く環境が大きく変化してきました。

また、国では、令和 2 年 11 月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため「活性化再生法」が改正されました。これにより、計画の名称は、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性が高まっています。さらに、交通の分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として取り組むことが必要となりました。

これらの背景を受け、第 2 次唐津市総合計画後期基本計画で示された基本理念「市民力・地域力によるまちづくり」、及び第 5 次玄海町総合計画で示された将来像「人と自然がおりなす 笑顔あふれる玄海町」の実現に向けて、公共交通が果たす役割を再認識し、持続可能な公共交通体系を構築することを目的に、活性化再生法に基づき「唐津地域公共交通計画」を策定します。

### 2. 計画の期間

本計画は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間を計画期間とします。

### 3. 計画の対象区域

本計画は、唐津市・玄海町の全域を対象区域とします。

## 4. 本計画の位置づけと策定フロー

本計画は、唐津市の「第2次唐津市総合計画後期基本計画」及び「第2期唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、並びに玄海町の「第5次玄海町総合計画中期基本計画」及び「第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画とし、その理念や目標を踏まえた計画とします。

本地域の公共交通の現状や取り巻く社会環境の変化、本計画を策定するにあたり実施した調査から得られた公共交通の課題を把握し、今後のまちづくりと連携した公共交通の方向性を示し、持続可能な公共交通とするための取組を明確化したものです。

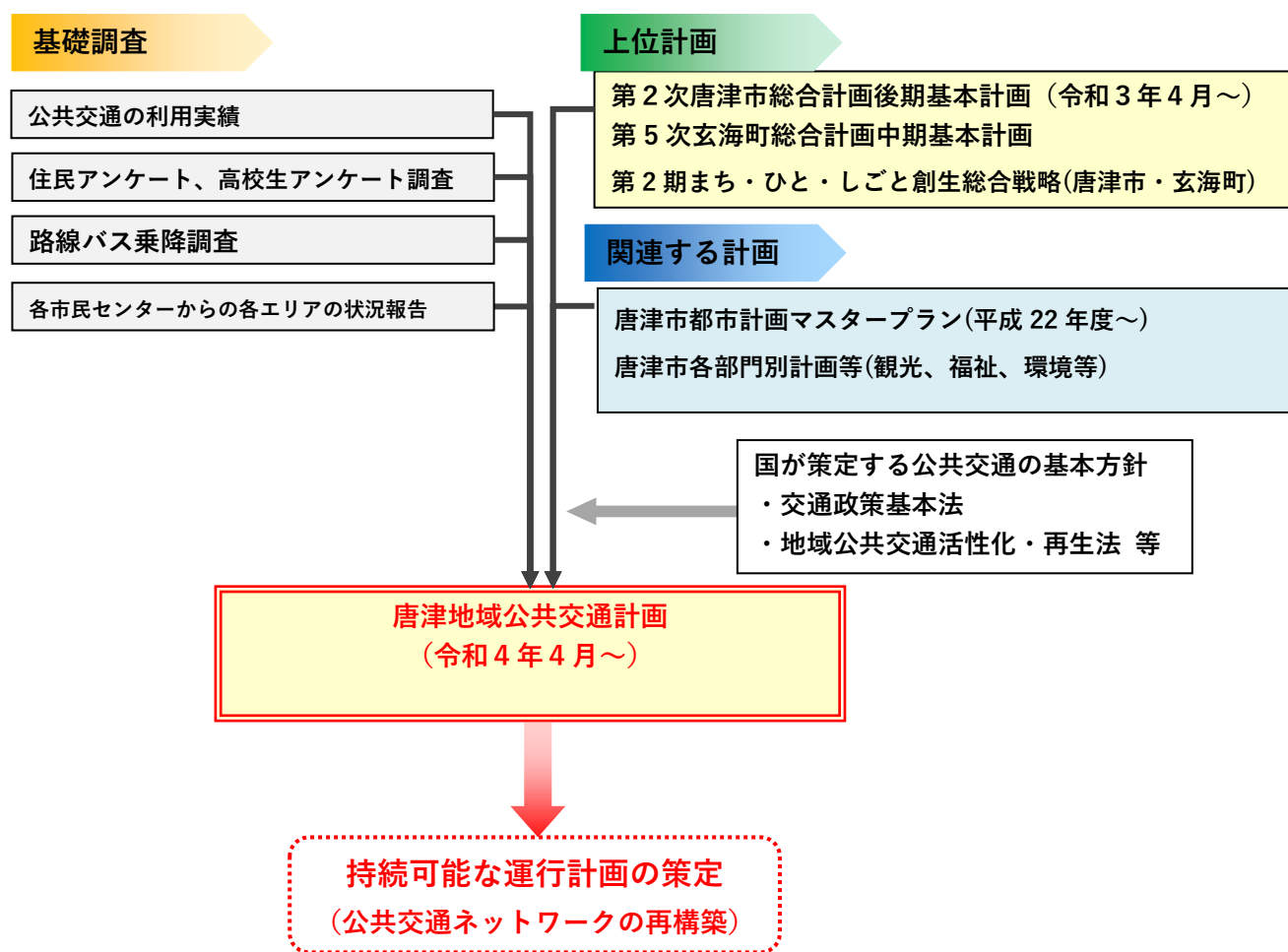


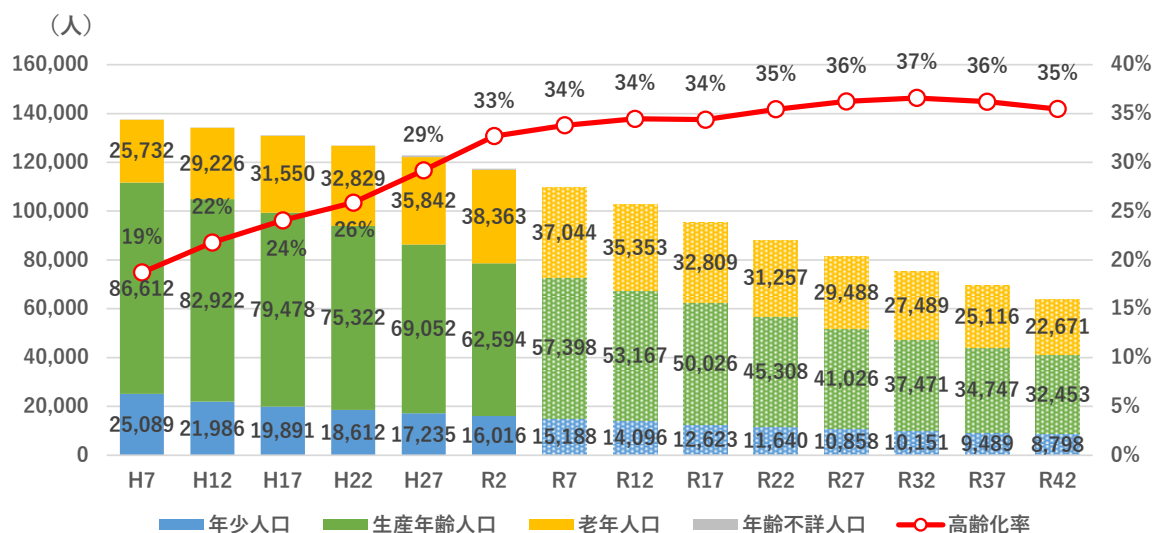
図 1-1 唐津地域公共交通計画の位置づけと策定フロー

## 第2章 唐津地域の現況（人口・施設立地）

### 1. 人口推移

唐津市及び玄海町を合わせた唐津地域の人口は、令和2年時点で122,982人（年齢不詳含む）となり、年少人口は16,626人、生産年齢人口は65,675人、老年人口は40,137人となりました。高齢化率は約33%と、日本の平均高齢化率28%に比べて高い結果となっています。

個別にみると、唐津市は人口減少及び高齢化が進行しており、令和2年時点で総人口は117,373人（年齢不詳含む）となっており、平成7年に比べ約15%減少しています。また、令和2年の高齢化率は33%に迫り、令和22年以降は35%前後の値で推移すると予測されています。

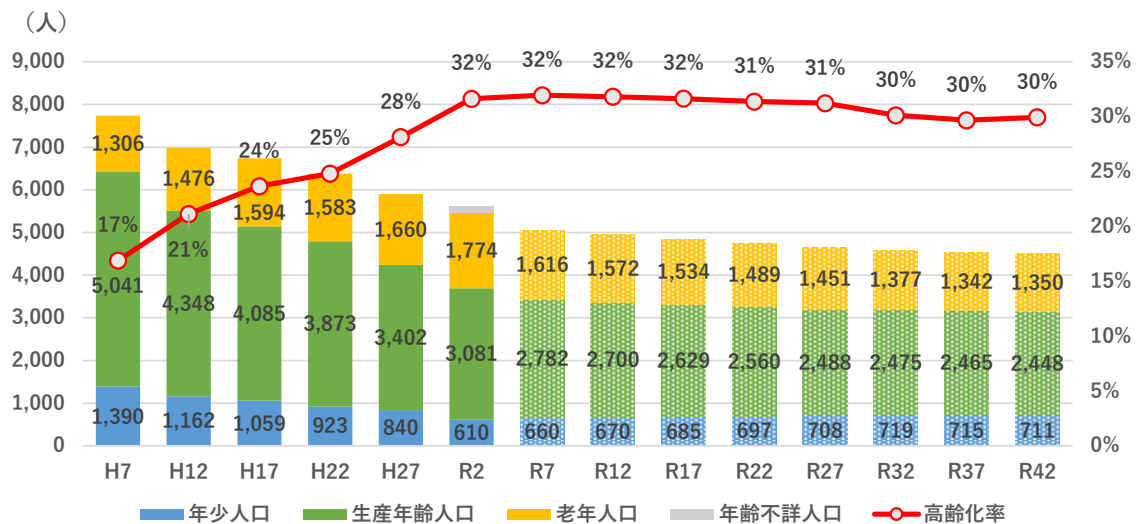


注) 平成7年～令和2年は国勢調査による実測値、令和7年以降は国勢調査人口に基づく市の推計値である。

資料：国勢調査、第2次唐津市総合計画

図 2-1 唐津市の人口推移

また、玄海町でも人口減少及び高齢化が進行しており、令和2年時点で総人口は5,609人（年齢不詳含む）となっており、平成7年に比べ約28%減少しています。また、令和2年の高齢化率は約32%となり、今後も30%前後の値で推移すると予測されています。

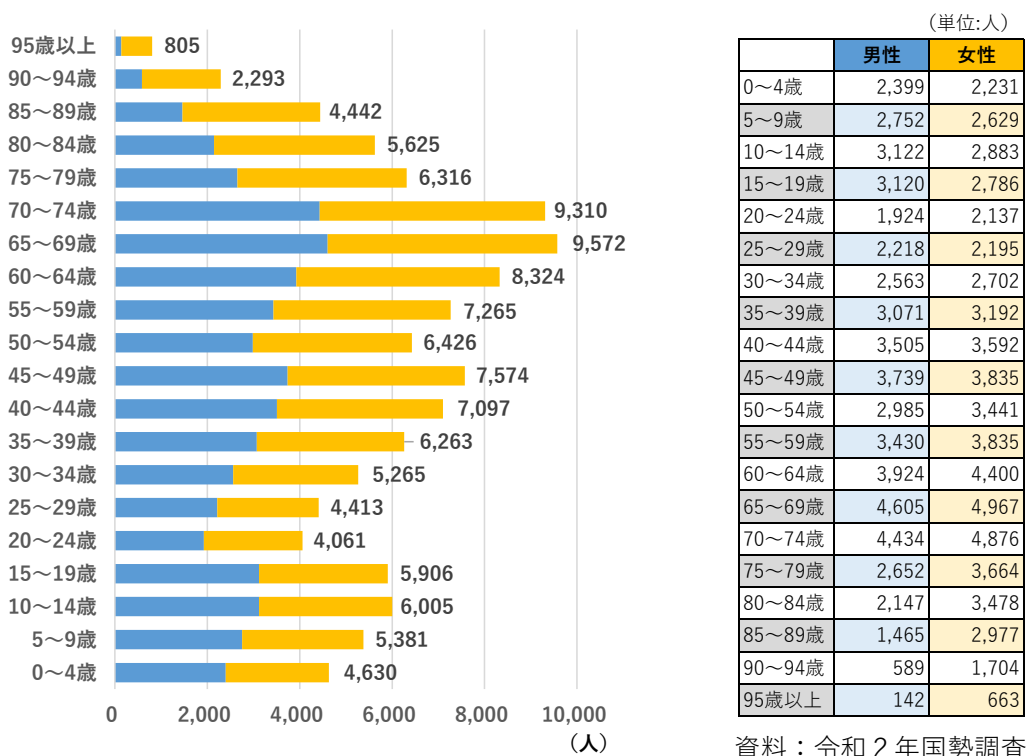


注) 平成7年～令和2年は国勢調査による実測値、令和7年以降は国勢調査人口に基づく町の推計値である。  
資料：国勢調査、玄海町人口ビジョン及び第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2-2 玄海町の人口推移

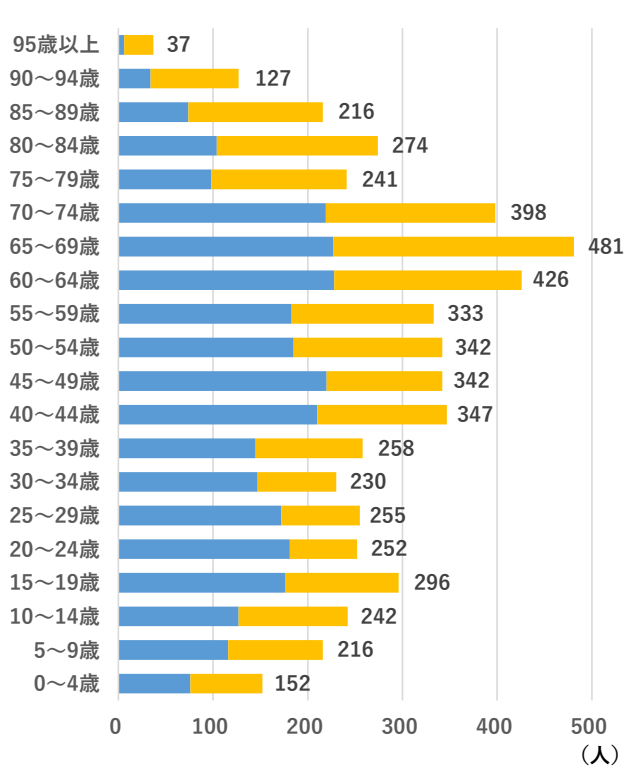
## 2. 年代別人口と高齢化・少子化の状況

唐津市においては、令和2年時点で65歳～74歳の人口が多く、0歳～9歳、20歳～34歳の人口が少ない傾向が見られます。一方、玄海町でも同年時点において、60歳～74歳の人口が多く、0歳～14歳、20歳～39歳の人口が少ない傾向が見られます。



資料：令和2年国勢調査

図 2-3 唐津市男女別年齢別人口の内訳 (令和2年)



(単位:人)

	男性	女性
0～4歳	76	76
5～9歳	116	100
10～14歳	127	115
15～19歳	176	120
20～24歳	181	71
25～29歳	172	83
30～34歳	147	83
35～39歳	145	113
40～44歳	210	137
45～49歳	220	122
50～54歳	185	157
55～59歳	183	150
60～64歳	228	198
65～69歳	227	254
70～74歳	219	179
75～79歳	98	143
80～84歳	104	170
85～89歳	74	142
90～94歳	34	93
95歳以上	6	31

資料：令和2年国勢調査

図 2-4 玄海町男女別年齢別人口の内訳（令和2年）

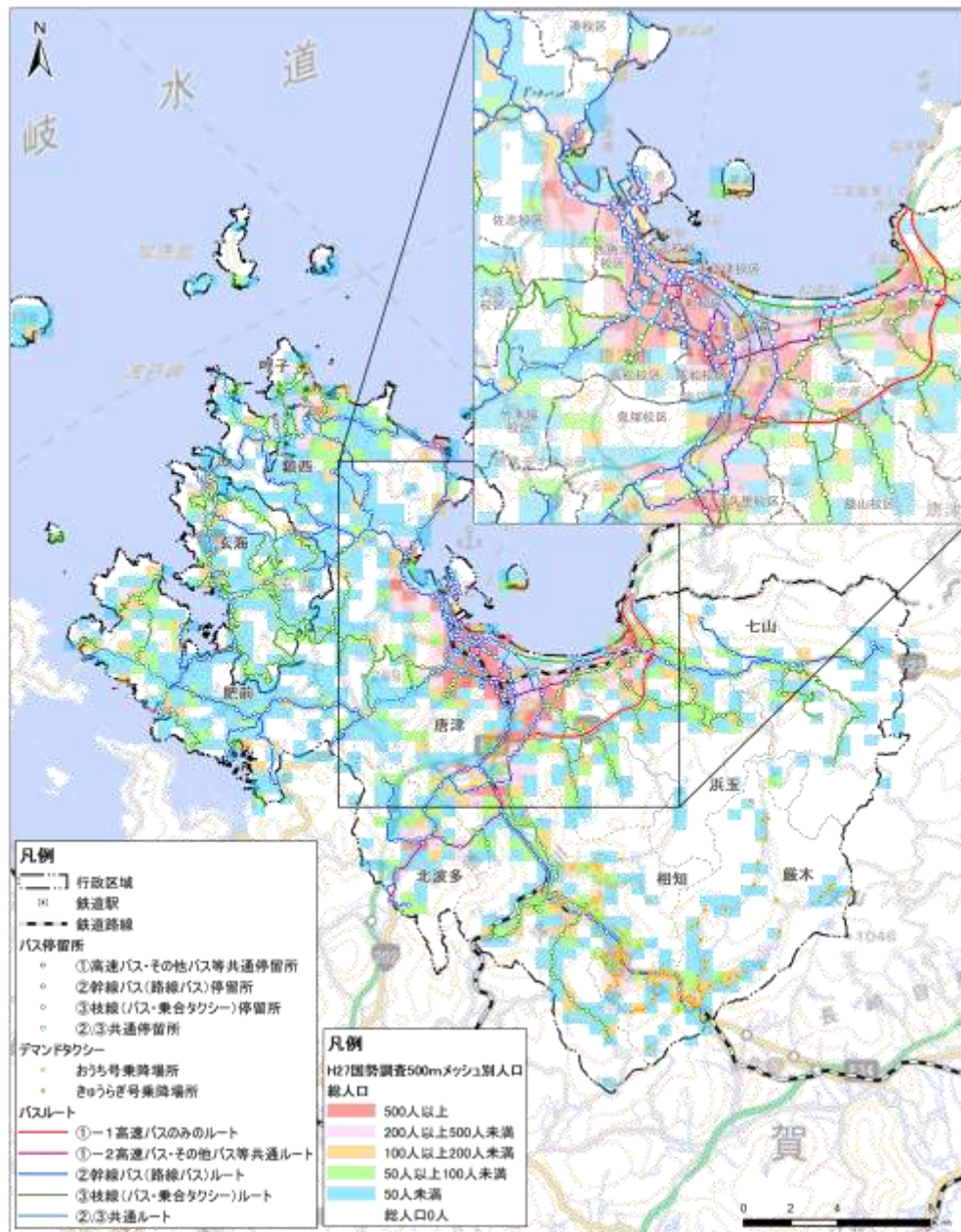


### 3. 人口分布及び施設分布の現況

#### (1) 全人口の分布状況

唐津地域全域では JR 沿線に人口が集中しており、旧唐津市中心部では特に JR 唐津駅周辺に人口が集中しています。

#### 唐津地域全域



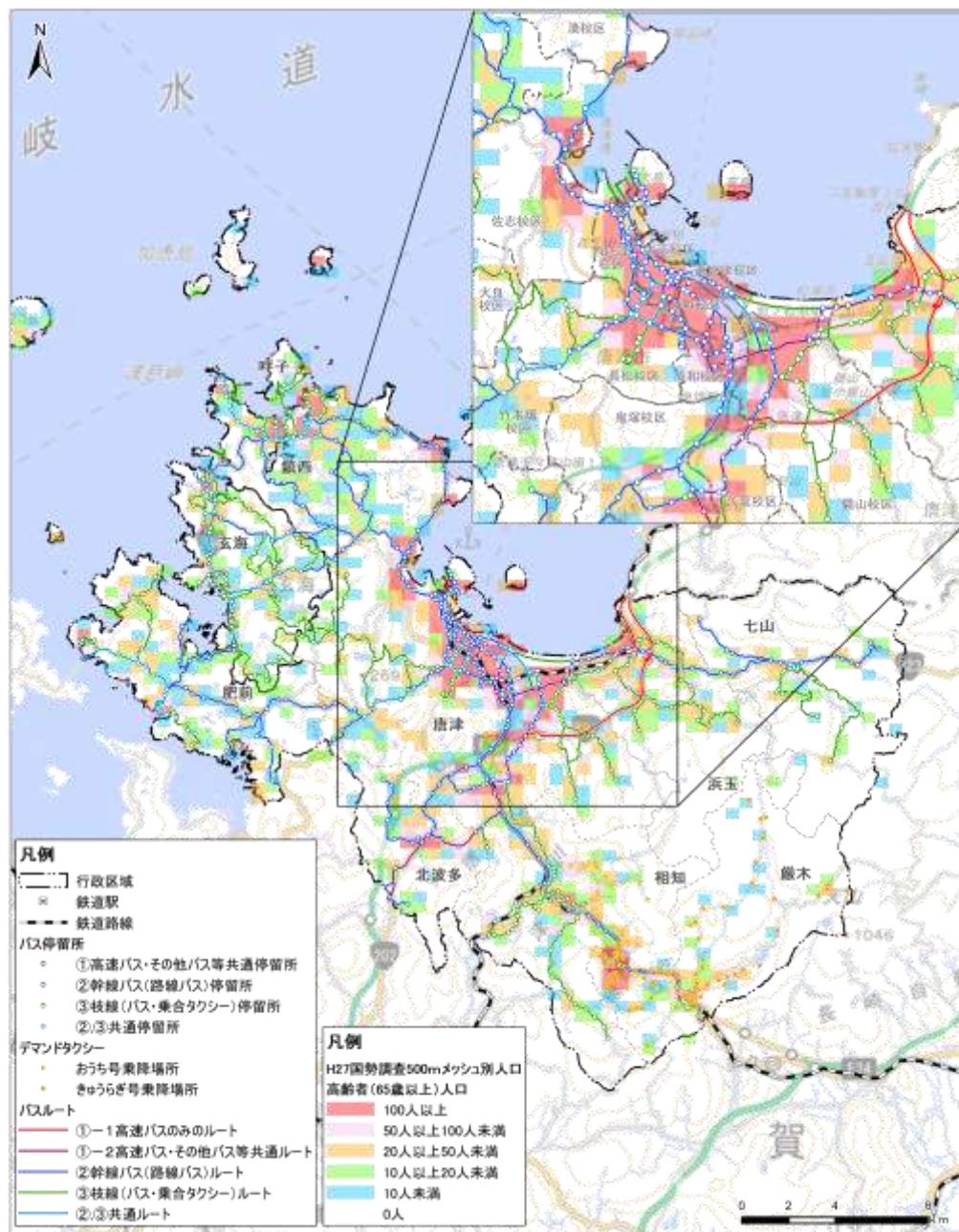
資料：平成 27 年国勢調査

図 2-5 人口総数 500mメッシュと公共交通現況

## (2) 高齢者人口の分布

高齢者人口も概ね JR 沿線及びバス路線沿線に分布しています。人口集中が見られる旧唐津市中心部では、全般的に高齢者の分布が見られ、バス停から離れた地域などではバス停が遠い等の課題が挙げられると考えられます。

### 唐津地域全域



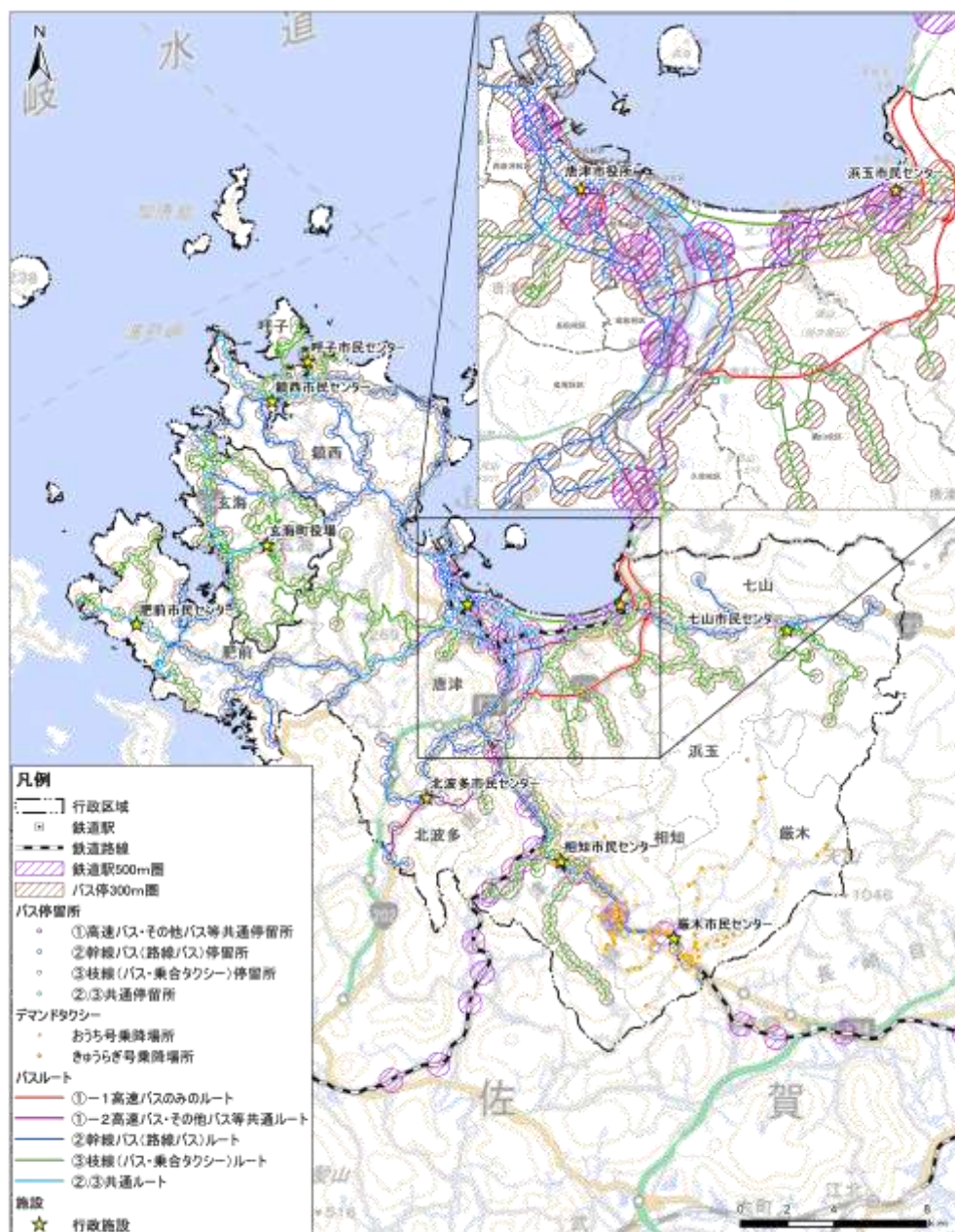
資料：平成 27 年国勢調査

図 2-6 高齢者数 500mメッシュと公共交通現況

### (3) 行政施設の分布と公共交通現況

行政施設は以下の図のように分布しており、各地区の市民センターの周辺等に生活利便施設も集積している傾向があります。

#### 唐津地域全域



資料：平成 27 年国勢調査

図 2-7 行政施設の分布と公共交通現況

## 第3章 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

### 1. 上位計画の整理

上位計画として挙げる「第2次唐津市総合計画 後期基本計画」、「唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第5次玄海町総合計画中期基本計画」、「第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、市内の交通ネットワークの整備方針や公共交通の利便性を目指した方策について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

表 3-1 第2次唐津市総合計画 後期基本計画

計画	内容
第2次唐津市 総合計画 後期基本計画	<p><b>基本目標 1 快適な生活と完全・安心のまちづくり</b></p> <p><b>基本施策 5 中心部から各地域への交通網の整備</b></p> <p><b>【単位施策】</b></p> <p><b>1 中心部から周辺部まで 30 分圏域の交通網の整備</b></p> <p><b>2 公共交通の利便性確保</b></p> <p>・省エネルギー性が高く、安全に大量輸送が可能な鉄道の利便性の向上を図るため、浜崎駅などの駅機能の強化及びバリアフリー化等の推進に取り組みます。</p> <p>・西九州自動車道関連用地の利活用により、道路交通渋滞の回避や通勤・通学等の所要時間の短縮など交通利便性の向上を図ります。</p> <p><b>3 広域幹線道路網の整備</b></p>

表 3-2 第2期唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画	内容
第2期唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p style="text-align: center;"><b>基本目標4 市民の力を最大限に引き出す「まち」の創生</b></p> <p style="text-align: center;"><b>施策1 1 地域における生活利便性の確保</b></p> <p><b>【施策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■本市の持つ地域資源や地域力に磨きをかけ、それぞれの特性を生かした取り組みを行う。</li> <li>■市民生活に必要なサービス機能である医療・介護、福祉、教育、買い物、公共交通、物流、燃料供給などの提供維持に支障が生じてくる地域において、生活サービス機能の集約や生活利便性を確保し、高齢者や子育て世代にとっても、安心して暮らし続けられる生活環境の維持に取り組みます。 KPI 唐津は住みやすいと感じる市民の割合：86.0%（令和2年度）</li> </ul> <p><b>【主な取り組み】</b></p> <p><b>1. 交通ネットワークの維持</b></p> <p>時代に即した公共交通のモードの転換など、地域の交通ネットワークの維持に向けて取り組みます。</p> <p><b>2. 小さな拠点の形成</b></p>

表 3-3 第5次玄海町総合計画

計画	内容
第5次玄海町総合計画	<p style="text-align: center;"><b>基本目標6 快適分野 ここちよい生活ができるまち</b></p> <p style="text-align: center;"><b>施策6-1 道路・交通網・公園の充実</b></p> <p><b>【目指す姿】</b></p> <p>道路については、整備の推進や歩道、街灯の設置などに取り組んできました。町内道路網の計画的な整備を行うとともに、安全で快適な道路環境づくりを進めます。また、<u>公共交通機能の向上や身近な公園・緑地の整備・活用等を図ります。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■みんなのとりくみ（住民）</li> </ul> <p>○美しい道や公園づくりに積極的に協力するとともに、道路整備の計画づくりの場に積極的に参画しましょう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■まちのとりくみ</li> </ul> <p>項目1 道路交通環境の整備</p> <p><b>項目2 公共交通の充実</b></p> <p>○<u>交通弱者が利用しやすい持続可能な移動手段の確保に努めます。</u></p> <p>項目3 憩いの場の充実</p>

表 3-4 第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画	内容									
第2期玄海町 まち・ひと・し ごと創生総合 戦略	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>基本目標1 協働と共創による魅力的なまちづくり</b></p> <p style="text-align: center;"><b>施策2 持続可能なまちづくりの推進</b></p> </div> <p>人口減少や高齢化が進む中、地域で支え合う仕組みや集落機能の維持など、高齢による病気や障がい、認知症になっても、安全・安心な生活を営むことができるまちづくりを推進するとともに、<u>移動手段の維持・確保</u>など利便性の高いまちづくりを推進します。</p> <p>●KPI（重要業績評価指標）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">指 標</th> <th style="width: 33%;">基準値（基準年度）</th> <th style="width: 33%;">目標値（目標年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバスの利用者数</td> <td>延べ5,817人（平成30年度）</td> <td>延べ6,500人（令和6年度）</td> </tr> <tr> <td>認知症サポーター数</td> <td>992人（令和元年.12月末累計）</td> <td>1,300人（令和6年度）</td> </tr> </tbody> </table> <p>▶<b>主な事業（優先事業／継続・新規事業）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者運転免許証自主返納者支援事業</li> <li>・<b>公共交通網の整備</b></li> <li>・高齢者福祉推進事業</li> <li>・障害福祉環境整備事業</li> <li>・防災体制の強化</li> <li>・防犯体制の充実</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; display: inline-block;"> <p><b>【事業内容】</b>                      路線バス網の再構築、車両の小型化、デマンド交通の導入など、唐津地域公共交通活性化協議会において、検討を行う。</p> </div>	指 標	基準値（基準年度）	目標値（目標年度）	コミュニティバスの利用者数	延べ5,817人（平成30年度）	延べ6,500人（令和6年度）	認知症サポーター数	992人（令和元年.12月末累計）	1,300人（令和6年度）
指 標	基準値（基準年度）	目標値（目標年度）								
コミュニティバスの利用者数	延べ5,817人（平成30年度）	延べ6,500人（令和6年度）								
認知症サポーター数	992人（令和元年.12月末累計）	1,300人（令和6年度）								

第2期玄海町  
まち・ひと・し  
ごと創生総合  
戦略

**基本目標3 安心して子育てができる環境の整備**

**施策3 学力向上と豊かな心の教育の推進**

教育については、学力向上や「生きる力」の育成に取り組むとともに、登下校時や学校内の安全を確保します。また、心の教育や食育に取り組みます。さらに、人的支援による教育環境の充実化に努めます。

●KPI（重要業績評価指標）

指 標	基準値（基準年度）	目標値（目標年度）
全国学力テスト平均正答率 (小学校6年生)	—	全国平均点数以上 (令和6年度)

▶主な事業（優先事業／継続・新規事業）

- ・子ども学習支援事業
- ・図書館の拡充、児童館の整備
- ・学力向上事業
- ・保小中高連携
- ・児童生徒の見守り支援
- ・**スクールバス運行事業**

**【事業内容】**

玄海みらい学園から半径2km以上の距離から通学する子どもの登校時及び下校時にスクールバスを運行する。

**2. 関連計画の整理**

関連計画として挙げる「唐津市都市計画マスタープラン」、「第2次唐津市環境基本計画」、「唐津市第10期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画」「唐津市観光地経営戦略プラン2021版」では、市内の公共交通の利便性向上に向けた方策や、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

表 3-5 唐津市都市計画マスタープラン

計画	内容
唐津市都市計画マスタープラン	<p><b>まちづくりの目標② 都市中心拠点の求心力の向上と、地域拠点の活力向上を目指した都市づくり</b></p> <p>○都市中心拠点の整備・再生 唐津駅から大手口を中心とした市街地を「都市中心拠点」として位置づけ、魅力ある都市空間が形成されるよう、都市計画法に基づく土地利用ルールの見直しや、市街地として必要な都市施設等の整備を進めます。あわせて、街なか居住の促進や公共交通機能の充実等も進め、歩いて暮らせる街なかの形成を図ります。</p> <p>○地域生活拠点における環境整備 (唐津地区以外の8地区の) 各々の地域生活の中心の場を「地域生活拠点」として位置づけ、日常生活に必要な機能については日常生活圏で身近に享受できるよう、快適で魅力ある住環境の維持・整備を図ります。また、既存産業の振興を</p>

計画	内容
	<p>図るのはもちろんのこと、高速交通体系の整備と連携した新たな産業の振興や環境資源の利活用など、地域の特色を生かした地域づくりも進めます。</p> <p><b>○都市中心拠点、地域生活拠点を結ぶネットワークの強化</b></p> <p>唐津地区の都市中心空間と唐津地区以外の地域生活拠点それぞれの機能充実を図るとともに、買回り品の購入や芸術文化などの広域的なサービスは都市中心拠点で享受できるようにするため、<u>都市中心拠点と地域生活拠点を結ぶ公共交通などのネットワークの強化</u>を図ります。</p> <p><b>まちづくりの目標③ 誰もが安全に安心して暮らせる快適な都市づくり</b></p> <p><b>○誰もが利用しやすい都市空間の形成</b></p> <p>市民が快適な生活を送るためには、心が安らぎ、ゆとりと豊かさを実感できる空間が必要です。そのため、身近な公園や親水空間など地域特性に応じた計画的な施設整備・充実を図ります。</p> <p>また、高齢化が進行する中、ユニバーサルデザインの理念に基づいた歩道空間や公共施設のバリアフリー化の推進とともに、<u>バスや鉄道などの貴重な公共交通の維持</u>を図り、<u>誰もが利用しやすい快適な都市空間の形成</u>に努めていきます。</p> <p><b>○災害に強いまちづくりの推進</b></p> <p><b>○地域みんなで取り組む協働のまちづくり</b></p>
唐津市都市計画マスタープラン	<p><b>分野別まちづくり方針 2. 道路交通施設に関する方針</b></p> <p><b>基本方針</b></p> <p><b>○交流を促進する交通ネットワークの整備促進</b></p> <p><b>○交通施設の機能充実・連携強化</b></p> <p>人の移動や物流の利便性向上による快適な移動環境の構築のため、<u>鉄道駅、バスセンター、港湾などの交通結節点の機能充実、連携強化、および公共交通の利便性向上</u>を図ります。</p> <p><b>○道路交通環境の充実</b></p> <p><b>道路・交通施設の整備・誘導方針</b></p> <p><b>(2)公共交通等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の公共交通の充実および空白地帯解消に向け、地域公共交通の活性化及び再生を 総合的かつ一体的に推進するため、「地域公共交通総合連携計画」の策定を検討します。（→策定済み）</li> <li>・<u>地域の実情に応じた公共交通のあり方を市民・行政・民間との連携のもと検討</u>します。</li> </ul>



計画	内容
	<p><b>■公共交通等の利便性向上</b></p> <p>①バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスにおいては、民間事業者との連携のもと、バスセンター再開発事業による機能強化を図るとともに、JR 唐津駅との連絡強化により、街なか再生を図ります。</li> <li>・中心部と周辺地域、および周辺地域相互を連絡し、生活上重要なバス路線については、国の補助要綱等の制度に基づき、路線の維持に努めます。</li> </ul> <p>②鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道においては、通勤・通学者等の利用者の利便性向上のため、駅構内及び周辺のバリアフリー化、並びにパーク＆ライド駐車場、駐輪場の整備を推進するとともに、筑肥線の複線化・高速化も JR と協働で検討します。</li> <li>・JR 唐津駅においては、北口広場の再整備を推進し、バスルートとの連携強化による利便性向上を図ります。また、商店街への誘導による中心市街地再生もねらいます。</li> </ul> <p>③その他の公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在運行されている乗合タクシー等については、導入経緯と現在の利用状況を踏まえ、ルートの再編や利用者に応じた柔軟な運行など、多様な運行方式による効率化を図り、路線の維持に努めます。</li> <li>・地域生活拠点内における生活の足となるコミュニティバスの運行など、公共交通の基盤強化を地域住民との協働の上で検討し、唐津型コミュニティバス運行モデルの構築を目指します。</li> </ul>

表 3-6 第2次唐津市環境基本計画

計画	内容
<p>第2次唐津市 環境基本計画</p>	<p style="text-align: center;"><b>1. 地球環境</b> 環境目標：地球にやさしいまちを目指します</p> <p style="text-align: center;"><b>施策① 地球温暖化対策、省資源・省エネルギーの推進</b></p> <p>■施策の展開</p> <p><b>地球温暖化対策のための国民運動「COOL CHOICE（賢い選択）」の推進</b></p> <p>【市の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化対策につながる、あらゆる環境にやさしい選択を促す「COOL CHOICE」運動を推進します。</li> </ul> <p>【市民・CSO の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低炭素製品への買い替え、<u>公共交通の利用</u>など、環境にやさしい行動を選択します。</li> </ul> <p>【事業者の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事務機器は、省エネタイプを率先して購入します。</li> <li>・「COOL CHOICE」の取り組みに、積極的に参加します。</li> </ul> <p><b>交通の省エネルギー化の推進</b></p> <p>【市の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自家用車から公共交通機関への利用転換</u>、<u>公用車への低公害車の導入</u>および<u>エコドライブ</u>など、交通の省エネルギー化を進めます。</li> </ul> <p>【市民・CSO・事業者の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車の購入やエコドライブなど、環境にやさしい運転に努めます。</li> <li>・できる限り<u>公共交通機関の利用</u>に努めます。</li> </ul>
<p>第2次唐津市 環境基本計画</p>	<p style="text-align: center;"><b>3. 生活快適環境</b> 環境目標：安心して健やかな暮らしが送れるまち</p> <p style="text-align: center;"><b>施策① 大気環境の保全および騒音・振動・悪臭の防止</b></p> <p>■施策の展開</p> <p><b>自動車などの移動発生源対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>公共交通機関や自転車</u>の利用促進、<u>道路の緑化</u>および<u>交通渋滞の改善</u>などによる大気汚染や騒音・振動の防止・緩和のための取り組みを推進します。</li> <li>・自動車騒音を測定し、道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認められる場合は、必要な措置が講じられるよう、県公安委員会に要請を行います。</li> </ul> <p>【市民・CSO の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停車時のアイドリングストップや低公害車への買い替えなどに努めます。</li> </ul> <p>【事業者の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対し、<u>自転車や公共交通機関</u>などによる車以外の通勤を奨励します。</li> </ul>

計画	内容
第2次唐津市 環境基本計画	<p style="text-align: center;"><b>施策⑤ 安心して暮らせる地域づくり</b></p> <p><b>■施策の展開</b></p> <p><b>環境にやさしく、快適な生活圏・交通体系づくりの推進</b></p> <p><b>①環境にやさしく、安全で円滑・快適な交通体系や交通行動の推進</b></p> <p>【市の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車などの交通網の整備などにより、安全で円滑・快適な交通体系づくりおよび環境負荷の低減に努めます。</li> <li>・公共交通機関の利用促進や自動車から自転車への利用転換、エコドライブの実施など、環境に配慮した交通行動を推進します。</li> </ul> <p>【市民・CSO の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利用に努めます。</li> </ul> <p>【事業者の主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対し、公共交通機関の利用やエコドライブを呼びかけます。</li> </ul>

表 3-7 唐津市第10期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

計画	内容
唐津市第10期 高齢者福祉計 画・第8期介護 保険事業計画	<p style="text-align: center;"><b>基本目標1 高齢者の社会参加と安心して暮らせる体制の推進</b></p> <p style="text-align: center;"><b>施策の方向 2. 安心して暮らせる体制づくり</b></p> <p><b>◆基本施策(1) 高齢者福祉サービスの充実</b></p> <p>⑥運転免許証自主返納者支援事業</p>

表 3-8 唐津市観光地経営戦略プラン2021版

計画	内容
唐津市観光地 経営戦略プラ ン2021版	<p style="text-align: center;"><b>視点3 ストレスなく快適な旅ができる受入環境を実現</b></p> <p><b>◆施策7</b></p> <p>快適な滞在環境の整備</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 観光トイレの洋式化、環境保全などの施設整備</li> <li>(2) ピクトグラムを用いたサイン整備と多言語対応</li> <li>(3) 二次交通の利便性向上(指標 A 経済指標8)</li> <li>(4) 新たなる旅のスタイルの定着と感染症対策の徹底</li> </ol>

## 第4章 唐津地域公共交通の現状

### 1. 唐津地域における公共交通

唐津地域では、路線バス、JR、離島航路、タクシーが運行されています。路線バスは23路線、JRは2路線15駅、離島航路は7航路、タクシーは6社が運行しています。

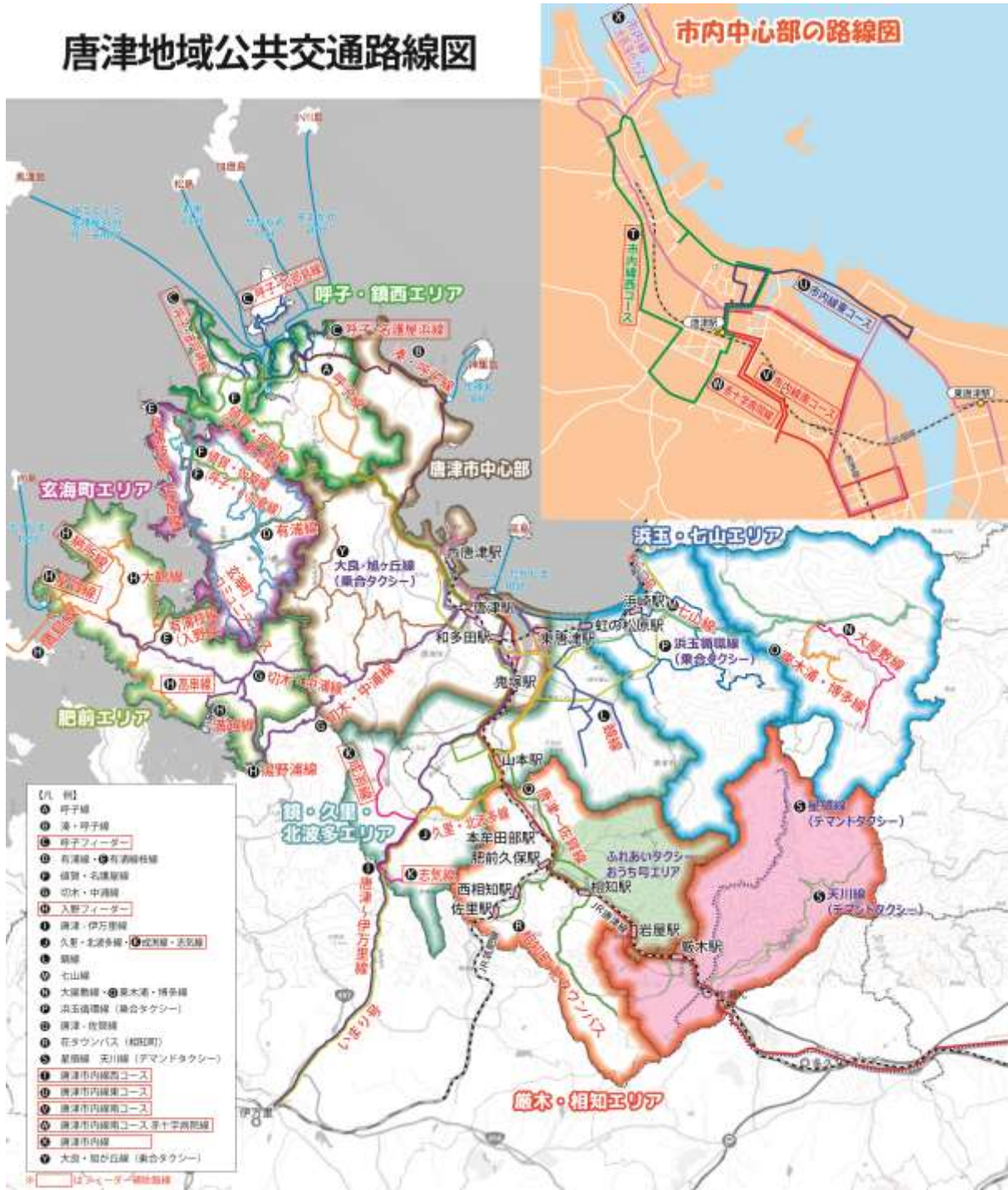


図 4-1 唐津地域公共交通の概況

## 2. 公共交通の運行状況

### (1) 路線バス

路線バスは、唐津地域において、23 路線（呼子、入野のフィーダー路線を1つ、入野線、成淵・志気線、白木線は幹線と合わせてカウント）運行しています。

表 4-1 路線バス一覧（令和2年4月時点（運行本数は平日））

路線名	運行本数
①唐津－佐賀線	24
②唐津－伊万里線	20
③呼子線	42
④湊・呼子線	38
⑤有浦線（入野線）	38
⑥切木・中浦線	23
⑦久里・北波多線（成淵・志気線）	30
⑧七山線（白木線）	26
⑨小加倉・呼子線	11
⑩野元・呼子線	11
⑪値賀・仮屋線	14
⑫呼子フィーダー路線（呼子・名護屋浜線、呼子・加部島線、呼子・波戸岬線）	53
⑬入野フィーダー路線（高串線、納所線、星賀線）	53
⑭鏡線	10
⑮相知循環線	18
⑯浜玉循環線	14
⑰東木浦線	8
⑱大屋敷線	8
⑲市内循環線（東コース、西コース、南コース、赤十字病院線）	28
⑳唐津市内線（イオン線含む）	52
㉑大良線	9
㉒旭が丘線	5
㉓敵木デマンドタクシー	(26)

< 補助対象路線 >

地域間幹線系統：①、②、③、④、⑤、⑥、⑦（久里・北波多線）、⑧、⑨、⑩

地域内フィーダー系統：⑦（成淵・志気線）、⑫、⑬、⑲、⑳

これらの路線は、唐津地域の住民の生活を支える重要な路線であり、国庫補助を受ける必要があります。

## (2) 鉄道

鉄道は唐津市内において、JR 筑肥線（唐津～福岡市方面・伊万里市方面）と JR 唐津線（西唐津～佐賀市方面）の 2 路線が運行されており、駅は 15 駅あります。

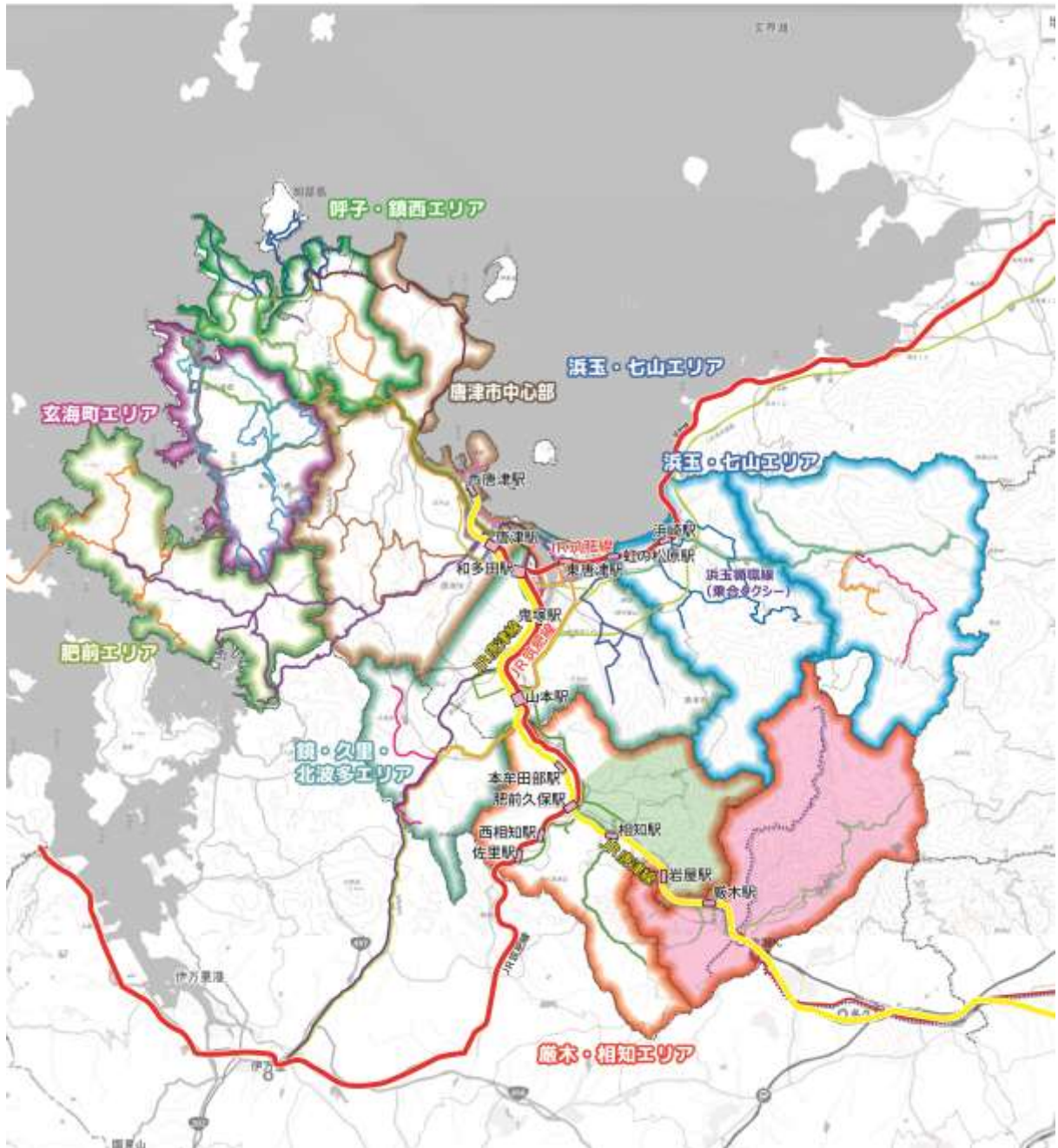


図 4-2 JR 路線図（唐津市内）

### (3) 離島航路

離島航路は、7 航路あり、このうち 4 航路は呼子港から運行されています。

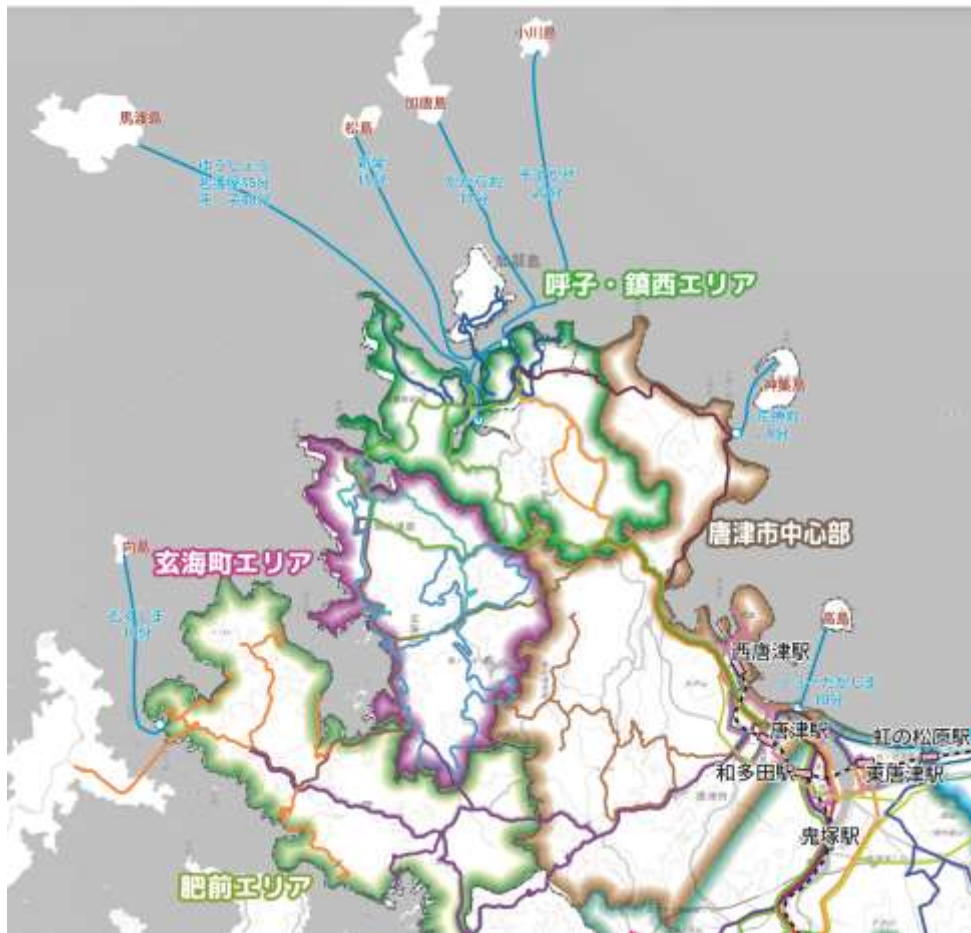


図 4-3 離島航路（唐津市内）

#### (4) タクシー

タクシーは、唐津地域内において、6社が運行しています。

表 4-2 タクシー会社一覧

会社名	提供サービス内容					
	普通	福祉車	観光	タクシー 代行	タクシー 便利屋	その他
昭和タクシー (昭和自動車(株)タクシー事業部)	○	○	○	○	○	乗合タクシー、 貸切バス
唐津観光タクシー(株)	○		○	○		
唐津タクシー(株)	○			○		
温泉交通(株)	○					
(有)鎮西タクシー	○					
(株)玄海タクシー	○					貸切バス



## (5) 公共交通以外の輸送資源

公共交通以外の輸送資源として、買い物支援の送迎、福祉分野の送迎、スクールバス、病院送迎などが運行されています。

表 4-3 公共交通以外の輸送資源一覧

取り組み	取組内容
買い物弱者への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サンフレッシュ神田店：無料の買い物送迎を実施</li> <li>・まいづる百貨店：旧唐津市内及び浜玉地区（一部を除く）に対し、会員制の宅配サービスを実施</li> <li>・A コープ：とくし丸と契約し、移動販売車「とくし丸」を運行中（現在市内2台、玄海町中心1台で運行（昨年度玄海町が車両更新等費用を助成））</li> <li>・巖木ライフセンター：電話買い物受付や来店者に対し購入物の自宅配達を実施</li> </ul>
唐津市社会福祉協議会福祉バスの運行	<p>（令和2年度実績）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況：年間498件 （令和2年度実績では、半数以上を市委託の介護予防教室事業で利用） 各種福祉団体の福祉事業の研修、ボランティア団体の研修などで利用</li> <li>・台数：10台（本所に2台、残りをそれぞれの各支所に配置）</li> </ul>
福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障がい者などの通院時に利用</li> <li>・唐津市においては「NPO法人通院送迎サービスふれあい」（佐賀市）のみ実施</li> <li>・事業に対する市からの助成なし</li> <li>・登録者数：11名（利用者はNPO法人への入会が必要）</li> <li>・利用件数：年間345件（令和2年度）</li> </ul>
唐津市スクールバス	<p>11路線を運行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海青中2路線、呼子小1路線、高峰中3路線、相知小4路線、打上小1路線</li> </ul>
玄海みらい学園スクールバス	<p>10路線を運行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部方面（外津路線、シーライン路線、平尾路線、中通路線、仮立路線）</li> <li>・南部方面（花の木路線、有浦上路線、小加倉路線、藤平路線、牟形路線）</li> </ul>
病院送迎	<p>民間の病院施設においては、病院送迎を実施しているところもある。（住民アンケート結果によると、相知・巖木、呼子・鎮西、玄海町において、2～3名程度病院等の送迎で通院している）</p>

また、その他の公共交通に関わる支援事業として、唐津市・玄海町ともに、運転免許返納支援事業を実施しています。

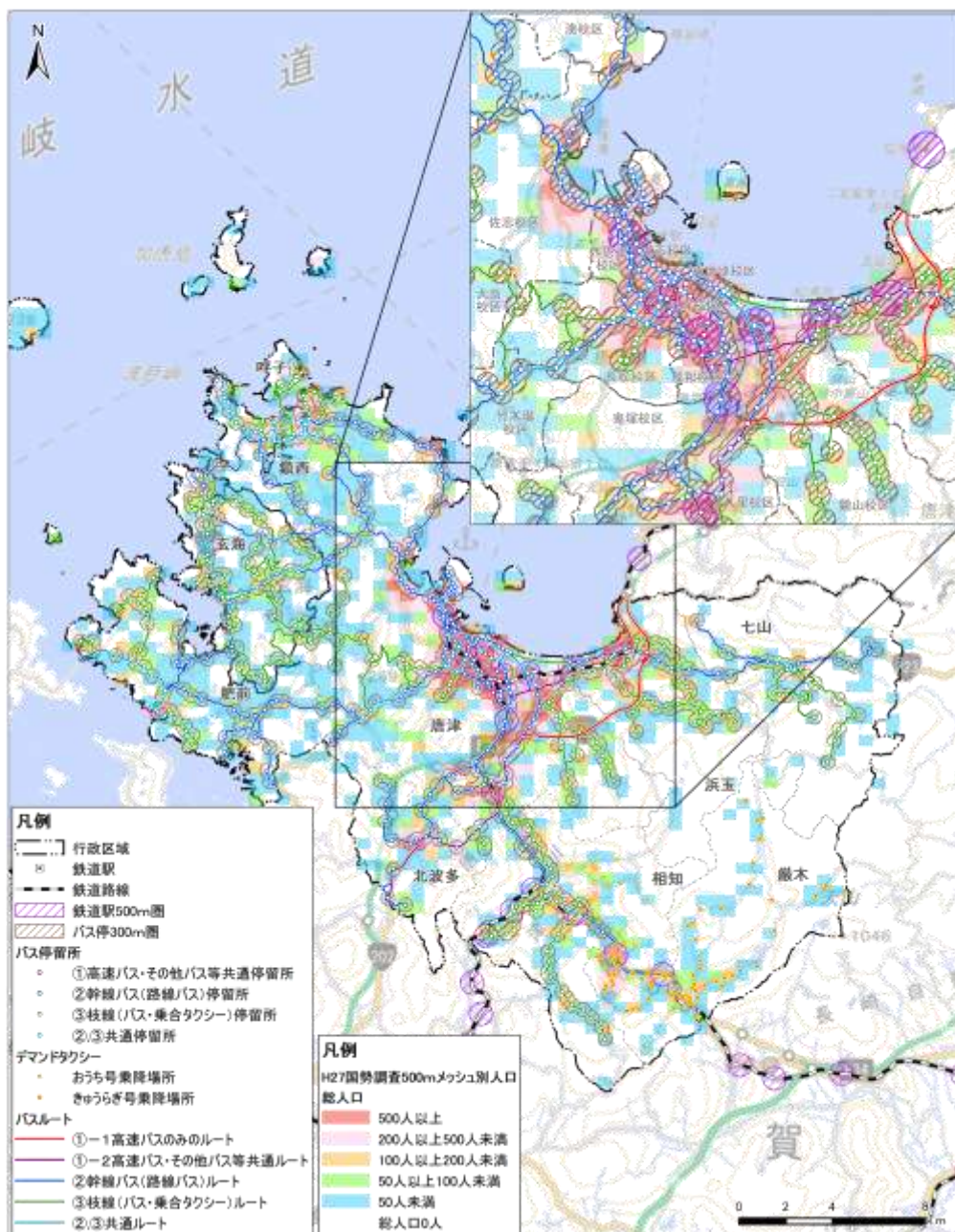
表 4-4 その他の支援事業一覧

取り組み	取組内容
運転免許証自主返納者支援事業（唐津市）	<p>（令和3年度予算額：8,015千円、令和2年度実績額：5,481千円）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者：平成30年4月1日以降に運転免許証を自主返納した65歳以上の市民</li> <li>・タクシー利用券の交付 割引率：タクシー運賃の3割（上限1,500円（令和3年度～）/1回の乗車） 交付枚数：4枚/月（年間最大48枚、3年間で144枚）</li> <li>・運転経歴証明書交付手数料の助成：1,100円（1人につき1回限り）</li> </ul>
高齢者運転免許証自主返納支援事業（玄海町）	<p>（令和3年度予算額：2,980千円、令和2年度実績額：916千円）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者：運転免許証を65歳以上で自主返納した玄海町に住所を有する高齢者</li> <li>・交通サポート券の交付：（1年度当たり）3万円×5年度間＝15万円交付 ※申請は毎年度必要</li> </ul>

### 3. 公共交通のカバー圏域

JR 駅から 500m、及び各種バスの停留所から 300mの圏域を人口分布と重ね合わせると、概ね人口分布している地域は公共交通でカバーしていると考えられます。

#### 唐津地域全域



資料：平成 27 年国勢調査

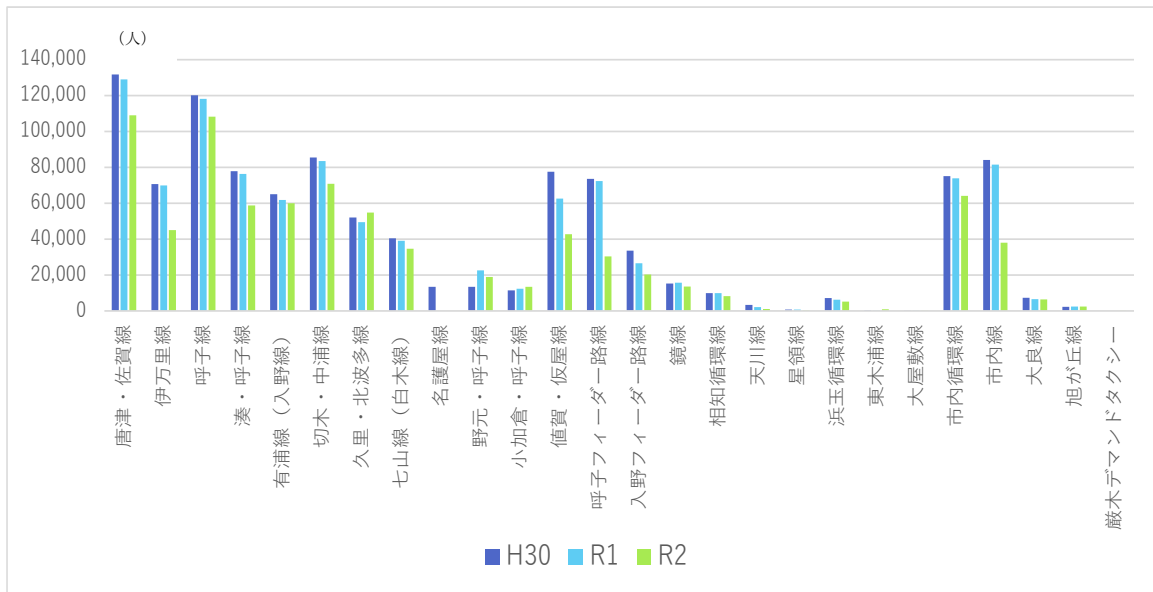
図 4-4 人口 500mメッシュと鉄道駅 500m、バス停 300m圏域の重ね図

## 4. 公共交通の利用状況

### (1) 路線バス・コミュニティバスの利用状況

唐津地域における路線バスの年間の利用状況を、平成30年度から令和2年度まで、路線別に示します。

概ねどの路線においても利用は減少傾向にあり、天川線や星領線（厳木デマンドタクシーに令和2年より移行）、東木浦線や大屋敷線（七山もデマンドに令和4年4月より移行予定）など、利用が非常に少ない路線も複数あります。



※年間利用者数の数値は補助申請データに基づくものである。

図 4-5 路線バスの路線別年間利用者数の推移（平成30年～令和2年）

次に玄海町コミュニティバスについて利用推移を見ると、こちらも利用は減少傾向にあり、特に令和2年はコロナ禍の影響により利用が落ち込んでいます。

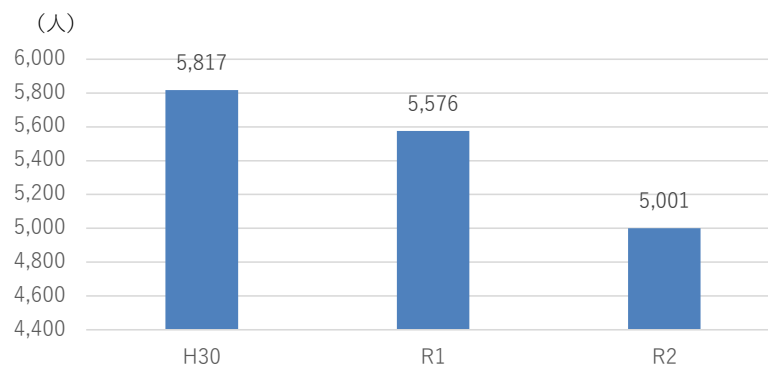
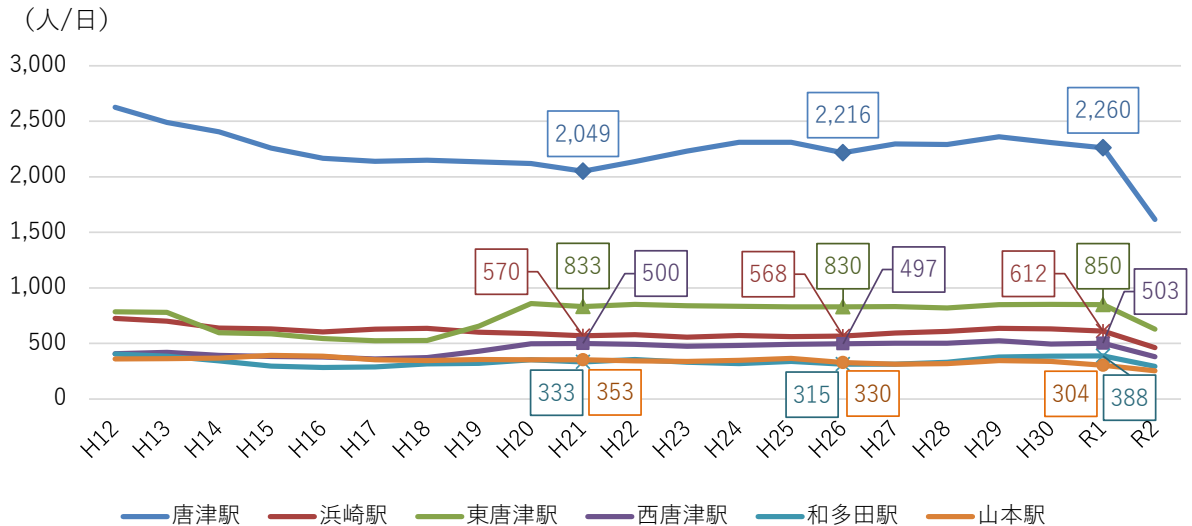


図 4-6 玄海町コミュニティバスの年間利用者数の推移

## (2) 鉄道の利用状況

唐津地域における JR 主要駅の 1 日当たりの平均乗車数の推移を、平成 12 年から令和 2 年まで以下に示します。

全駅とも令和 2 年はコロナ禍の影響により大きく利用が落ち込んでいますが、東唐津駅、西唐津駅を除いて、利用者は減少傾向にあります。利用が多いのは、唐津駅、東唐津駅、浜崎駅の順番になっています。



※注) 平成 21 年、平成 26 年、令和 2 年のみ各駅の利用者数を記載

図 4-7 唐津地域 JR 主要駅の 1 日当たりの平均乗車数の推移 (平成 12 年～令和 2 年)

### (3) 離島航路の利用状況

唐津地域における離島航路の年間利用者数の推移を、平成28年度から令和2年度まで以下に示します。

松島航路、向島航路を除いて、利用者は減少傾向にあり、特に高島航路、神集島航路は令和2年度には平成28年度比で、20%以上の減少となっています。利用が多いのは、高島航路、神集島航路、小川島航路の順番になっています。

令和2年はコロナ禍の影響により利用が落ち込んでいる航路が多くなっています。

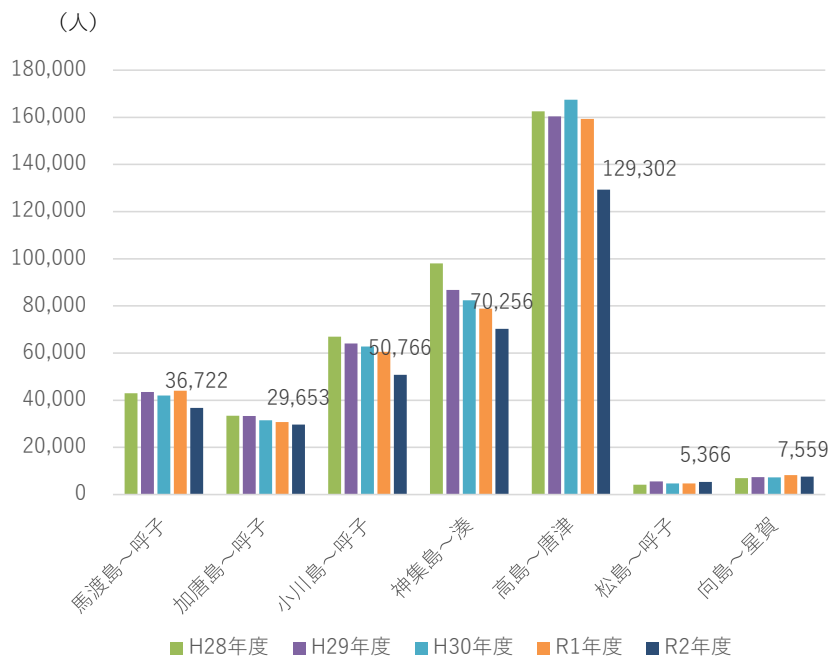


図 4-8 唐津地域 離島航路の年間利用者数の推移（平成28年度～令和2年度）

表 4-5 離島航路の年間利用者数の推移（平成28年度～令和2年度）

(単位：人)

離島航路	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
馬渡島～呼子	43,002	43,522	41,979	44,006	36,722
加唐島～呼子	33,392	33,269	31,516	30,777	29,653
小川島～呼子	66,950	64,089	62,833	60,489	50,766
神集島～湊	98,068	86,789	82,344	78,869	70,256
高島～唐津	162,595	160,388	167,481	159,316	129,302
松島～呼子	4,154	5,609	4,704	4,660	5,366
向島～星賀	6,998	7,367	7,320	8,256	7,559
合計	415,159	401,033	398,177	386,373	329,624

#### (4) タクシーの利用状況

唐津地域におけるタクシーの年間利用者数について、令和2年度のデータを以下に示します。

唐津市において、年間利用者は652,552人、玄海町（東松浦郡）において、年間利用者は112,868人で、合計765,420人となっています。1日当たり平均で計算すると、2,097人の利用者数となっています。

表 4-6 佐賀県全体のタクシーの輸送実績（令和2年度）

営業区域別	専業用自動車				走行キロ			輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働1日1車当たり		1車1回 期 末 期 末	期 末 期 末	
	期 末 車 両 数	延 実 在 車 両 数	延 実 働 車 両 数	実 働 率 (%)	実 車 両 数	総 走 行 キ ロ	実 車 両 率 (%)				走 行 キ ロ	営 業 収 入 (円)			当 たり 実 働 キ ロ
佐賀市(一般)	400	147,002	81,989	55.77%	2,914,129	8,148,474	35.76%	871,578	1,175,653	1,167,000	99.4	14,234	3.3	365	471
(一人一車)	46	16,790	11,409	67.95%	168,591	710,267	23.74%	48,576	62,774	67,915	62.3	5,953	3.5	46	46
佐賀市計	446	163,792	93,398	57.02%	3,082,720	8,858,741	34.80%	920,154	1,238,427	1,234,915	94.8	13,222	3.4	411	517
唐津市	180	63,086	39,636	62.83%	1,949,501	4,611,705	42.27%	398,258	652,552	724,552	116.4	18,280	4.9	161	220
鳥栖市	76	28,168	14,699	52.18%	645,823	1,642,100	39.33%	209,479	290,265	273,382	111.7	18,597	3.1	99	110
多久市	15	4,655	2,850	61.22%	125,800	315,328	39.89%	36,796	57,758	43,543	110.6	15,278	3.4	14	25
伊万里市	60	21,900	11,583	52.89%	487,977	1,178,340	41.41%	145,721	195,642	198,157	101.7	17,108	3.3	47	64
武雄市	47	18,068	8,809	48.76%	406,758	979,971	41.51%	126,938	168,380	159,002	111.2	18,050	3.2	47	67
鹿島市	29	10,891	5,981	54.92%	249,280	587,264	42.45%	74,838	99,894	100,442	98.2	16,794	3.3	32	43
小城市	36	13,140	4,784	36.41%	212,538	537,582	39.54%	67,279	82,973	82,630	112.4	17,272	3.2	20	34
端野市	27	11,110	5,086	45.80%	194,653	471,829	41.25%	56,686	78,202	79,438	93.1	15,681	3.4	29	33
神埼市	22	8,476	3,646	43.02%	169,609	474,720	35.73%	38,395	45,413	62,126	130.2	17,039	4.4	19	38
神埼郡	16	5,781	3,591	62.12%	192,328	509,919	37.72%	49,864	70,997	72,708	142.0	20,247	3.9	18	22
三養基郡	23	9,125	4,887	53.56%	244,427	653,393	37.41%	72,980	93,401	94,434	133.7	19,324	3.3	30	35
東松浦郡	38	12,664	8,807	69.54%	703,330	1,433,641	49.06%	47,011	112,868	221,612	162.8	25,163	15.0	34	42
西松浦郡	23	8,605	4,289	49.84%	133,224	430,661	30.93%	38,739	53,397	52,209	100.4	12,173	3.4	25	27
杵島郡	39	14,569	6,408	43.98%	194,383	483,874	40.17%	50,319	63,835	71,877	75.5	11,217	3.9	37	39
藤津郡	3	1,098	730	66.48%	23,813	72,197	32.98%	7,827	8,384	8,390	98.9	11,493	3.0	2	2
佐賀県合計	1,080	395,126	219,164	55.47%	9,016,164	23,241,245	38.79%	2,341,284	3,312,388	3,479,397	106.0	15,876	3.9	1,025	1,318

## (5) 公共交通全体の利用状況

唐津地域における公共交通の1日当たり利用者数を交通モード別に整理すると、以下のようになります。

路線バスが約 2,800 人、JR が約 4,900 人、離島航路が約 1,060 人、タクシーが約 2,100 人で、合計 10,878 人となっています。

表 4-7 唐津地域の公共交通の年間利用者数（令和元年度※）

交通モード	1日当たり概算（R1） ※タクシーはR2	備考
路線バス（24路線）	2,805	出典：補助申請資料（※R1では、敵木が天川線・星領線の2路線あったのが、R2ではデマンド化されて1路線カウントとしているため、P21の路線数23とは異なっている）
JR（主要6駅）	4,917	唐津駅、浜崎駅、東唐津駅、西唐津駅、和多田駅、山本駅 ※1日平均乗車数（出典：JR九州）
離島航路（7航路）	1,059	馬渡島航路、加唐島航路、小川島航路、松島航路、神集島航路、高島航路、向島航路（出典：唐津市、年間利用者から1日平均を算出） ※離島人口1,445人（7島計）
タクシー（7社）	2,097	昭和タクシー、唐津観光タクシー、唐津タクシー、温泉交通、鎮西タクシー、七山タクシー、玄海タクシー（出典：タクシー輸送実績集計表～九州運輸局）※合計218台
<b>公共交通利用者合計</b>	<b>10,878</b>	

※タクシーのデータは令和2年度



## 5. 唐津地域公共交通の財政負担の推移

唐津市の公共交通への財政負担は年々増加しており、令和2年度にはコロナ禍の影響もあって、2億円を超えています。

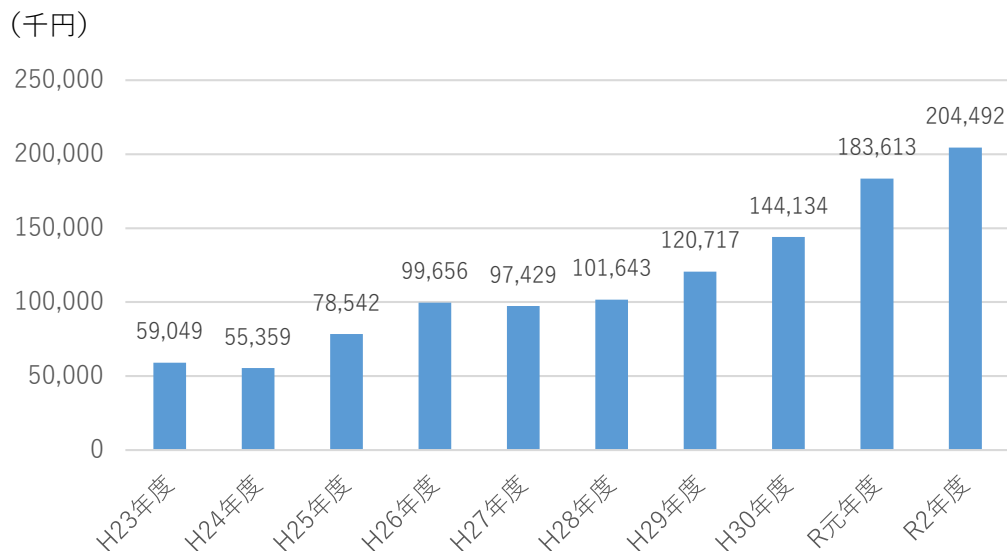


図 4-9 唐津市の公共交通への財政負担の推移

玄海町の公共交通への財政負担は年度によって増減を繰り返していますが、全体としては、公共交通事業を平成29年度から開始したこともあり、増加傾向にあります。

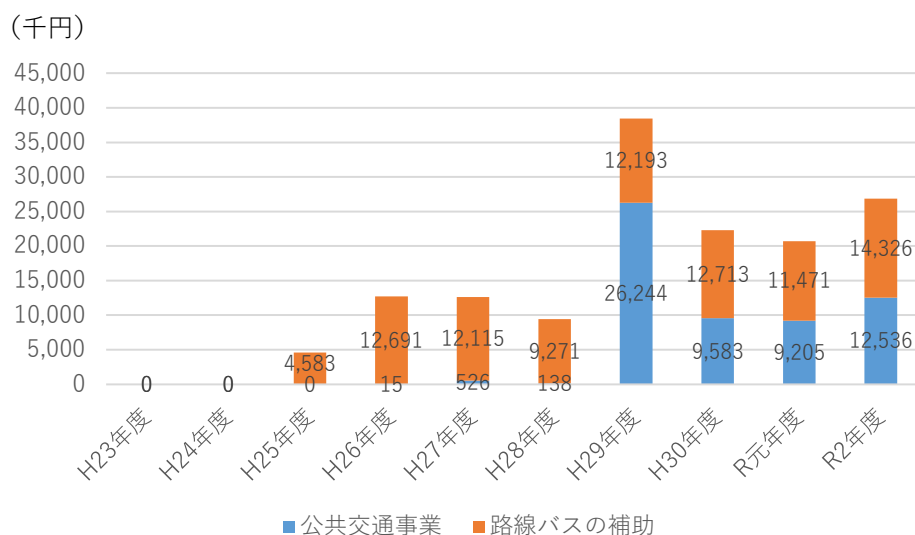


図 4-10 玄海町の公共交通への財政負担の推移

また、路線バス利用者の1人当たりの補助金額（令和元年度）については、路線によって大きなばらつきがあり、東木浦線、大屋敷線では1万円を超える数字となっています。全体の平均金額は227.0円であり、この数値を可能な限り維持していくことが重要になると考えられます。

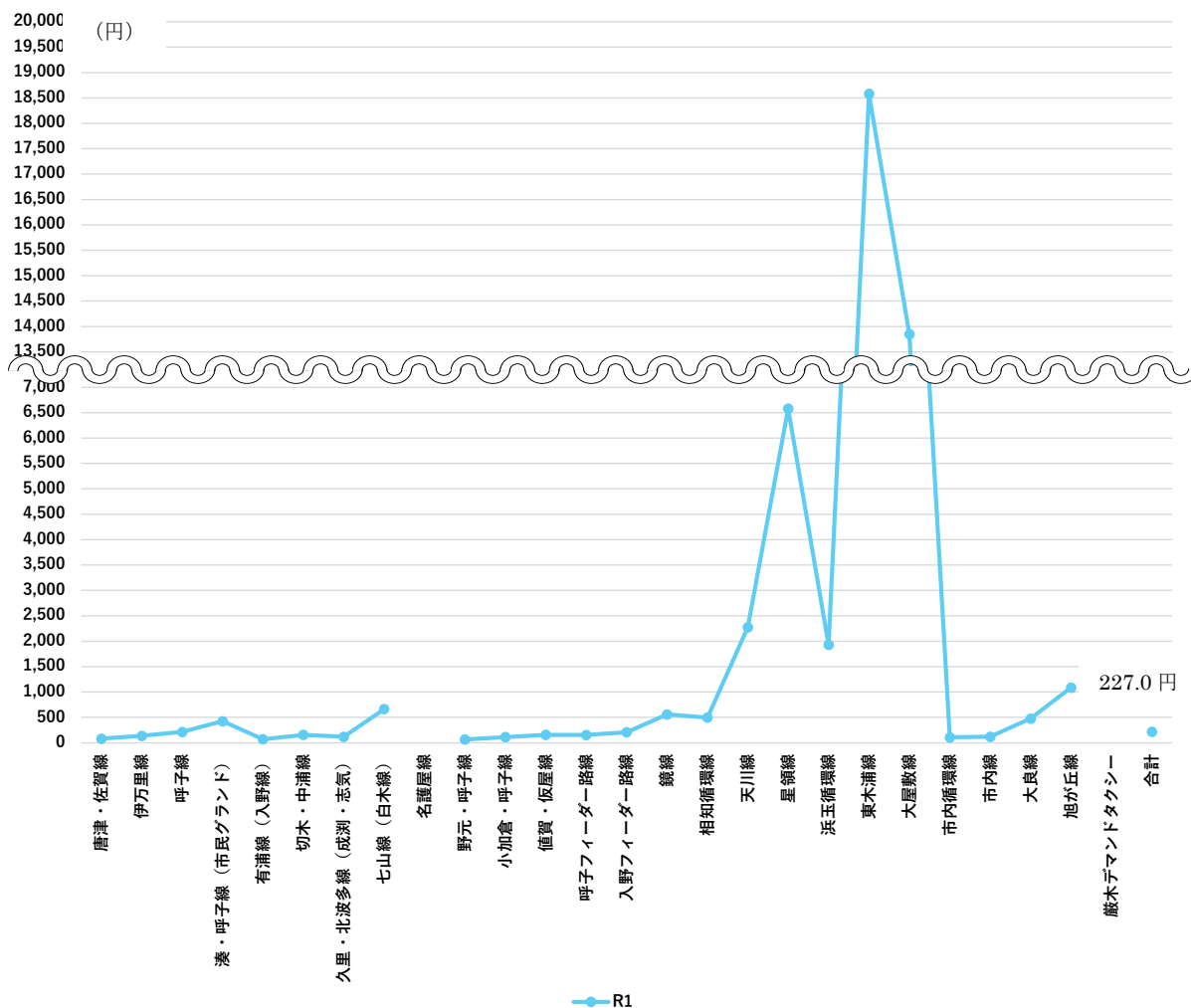


図 4-11 路線バス利用者1人当たりの補助金額（令和元年度）

## 第5章 唐津地域公共交通網形成計画・再編実施計画の検証

平成27年に策定した唐津地域公共交通網形成計画に基づき、平成28年度以降、毎年エリアを分けて公共交通の再編を実施してきました。

5年間の実施状況について振り返り、唐津地域公共交通網形成計画の目標1から目標5までの達成状況を検証するとともに、再編実施計画におけるエリア別の問題点、今後の課題・方向性について検証しました。<sup>※1</sup>

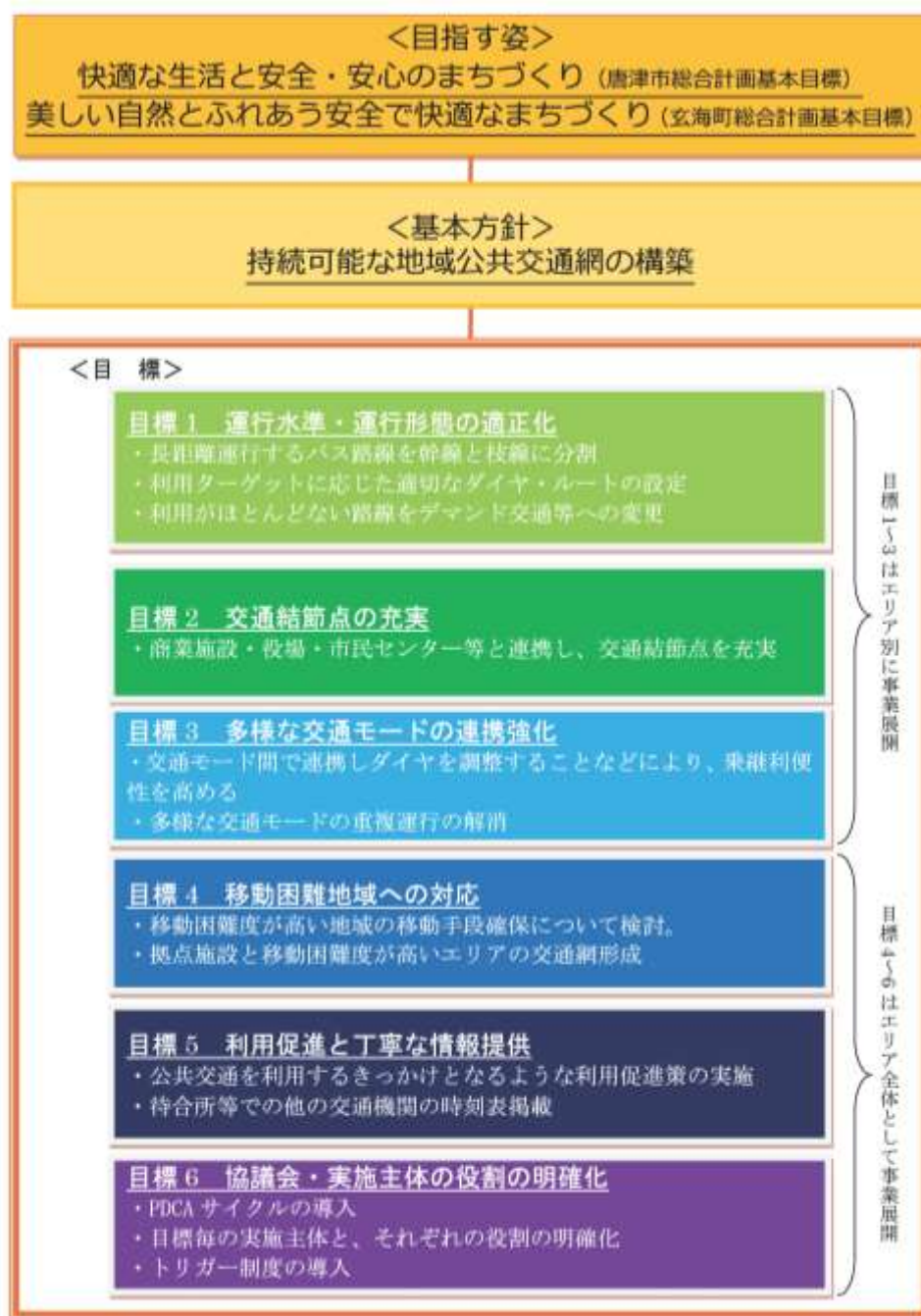


図 5-1 唐津地域公共交通網形成計画の体系図

※1 浜玉・七山地区については令和4年4月実施のため、今回の検証の対象外とします。

表 5-1 各目標の達成状況

網計画の目標		目標の達成状況	評価	評価内容
目標 1	運行水準・運行形態の適正化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離運行するバス路線を幹線と枝線に分割した。(有浦線、北波多線)</li> <li>・利用ターゲットや施設立地の変化等に応じた適切なダイヤ・ルートの設定</li> <li>・利用がかなり少ない(ほとんどない)路線をデマンド交通へ変更した。(相知・厳木、浜玉・七山)</li> </ul>	達成度 A	見直し達成エリア：7エリア/7エリア (浜玉・七山は令和2年度から調査を行い、令和4年度以降に実施予定)
目標 2	交通結節点の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設(まいづる9玄海町店)・市立病院(市民病院きたはた)と連携し、交通結節点を充実させた。</li> </ul>	達成度 B	達成か所：2か所/5か所(金の手、市民病院きたはた)
目標 3	多様な交通モードの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通モード間で連携しダイヤを調整することなどにより、乗継利便性を高めた。(相知でのバスとJR、浜玉でのバスとJRなど)</li> <li>・多様な交通モードの重複運行の解消(※七山での福祉的送迎の取りやめ等)</li> </ul>	達成度 B	達成か所：2か所/5か所(相知、※浜玉)
目標 4	移動困難地域への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動困難度が高い地域の移動手段確保について検討し、既存路線を延伸した。(呼子エリア1地区、肥前エリア3地区)また、デマンド交通を導入し、移動困難地域への対応を図った。(相知エリア・楠、厳木エリア・平之)</li> </ul>	達成度 A	達成か所：6か所/4か所(小友、瓜ヶ坂、京泊、駄竹、楠、平之)
目標 5	利用促進と丁寧な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用するきっかけとなるような利用促進策の実施(肥前エリアで3回の講習会の実施、総合時刻表&lt;1回&gt;及び地区ごとの時刻表&lt;計4回&gt;の作成・配布)</li> <li>・待合所等での他の交通機関の時刻表掲載(唐津バスセンターでのデジタルサイネージの導入等)</li> </ul>	達成度 B	試乗会・講習会(区長説明は除く)：3回/8回 時刻表・情報提供：5回/10回
目標 6	協議会・実施主体の役割の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会は毎年定期的実施</li> <li>・PDCAサイクルの導入は未実施</li> <li>・目標毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化も不十分</li> <li>・トリガー制度の導入は未実施</li> </ul>	達成度 B	協議会開催数(平成28年～令和3)：計16回(ほか分科会2回程度)/15回 トリガー制度：未実施

評価の達成度については、以下の判定基準に基づき、評価を行いました。

○達成度 A：実施し、目標数値も達成した

○達成度 B：実施したが、目標数値を達成できなかった

○達成度 C：実施できなかった

表 5-2 達成状況の検証と今後の対応

網計画の目標		達成状況の検証	今後の対応
目標 1	運行水準・運行形態の適正化	・全エリアで利用状況に応じた路線の分割やデマンド化など運行水準・運行形態の適正化を実施できた。	再編の効果と課題を継続的に検証し、運行サービスの最適化を図る
目標 2	交通結節点の充実	・交通結節点として 2 か所の設定・整備は実施できたが、目標の 5 か所までは実施できなかった。目標数値が高く設定されていたことがその理由と考えられ、交通結節点の整備には予算もかかることから、設定箇所の数値は慎重に検討する必要がある。	今後考えられる交通結節点を慎重に検討し、必要に応じた対応を図る
目標 3	多様な交通モードの連携強化	・多様な交通モードの連携拠点として 2 か所の設定・強化は実施できたが、目標の 5 か所までは実施できなかった。目標数値が高く設定されていたことがその理由と考えられ、交通モード間の連携には複数の事業者との協議・協力が必要になることから、設定箇所の数値は慎重に検討する必要がある。	今後考えられる交通モードの連携拠点を慎重に検討し、必要に応じた対応を図る
目標 4	移動困難地域への対応	移動困難地域への対応として、合計で 6 地区への路線延伸、デマンドの導入を図り、目標の 4 か所以上を実施できた。	路線延伸やデマンド導入地域の利用状況を踏まえ、確実な利用が見込める移動困難地域を見極め、必要に応じた対応を図る
目標 5	利用促進と丁寧な情報提供	試乗会・講習会の開催数の目標数値 8 回に対して、実施回数は 3 回にとどまった。時刻表等の作成・配布回数、目標数値 10 回に対し、5 回にとどまった。試乗会・講習会については、コロナ禍の影響もあり、実施できない地区があった。時刻表等の情報提供は、総合時刻表の作成・配布を 1 回とカウントしての達成状況としているが、エリアとしては 5 エリアに配布しており、また紙での配布以外に、市のホームページでの情報提供も行っているため、デジタルサイネージの導入も含めカウントすると 10 回の目標を達成している。	引き続き、紙・デジタルでの情報提供を行うとともに、デジタルでの情報提供では、最新技術等も活用した対応を図る。また、情報提供に加えて、試乗会等の実体験を通じた公共交通の利用促進を実施する
目標 6	協議会・実施主体の役割の明確化	協議会の開催数は目標数値 15 回に対し、16 回実施し目標を達成している。トリガー制度の導入は未実施となっている。トリガー制度については、計画策定時点では導入を検討していたが、数値の設定における予測の難しさや、目標数値に関する当該地域の住民との合意形成の難しさなどから、導入が実現しなかった。	協議会については、今後も毎年定期的実施する。トリガー制度については目標としては設定を見送るが、見直しの判断数値としての活用などを検討する

表 5-3 再編実施計画の検証

エリア	再編の具体的内容	再編の検証ポイント
呼子・鎮西	○呼子フィーダー路線の延伸 ○呼子フィーダー路線の日中時間帯の車両小型化 ○名護屋循環線を分割、呼子まで延伸	●呼子フィーダー路線の利用状況 ●路線分割の影響（名護屋循環線）
玄海町	○有浦線を金の手で分割 ○名護屋循環線を分割、呼子まで延伸 ○コミュニティバスの再編（ルート、ダイヤ変更）	●路線分割の影響（有浦線） ●路線分割の影響（名護屋循環線） ●コミュニティバスの利用状況
唐津市中心部	○市内循環線を2ルートから4ルートに新設 ○移転した赤十字病院への延伸	●市内循環線4ルートの利用状況 ●赤十字病院での利用状況
鏡・久里・北波多	○北波多線を市民病院きたはたで路線分割 ○北波多線と久里線の統合	●路線分割の影響（幹線と枝線） ●路線統合の影響（久里・北波多線）
肥前	○入野フィーダー路線の延伸（瓜ヶ坂、京泊、駄竹） ○入野フィーダー路線の日中時間帯の車両小型化 ○曜日運行の導入（延伸地域）	●入野フィーダー路線の利用状況 ●デマンド導入や地域主体（自家所有有償運送含む）の運行の可能性
相知・厳木	○デマンドの導入（厳木は全域、相知は一部地域） ○相知花タウンバスの延伸（山本までの延伸）	●デマンドの利用状況 ●相知花タウンバスの利用状況
浜玉・七山	○デマンドの導入（令和4年4月～予定）	●デマンドの利用状況（今後確認）

表 5-4 再編実施計画のスケジュール

6. 事業のアクションプラン（実施期間）

形成計画の目標	再編計画の事業	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
目標1 運行水準・運行形態の適正化	5地区路線再編 ・呼子・鎮西 ・玄海町 ・鏡・久里・北波多 ・唐津市中心部 ・肥前 ・相知・厳木	10月～再編（呼子内フィーダー路線） 10月～再編（久里・北波多線） （成瀬線、志気線） 8月～再編（市内線）		4月～再編（有浦線、徳賀・仮屋線）	4月～再編（入野フィーダー線）	4月～再編（厳木2路線）
目標2 交通結節点の充実	「金の手」バス停の乗降拠点化			4月～拠点化		10月～再編（相知）
目標3 多様な交通モードの連携強化	JRとバスの連携 航路とバスの連携	4/27にて実施 事業者調整		4月～3ヵ月程度での検討・実施		
目標4 移動困難地域への対応	交通空白集落への乗入れ	10月～小友乗入れ 他地区検討		10月～モデル地区での実験		
目標5 利用促進と丁寧な情報提供（関連事業として）	コンビニとの連携 バスのラッピング 企画切符の発行 外国人対応 交通系ICカード導入	コンビニとの調整 10月～バス体移設 10月～発行・販売 8月～アジアおけいげ導入等 検討		ラッピング（2台） 導入		

# 1. 呼子・鎮西地区

## (1) 再編の概要

呼子・鎮西地区における再編は、大きく以下の2点が挙げられます。

- 呼子フィーダー路線の延伸
- 呼子フィーダー路線の日中時間帯の車両小型化

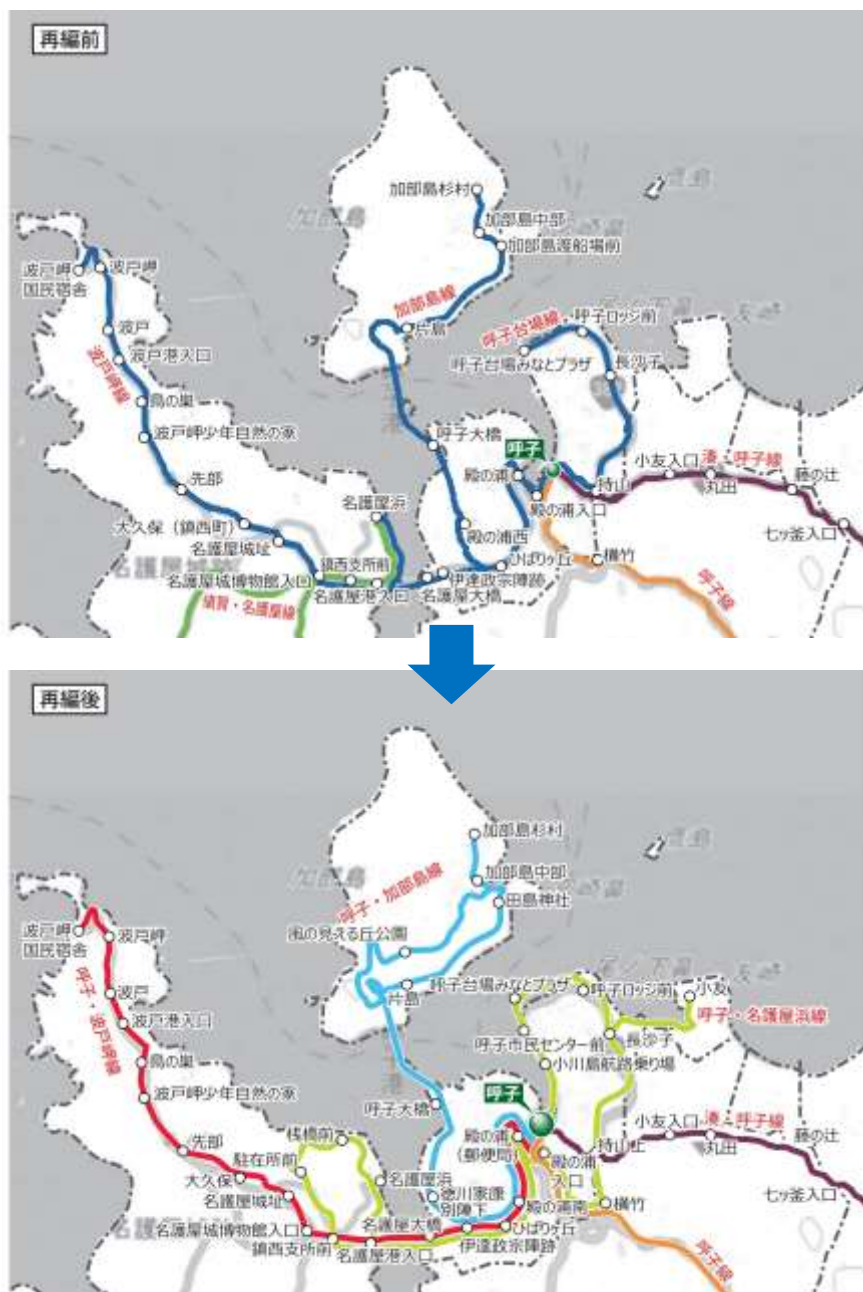


図 5-2 再編前後の公共交通路線図（呼子・鎮西地区）

表 5-5 運行本数の再編前後比較（呼子地区）

路線名称（再編前）	1日運行本数
呼子台場線	11
加部島線	11
波戸岬線	15
<b>合計</b>	<b>37</b>

路線名称（再編後）	1日運行本数
呼子・名護屋浜線＜再編路線＞	7
呼子・加部島線＜再編路線＞	6
呼子・波戸岬線＜再編路線＞	10
呼子台場線＜再編路線＞	6
加部島線＜現状維持路線＞	5
波戸岬線＜現状維持路線＞	9
<b>合計</b>	<b>43</b>



## (2) 再編前後の比較

呼子・鎮西地区における再編前後の比較として、利用者数と欠損額（ともに年間）の数値を以下に示します。なお利用者数、欠損額ともに、以下の2点で比較・検証します。

- ・再編前（平成27年）と再編後（令和元年）の実績値の比較
- ・利用目標値と再編後の実績値の比較

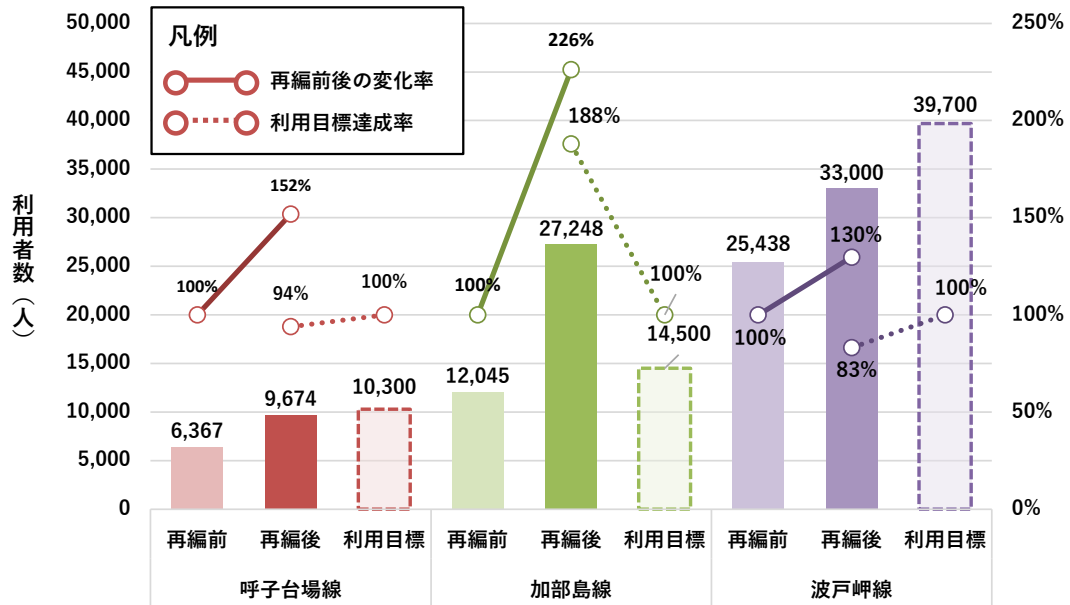


図 5-3 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（呼子・鎮西地区）

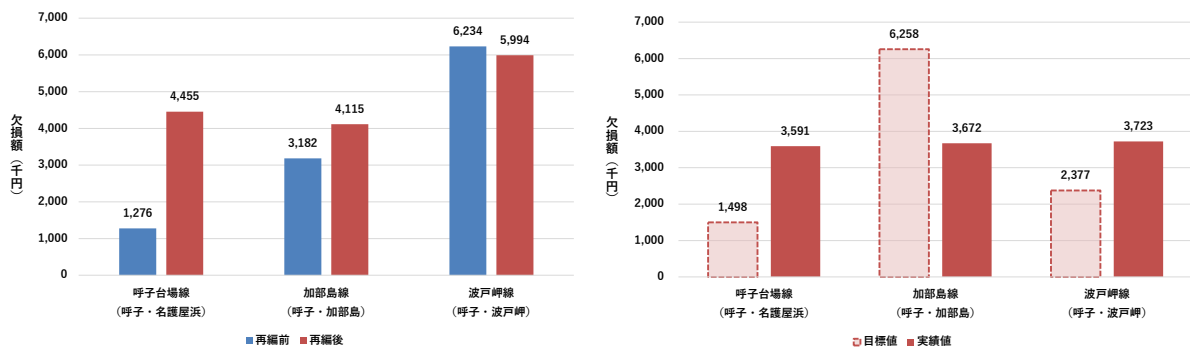


図 5-4 欠損額（年間）に関する再編前後の比較（呼子・鎮西地区）

### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

呼子・鎮西地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2点が挙げられます。

- 呼子フィーダー路線の利用状況
- 路線分割の影響（名護屋循環線）※玄海町地区で検証

呼子フィーダー路線のうち、現状維持路線と再編路線の利用状況を、平成28年と平成29年で比較して以下に示します。

呼子台場線（呼子・名護屋浜線）では、再編路線での利用が大きく増加しています。呼子・加部島線では、現状維持路線は微減しているものの、再編路線の増加により利用は伸びています。呼子・波戸岬線では、運行本数を増やしているものの、利用者総数は微減しています。

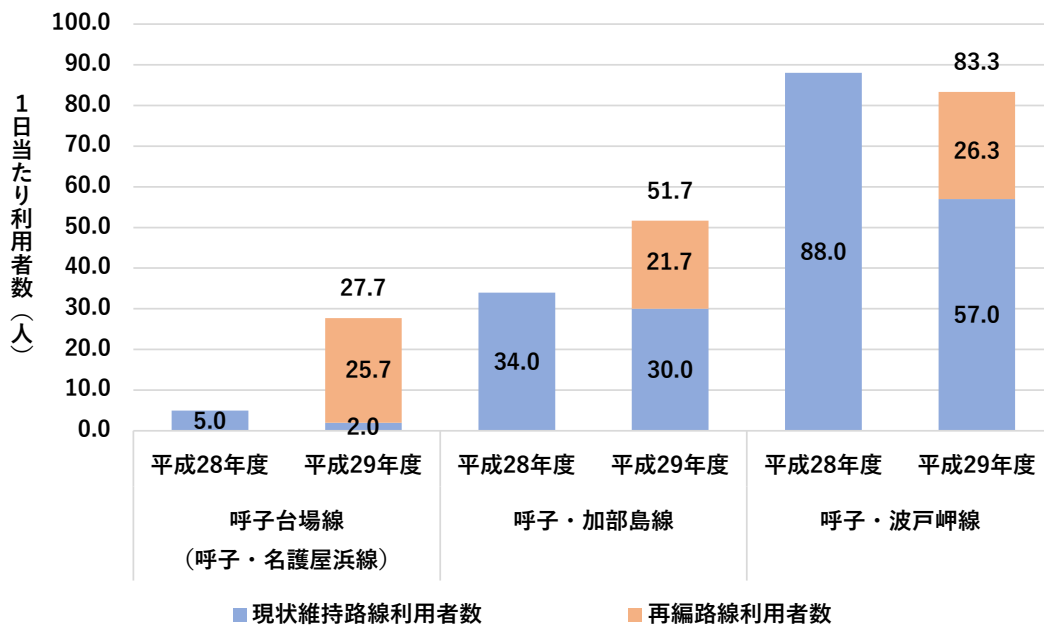


図 5-5 呼子フィーダー路線の再編前後利用比較（平成28年・37本、平成29年・43本）

#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数と欠損額（収支差額）の再編前後比較の分析を以下に示します。

年間の利用者数については、再編後の実績値は再編前の実績値より呼子フィーダー3路線ともに増加となっており、また利用目標値に対しては加部島線のみ増加となっています。1日当たりの利用者数では、呼子台場線、呼子・加部島線については増加していますが、呼子・波戸岬線では微減しています。（調査日だけのデータのため）

欠損額については、再編後の実績値は再編前の実績値より波戸岬線を除いて増加となっており、また利用目標値に対しては呼子・加部島線を除いて増加となっています。

##### ■再編の効果

呼子台場線、加部島線は、利用者数は増加しているものの、欠損額も増加しており、ともに延伸で走行距離が増加しているため、費用対効果を含めて見ていく必要があると考えられます。波戸岬線は年間の利用では増加し、欠損額は微減しているため、再編効果は高かったと考えられます。

##### ■再編の課題

利用目標と実際の利用について乖離があった路線が存在することが課題として挙げられます。利用目標を高く設定しすぎると、実現性が低下してしまうため、今後は現実的な目標値を設定することなどが必要であると考えられます。

## 2. 玄海町

### (1) 再編の概要

玄海町地区における再編は、大きく以下の2点になっています。

- 有浦線を金の手で分割
- 名護屋循環線を分割、呼子まで延伸
- コミュニティバスの再編（ルート、ダイヤを変更）

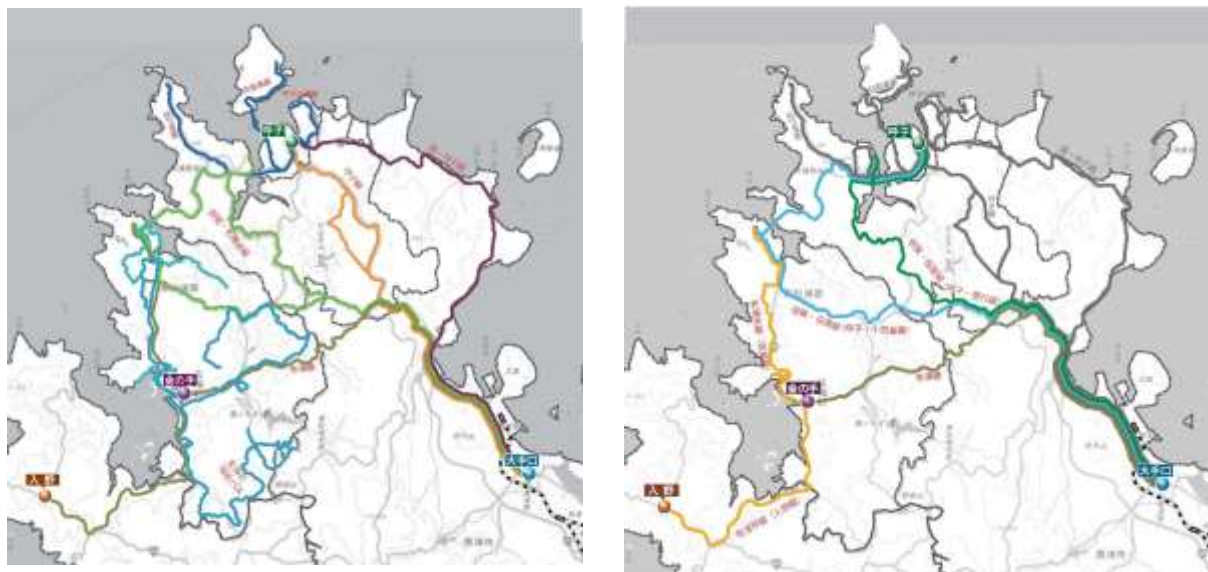


図 5-6 再編前後の公共交通路線図（玄海町地区）

表 5-6 運行本数の再編前後比較（玄海町地区）

路線名称（再編前）	1日運行本数	路線名称（再編後）	1日運行本数
有浦線（大手口～入野）	25	有浦線（幹線）	31
有浦線（大手口～玄海エネパ）	10	有浦枝線（玄海線）	9
<b>合計</b>	<b>35</b>	有浦枝線（入野線）	22
		<b>合計</b>	<b>62</b>

## (2) 再編前後の比較

玄海町地区における再編前後の比較として、利用者数と欠損額（ともに年間）の数値を以下に示します。なお利用者数、収支差額ともに、再編前（平成 30 年）と再編後（令和元年）の実績値の比較と、利用目標値と再編後の実績値の比較の 2 点から検証しました。

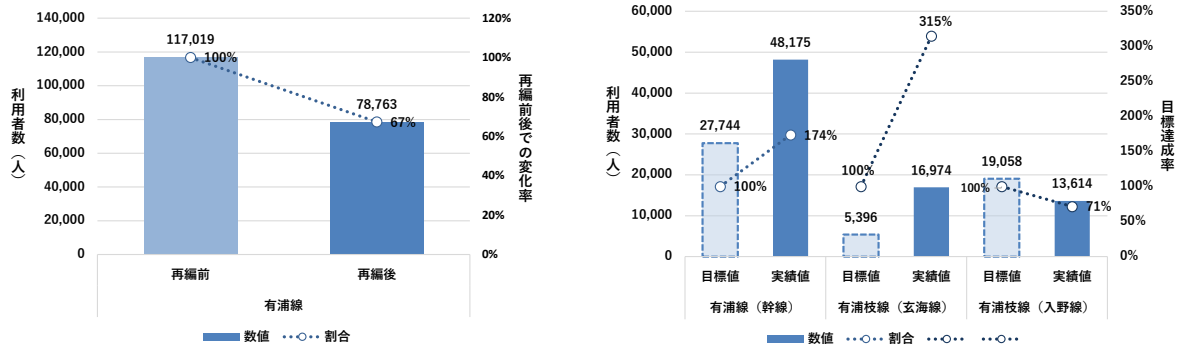


図 5-7 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（玄海町地区）

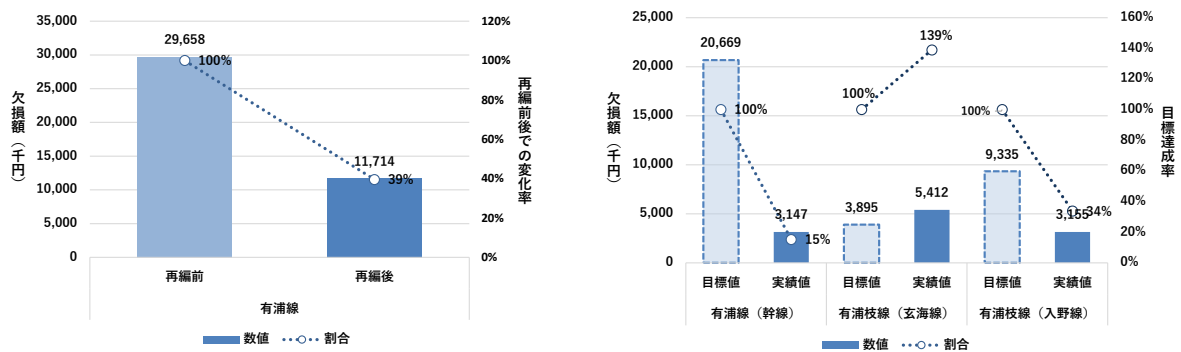


図 5-8 欠損額（年間）に関する再編前後の比較（玄海町地区）

### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

玄海町地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2つが挙げられます。

- 路線分割の影響（有浦線、名護屋循環線）
- コミュニティバスの利用状況

有浦線について、大手口→金の手・入野方面の時間帯別・バス停別の利用状況を、平成29年と令和3年で比較して以下に示します。

全体の利用人数は少し減少していますが、これは青翔高校の朝の通学利用がなくなったためと考えられます。また令和3年では夜遅い時間帯での利用が存在します。これは、切木線のダイヤを、部活に所属する高校生の利用を考慮して遅く調整したことにより、帰りでの通学利用が増加したことが要因の1つとして考えられます。

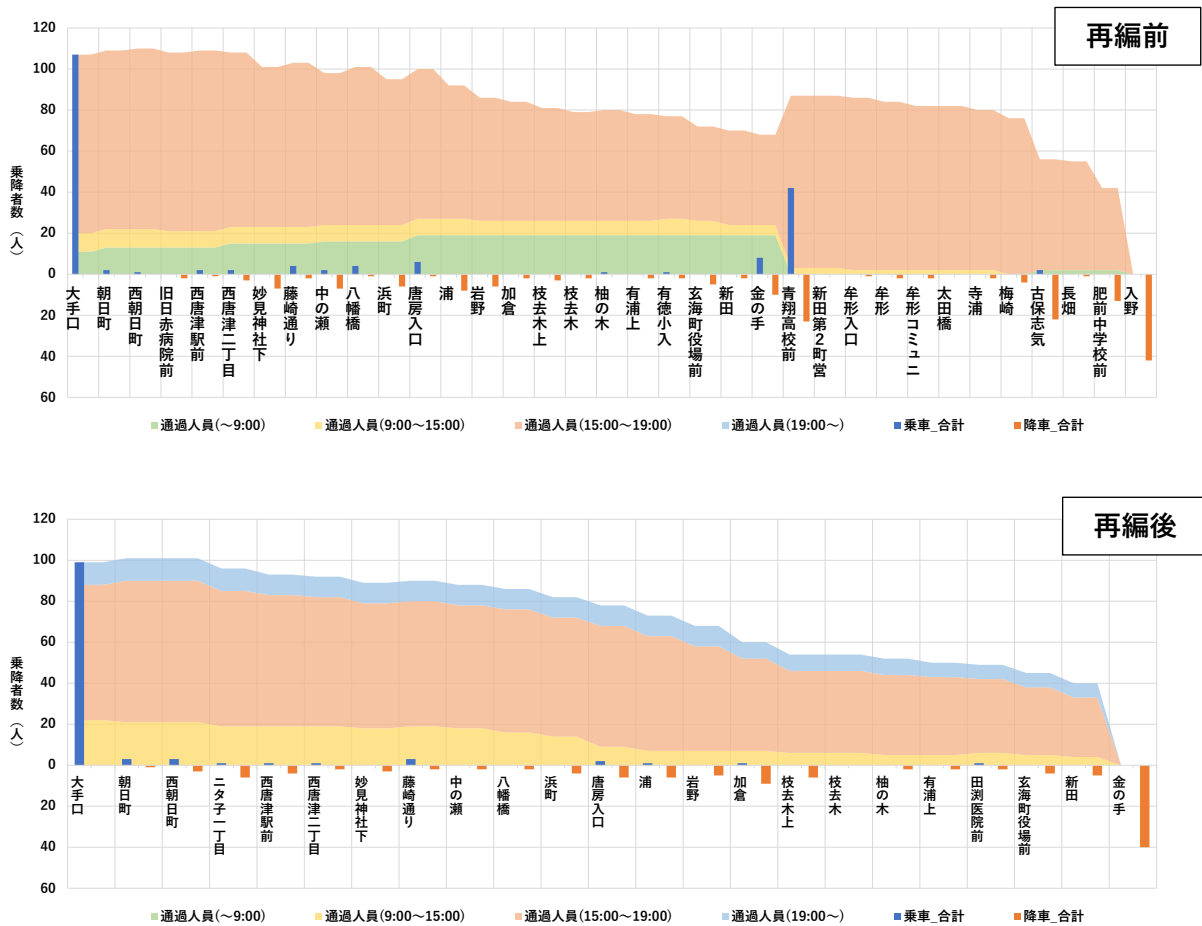


図 5-9 有浦線の時間帯別・バス停別前後比較（平成29年・13本、令和3年・14本）

名護屋循環線については、再編により循環型の運行から分割して呼子までの延伸を行いました。再編前の平成 29 年と再編後の令和 3 年を比較すると、大手口～名護屋の利用はほぼ変わっていませんが、名護屋～大手口の利用は減少しています。

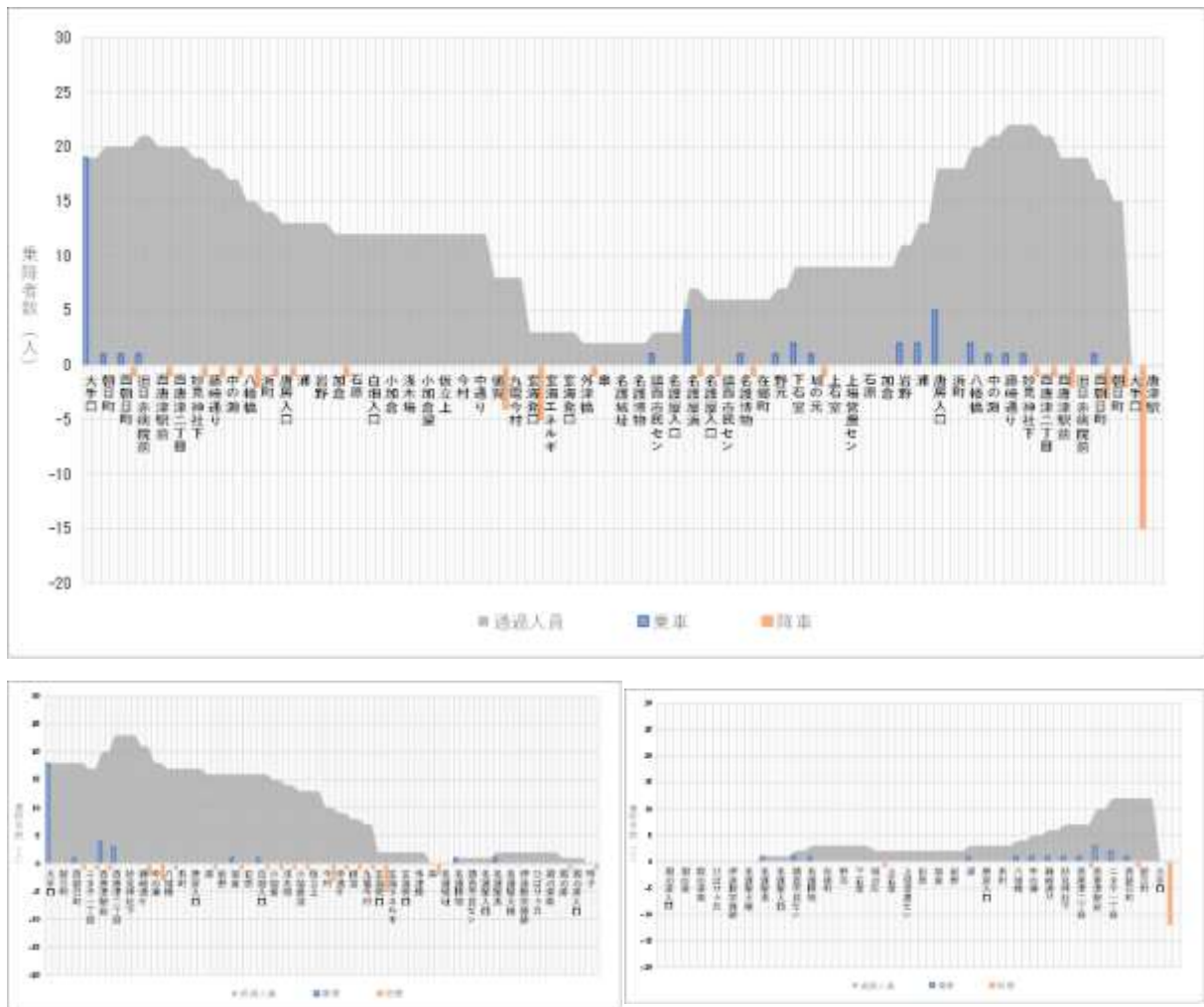


図 5-10 名護屋循環線（小加倉経由）のバス停別利用状況の再編前後比較（H29、R3）

また、玄海町のコミュニティバスについて、平成30年～福祉バスからコミュニティバスに変更（料金は無料のまま）しましたが、利用は減少傾向が続いています。路線が変更になり、利用が定着するまでは時間がかかるため、今後も継続的に利用状況をモニタリングすることが重要です。

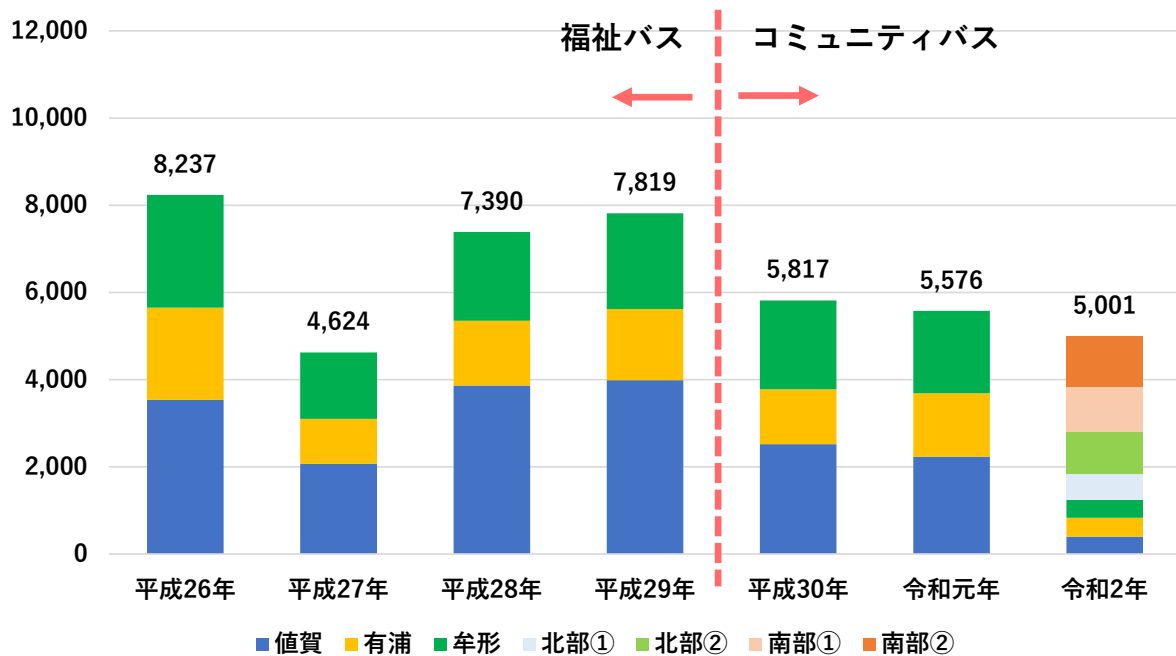


図 5-11 玄海町コミュニティバスのルート別利用状況の推移



#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数と欠損額（収支差額）の再編前後比較の分析を以下に示します。

利用者数については、再編後の実績値は再編前の実績値より大きく減少となっています。また、利用目標値に対しては有浦線（幹線）と有浦枝線（玄海線）では目標を上回る結果となっています。

欠損額については、実績値では大きく減少しており、目標値との比較でも、有浦線（幹線）と有浦枝線（入野線）では再編後の実績値は目標を下回る結果となっています。

##### ■再編の効果

再編の結果、利用者数・欠損額ともに減少しており、これは本数減・走行距離減等によるものと考えられます。今後も費用対効果を含め、継続的に利用状況を見ていく必要があります。

##### ■再編の課題

一般的に路線を分割すると利用が減少する傾向にあります。今後は、分割した先の枝線部分での利用（減少）と、2つの枝線が結合した幹線部分（維持または場合により増加）での利用を分けて分析することが必要です。これにより、路線を分割した場合の詳細な要因分析（乗り継ぎ抵抗の発生による利用減少や、交通結節点整備による利用増加など）することも可能になります。

### 3. 唐津市中心部地区

#### (1) 再編の概要

唐津市中心部地区における再編は、大きく以下の2点が挙げられます。

- 市内循環線を2ルートから4ルートに新設
- 移転した赤十字病院への延伸



図 5-12 公共交通路線図（唐津市中心部地区）左：再編前、右：再編後

表 5-7 運行本数の再編前後比較（唐津市中心部地区）

路線名称（再編前）	1日 運行本数	路線名称（再編後）	1日 運行本数
市内循環線東コース	13	市内線東コース	9
市内循環線西コース	12	市内線西コース	9
市内線(大島液化ガス・平日)	25	市内南線コース	10
<b>合計</b>	<b>50</b>	市内南線コース(赤十字病院線)	8
		市内線(大島液化ガス)	27
		<b>合計</b>	<b>63</b>

## (2) 再編前後の比較

唐津市中心部地区における再編前後の比較として、利用者数と欠損額（ともに年間）の数値を以下に示します。なお利用者数、欠損額ともに、以下の2点で比較・検証します。

- ・再編前（平成27年）と再編後（令和元年）の実績値の比較
- ・利用目標値と再編後の実績値の比較

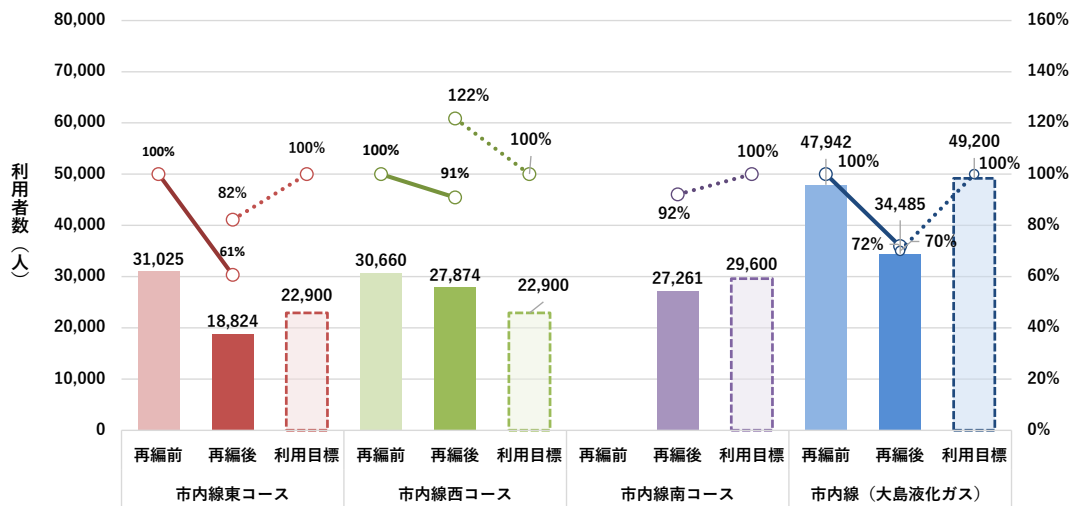


図 5-13 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（唐津市中心部地区）

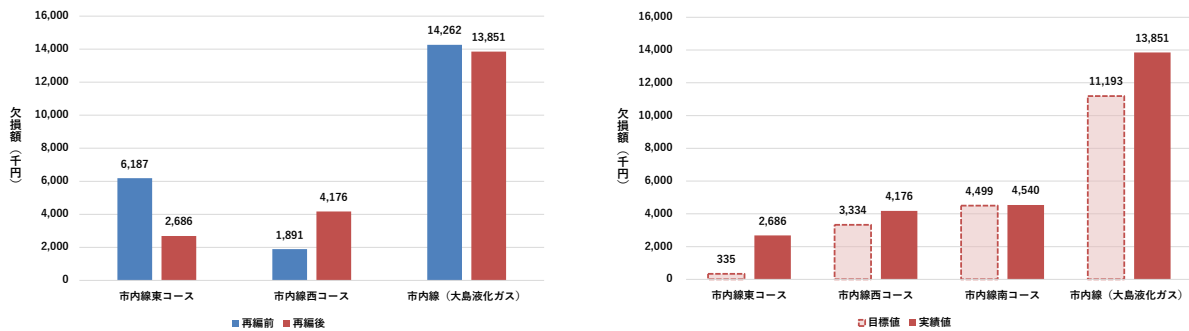


図 5-14 欠損額（年間）に関する再編前後の比較（唐津市中心部地区）

### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

---

唐津市中心部地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2つが挙げられます。

- 市内循環線4ルートの利用状況
- 赤十字病院での利用状況

市内循環線について、東ルートの時間帯別・バス停別の利用状況を、平成28年と令和3年で比較して以下に示します。

全体の利用人数が大きく減少していますが、バス停別では唐津駅での乗降が特に減少しています。これは、観光での利用が減少したことが推察されます。また時間帯で見ると、日中の利用が減少しており、コロナ禍の影響による外出機会の減少なども要因の1つとして考えられます。

一方、赤十字病院の利用については、移転前の「日赤病院前」バス停の利用と比較すると、6割近く減少しています。「日赤病院前」は、呼子線や有浦線等運行本数が多いのに対し、「唐津赤十字病院」は市内循環線のための運行で、かつ周辺に住宅等はなく病院だけの利用者に限定されるためと考えられます。

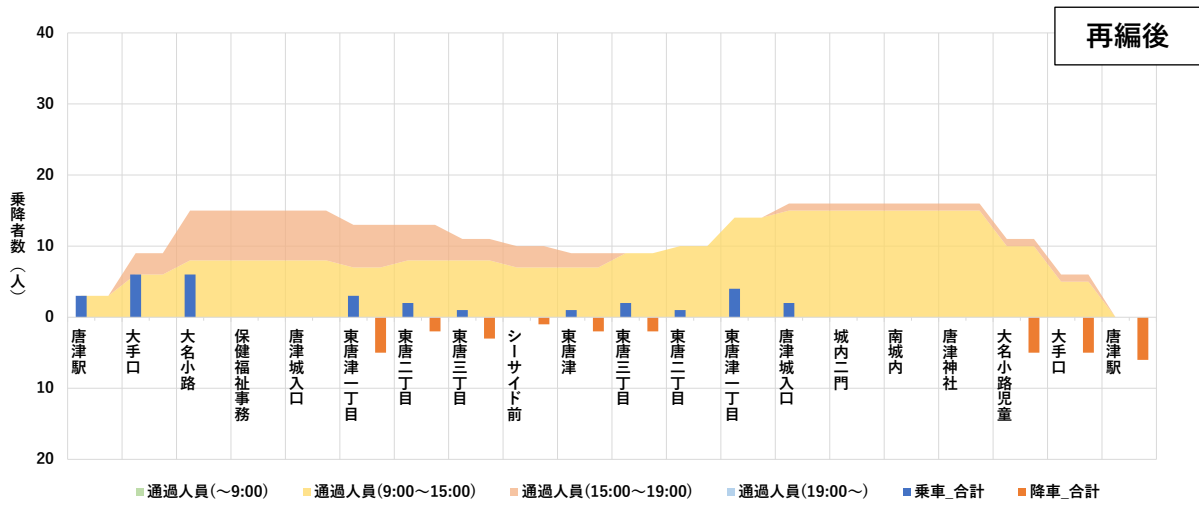
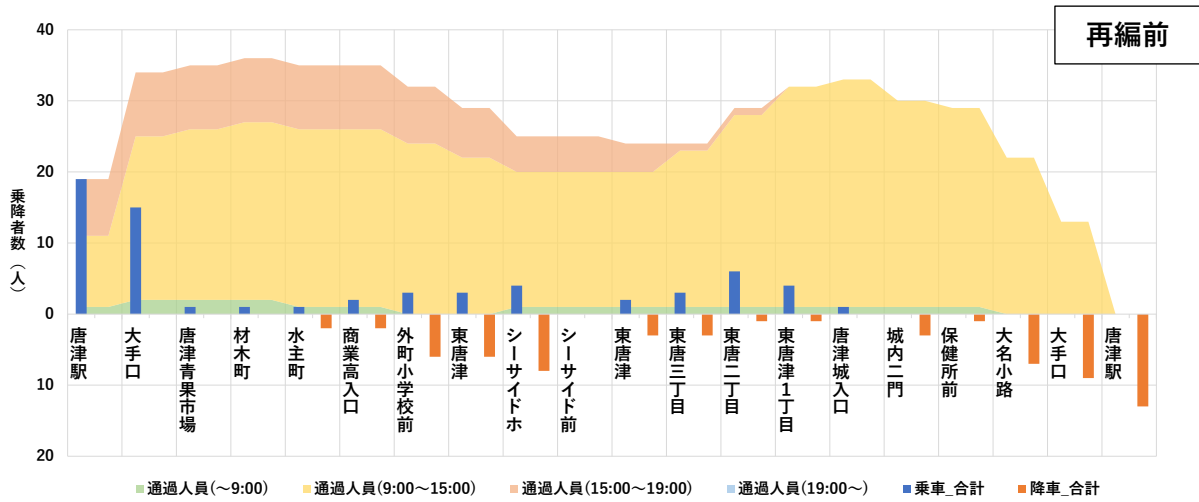


図 5-15 市内循環線東ルート の時間帯別・バス停別前後比較 (平成 28 年・13 本、令和 3・9 本)

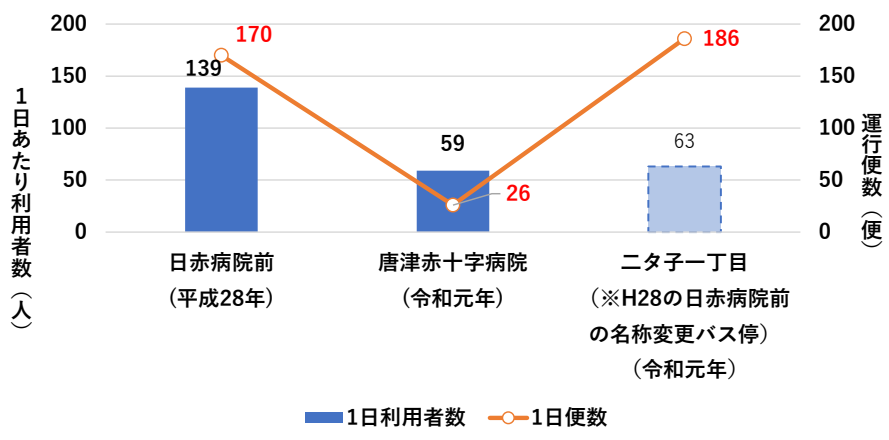


図 5-16 「赤十字病院」バス停利用の再編前後の比較

#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数と欠損額（収支差額）の再編前後比較の分析を以下に示します。

利用者数については、再編後の実績値は再編前の実績値より（新設された市内線南コースは再編前のデータなし）市内線東西コース、市内線の計3路線ともに、減少となっており、また利用目標値に対しては市内線西コースを除く2路線で減少となっています。

欠損額については、実績値では市内線東コースと市内線で減少していますが、市内線西コースで増加、利用目標値との比較では、再編後の実績値は4路線ともに増加となっています。

##### ■再編の効果

既存の市内線東西コースでは利用者数は減少しています。それぞれコースをやや変更（走行距離もやや増加）していますが、特に利用が大きく減少している東コースのバス停別の利用状況を見ると、唐津駅での乗降が減少しており、JRとの乗り継ぎ利用者が減少していると考えられます。（遠方へ、もしくは遠方からの公共交通利用者の減少）

市内線も大きく利用が減少しており、市内線は系統が多くて複雑という課題もあることから、市内線の整理についても検討が必要です。

##### ■再編の課題

唐津市中心部の観光資源を通るコースもありますが、観光利用を目的として再編した市内線東コースで利用が増えておらず、生活利用と観光利用の両方を見極める必要があります。今後、利用者の属性や利用目的等も調査することなどがが必要です。また、観光利用を重視した再編を行う際には、路線の再編だけでなく、その沿線の観光施設等との連携を行うことも併せて検討が必要です。

## 4. 鏡・久里・北波多地区

### (1) 再編の概要

鏡・久里・北波多地区における再編は、大きく以下の2点になっています。

- 北波多線を市民病院きたはたで路線分割
- 北波多線と久里線の統合

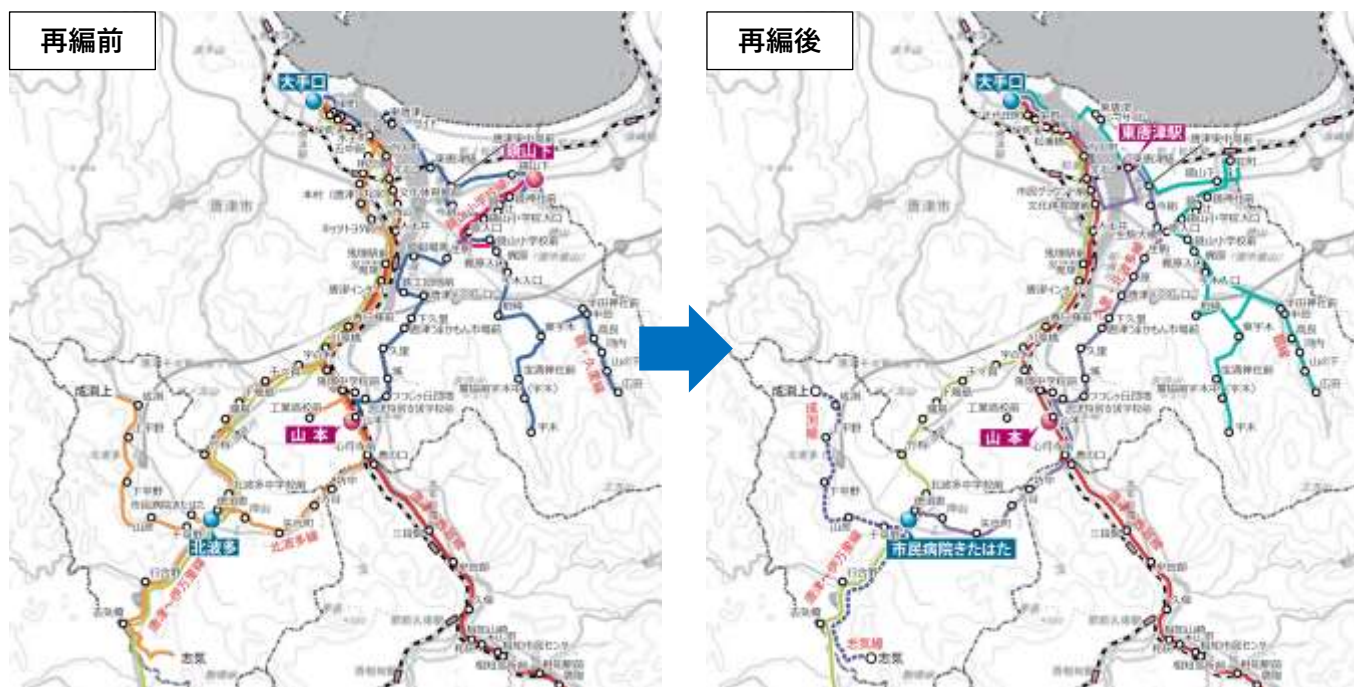


図 5-17 公共通路線図（鏡・久里・北波多地区）左：再編前、右：再編後

表 5-8 運行本数の再編前後比較（鏡・久里・北波多地区）

路線名称（再編後）	1日 運行本数	路線名称（再編後）	1日 運行本数
北波多線(平日)	14	久里・北波多線(幹線)	22
久里線(平日・土曜)	12	成淵線(枝線)	4
		志気線(枝線)	4
<b>合計</b>	<b>26</b>	<b>合計</b>	<b>30</b>

## (2) 再編前後の比較

鏡・久里・北波多地区における再編前後の比較として、利用者数と欠損額（ともに年間）の数値を以下に示します。なお利用者数、欠損額ともに、以下の2点で比較・検証します。

- ・再編前（平成27年）と再編後（令和元年）の実績値の比較
- ・利用目標値と再編後の実績値の比較

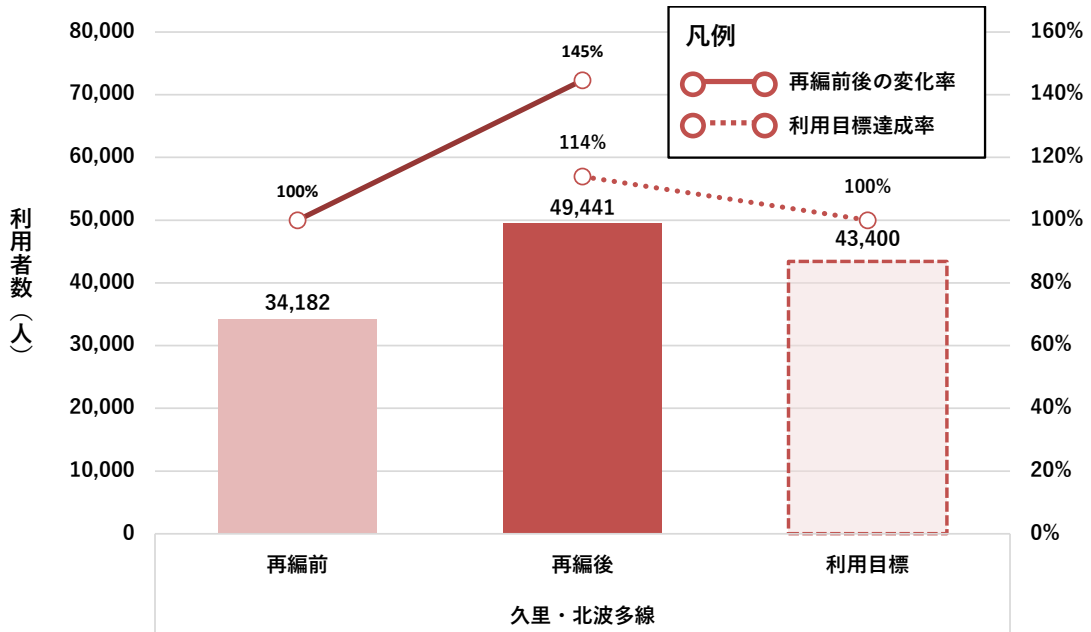


図 5-18 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（鏡・久里・北波多地区）

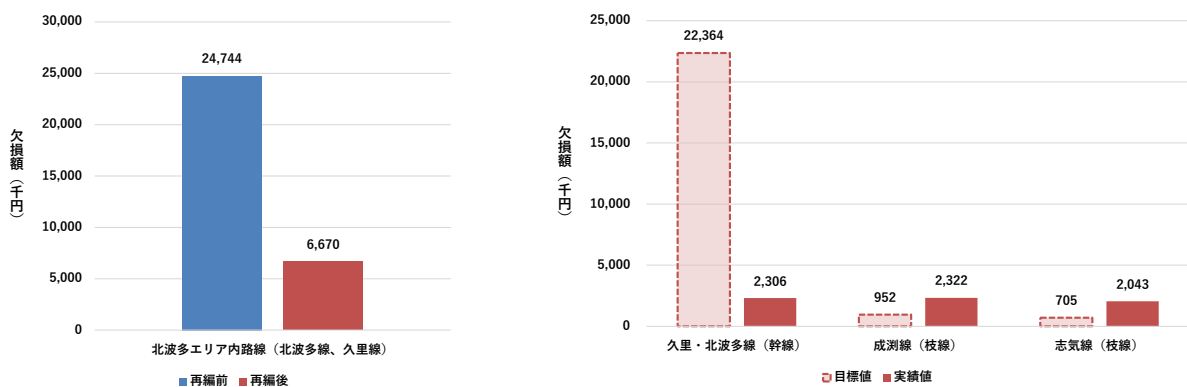


図 5-19 欠損額（年間）に関する再編前後の比較（鏡・久里・北波多地区）



### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

鏡・久里・北波多地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2つが挙げられます。

- 路線分割の影響（幹線と枝線）
- 路線統合の影響（久里・北波多線）

路線統合の影響について、久里線・北波多線と久里・北波多線の時間帯別・バス停別の利用状況を、平成28年と令和3年で比較して以下に示します。

全体の利用人数が増加しており、バス停別では市民病院きたはたと山本での利用が特に増加しています。市民病院きたはたが起終点になったことにより、分かりやすくなって利用が増加したと推察されます。また、原や生駒など宅地開発された地域周辺での利用も増加傾向にあります。

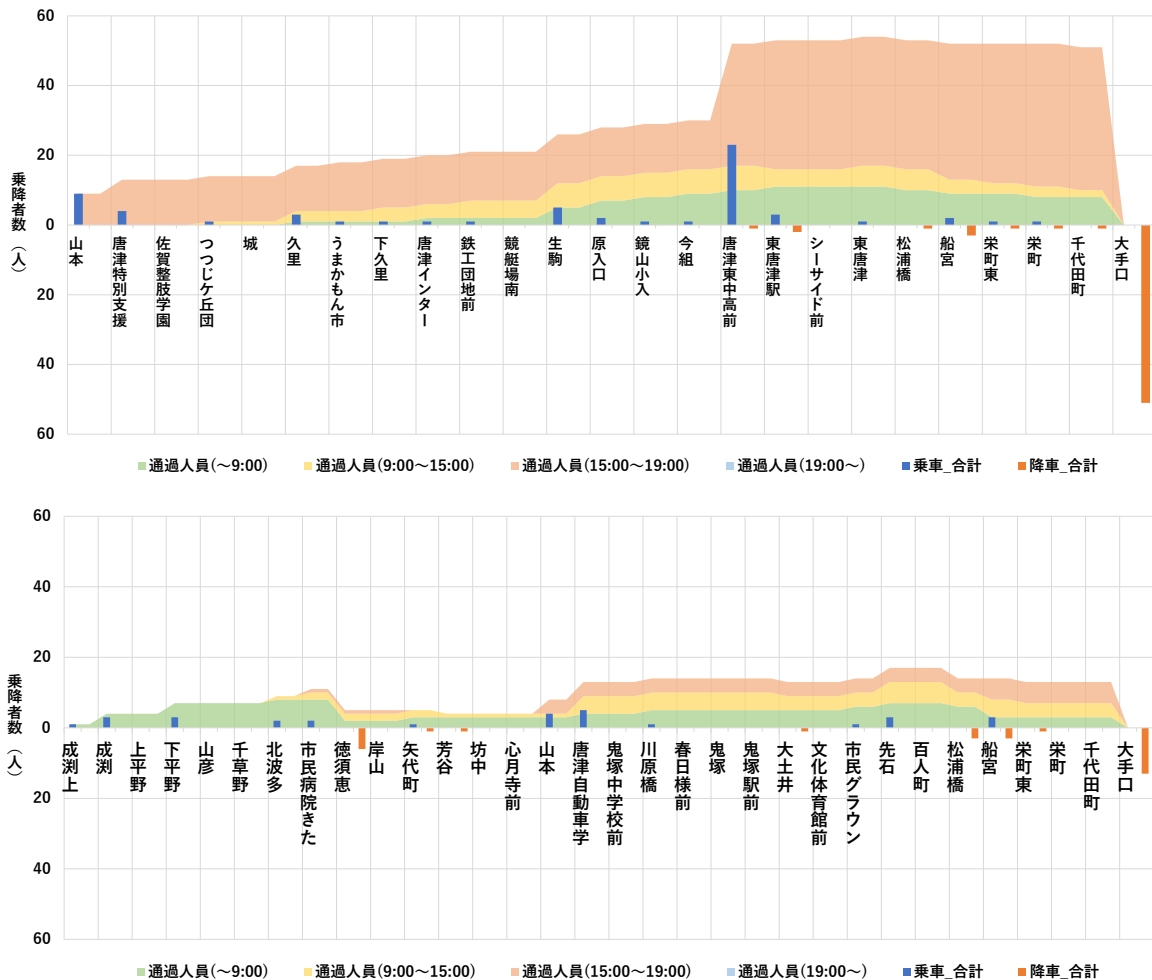


図 5-20 久里線（6本）・北波多線（3本）（再編前、平成28年）の時間帯・バス停別利用状況

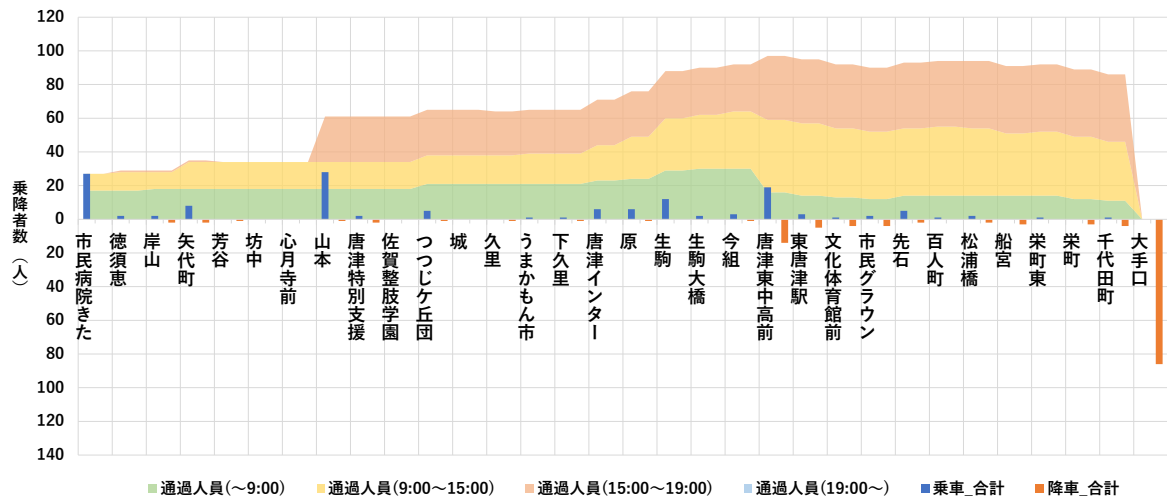


図 5-21 久里・北波多線（再編後、令和3・11本）の時間帯別・バス停別利用状況

#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数と欠損額（収支差額）の再編前後比較の分析を以下に示します。

利用者数については、再編後の実績値は再編前の実績値より久里・北波多線は大きく増加しており、また利用目標値に対しても増回しています。

欠損額については、再編後の実績値は再編前の実績値より大きく減少しており、また利用目標値に対しては幹線の久里・北波多線は大きく下回っていますが、枝線の成淵線・志気線は増加となっています。

##### ■再編の効果

久里・北波多線は、利用者数は増加し、かつ欠損額も大きく減少しているため、再編の効果が大きく出たと考えられます。

久里・北波多線は、久里線と北波多線を統合して新たな幹線として再編を行った路線です。路線統合による効率化の効果、宅地開発や商業施設の立地等の進む地域へルート変更した効果などが要因として考えられます。

## 5. 肥前地区

### (1) 再編の概要

肥前地区における再編は、大きく以下の3点が挙げられます。

- 入野フィーダー路線の延伸（瓜ヶ坂、京泊、駄竹）
- 入野フィーダー路線の日中時間帯の車両小型化
- 曜日運行の導入（延伸地域）



図 5-22 再編前後の公共交通路線図（肥前地区）

路線名(再編前)	本数 (土・日祝)	運行曜日	路線名(再編後)	本数 (土・日祝)	運行曜日
納所線	16(14・14)	月曜～日曜	納所線	8(6)	月曜～土曜
高串線	17(18・16)	月曜～日曜		3	月・水・金
星賀線	12(11・11)	月曜～日曜		4	日祝
			京泊・納所線	5	火・木・土
			高串線	7(8)	月曜～土曜
				7	月・水・金
				1	火・木・土
			瓜ヶ坂・高串線	4	日祝
			星賀線	8	火・木・土
				6(5)	月曜～土曜
				3	火・木・土
			駄竹・星賀線	4	日祝
				5	月・水・金

表 5-9 運行本数の再編前後比較（肥前地区）

## (2) 再編前後の比較

肥前地区における再編前後の比較として、利用者数と欠損額（ともに年間）の数値を以下に示します。なお利用者数、欠損額ともに、以下の2点で比較・検証します。

- ・再編前（平成27年）と再編後（令和元年）の実績値の比較
- ・利用目標値と再編後の実績値の比較

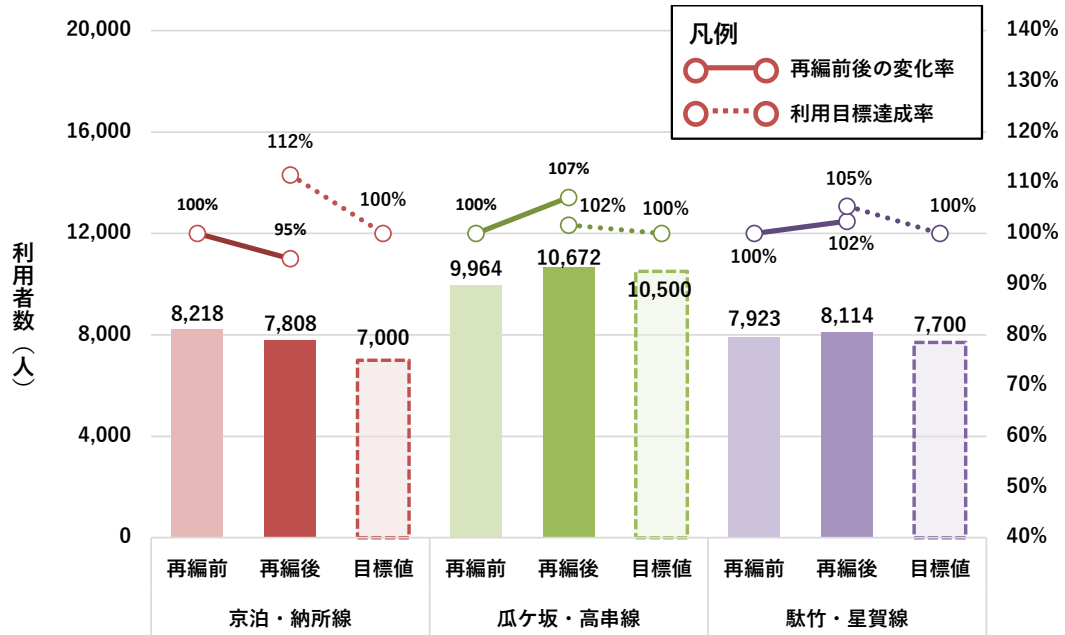


図 5-23 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（肥前地区）

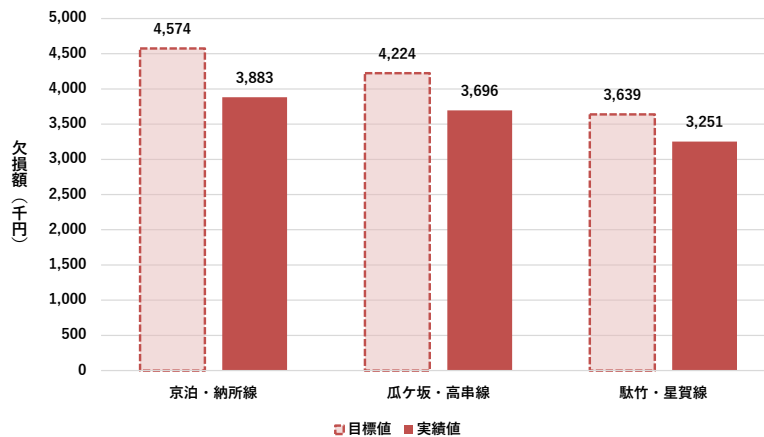


図 5-24 欠損額（年間）に関する再編前後の比較（肥前地区）

### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

肥前地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2つが挙げられます。

- 入野フィーダー路線の利用状況
- デマンド導入や地域主体（自家用有償運送含む）の運行の可能性

入野フィーダー路線について、既存区間と延伸区間の利用状況を、平成28年と令和元年で比較して以下に示します。

既存区間では3路線ともに利用が微減しており、利用者総数でも延伸区間の利用人数を加えても、平成28年の利用人数よりも少なくなっています。

運行本数あたりの利用人数を見ても、利用は低調となっていることから、定時定路線からより効率的な運行形態への変更等も検討することが必要です。

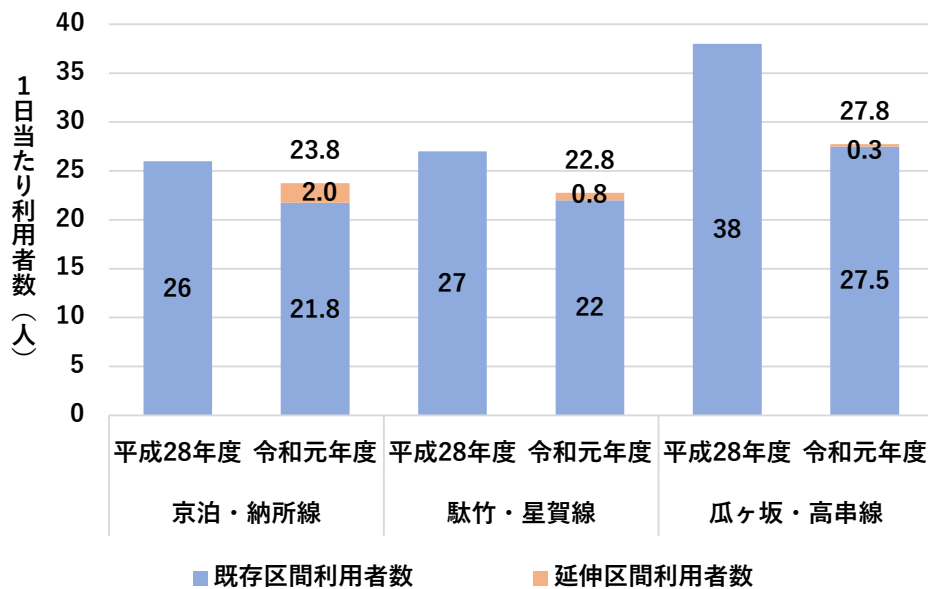


図 5-25 入野フィーダー路線の再編前後の比較

#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数と欠損額（収支差額）の再編前後比較の分析を以下に示します。

利用者数について、年間の数値は再編後の実績値が再編前の実績値より入野フィーダー3路線のうち、瓜ヶ坂・高串線と駄竹・星賀線は微増となっています。また、利用目標値に対しては3路線ともに増加となっています。

一方、1日当たりの利用者数で見ると、3路線とも減少となっています。（調査日が1日～1週間での数値となっているため）

欠損額については、利用目標値との比較になりますが、再編後の実績値は3路線ともに減少となっています。

##### ■再編の効果

瓜ヶ坂・高串線と駄竹・星賀線は年間の利用者数は増加しています。しかし、交通不便地域への延伸（曜日運行）により走行距離が増加しているため、費用対効果を含めた分析が必要です。

京泊・納所線は年間での利用は減少しており、この路線も交通不便地域への曜日運行での延伸を行っているため、他の2路線と比較して延伸地域での利用は多少あるものの、今後の利用状況を確認する必要があります。

##### ■再編の課題

交通不便地域への延伸については、目標値を予め設定し、その数値を利用が下回った場合は、再検討を行うなど、延伸後の対応策も含めて検討しておくこと等が考えられます。

## 6. 相知・巖木地区

### (1) 再編の概要

相知・巖木地区における再編は、大きく以下の2点になっています。

- デマンドの導入（巖木は全域、相知は一部地域）
- 相知花タウンバスの延伸（山本までの延伸）

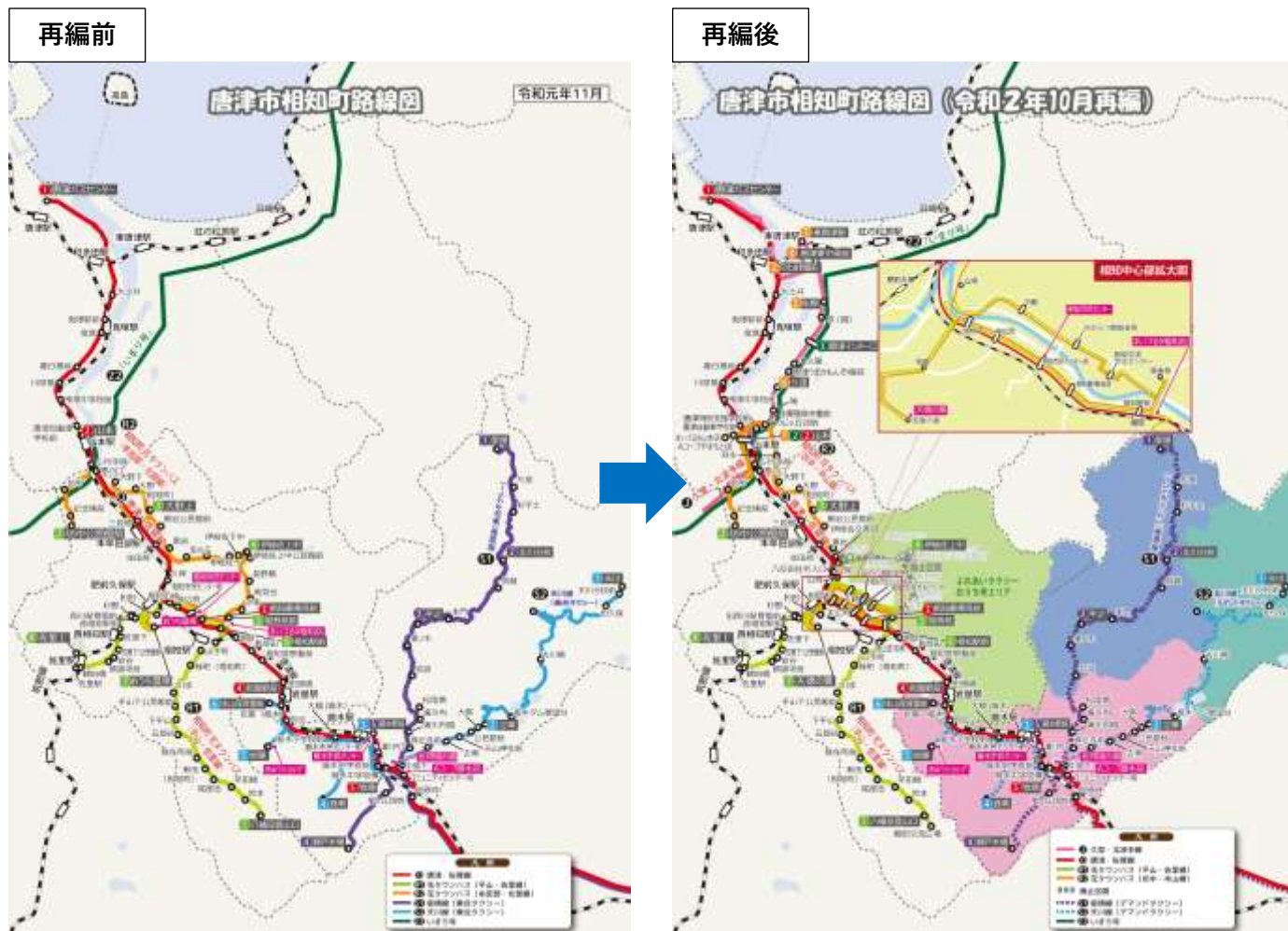


図 5-26 再編前後の公共交通路線図（相知・巖木地区）

表 5-10 運行本数の再編前後比較（相知・巖木地区）

路線名(再編前)	本数 (土・日祝)	路線名(再編前)	本数 (土・日祝)
平山・佐里線	12 (13)	星領線	6(学休日 5)
坊中・伊岐佐線	6 (6)	天川線	6(学休日 5)
路線名(再編後)	本数 (土・日祝)	路線名(再編後)	本数 (土・日祝)
平山・佐里線	12 (12)	星領線	6(月水金)、3(火木土)
坊中・中山線	8 (8)	天川線	6(月水金)、3(火木土)
相知デマンド	6 (6)	山麓部・瀬戸木場エリア	6(月水金)、3(火木土)



## (2) 再編前後の比較

相知・巖木地区における再編前後の比較として、利用者数（年間）の数値を以下に示します。なお利用者数については、再編前（令和元年）と再編後（令和2・3）の実績値の比較と、利用目標値と再編後の実績値の比較の2点から検証することとしました。

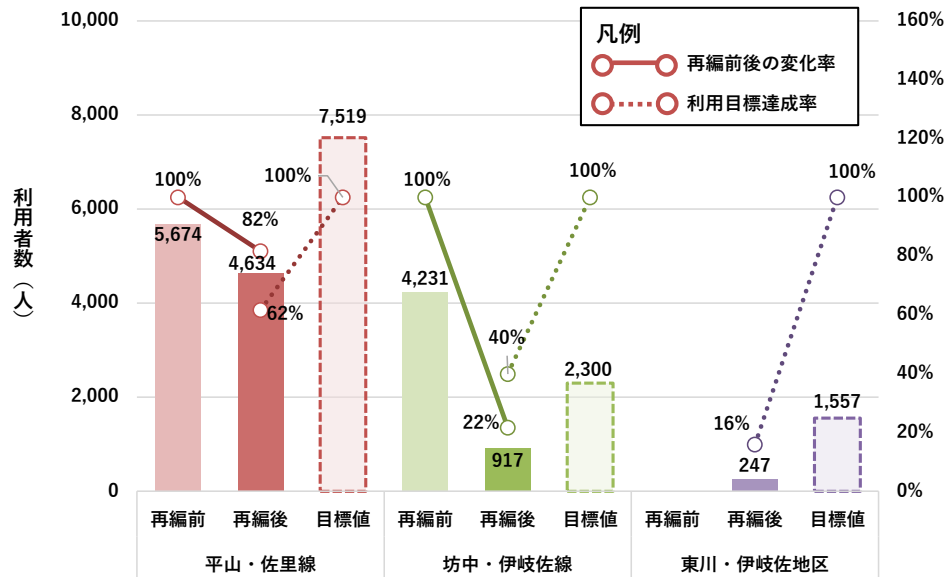


図 5-27 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（相知地区）

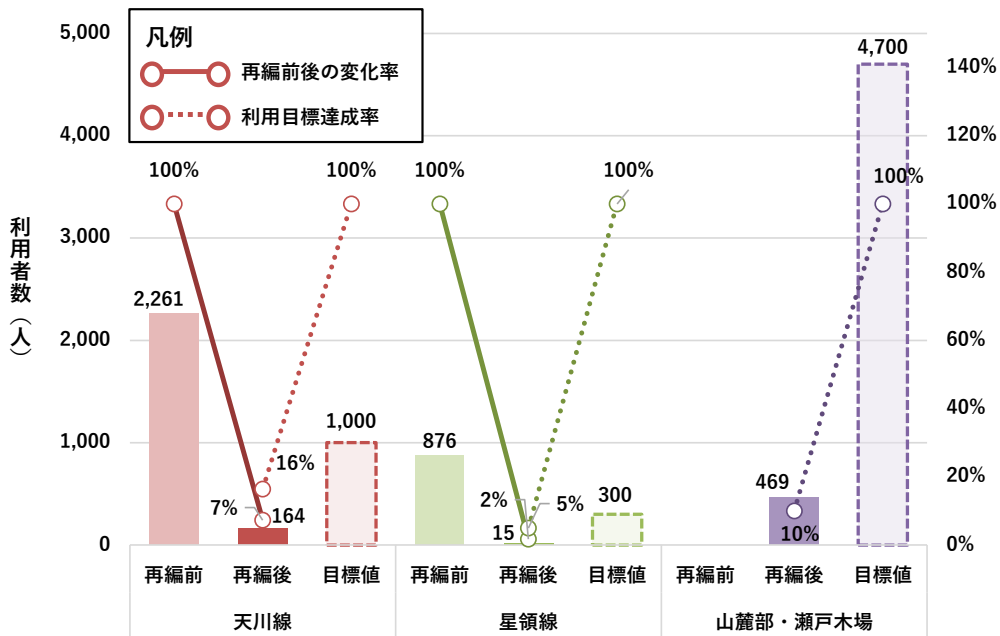


図 5-28 利用者数（年間）に関する再編前後の比較（巖木地区）

### (3) 再編の検証ポイント（詳細な前後比較）

相知・厳木地区における再編の検証ポイントとしては、以下の2つが挙げられます。

- デマンドの利用状況
- 相知花タウンバスの利用状況

相知では再編後に一部エリアのデマンド化を行った結果を含めた利用比較、厳木については、再編前（定路線）と再編後（デマンド）の利用比較を以下に示します。

相知では、定路線の利用は減少しており、デマンドの利用も低調な状況となっています。コロナ禍であり積極的な外出が難しい状況ですが、今後は利用体験会など利用促進を図ることが重要であると考えられます。

厳木では定路線であった2路線をデマンド化した結果、1日当たりの利用者数は、8.6人から2.0人に大きく落ち込みました。コロナ禍の影響と運行形態の変更による影響の2つが要因として考えられます。

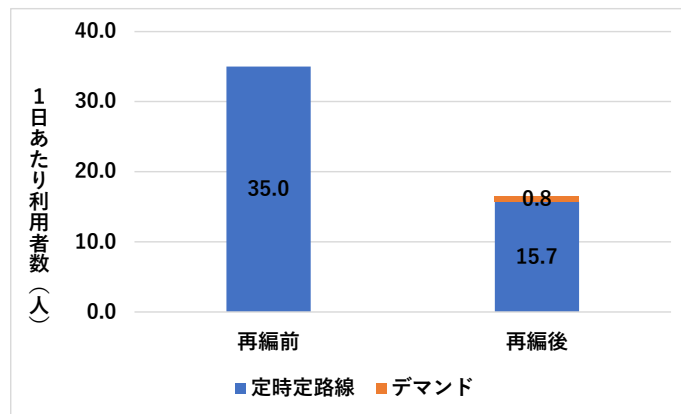


図 5-29 相知花タウンバス（定路線）・デマンドの再編前後（平成28年・令和2～3）の比較

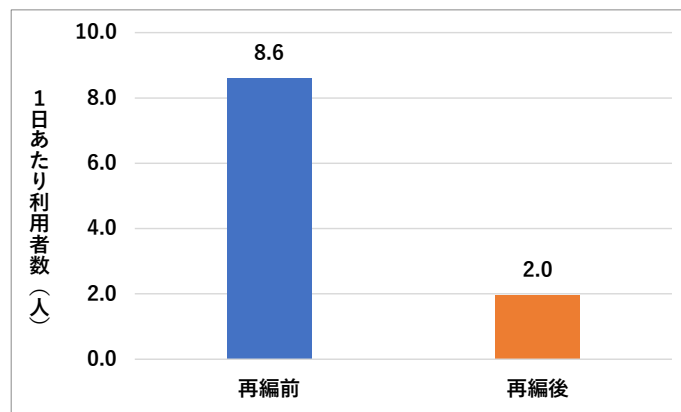


図 5-30 厳木2路線の定路線（令和元年）とデマンド（令和2～3）の再編前後の比較

#### (4) 再編の検証

---

再編の検証について、利用者数の再編前後比較の分析を以下に示します。

相知においては、再編後の実績値は再編前の実績値より平山・佐里線、坊中・伊岐佐線ともに減少となっており、また利用目標値に対しても減少となっています。

巖木においては、再編後の実績値は再編前の実績値より大きく減少しており、また利用目標値に対しても大きく下回っています。

##### ■再編の課題

巖木では定時定路線から予約型の区域運行（デマンド）に移行したため、大きく運行形態が変わったことによる利用離れが、利用者数の減少と考えられます。なお、デマンドがスタートした令和2年4月は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言中であったため、そもそも外出機会がほとんどなかったことが大きな要因と考えられます。相知の東川・伊岐佐地区でのデマンドも同様の要因から利用が低迷しているものと考えられます。

また、今回実施した住民アンケートによると、デマンドを導入している地域の住民のうち、約3割が、デマンドの導入を知らないと回答しました。デマンドの周知不足も利用低迷の一つと考えられます。

デマンドについては、一度利用体験することで、その利便性や利用する際の注意点などが実感できると考えられます。継続的な周知と体験会の実施などが今後の対応として考えられます。

## 第6章 地域住民のニーズ把握

### 1. 住民アンケート

#### (1) 調査概要

唐津地域における住民の方の公共交通の利用状況やご意見・ご要望等を把握するために、65歳以上を対象にした住民アンケートを実施しました。地区別の回収状況は以下の通りとなっています。なお今回は、令和2年度に浜玉・七山エリアにおいて住民アンケートを実施していることから、この2地区は除外しました。（浜玉・七山エリアのアンケート結果についてはP60～に記載しています。）

表 6-1 住民アンケートの実施概要

○実施時期	令和3年9月配布、同年10月回収
○調査対象	唐津市及び玄海町に在住の65歳以上の方
○設問内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者属性（居住地区、年齢、家族構成、移動手段、自動車運転免許の有無、免許返納の意思）</li> <li>・買い物、通院動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯）</li> <li>・その他の外出動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯）</li> <li>・公共交通機関への意見・要望</li> </ul>

表 6-2 住民アンケートの回収状況

地区名		配布数	回収数	回収率
旧唐津	久里・鏡	170	100	58.8%
	鬼塚	90	56	62.2%
	成和・長松・東唐津・外町・大志	440	282	64.1%
	佐志・湊・西唐津	220	140	63.6%
	大良・竹木場	80	48	60.0%
相知	デマンドあり	120	65	54.2%
	デマンドなし	230	121	52.6%
巖木		250	129	51.6%
北波多		250	161	64.4%
肥前		350	160	45.7%
鎮西		350	184	52.6%
呼子		250	129	51.6%
<b>唐津市合計</b>		<b>2,800</b>	<b>1,575</b>	<b>56.3%</b>
<b>玄海町</b>		<b>300</b>	<b>195</b>	<b>65.0%</b>
<b>総合計</b>		<b>3,100</b>	<b>1,770</b>	<b>57.1%</b>

## (2) 回答者属性

回答者の属性について、住所、年齢、家族構成、免許の有無を以下に示します。

回答者の居住地区について、「旧唐津地区」に在住の方が 35.2%と最も高い割合を占め、次いで「玄海町」(11.0%)、「相知町」(10.5%)が続きます。

回答者の年齢について、「70歳～74歳」が 33.9%と最も多く、次いで「65歳～69歳」(29.3%)が続きます。

家族構成について、「親子」が 33.3%と最も多く、「夫婦のみ」(31.5%)と続きます。

運転免許の有無について、「免許あり(日頃運転する)」が 70.8%と非常に高い割合を占めますが、「免許あり(日頃しない)」、「免許なし(自主返納済)」、「免許なし」を合わせた運転しない人も 3割弱いることが見受けられます。

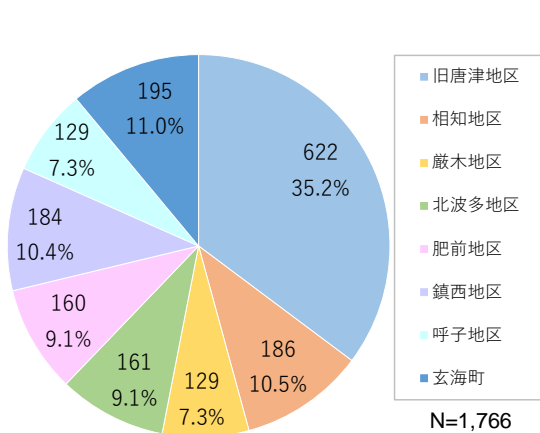


図 6-1 回答者の居住地区

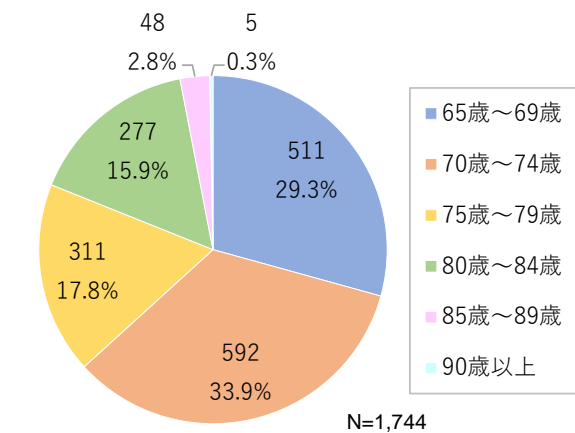


図 6-2 回答者の年齢

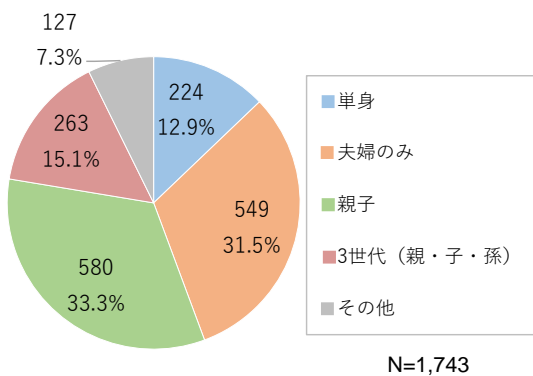


図 6-3 回答者の家族構成

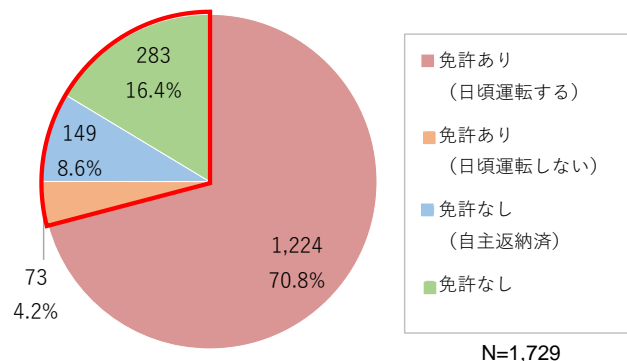


図 6-4 回答者の運転免許の有無

### (3) 買い物の移動状況

地区別の買い物先（最も良く行く施設）について、旧町村と唐津市中心部の結果を示します。

概ね 50%前後の人が、その地区内の商業施設に買い物に行っていることが窺えます。

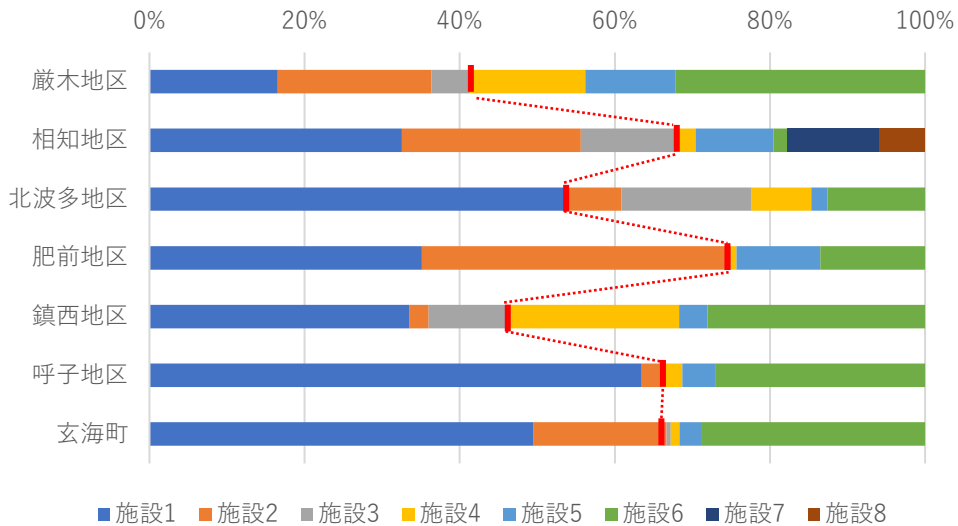


図 6-5 地区別の買い物先（旧町村）

表 6-3 地区別の具体的な買い物先

	厳木地区	相知地区	北波多地区	肥前地区	鎮西地区	呼子地区	玄海町
施設 1	きゆうショップ	エレナ相知町	なかよし村北波多店	まいづる 9 肥前店	まいづる 9 鎮西店	まいづる 9 呼子店	まいづる 9 玄海店
施設 2	A コープ	まいづる 9 相知店	まいづる 9 山本店	A コープはびる肥前店	道の駅桃山天下市	大漁鮮華	A コープ有浦店
施設 3	道の駅厳木	コスモス相知店	A コープやまもと店	ひぜん夢美咲	ユートク鎮西店	道の駅桃山天下市	移動スーパー「とくし丸」
施設 4	コスモス相知店	きゆうショップ	コスモス山本店	イオン唐津	まいづる 9 呼子店	まいづる 9 鎮西店	イオン唐津
施設 5	HI ヒロセ（多久）	A コープ山本店	イオン唐津	スーパーモリナガ唐津店	イオン唐津	イオン唐津	まいづる 9 本店
施設 6	その他	まいづる 9 山本店	その他	その他	その他	その他	その他
施設 7	—	トライアル唐津中原店	—	—	—	—	—
施設 8	—	その他	—	—	—	—	—

地区内の施設      隣接地区の施設

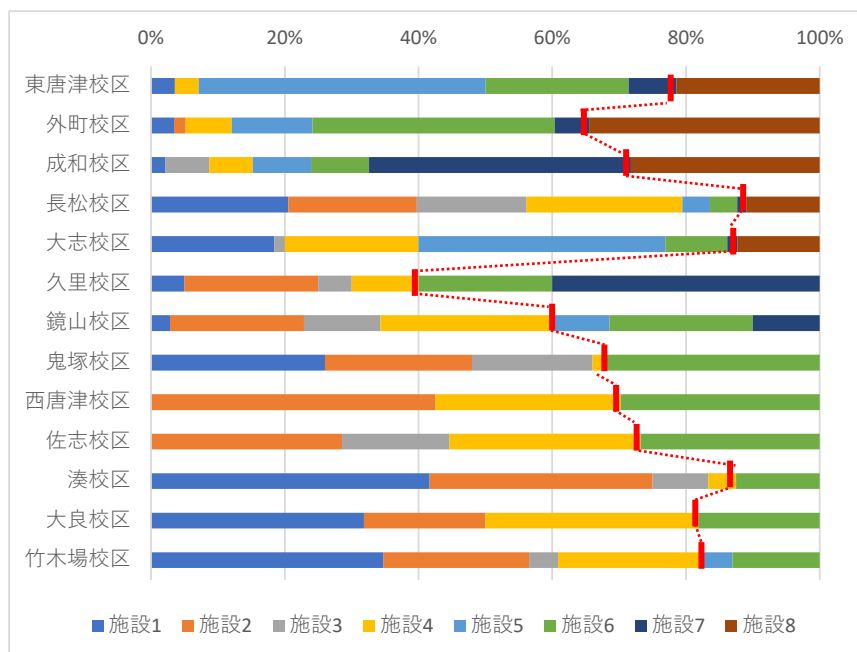


図 6-6 地区別の買い物先（唐津市中心部）

表 6-4 地区別の買い物先（唐津市中心部）

	東唐津校区 ・外町校区 ・成和校区 ・長松校区 ・大志校区	久里校区 ・鏡山校区	鬼塚校区	西唐津校区 ・佐志校区 ・湊校区	大良校区 ・竹木場校区
施設1	スーパーモリナガ唐津店	JA うまかもん市場	まいづる9山本店	玄海みなとん里	スーパーモリナガ唐津店
施設2	サンフレッシュ神田店	トライアル唐津中原店	A コープやまもと店	まいづるキャロット	サンフレッシュ神田店
施設3	コスモス町田店	A コープ虹の松原店	コスモス山本店	コスモス佐志店	コスモス町田店
施設4	A コープからつ店	イオン唐津	ドラッグストアモリ山本店	スーパーモリナガ唐津店	A コープからつ店
施設5	まいづる本店	ミスターマックス唐津店	イオン唐津	イオン唐津	イオン唐津
施設6	トライアル唐津店	ダイレックス鏡店	その他	その他	その他
施設7	ザ・ビッグ唐津店	その他			
施設8	その他				

地区内の施設

地区別の買い物（一番目）での移動手段を以下に示します。

「自家用車」が一番多く、次いで旧唐津地区と呼子地区を除くどの地区も「家族等の送迎」が多くなっています。

旧唐津地区と呼子地区では「徒歩・自転車」の割合がやや大きくなっています。商業施設が多いこと（旧唐津）、町自体がコンパクトでまいる9呼子店に行きやすいこと（呼子）がその要因として考えられます。

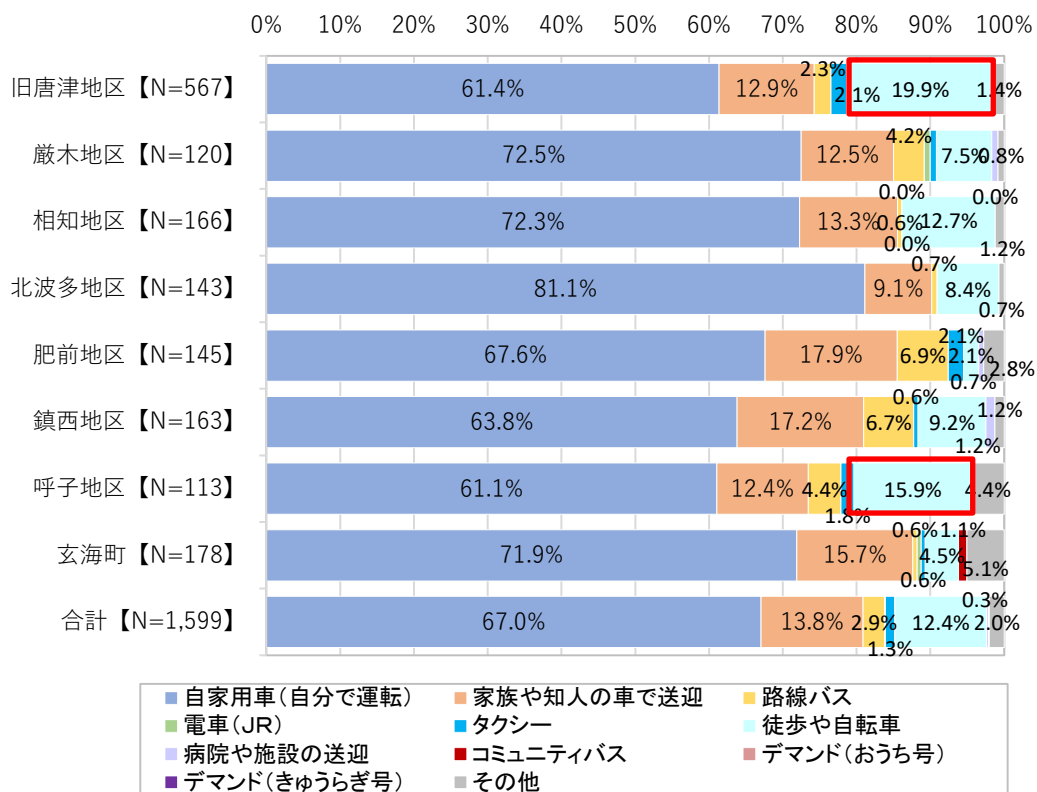


図 6-7 地区別の買い物（一番目）での移動手段

また、外出頻度は「週1~2回」が一番多くなっています。

【1番目\_外出頻度】

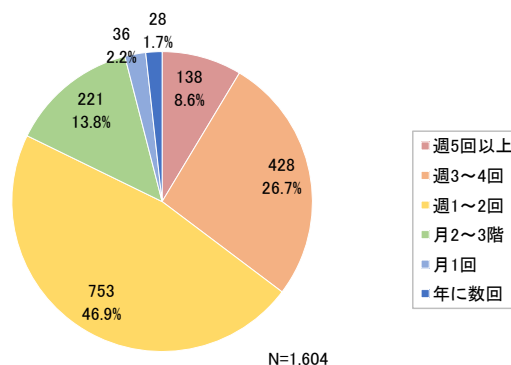


図 6-8 買い物の外出頻度（一番目に良く行く買い物先）



#### (4) 通院の移動状況

通院で一番目に良く行く外出先について、その移動手段と頻度を示します。

まず、地区別の通院（一番目）での移動手段を以下に示します。

買い物と同様に、「自家用車」が一番多く、次いで旧唐津地区と呼子地区を除くどの地区も「家族等の送迎」が多くなっています。

旧唐津地区と呼子地区では「徒歩・自転車」の割合がやや大きくなっています。

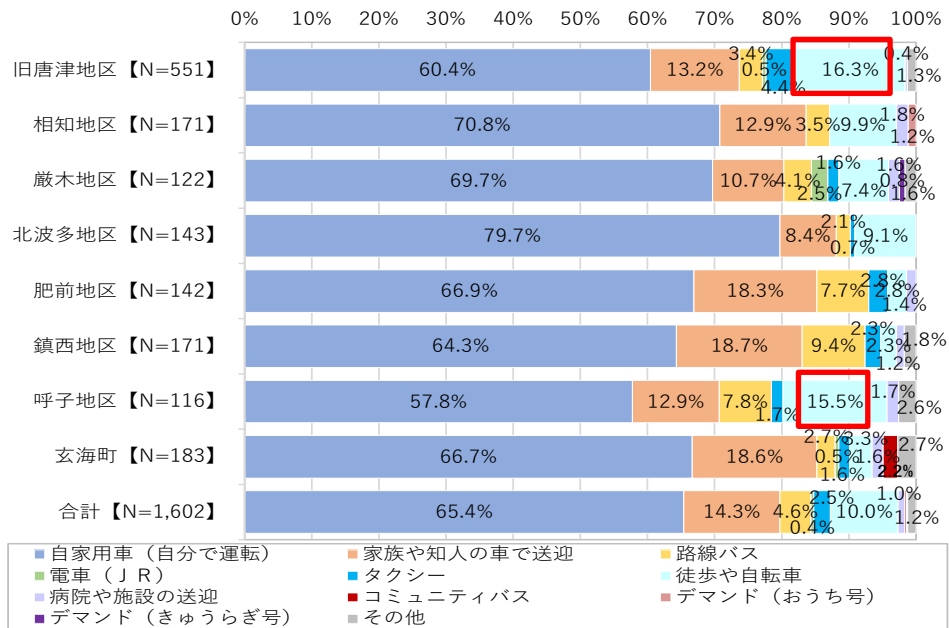


図 6-9 地区別の通院（一番目）での移動手段

頻度は「月1回」が一番多くなっています。

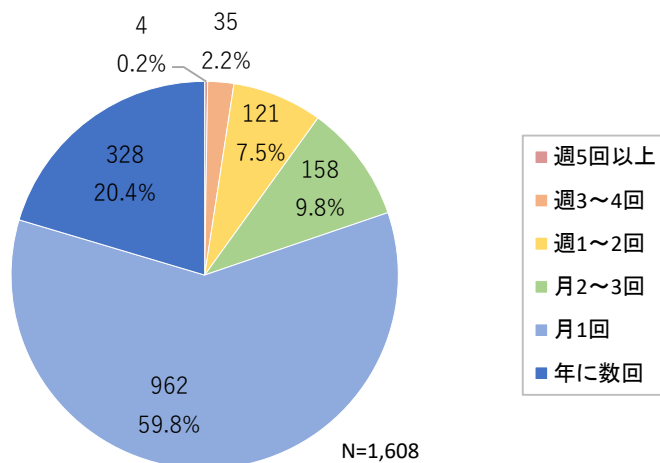


図 6-10 通院の外出頻度（一番目に良く行く通院先）

## (5) 路線バスの印象

路線バスの印象について、唐津市と玄海町での結果を示します。

唐津市・玄海町ともに「たまにしか利用できないが、無くてはならない交通だと思う」が一番多くなっています。

公共交通は、なくてはならないという思いがある一方で、日常的にバスを利用している人は唐津市で約10%、玄海町で約5%と利用割合が低いため、高齢者にとって利用しなくなるような印象（取り組み）が必要です。また、バスはなくてもよいと回答された割合も高く、現状としては生活路線としての必要性が低い状態であると言えます。

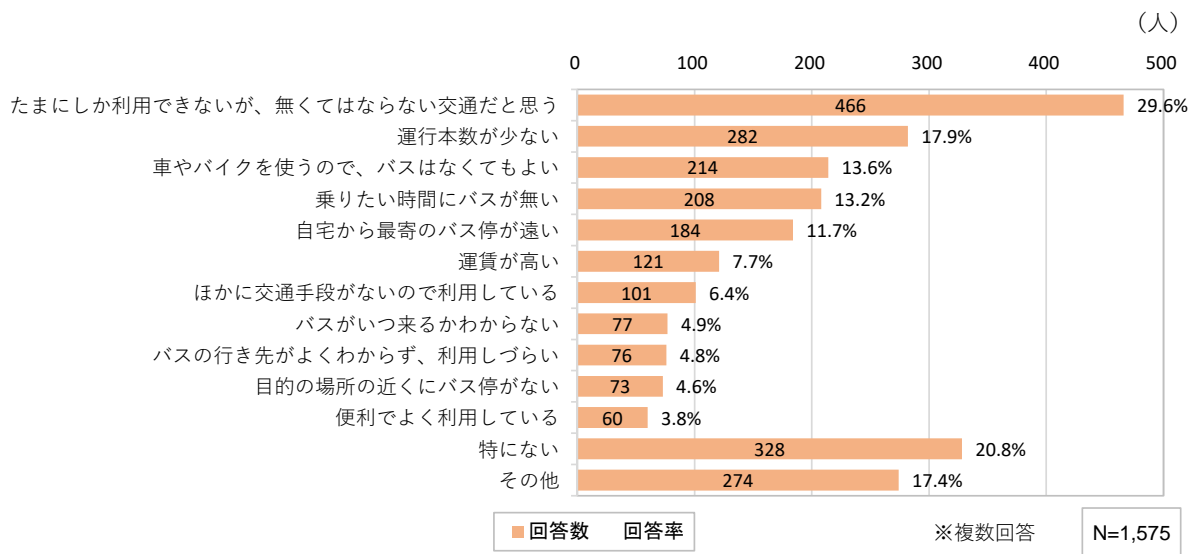


図 6-11 路線バスの印象（唐津市）

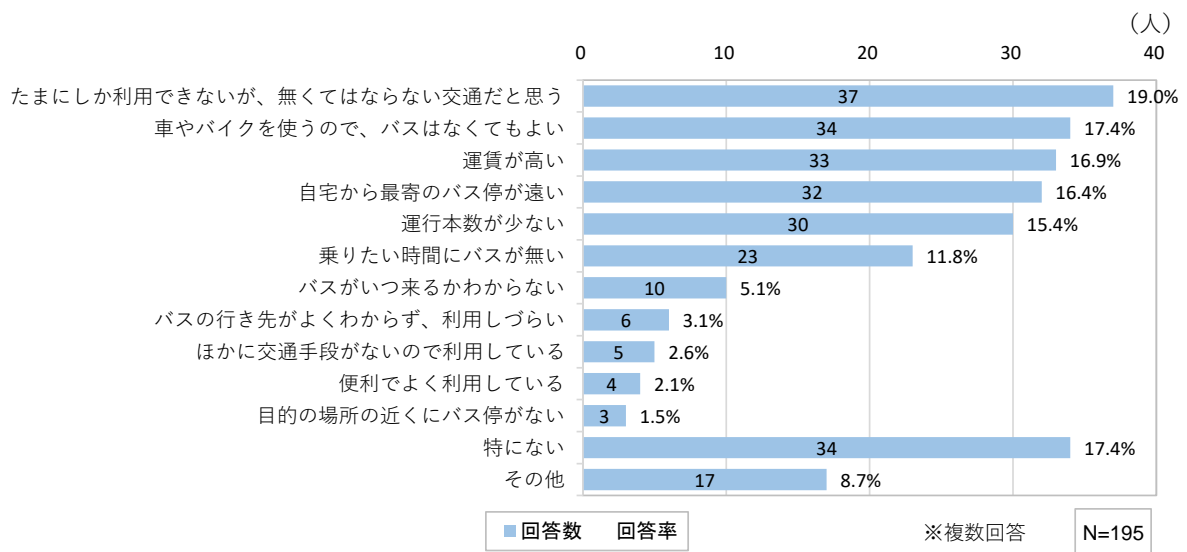


図 6-12 路線バスの印象（玄海町）

## (6) 公共交通で大切なこと

公共交通で大切なことについて、その結果を以下に示します。

「自宅からすぐ近くで乗り降りできること」が最も多く、50.2%を占めています。次いで「乗りたい時間に利用することができる」「運賃が安い」となっています。

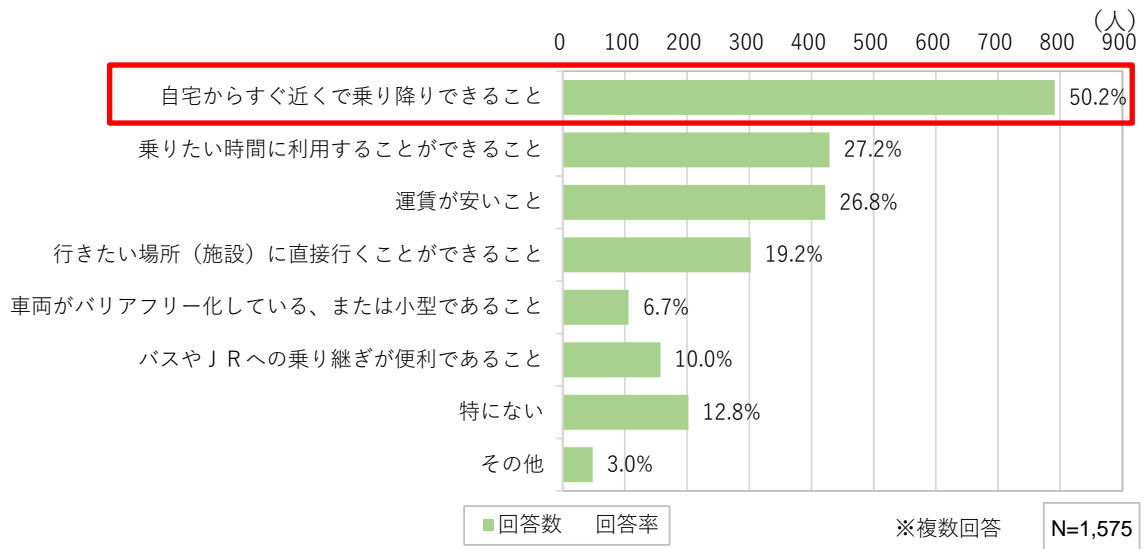


図 6-13 公共交通で大切なこと

## (7) 年齢別の免許保有状況、免許返納意向

年齢別の免許保有状況、免許返納意向を以下に示します。

年齢が上がるにつれ、保有の割合は下がり、2～3年以内の返納意向の割合が大きくなっていますが、75～79歳でも6割以上の免許保有、80～84歳でも2～3年での自主返納より将来的な自主返納の検討の方が倍近くの割合になっています。自家用車への依存度が高く、高齢になっても運転を続ける高齢者の増加が懸念され、免許返納促進と利用しやすい公共交通への取組みが重要になると考えられます。

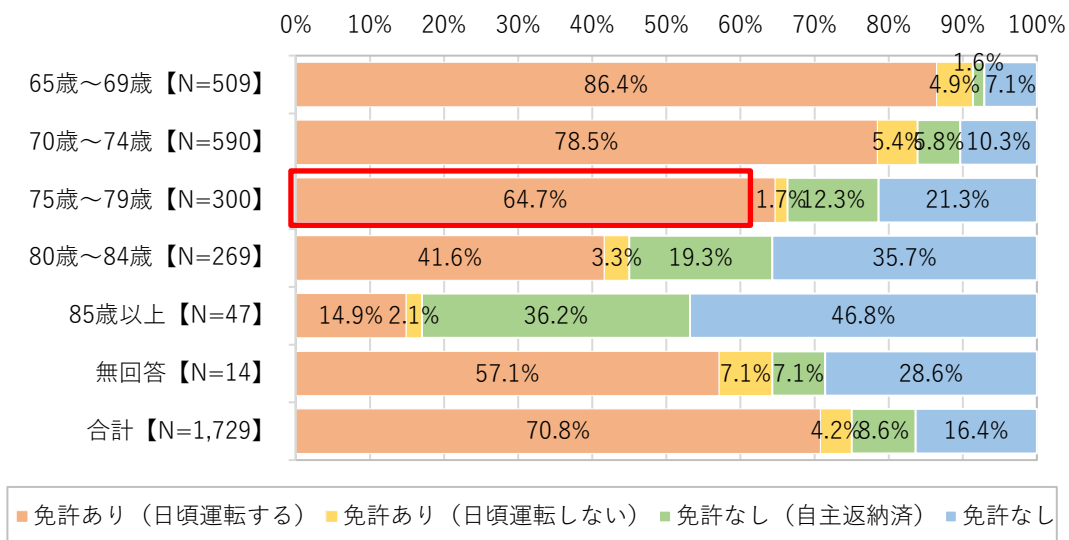


図 6-14 年齢別の免許保有状況

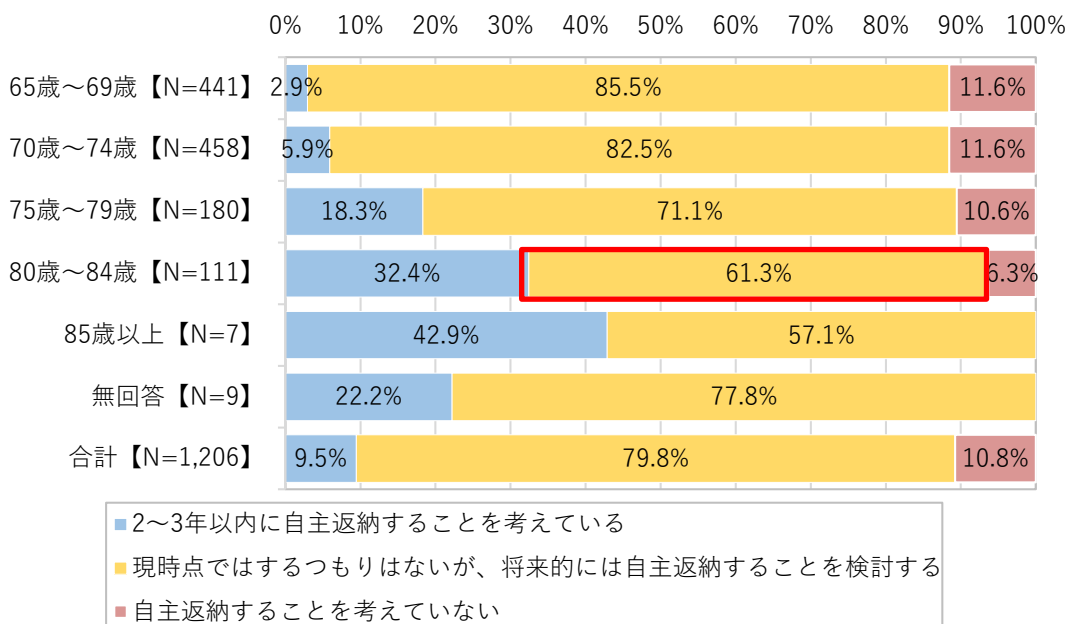


図 6-15 年齢別の免許返納意向

## (8) 浜玉・七山のアンケート調査概要

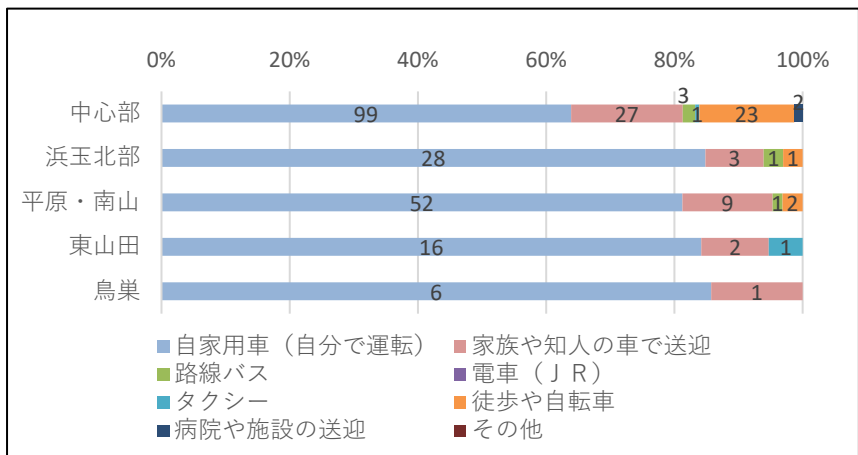
令和2年度に実施した浜玉・七山エリアにおける住民アンケートの調査概要と調査結果を以下に示します。

アンケート内容については、令和3年9月に実施した住民アンケートと同じものになっています。

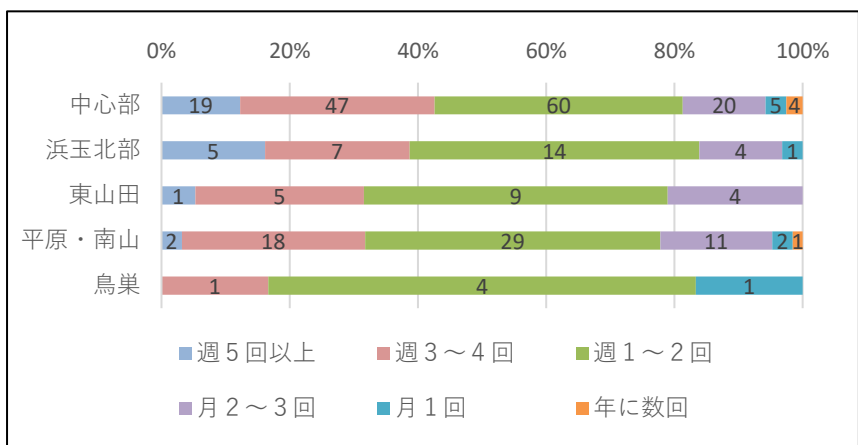
結果については、浜玉・七山ともに自家用車での移動が多く、買い物先は、それぞれの地区内で済ませている方が多くなっています。公共交通で大切なことについては、他の地区と同様に「自宅近くで乗り降りできること」が一番多くなっています。

表 6-5 住民アンケートの実施概要

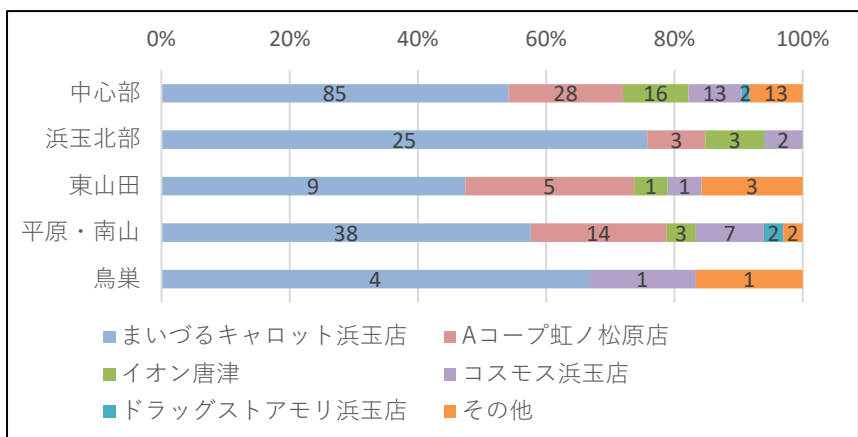
○実施時期	令和2年9月配布、同年10月回収
○調査対象	唐津市浜玉地区、七山地区に在住の65歳以上の方
○設問内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者属性（居住地区、年齢、家族構成、移動手段、自動車運転免許の有無、免許返納の意思）</li><li>・買い物、通院動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯）</li><li>・その他の外出動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯）</li><li>・公共交通機関への意見・要望</li></ul>
○回収状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・浜玉：510票配布、316票回収（回収率62.0%）</li><li>・七山：300票配布、181票回収（回収率60.3%）</li></ul>



(i) 移動手段

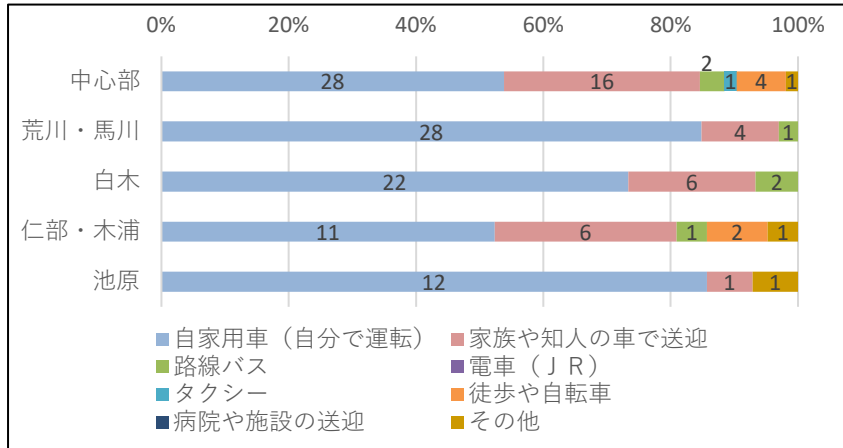


(ii) 利用頻度

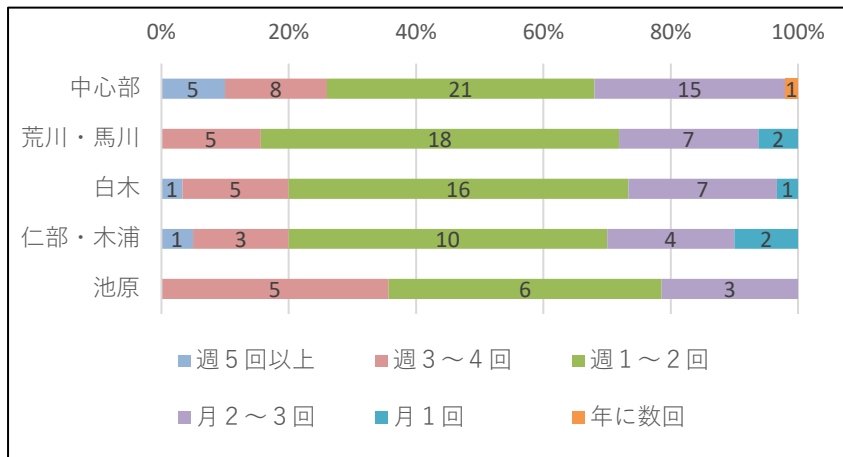


(iii) 買い物先

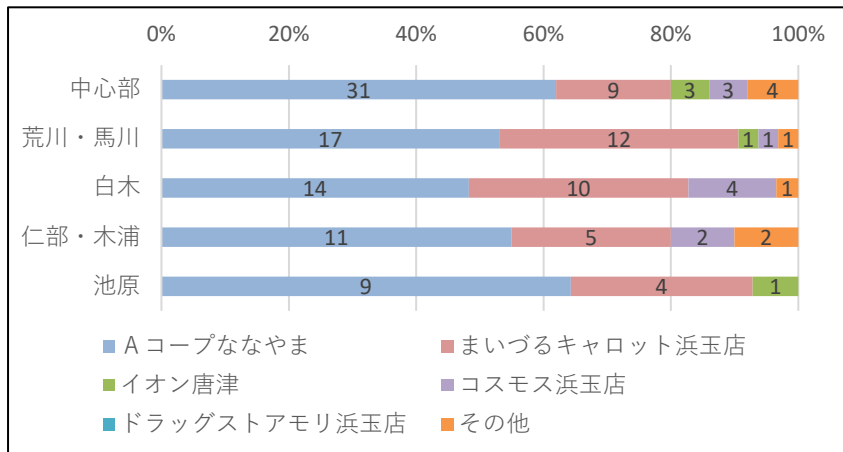
図 6-16 浜玉エリアの買い物状況



(i) 移動手段



(ii) 利用頻度



(iii) 買い物先

図 6-17 七山エリアの買い物状況

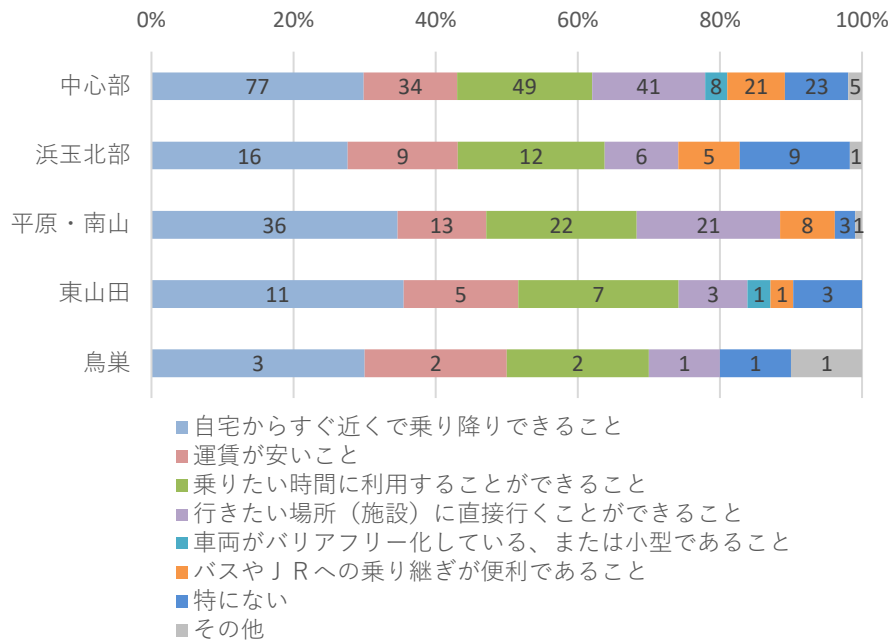


図 6-18 浜玉エリアの公共交通で大切なこと

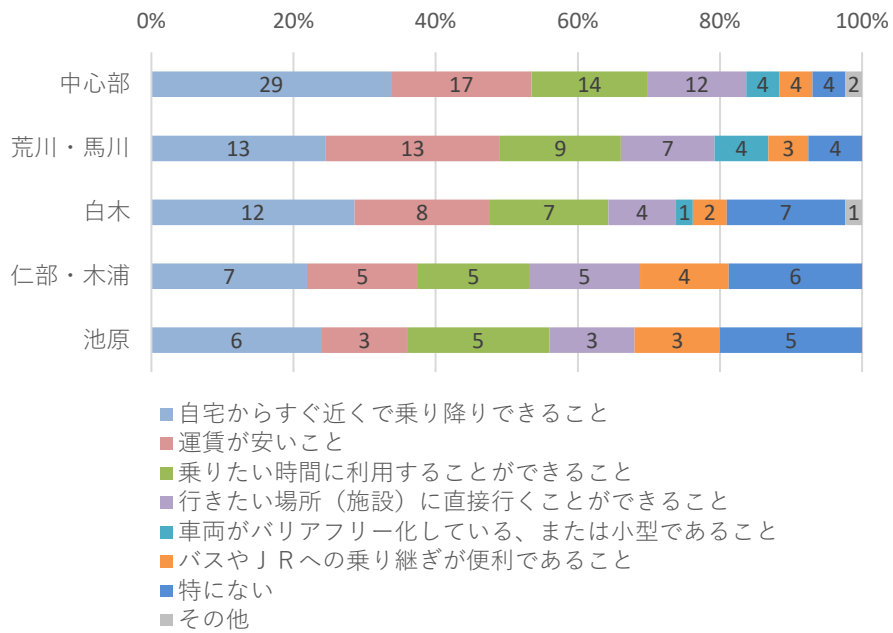


図 6-19 七山エリアの公共交通で大切なこと



## 2. 高校生アンケート

### (1) 調査概要

唐津地域における高校生の方の公共交通の利用状況やご意見・ご要望等を把握するために、高校生を対象にしたアンケートを実施しました。高校別の回収状況は以下の通りとなっています。

表 6-6 高校生アンケートの実施概要

○実施時期	令和3年9月配布、同年10月回収
○調査対象	唐津市及び玄海町に在住の高校生
○設問内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者属性（居住地区、学年、性別、部活動の所属有無）</li><li>・通常時の行きと帰り/雨天時の行きと帰りの通学手段（通学手段（バスの場合はバス停も回答）、所要時間、定期券・回数券の利用の有無）</li><li>・家族の送迎について（送迎の頻度、送迎の理由、問題点 他）</li><li>・出発時刻・帰宅時刻</li><li>・公共交通への要望・イメージ</li><li>・通学時以外での公共交通の利用頻度</li></ul>

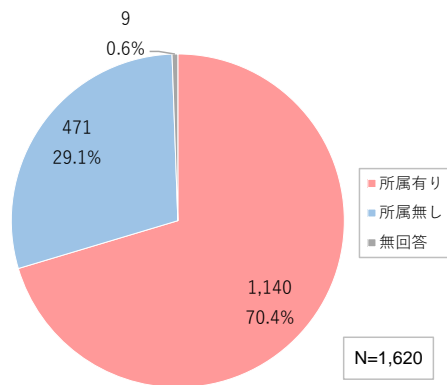
表 6-7 高校生アンケート回収状況

高校名	配布・回収方法	対象生徒数	回収状況	回数率
唐津東高校	WEB	240	177	73.7%
唐津西高校	WEB	480	344	71.6%
唐津南高校	WEB	360	320	88.8%
唐津商業高校	WEB	470	154	32.8%
唐津工業高校	紙	480	367	76.5%
厳木高校	WEB	200	150	75.2%
唐津青翔高校	WEB	200	108	53.9%
総計		2,430	1,620	66.7%



### (3) 部活動の所属の有無と外出・帰宅時間

部活動については、約 7 割が所属しています。



佐賀県立高等学校（唐津市・玄海町）  
始業・終業時間一覧

令和4年1月時点

学校名	始業時間	終業時間
唐津東高校	8:00	16:30
唐津西高校	8:20	16:25
唐津南高校	8:25	16:00
唐津商業高校	8:35	15:55
唐津工業高校	8:35	16:00
厳木高校	9:35	15:45
唐津青翔高校	8:30	16:00

図 6-21 回答者の部活動の所属と高校の始業時間・終業時間

部活動の所属の有無と外出時間・帰宅時間では、家を出発する時間は朝 6 時～8 時台、学校を出発する時間は夕方 4 時～夜 8 時台となっています。部活に所属している生徒は、特に帰りは遅い傾向にあるので、夕方 6 時台～夜 8 時台のバスを充実させる等の対応を検討する必要があります。

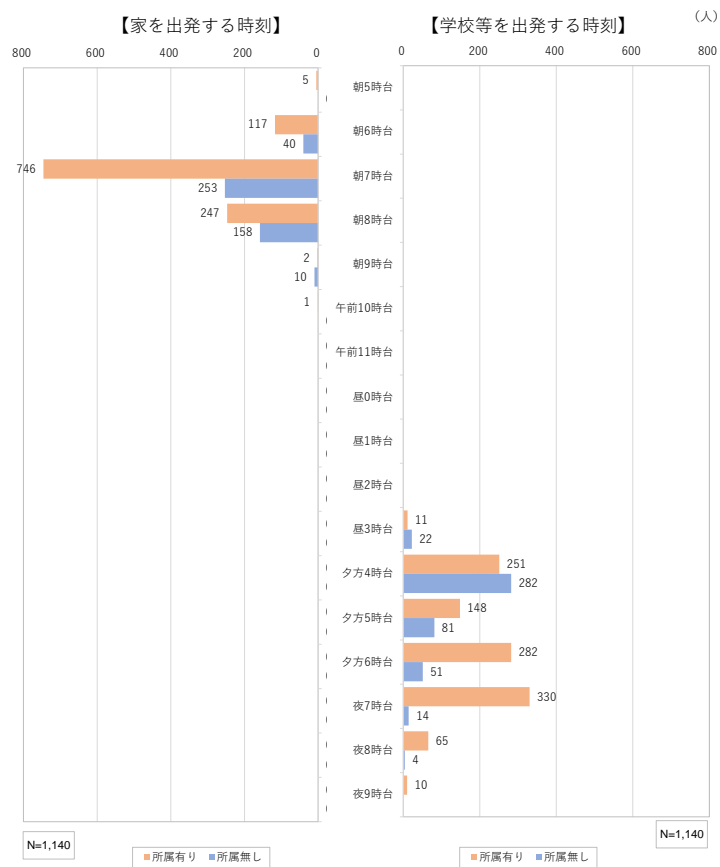


図 6-22 部活動の所属の有無と外出時間・帰宅時間

#### (4) 通学手段（普段、雨天時）

通学手段について、普段と雨天時の場合を以下に示します。

「自転車」が最も多くなっていますが、雨天になるとその大半が「家族の送迎」に切り替わります。

JR、路線バスといった公共交通の利用も約4割を占めており、これら公共交通は高校生にとって必要不可欠な移動手段になっていると言えます。

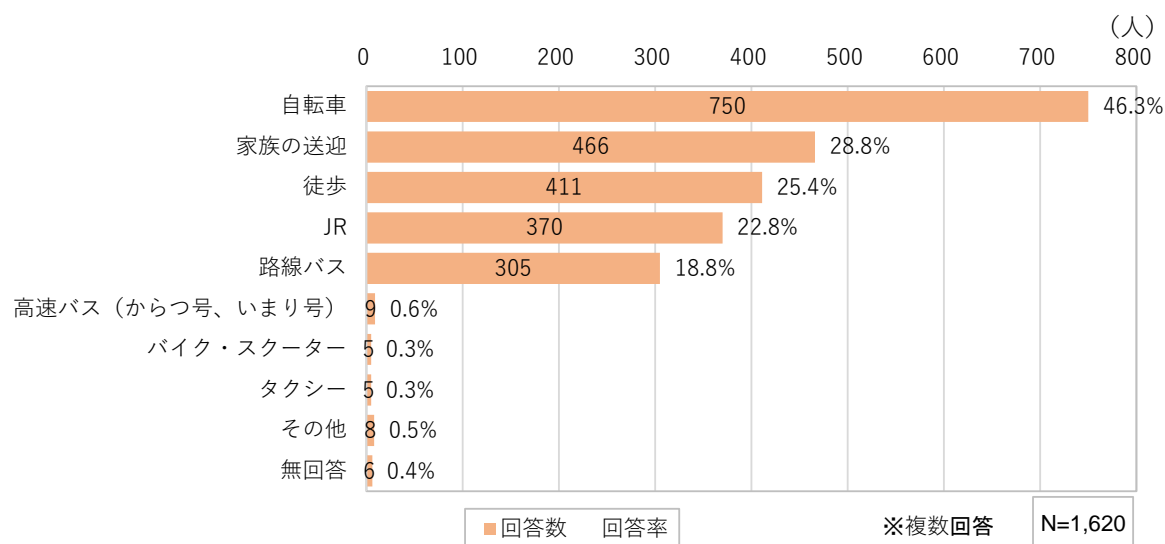


図 6-23 通学手段（普段）

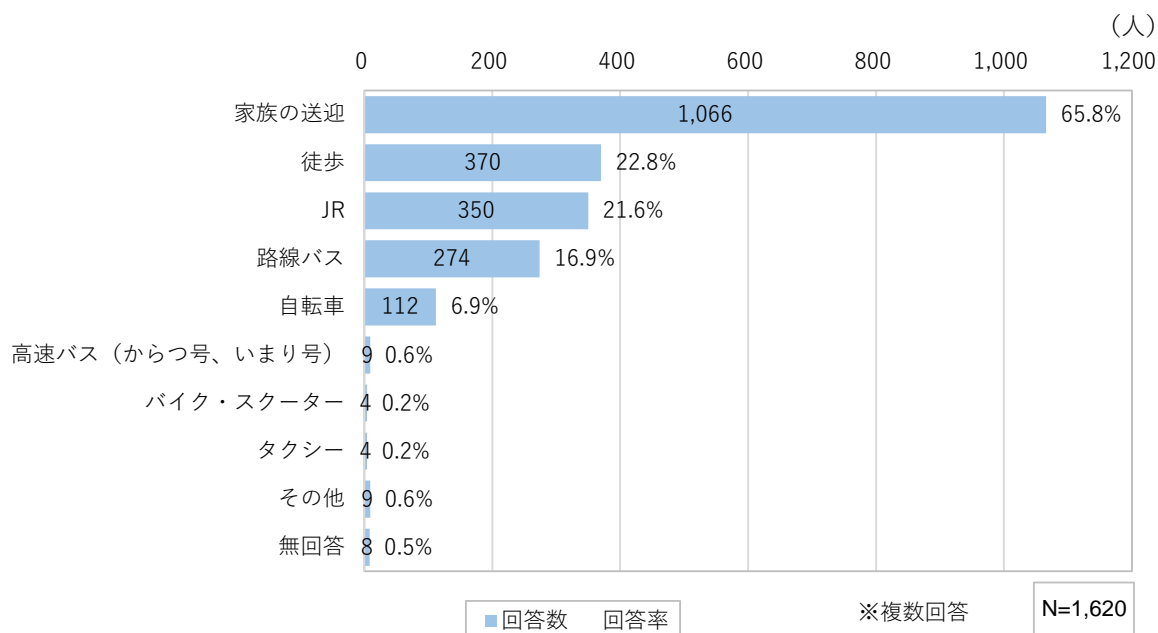


図 6-24 通学手段（雨天時）

## (5) 居住地別の通学手段

居住地別の通学手段について、以下に居住地ごとに示します。

呼子・鎮西・肥前・玄海町といった西部地域では、路線バスの利用が多くなっています。一方、浜玉・相知・巖木といった JR 沿線の地域では、JR の利用が多くなっています。家族の送迎は七山で多く、その他肥前や北波多、旧唐津市をはじめ、各地域で送迎による通学が多くなっている状況です。

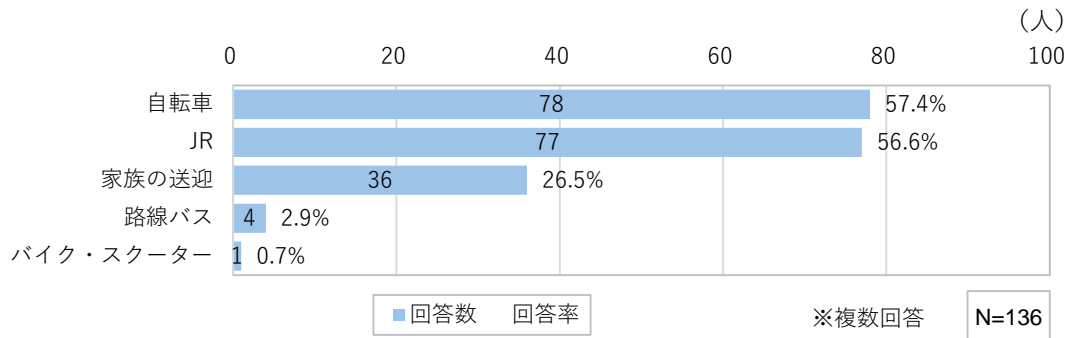


図 6-25 居住地別の通学手段 (浜玉)

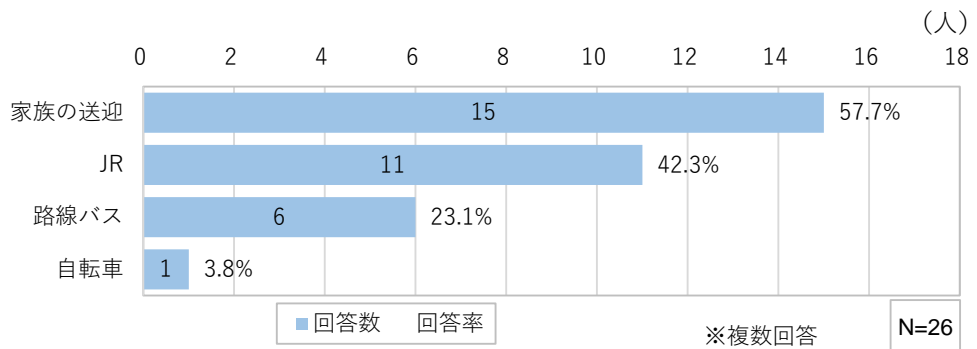


図 6-26 居住地別の通学手段 (七山)

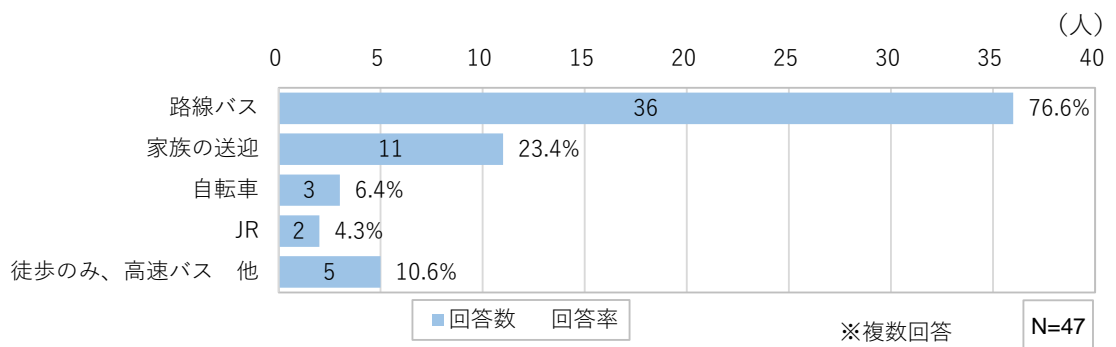


図 6-27 居住地別の通学手段 (呼子)

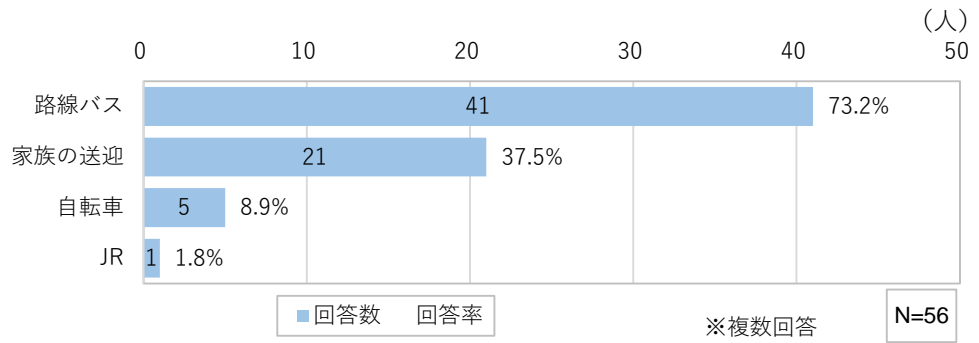


図 6-28 居住地別の通学手段（鎮西）

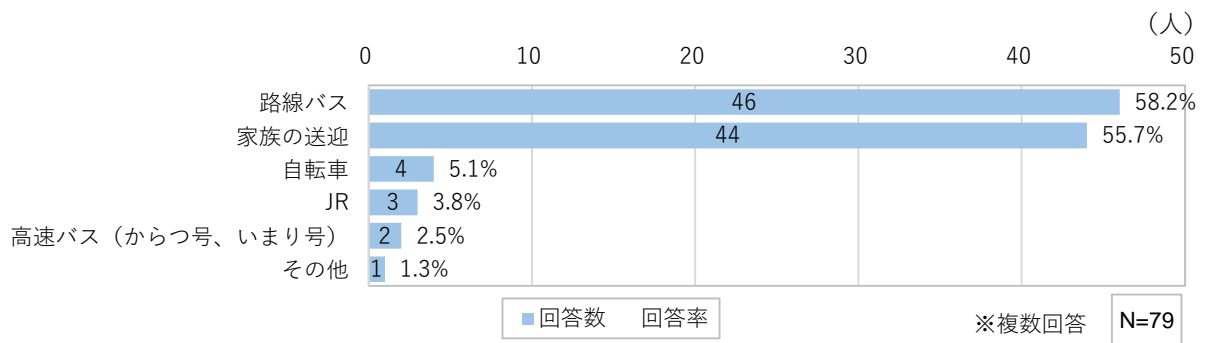


図 6-29 居住地別の通学手段（肥前）

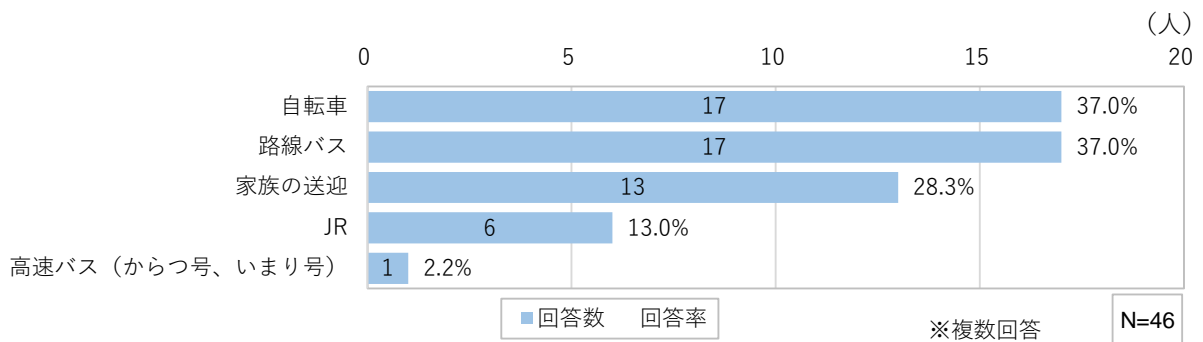


図 6-30 居住地別の通学手段（北波多）

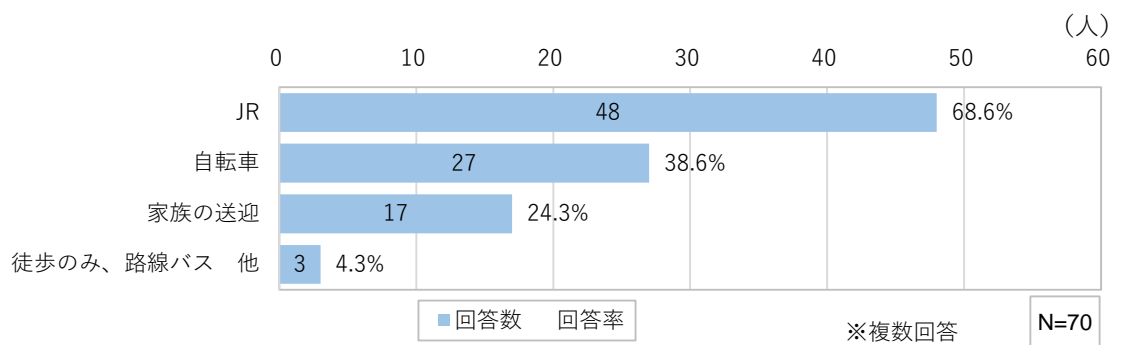


図 6-31 居住地別の通学手段（相知）

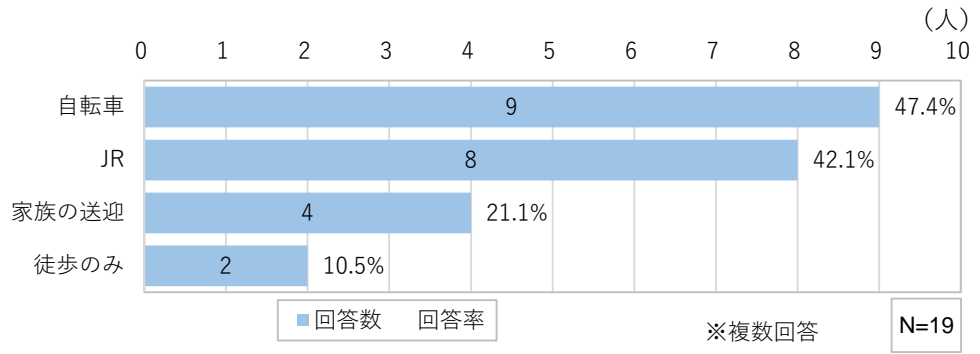


図 6-32 居住地別の通学手段（厳木）

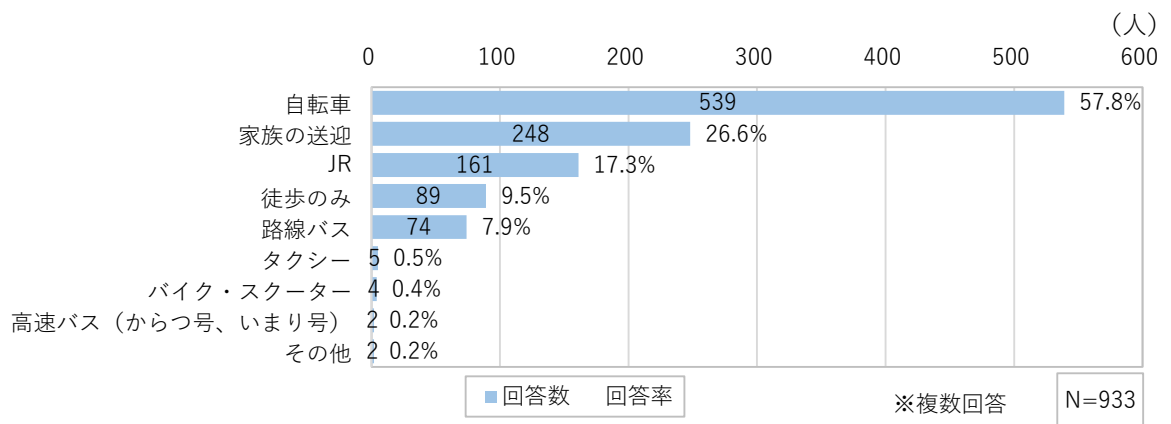


図 6-33 居住地別の通学手段（旧唐津市）

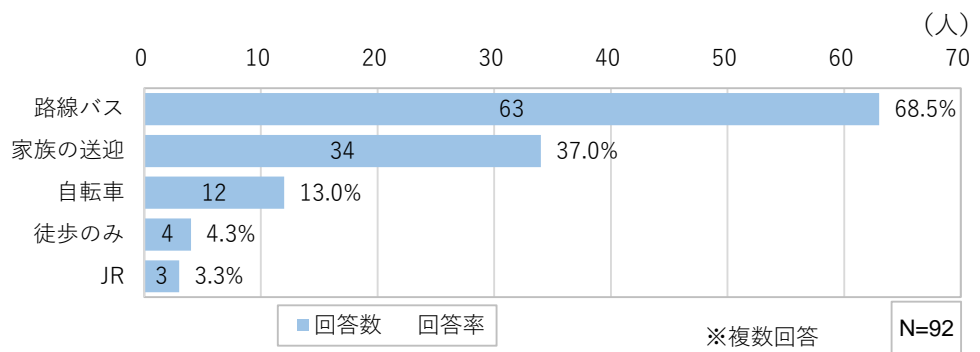


図 6-34 居住地別の通学手段（玄海町）

## (6) 通学における家族の送迎の状況について

送迎の状況について、その頻度と不可時の移動手段、理由と問題点を示します。  
 8割以上が、何らかの頻度等で送迎してもらっている状況にあります。  
 送迎できない時は、「自転車」「路線バス」「友人の家族等の送迎」で通学しています。  
 また、「その他」では「JR」「徒歩」が多くなっています。

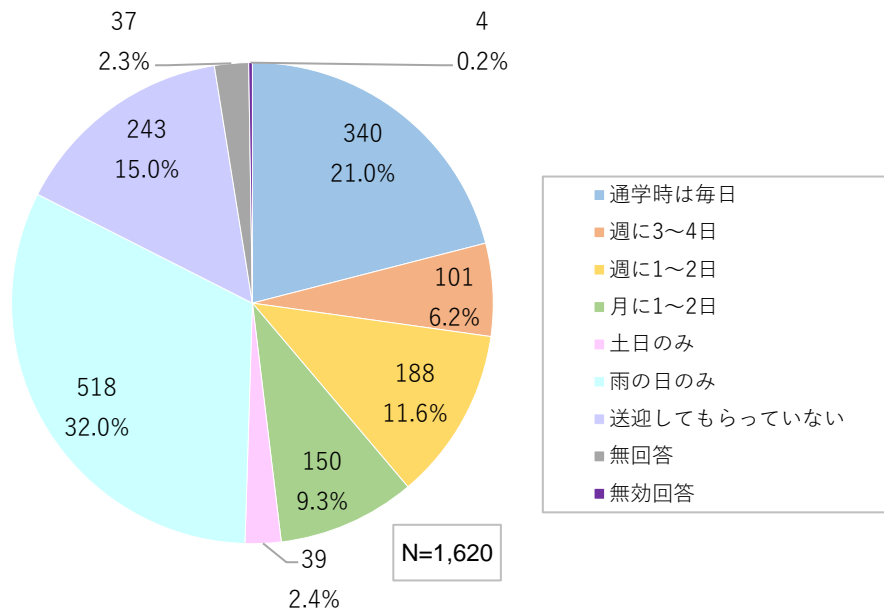


図 6-35 送迎の頻度

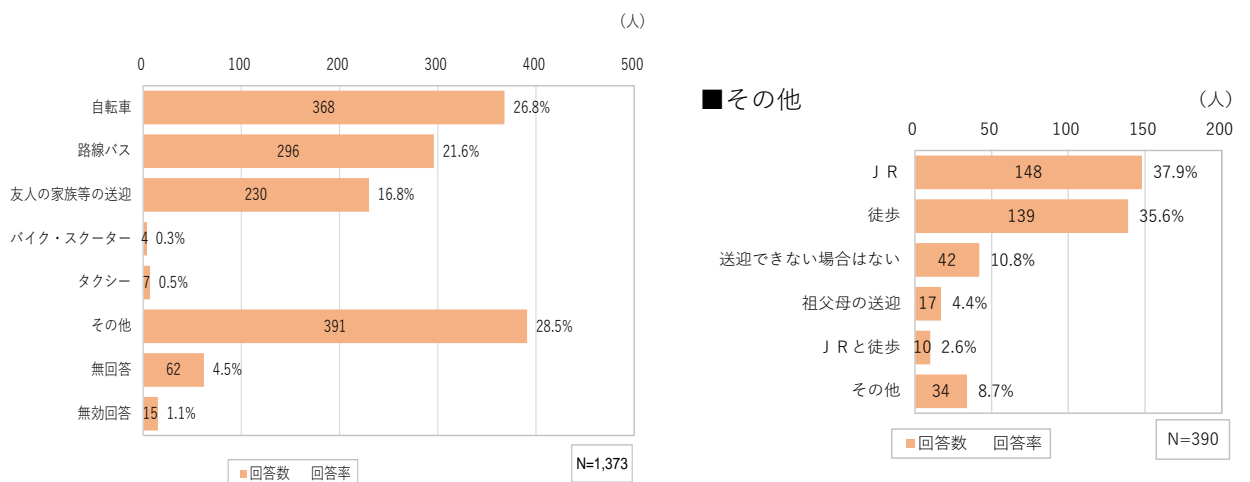


図 6-36 送迎不可時の移動手段（「その他」は右に記載）



送迎の理由は、「雨天だから」が一番多く、次いで「家族の移動のついで」「遅刻しそうな場合など」となっています。

送迎上の問題は、「特になし」が一番多く、「仕事で送迎できない」「家族の時間的負担になっている」が続きます。

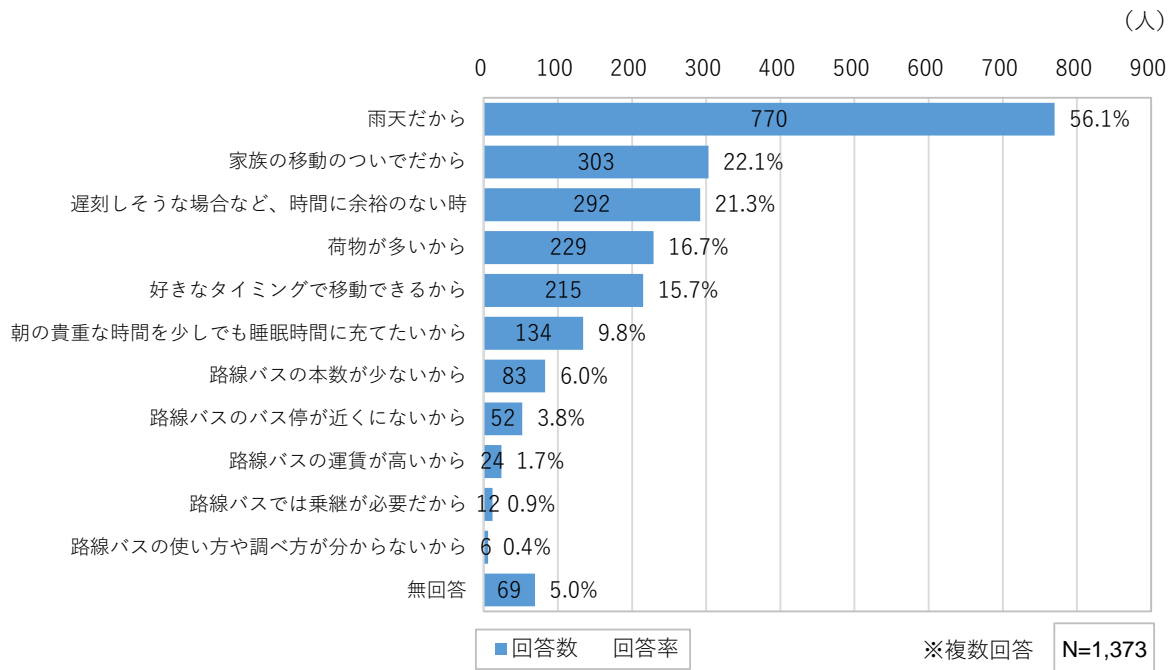


図 6-37 送迎の理由

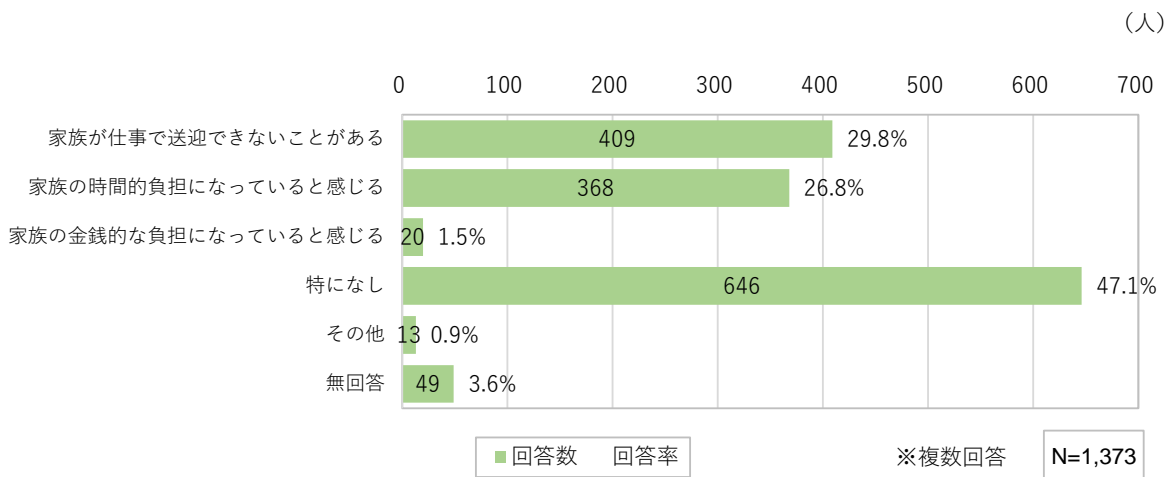


図 6-38 送迎上の問題点

## (7) 送迎における移動手段の組合せと「家族の送迎のみ」の送迎理由

送迎における移動手段の組合せと「家族の送迎のみ」の送迎理由について、以下に示します。「家族の送迎」だけで通学している人が一番多くなっています。

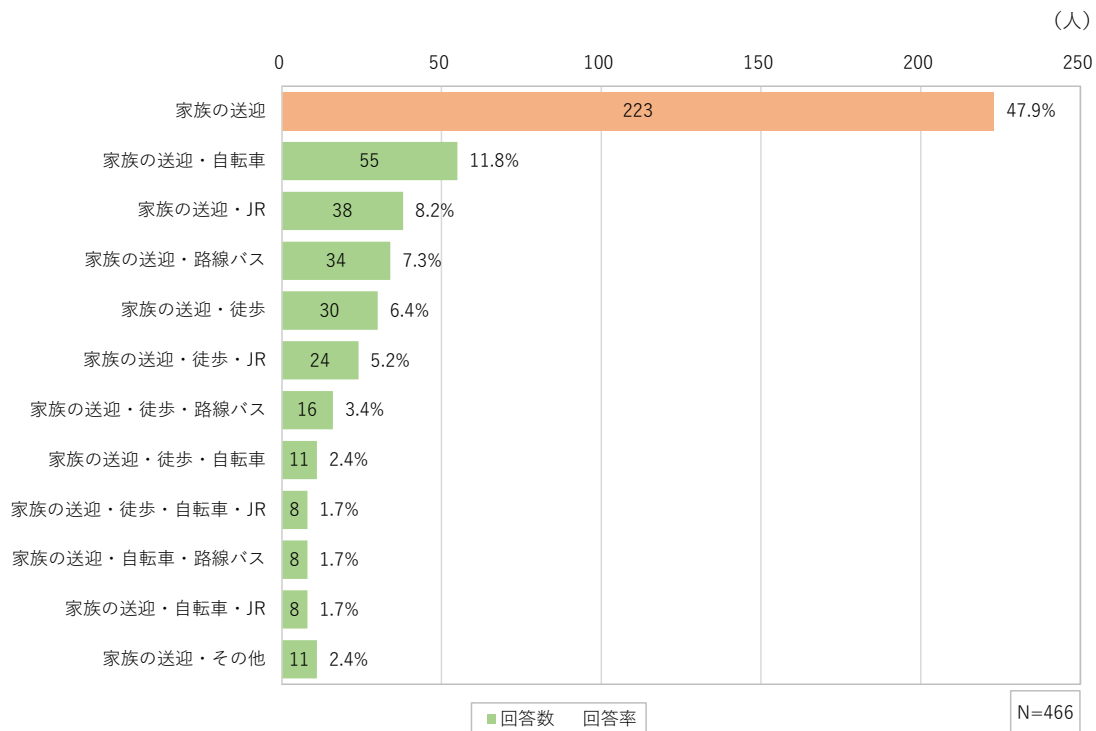


図 6-39 送迎における移動手段の組合せ

「家族の送迎のみ」の送迎理由では、「家族の移動のついで」が最も多く、次いで「好きなタイミングで移動できる」「少しでも睡眠時間に充てたい」が続いています。

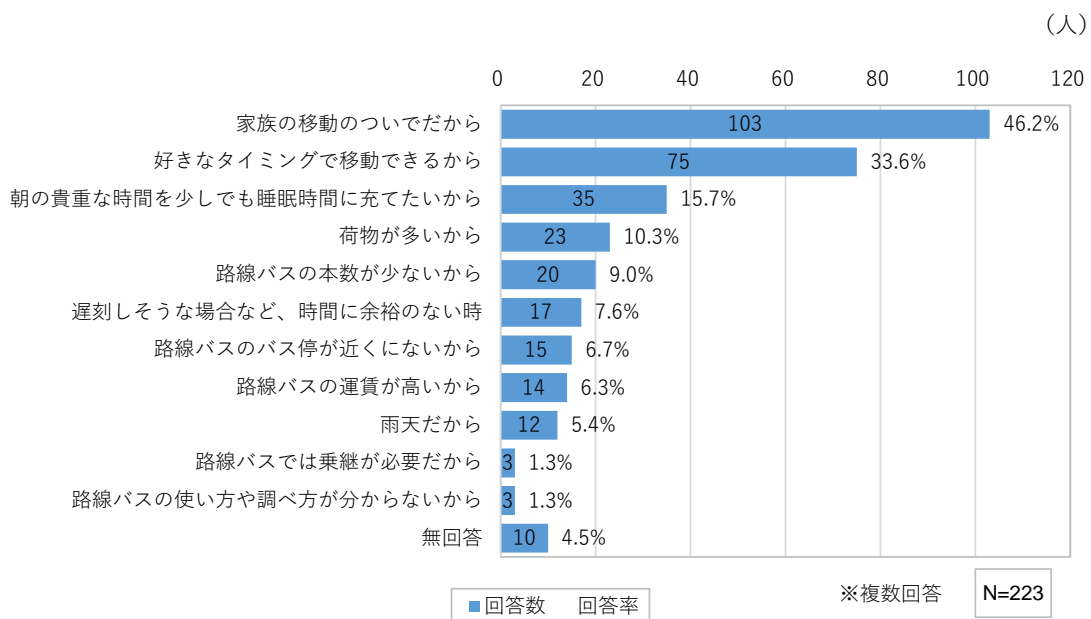


図 6-40 「家族の送迎のみ」の送迎理由

## (8) 居住地別の公共交通の改善点

居住地別の公共交通の改善点について、以下に示します。

概ね、どの地区でも「運行本数が少ない」が多くなっています。

長松地区で「路線の行先表示が分からない」がやや多くなっています。

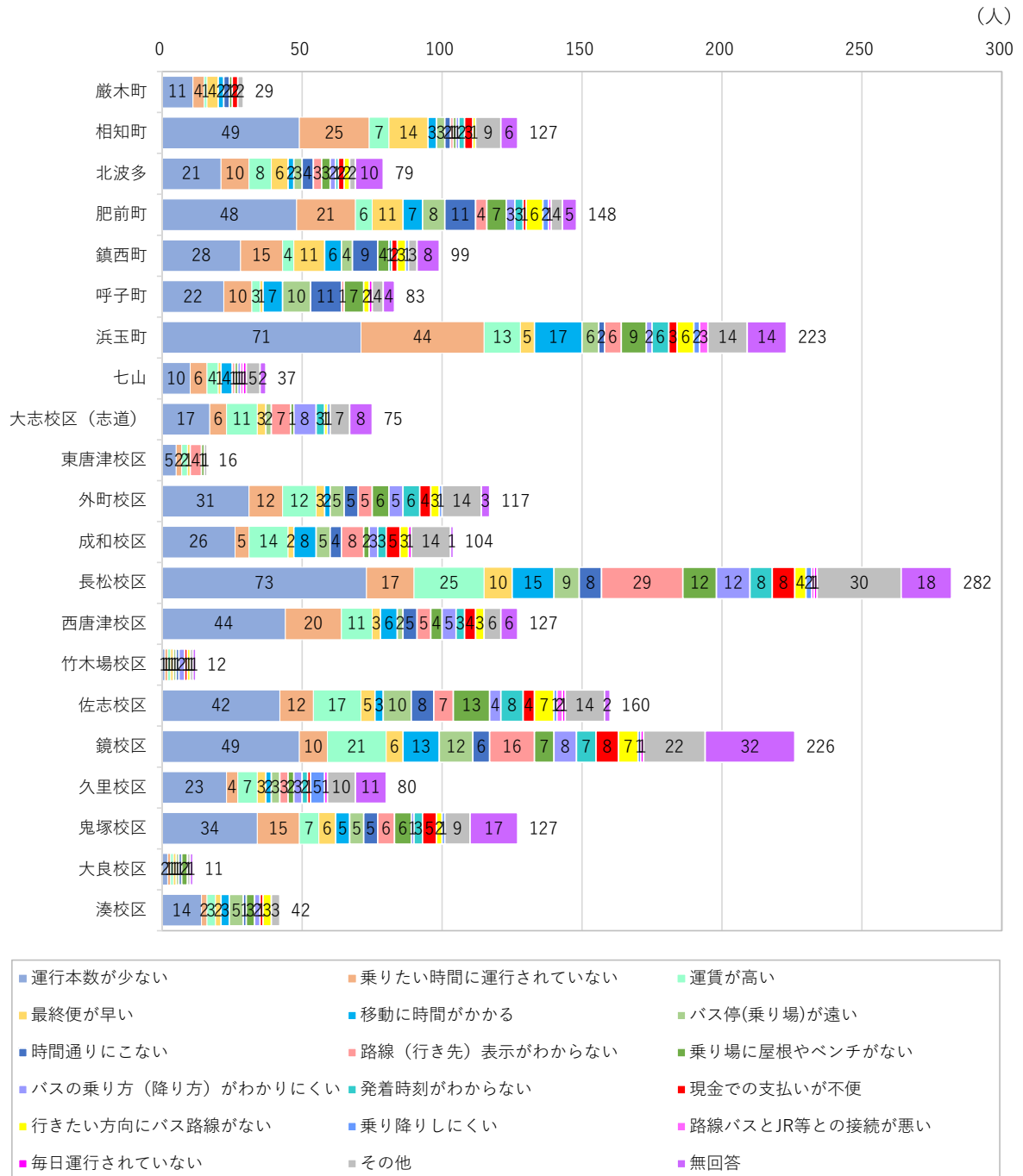


図 6-41 居住地別の公共交通の問題点 (全学校)

### 3. 路線バス乗降調査

#### (1) 調査概要

路線バスの利用状況について、再編により分割された路線や利用の少ない路線を対象を絞って、乗込み調査を実施した結果を示します。

調査の実施概要は以下の通りとなっています。

表 6-8 路線バス乗降調査の実施概要

○実施時期	令和3年11月
○調査対象	有浦線、有浦枝線（入野線、仮屋線）、野元・呼子線、小加倉・呼子線（名護屋循環線を分割）、鏡線
○調査方法	調査員が直接、対象路線の便に乗り込み、利用者にヒアリングまたはアンケート調査票を配布した
○設問内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者属性（年齢、性別）</li><li>・乗車区間</li><li>・移動目的</li><li>・利用頻度</li><li>・運賃の支払い方法</li><li>・現在のバスの不満</li></ul>

## (2) 調査結果

調査結果について、以下に示します。

利用者の年齢は、有浦線・入野線で特に高校生が多くなっています。鏡線では小学生の利用が多くなっています。

移動目的は全体的に「通学」が多くなっています。

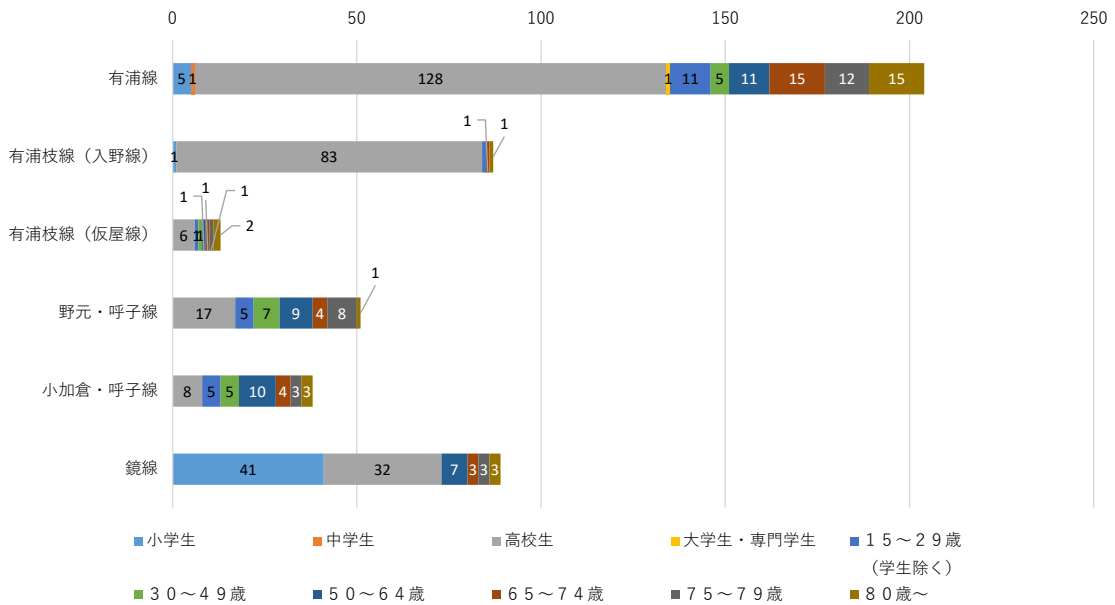


図 6-42 路線別の利用者の年齢

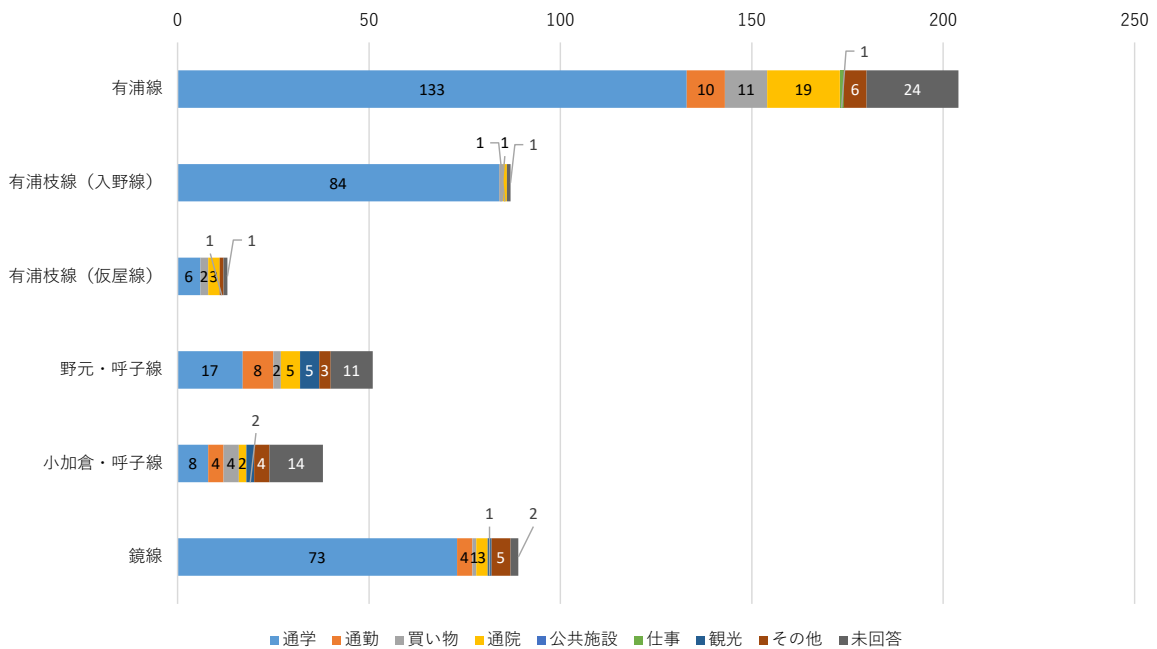


図 6-43 路線別の利用者の移動目的

利用者の利用頻度は、「週5回以上」が多くなっています。

運賃の支払い方法は「現金」「通学フリー定期」が多くなっていますが、「ICカード」も有浦線などで多くなっています。

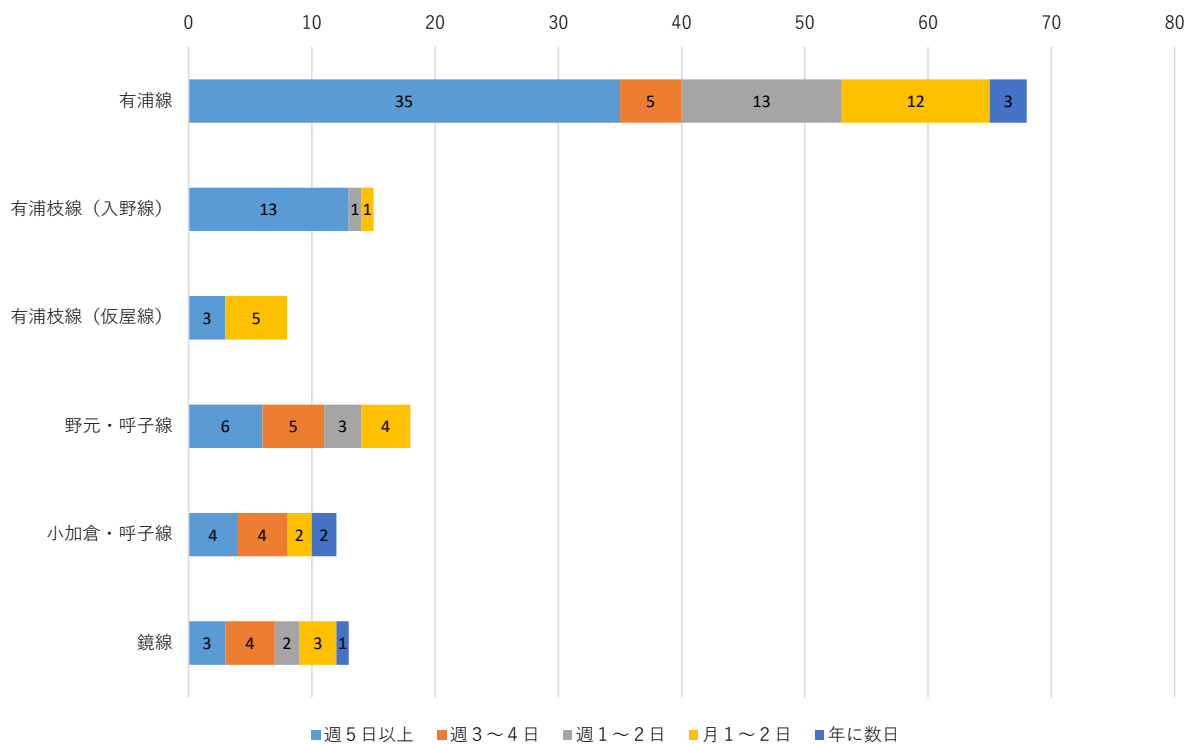


図 6-44 路線別の利用者の利用頻度

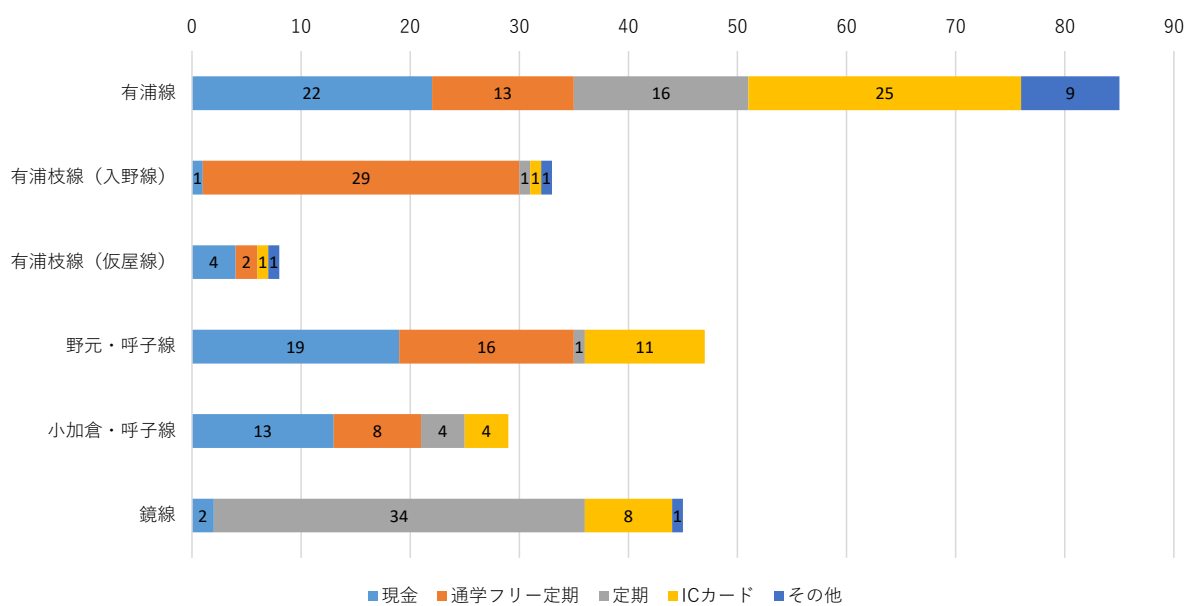


図 6-45 路線別の利用者の運賃の支払い方法

現在のバスの不満は、「特になし」が多くなっていますが、有浦線などで「運行本数が少ない」も多くなっています。

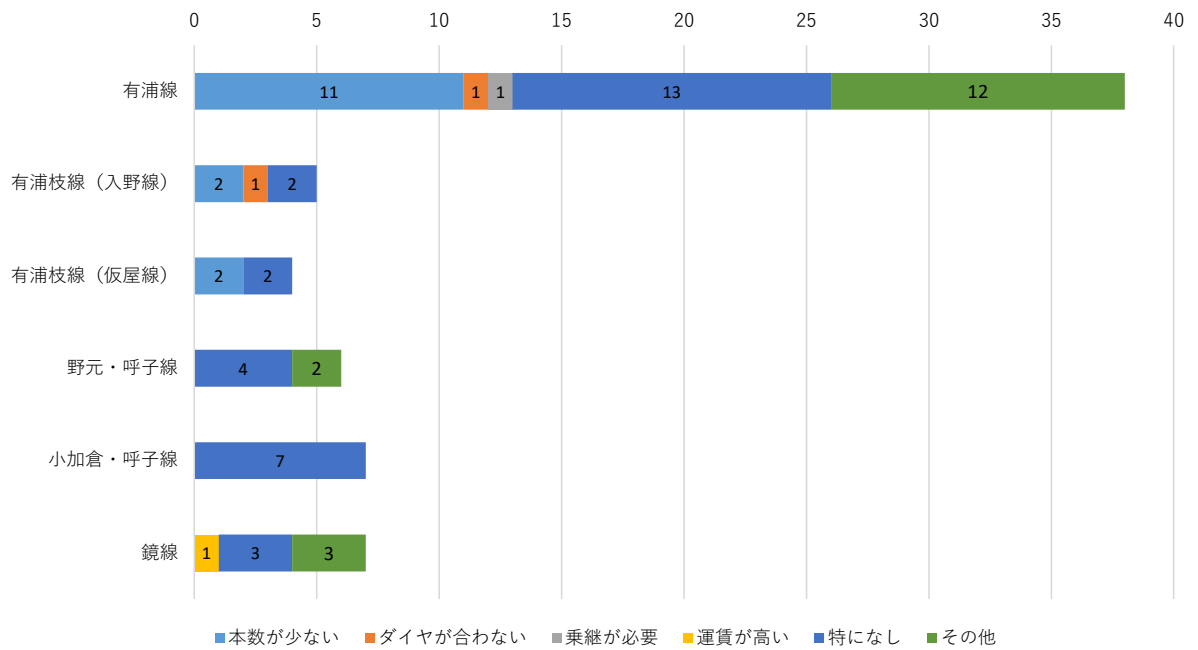


図 6-46 路線別の利用者の現在のバスの不満

### (3) ICカードの普及状況

ICカードの普及状況について、以下のように集計を行いました。4日間の乗降調査で調査を行った利用者の内、通学目的以外の利用者からICカード利用率を算出したところ、全体合計で利用率26.3%と低くなっています。

年齢別に見たところ、高齢者層においても一定程度の割合ではICカードを利用している状況で、今後さらなる普及を行うことが求められています。

表 6-9 ICカード利用者

属性	利用者数	ICカード利用率	
		ICカード利用者数	ICカード利用率
小学生	6	1	16.7%
中学生	1	0	0.0%
大学生・専門学校生	1	1	100.0%
15～29歳（学生除く）	23	4	17.4%
30～49歳	18	5	27.8%
50～64歳	38	13	34.2%
65～74歳	28	8	28.6%
75～79歳	27	6	22.2%
80歳～	25	6	24.0%
<b>合計</b>	<b>167</b>	<b>44</b>	<b>26.3%</b>

### (4) 利用者からの意見

4日間の乗降調査で調査を行った利用者からの再編に対する意見等を以下に示します。「特に影響なし」と答えた方が多いものの、乗り継ぎが必要になって不便になったという意見もいくつか出ています。

表 6-10 利用者からの再編に関する主な意見

路線名	再編に関する主な意見など
有浦線	○特に影響なし：15人 ○便利になった：1人 ○不便になった：4人 (本数が減った、時間が合わなくなった、乗継が必要になった)
有浦枝線（仮屋線）	○特に影響なし：4人 ○不便になった：1人 (精算のために一度降りないといけないのが面倒)
有浦枝線（入野線）	特になし
小加倉・呼子線	○特に影響なし：4人
野元・呼子線	○特に影響なし：3人
鏡線	○特に影響なし：3人



## 4. 各市民センターからの公共交通に関する状況報告

各市民センターからの、公共交通に関する現状や輸送資源の状況、地域からの意見や要望等について、以下に示します。

表 6-11 各市民センターからの報告（概要）

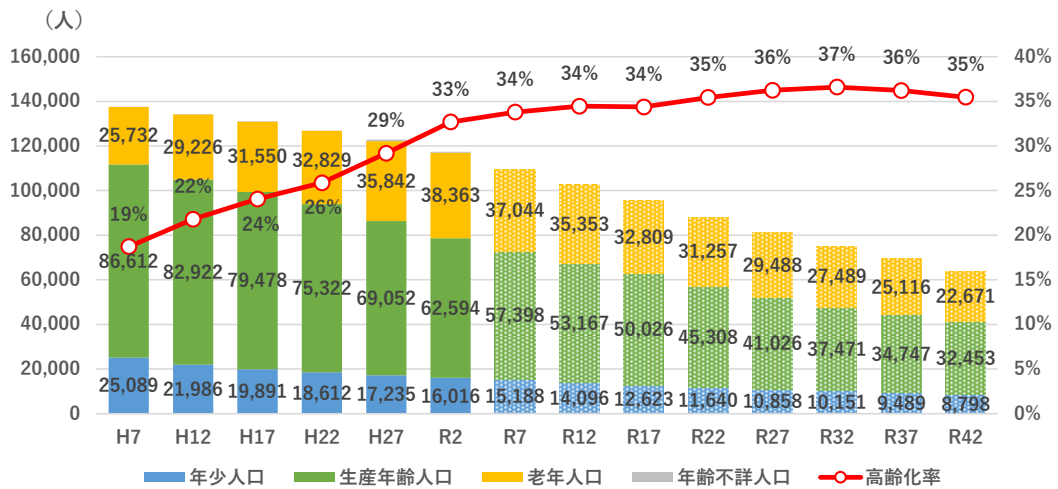
地区名	現状	地域の方からの意見・要望	備考
呼子	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり</li> <li>・病院送迎あり</li> <li>・社協バスあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者向け公共交通チケット</li> <li>・通勤バス（呼子から博多直通）</li> <li>・フリー乗降制度の導入</li> </ul>	
鎮西	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり</li> <li>・スクールバス、スクールタクシーあり</li> <li>・社協バスあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・波戸地区から唐津直行のバスの運行</li> <li>・通勤時間帯のバスの増便</li> <li>・高齢者のタクシー利用に対する補助制度</li> <li>・バス停が遠い、少ない</li> </ul>	
肥前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり</li> <li>・地元の建設会社を送迎実施</li> <li>・病院送迎あり</li> <li>・スクールバスあり</li> <li>・社協バスあり（コロナ禍で休止中）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、通院で困っている方が各地区に存在</li> <li>・子どもの送迎で仕事に影響している方もいる</li> <li>・曜日でダイヤが変わるのが分かりづらい</li> <li>・回送バスの利用</li> </ul>	
北波多	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり（品薄の場合が多い）</li> <li>・社協バスあり</li> <li>・地域主体の運行の動き（北波多地域協議体）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物用の循環バスの運行</li> <li>・病院（唐津赤十字病院、済生会唐津病院）への直行便の運行</li> </ul>	
相知	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売なし</li> <li>・病院送迎なし</li> <li>・スクールバスあり</li> <li>・社協バスあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅近くまでのバスの運行</li> <li>・デマンドの利用が少ないので、利用促進と免許返納促進を図る</li> </ul>	
巖木	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシー運行開始（令和2年4月～）</li> <li>・スクールタクシーあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山麓地域で朝の行きの便が10時からのため、通院での利用ができない</li> </ul>	
浜玉	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり</li> <li>・スクールバスあり</li> <li>・社協バスあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜玉乗合タクシーを、中心部の循環線と周辺部のデマンドに再編予定（令和4年4月～）</li> <li>・再編後の乗降を見て、意見・要望を募る</li> </ul>	
七山	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売あり</li> <li>・通学は路線バスで対応</li> <li>・社協バスあり（健康づくり事業で送迎実施）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学休日（バス運休）の周知</li> <li>・高齢者向けの格安定期券</li> <li>・夏休み限定の回数券</li> <li>・直売所への出荷支援（貨客混載）</li> </ul>	
旧唐津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動販売、買い物送迎あり</li> <li>・病院送迎あり</li> <li>・スクールバスあり</li> <li>・NPO法人の保有車両の活用（検討中）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・湊地区で自家用有償実施の意向あり</li> <li>・大良地区で買い物支援実施の意向あり</li> </ul>	

# 第7章 唐津地域の現況と公共交通を取り巻く問題点整理

## 1. 地域的な現況・問題点

### (1) 人口減少社会に対応した公共交通の供給

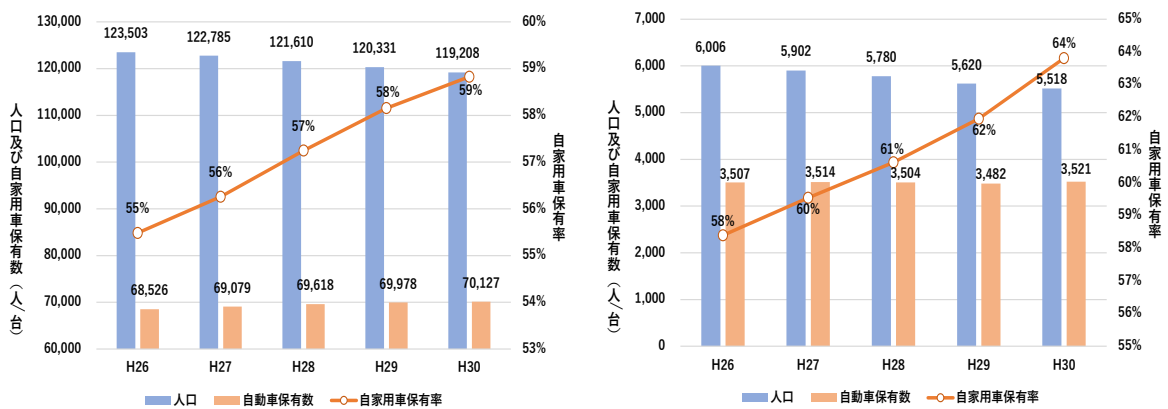
今後の急激な人口減少の進行及び自動車への依存の高まりについて、公共交通の供給側も対応していく必要があります。特に、少子化については、公共交通の主要利用者である高校生の利用減少も想定され、路線の見直しを段階的に検討していくことが重要になると考えられます。また、人口は減少しているのに自家用車保有台数は増加していることから、自家用車への依存が高まっている状況も踏まえる必要があります。



注) 平成7年～令和2年は国勢調査による実測値、令和7年以降は国勢調査に人口に基づく市の推計値である。

資料：国勢調査、第2次唐津市総合計画

図 7-1 唐津市の人口推移 (再掲)



資料：佐賀県統計年鑑

図 7-2 自家用車保有率の推移 (左：唐津市、右：玄海町)

## (2) 高齢化の進行と免許保有を続ける高齢者の増加（免許返納促進と公共交通への利用転換）

高齢化も進行していきませんが、今後の高齢者の方は、75～79歳でも6割以上の免許保有となり、数年での免許返納意向があるドライバーも2割以下であることから高齢ドライバーの増加が大きな課題になると考えられます。

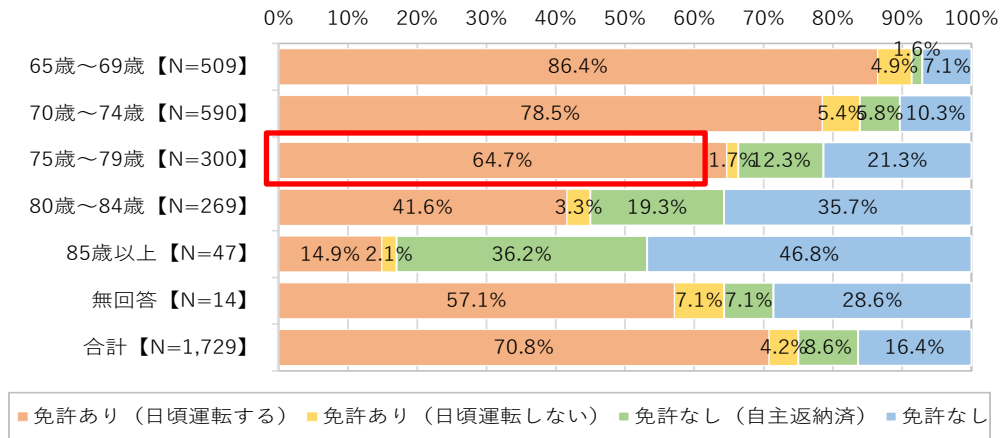


図 7-3 年齢別の免許保有状況（再掲）

## (3) 交通不便地域への対応と公共交通の有効活用（施設立地の状況）

JR 駅（500m）、バス停（300m）のバッファを人口分布と重ね合わせると、概ね人口分布している地域は公共交通でカバーしていると考えられますが、人口は少数ながらも、公共交通圏域から離れている交通不便地域も存在しており、これら過疎地域における移動手段の確保が課題となると考えられます。

また、商業施設については、例えば唐津市中心部では路線バス沿線を中心に広く分布しており、公共交通を使って買い物することも可能であり、公共交通の有効活用を推進することが求められます。

#### (4) エリア別の現状と問題点

エリア別の主に路線バスに関する現状と問題点について、以下に整理します。

##### <現状（路線バス等）>

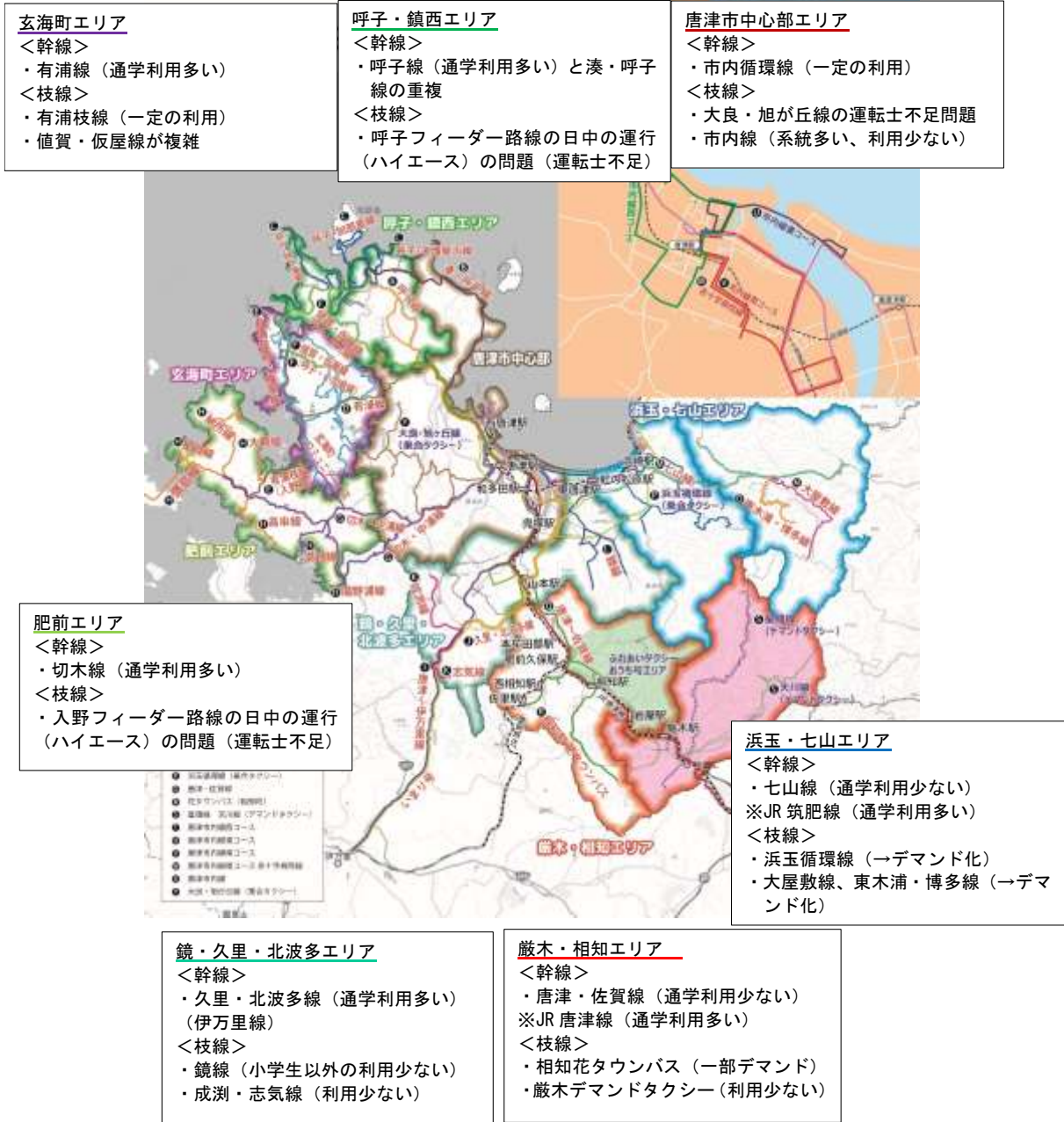


図 7-4 エリア別の現状と問題点

## 2. 公共交通の現況・問題点

### (1) 需給のミスマッチ

路線別1本あたりの利用者数については、利用の多い路線でも10人を超えるにとどまり、2.0人未満の路線も数多くあり、需給のミスマッチが起きていることが考えられます。

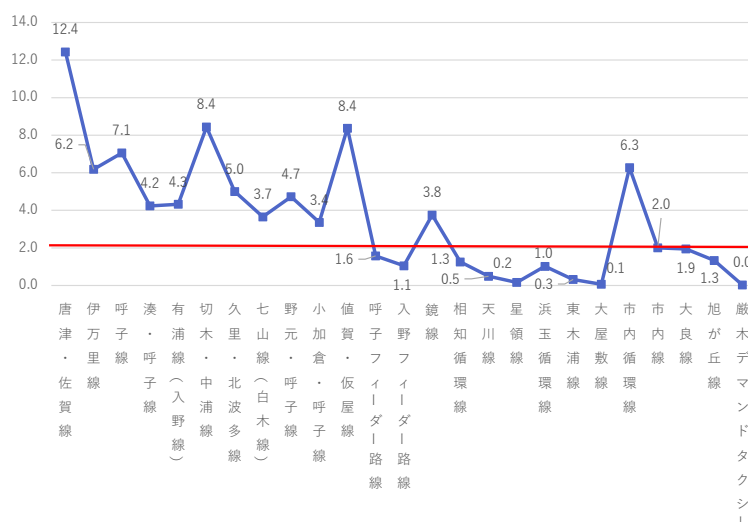


図 7-5 路線バスの路線別1本あたり利用者数概算 (令和2年度)

### (2) 自宅近くでの乗降を望む高齢者

公共交通で大切なことについて、住民 (高齢者) アンケートの結果では、「自宅からすぐ近くで乗り降りできること」が最も多く、50.2%を占めています。このことから、バス停まで歩けない、または自宅近くからの乗車を望む高齢者が多いと推測されます。

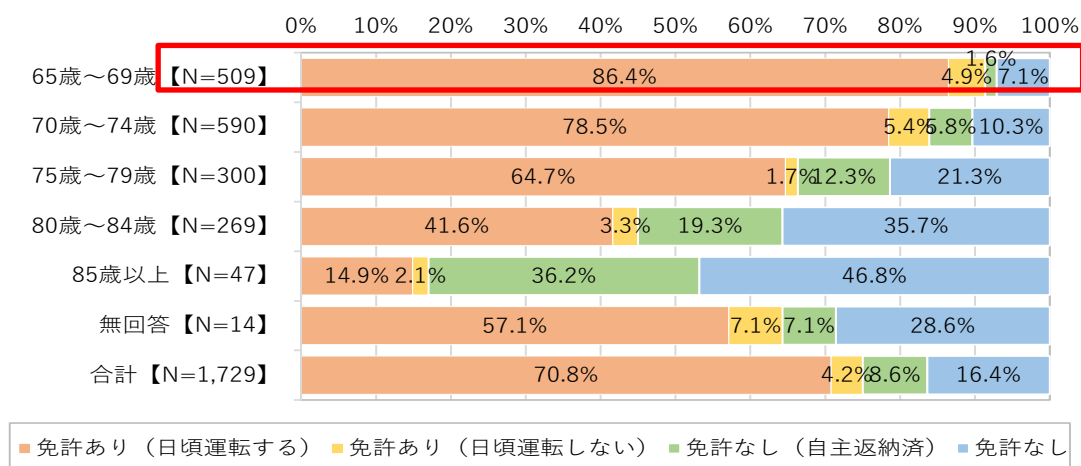


図 7-6 公共交通で大切なこと (再掲)

### (3) 生活圏が比較的狭い高齢者（地域内交通の維持・充実）

地区別の買い物先（最も良く行く施設）のアンケート結果からは、概ね50%前後の人が、その地区内の商業施設に買い物に行っていることが窺え、地区内の施設へ移動がしやすいよう、地域内交通を維持・充実させていくことも重要です。

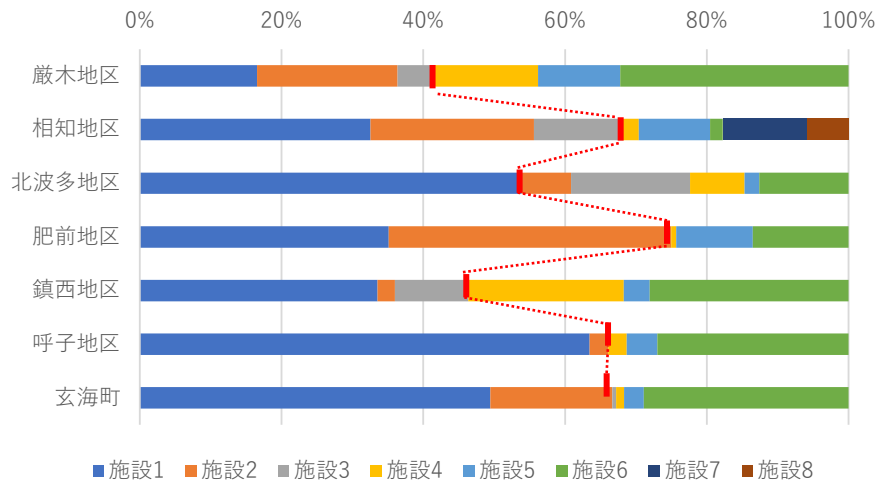


図 7-7 地区別の買い物先（旧町村）<再掲>

### (4) 通学において路線バス・JRの一定の利用と送迎に依存する高校生

高校生の通学手段については、「自転車」が最も多くなっていますが、「JR」「路線バス」の公共交通の利用も上位には入っており、これら幹線の維持は重要です。しかし、「家族の送迎」も2番目と多くなっており、家族の送迎に依存している状況が窺えます。

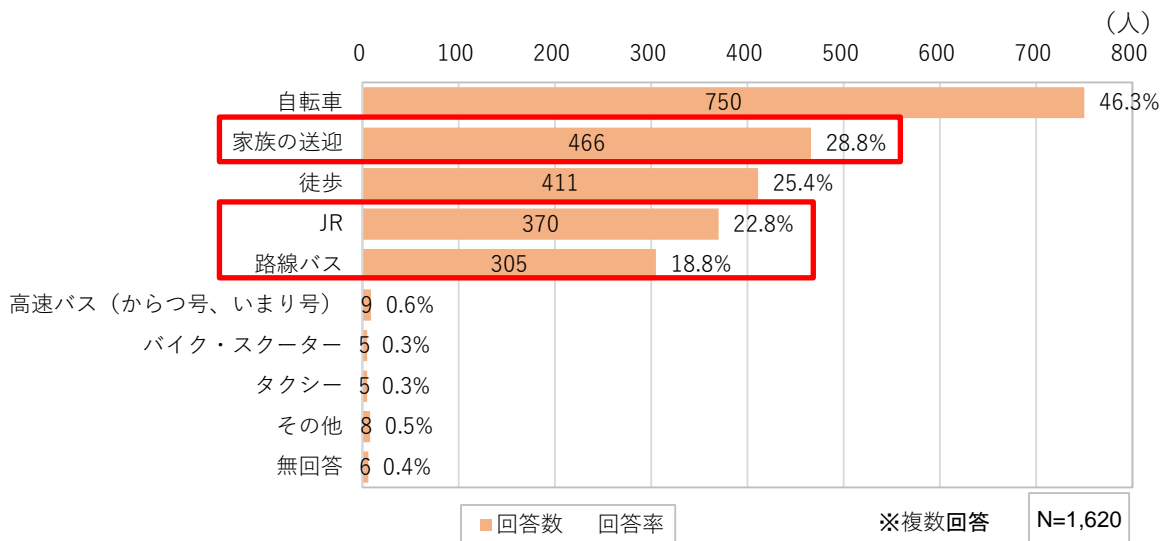


図 7-8 高校生の通学手段（普段）<再掲>

### (5) 高校生は部活に所属する割合が約7割

高校生の部活動については、約7割が所属しており、部活に所属する高校生は朝早く外出し、帰宅は夜遅い傾向があるため、路線バスやJRで通学する高校生にとっては、始発便や最終便のダイヤ設定が重要となってくると考えられます。

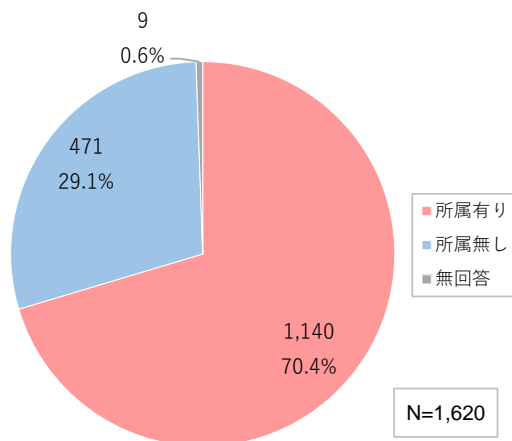


図 7-9 回答者の部活動の所属 (再掲)

### (6) ICカードの普及率が低い

ICカードの普及状況について、4日間の路線バス乗降調査で調査した利用者の内、通学目的以外の利用者からICカード利用率を算出したところ、全体合計で利用率26.3%と低くなっており、今後の普及が課題となっています。

表 7-1 ICカード利用者 (再掲)

属性	利用者数	ICカード利用者	
		利用者数	ICカード利用率
小学生	6	1	16.7%
中学生	1	0	0.0%
大学生・専門学校生	1	1	100.0%
15～29歳 (学生除く)	23	4	17.4%
30～49	18	5	27.8%
50～64	38	13	34.2%
65～74	28	8	28.6%
75～79	27	6	22.2%
80～	25	6	24.0%
<b>合計</b>	<b>167</b>	<b>44</b>	<b>26.3%</b>

## (7) 不十分な情報提供

高校生アンケートによると、公共交通について改善してほしい点は、回答数は相対的に少ないものの、「バスの乗り方が分からない」「発着時刻が分からない」などの回答も一定数あり、情報提供が不十分である可能性も考えられます。また、住民アンケートによると、デマンド導入地区でもデマンドについて知らないという回答が3割を超えており、周知不足が問題となっています。

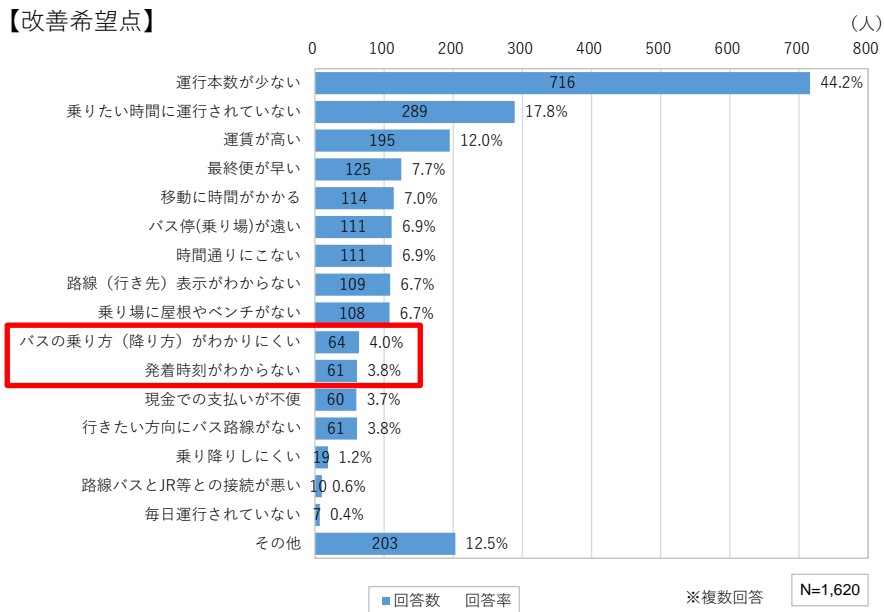


図 7-10 公共交通について改善してほしい点（令和3高校生アンケート）

## (8) 自治体負担額の増加

唐津市の公共交通への財政負担は年々増加しており、令和2年度にはコロナ禍の影響もあって、2億円を超えています。玄海町でも増加傾向にあり、自治体負担額を抑制することが求められています。

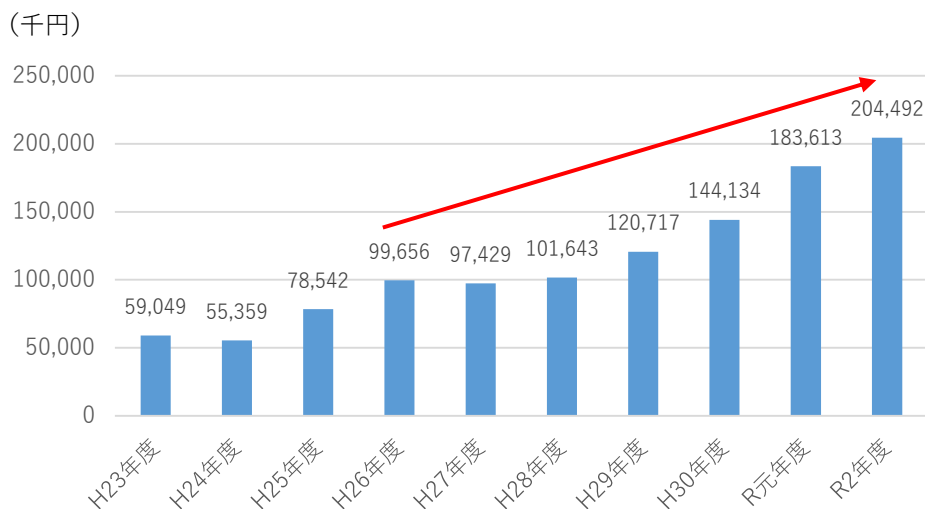


図 7-11 唐津市の公共交通への財政負担の推移（再掲）

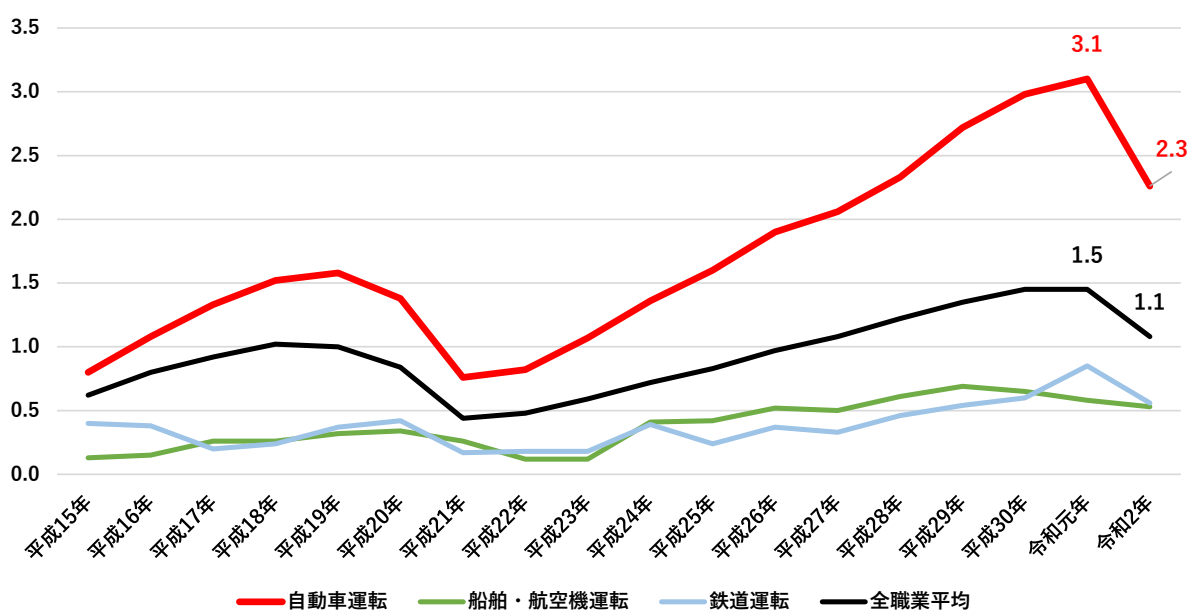


### 3. 社会的な現況・問題点

#### (1) 深刻な運転手不足

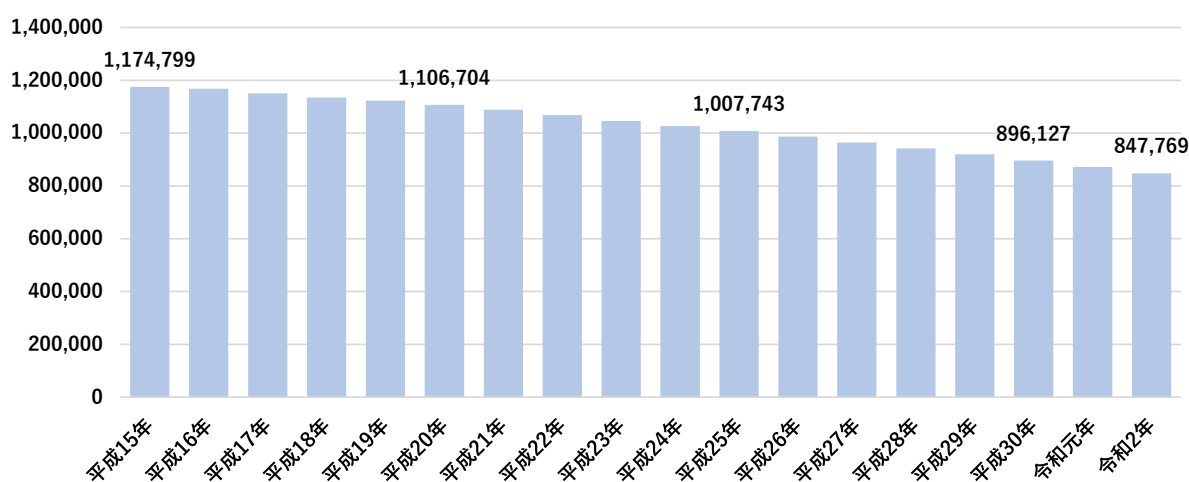
公共交通の担い手である運転士不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

唐津地域においても、運行事業者の運転士不足は継続的な課題となっており、限られた人員の中で効率的な運行が求められます。



資料：一般職業紹介状況（全国）

図 7-12 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移

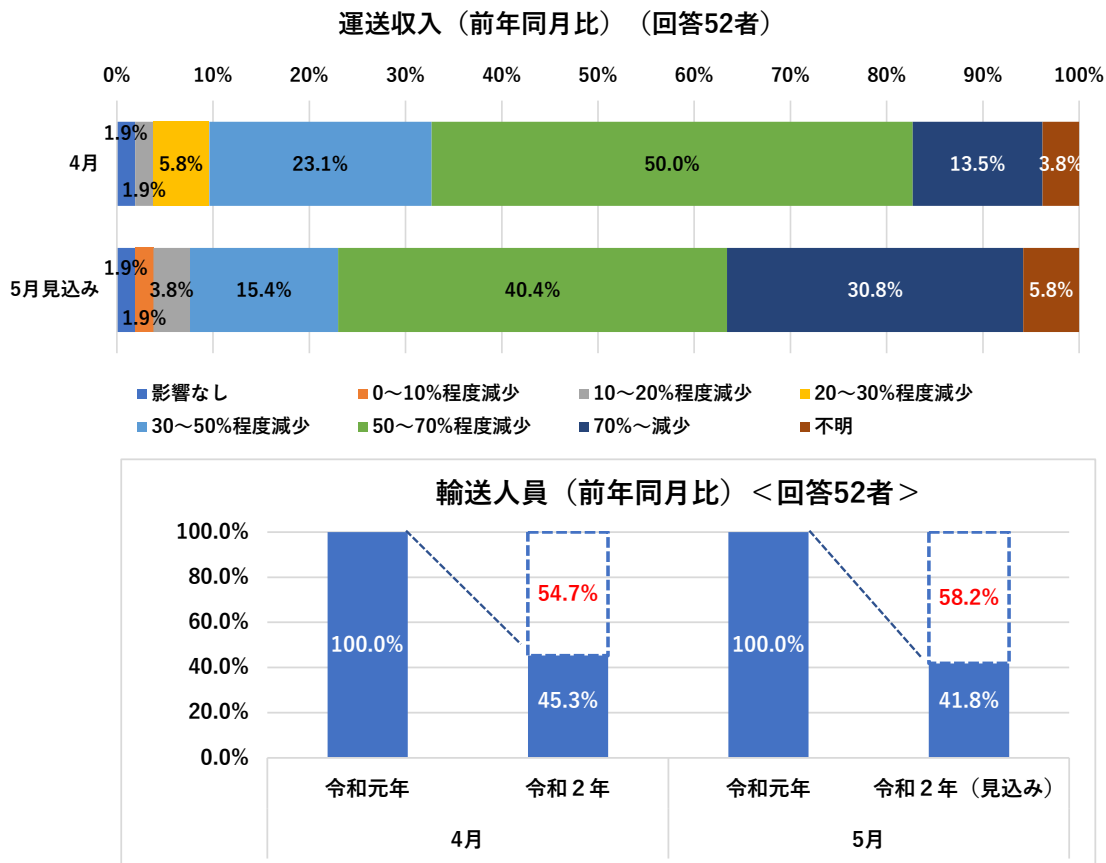


資料：運転免許統計（全国）

図 7-13 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

## (2) 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって、公共交通を担う交通事業者の収益性が悪化しており、新型コロナウイルスが収束しても完全に元には戻らないといわれている状況を踏まえて、持続可能な公共交通網の構築に向けて、関係機関等が考えて総力で取り組む必要性が増しています。



資料：令和2年版交通政策白書

図 7-14 公共交通分野全般の収益性悪化

## (3) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出行動の変化（移動の縮小化・個別化）

令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う外出行動の変化は、今後も継続されることが想定されます。こうした移動の縮小化・個別化という生活行動様式の変化に、公共交通側も対応が求められており、安全・安心に利用してもらえる環境の準備をはじめ、積極的な情報提供なども必要になると考えられます。

## 第8章 現況整理・課題整理と基本方針・役割・目標



# 地域力を最大限活用し、「唐津地域」の生活と活力を支える公共交通

～まちづくりと連携した持続可能な移動サービスの実現～

唐津地域の公共交通に求められる役割

唐津地域の公共交通の目指す目標

### ①適材適所への公共交通サービスの提供

広域的な地域において、効率的・効果的に公共交通サービスを運営し続けるため、公共交通サービスを真に必要とする場所や人を見極め、財政負担の軽減に寄与する適材適所のサービス導入を図る。

### ②唐津地域の魅力向上に寄与する公共交通

豊富な観光資源・歴史資源を活用し、訪れたいまち・住みたいまちとしての魅力向上を支える交通環境を整える。  
日常生活の移動において、利用しやすい公共交通の環境づくりを推進する。

### ③まちづくりとの連動による持続可能な地域の形

多極連携型都市構造の実現とそれによる地域の持続可能性の向上に向け、施設の再配置・集約化施策等と連携しながら、中心市街地における公共交通の充実による自家用車に過度に依存しない社会づくりを推進し、環境面等で持続可能な地域の形成を推進する。

### ④持続可能な交通に向けた輸送資源相互の連

鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー、離島航路等の公共交通に加え、スクールバス、病院送迎等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できる移動環境の創造を推進する。

### ①地域公共交通サービスの最適化

公共交通全体だけでなく、地域間交通・地域内交通等の役割に応じた目標を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化を図る。

- 利用者1人当たりの公共交通の財政負担額（欠損額）
- 収支率

### ②観光来訪・日常生活の移動に資する公共交通を賢く使うまちの実現

公共交通と目的地との連携による施策展開を推進し、まちの魅力向上と、それに伴う観光来訪の促進を図る。また、まちづくりや教育、福祉等の分野間連携による総合的な施策展開により、自家用車に過度に依存せずに公共交通を賢く使って移動できるまちの実現を図る。

- 公共交通を利用した観光来訪者の数
- 公共交通利用者数

### ③移動サービスの持続性向上

移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに財政負担の適正化を図る。

- ICカード利用率
- 主要交通結節点における利用者数

## 第9章 唐津地域公共交通の将来像

### 1. 将来方針図

ここまでの現状と課題を踏まえて、今後の唐津地域の公共交通の将来方針図を以下に示します。

各エリアの拠点から唐津市中心部までの幹線を維持しつつ、エリア内の交通については幹線との連携や定路線・デマンド等といった多様な運行形態の検討を行うことが求められていると考えます。

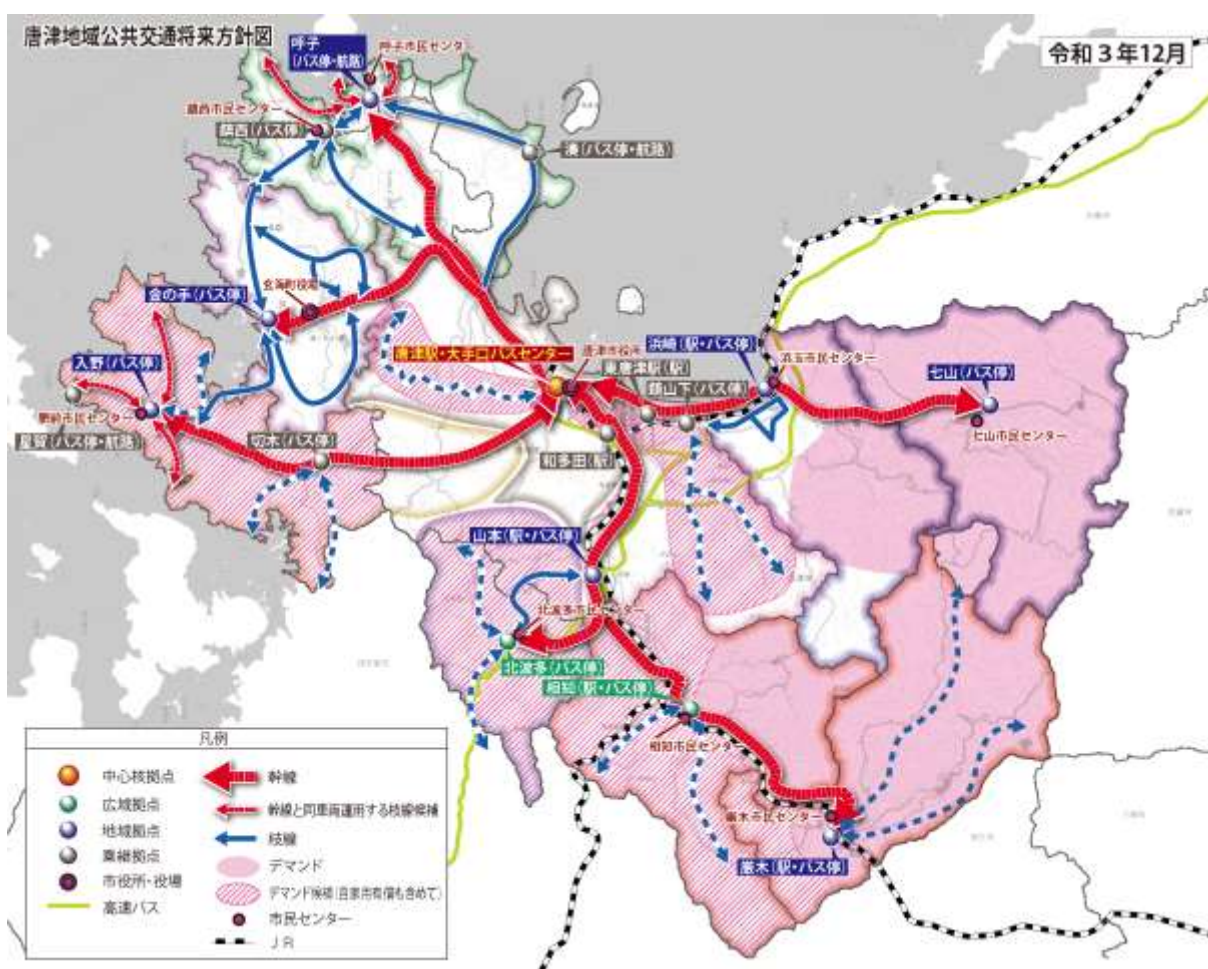


図 9-1 唐津地域の公共交通の将来方針図 (案)

## 2. 公共交通の役割分担の考え方

交通機関のモード別に、役割と主なターゲットについて、以下に整理した考え方を示します。

地域間幹線	地域内支線	交通機関	役割	主なターゲット
↑		鉄道	福岡市・佐賀市・伊万里市方面等との地域間の幹線として、広域かつ大量輸送を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学</li> <li>・観光</li> <li>・ビジネス</li> </ul>
		高速バス	福岡市・伊万里市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学</li> <li>・観光</li> <li>・ビジネス</li> </ul>
	↓	幹線路線バス	唐津市や玄海町の各地域拠点間や佐賀市・伊万里市方面との幹線として、鉄道駅間等におけるきめ細かなニーズを拾いながら、広域の移動を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学</li> <li>・日常的な買い物</li> <li>・通院</li> <li>・来訪者</li> </ul>
	↑	枝線路線バス	幹線路線バスと接続し、地域拠点周辺をきめ細かく結ぶ支線交通の役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的な買い物</li> <li>・通院</li> <li>・観光</li> </ul>
		デマンドタクシー	鉄道や路線バスが運行されていない地域において、商業・医療施設へのきめ細かなアクセスを担う地域内支線交通としての役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的な買い物</li> <li>・通院</li> <li>（特に高齢者等自家用車移動が困難な方）</li> </ul>
		航路	離島地域とのアクセスを担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学</li> <li>・日常的な買い物</li> <li>・通院</li> <li>・来訪者</li> </ul>
	↓	タクシー	鉄道や路線バスでは網羅できない移動を満たす地域内交通の役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドア to ドアで速やかに移動したい方</li> <li>・観光</li> <li>・ビジネス</li> </ul>

## 第10章 目標達成のための実施事業

目指す目標	実施事業	計画目標 (数値目標)	実施主体	時期	利便 増進 事業
地域公共交通サービスの最適化	地域間路線・地域内路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	①利用者1人当たりの公共交通の財政負担額(欠損額)	唐津地域公共交通活性化協議会 路線バス運行事業者	短期	●
	利用の低迷する路線における交通モードの転換・輸送資源の総動員	②収支率	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	短中期	●
観光来訪・定住促進を目指した公共交通を賢く使うまちの実現	二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進	①公共交通を利用した観光来訪者の数	唐津地域公共交通活性化協議会 観光部署	短中期	●
	市街地やその周辺における次世代モビリティサービスの導入支援	②公共交通利用者数	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中長期	●
	まちづくりと連携した新たな利用者の創出		唐津地域公共交通活性化協議会 商業施設等	中長期	
	送迎に過度に頼らず通学できる環境の構築		唐津地域公共交通活性化協議会 教育委員会	短中期	
	高齢者運転免許証自主返納者への支援拡充		唐津地域公共交通活性化協議会 福祉部署	短中期	
移動サービスの持続性向上	公共交通の維持に向けた支援(地域間幹線系統、フィーダー系統)	①ICカード利用率	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中長期	
	デジタル技術の活用による、効率性と利便性の両立に向けた移動サービス相互の連携	②主要交通結節点における利用者数	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中長期	●
	全ての移動サービスのオープンデータ化や時刻表作成等、ターゲットに応じた情報提供方法の改善		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	短中期	●

## 1. 地域公共交通サービスの最適化

事業名	地域間路線・地域内路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築					
事業概要	<p>地域間・地域内を結ぶ路線バス等について、通学需要や通院・買い物需要に対応しつつ、乗務員不足が続く交通事業者の状況を考慮した持続可能な公共交通ネットワーク構築を推進します。</p> <p>特に、これまで実施してきた路線バスの再編の効果検証を受け、本計画に基づき、公共交通をとりまく環境の変化や利用実態を踏まえ、佐賀県や隣接市と連携して路線の再編（利便向上、効率化）を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会	利便増進実施計画の策定				
	交通事業者等	計画に基づいた運行				

事業名	利用の低迷する路線における交通モードの転換・輸送資源の総動員					
事業概要	<p>利用者の低迷するバス路線等について、地域状況を考慮しながら、デマンド交通化等、交通モードの転換を図ります。また、NPOや地域団体等の地域が主体となった自家用有償旅客運送等の導入など、安全を確保しながらより柔軟な移動手段確保について検討します。玄海町においても、デマンド交通の導入について検討を進めます。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会	準備が整った地域から順次運行				
	NPO法人 地域団体等	運行				



## 2. 観光来訪・定住促進を目指した公共交通を賢く使うまちの実現

事業名	二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進				
事業概要	<p>グリーンスローモビリティ(※)等のハード面、路線バス等の二次交通のPR/企画乗車券の充実等のソフト面の両面について観光部署や観光施設等と共に検討し、観光客が自家用車無しで気軽に観光地を巡ることができる環境を構築します。</p> <p>※グリーンスローモビリティとは、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、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む「乗って楽しい移動サービス」です。</p>				
実施主体 実施時期	スケジュール				
	令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会	検討	実施		
	観光部署/交通 事業者				


事業名	市街地やその周辺における次世代モビリティサービスの導入検討				
事業概要	AI オンデマンドタクシーやタクシー相乗りサービス、自動運転等の次世代モビリティサービスについて、関係機関や交通事業者等が連携し、将来的な導入を踏まえ、実証実験を実施します。				
実施主体 実施時期	スケジュール				
	令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会	検討	実証実験・社会実装に向けた支援		
	交通事業者等		実証実験・社会実装		


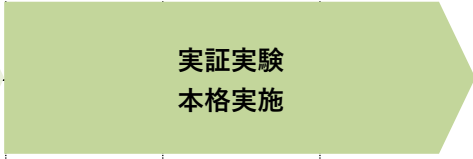
事業名	まちづくりと連携した新たな利用者の創出					
事業概要	まちづくりを行う部門と連携を図り、機能集約型の都市構造を目指しながら、市街地でのバス路線の見直しを行うことで、新たなバス利用者の創出を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会 まちづくり部 門、商業施設等	検討			実施	


事業名	送迎に過度に頼らず通学できる環境の構築					
事業概要	進学を控えた中学生と保護者を対象とし、路線バスや鉄道を利用した通学方法について学校へのチラシ配布等で周知を図り、保護者の送迎負担軽減を図ります。必要に応じて、説明会等の実施も検討します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会 教育委員会	検討	実施			

事業名	高齢者運転免許証自主返納者への支援拡充					
事業概要	運転免許返納後の移動手段を担保することにより、運転に不安を抱える高齢者が返納しやすい環境づくりや交通事故防止を目的に、公共交通機関を利用しやすい支援の拡充を図る。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会 福祉部署	検討	実施			

### 3. 移動サービスの持続性向上

事業名	公共交通の維持に向けた支援（地域間幹線系統、フィーダー系統）					
事業概要	<p>唐津地域で運行する多くの公共交通路線は、利用者の減少等によって収益性が低下しており、行政からの支援が不可欠となっています。持続可能な公共交通ネットワークへの転換を進めながらも、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通の維持のための支援について継続的に実施します。</p> <p>国の地域交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助事業、地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続可能な運行を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会					
交通事業者等						

事業名	デジタル技術の活用による、効率性と利便性の両立に向けた移動サービス相互の連携					
事業概要	<p>交通事業者や、移動の目的地となりうる地域の事業者等と協働して、円滑な移動環境の実現に向け、MaaS等の新たな技術・考え方について調査研究を行い、必要に応じて実証実験等の実施を検討します。また、効率的に利用状況の把握が可能な交通系ICカードについて、利用率向上を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	公共交通 活性化協議会					
交通事業者等						

事業名	全ての移動サービスのオープンデータ化や時刻表作成等、ターゲットに応じた情報提供方法の改善				
事業概要	<p>すでに実施済のオープンデータ化については、継続的に情報の更新を実施し、未実施の公共交通についても引き続きオープンデータ化の推進を検討します。</p> <p>また、路線図等が書かれた時刻表の作成や、小学生・高齢者を対象とした乗り方教室などを実施し、ターゲットに応じた情報提供に努めます。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和4年度	5年度	6年度	7年度
	公共交通 活性化協議会  交通事業者等				

## 第 1 1 章 計画の数値目標と達成状況の課題

### 1. 計画の数値目標

本計画の達成状況を評価するため、基本的な方針ごとに評価指標及び目標値を定めます。  
 なお、目標値は計画期間の中間年度である令和 6 年度と最終年度である令和 8 年度を目標年度とします。

表 1 1 -1 計画の達成状況の評価指標及び設定根拠

計画目標		実績	中間 令和 6	目標値 令和 8	設定・算出 方法
評価指標	指標の設定根拠				
(1) 地域公共交通サービスの最適化					
①利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額（欠損額）	利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額を踏まえて、収支状況を計り、交通サービスの最適化状況を判断する。（令和元年度の実績の維持）	227.0 円 （令和元） ※路線バス	現状維持 （227.0 円）	現状維持 （227.0 円）	唐津市・玄海町の資料（行政負担額）から算出
②収支率	公共交通の収支率を踏まえて、収支状況を計り、交通サービスの最適化状況を判断する。（令和元年度の実績の維持）	38.5% （令和元） ※路線バス	38.5%	38.5%	運行事業者の提供データ
(2) 観光来訪・定住促進を目指した公共交通を賢く使うまちの実現					
①公共交通を利用した観光来訪者数	公共交通による観光来訪者数の増減を踏まえて、観光客の公共交通ニーズへの対応状況を計る。	75.1 万人/年 （令和元）	75.1 万人/年	75.1 万人/年	佐賀県観光動態調査データ ※GPS 調査結果（観光地経営戦略プラン）
②公共交通の利用者数	利用者数の増減を踏まえて、公共交通に対するニーズへの対応状況を計る。	10,890 人/日 （令和元）	10,890 人/日	10,890 人/日	運行事業者の提供データ

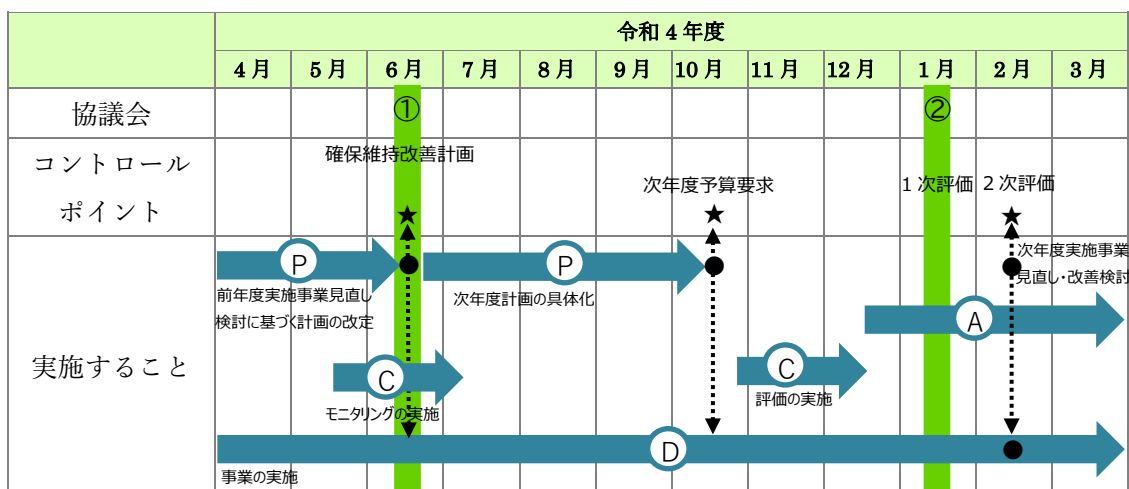
(3) 移動サービスの持続性向上のための利用促進策

① ICカード利用率	ICカードの利用率を踏まえて、公共交通のデジタル化・IT化の状況を計り、持続可能な公共交通を実現するためのモニタリングに活用する。	26.3% (令和3) ※令和3路線バス乗降調査結果	35%	50%	運行事業者の提供データ
②主要交通結節点における利用者数	異なる交通モード間の接続・連携状況を計るため、主要交通結節点における利用者数をチェックする(結節点候補案:大手口バスセンター、呼子、金の手、入野、市民病院きたはた、相知駅、浜崎駅など)	2,061人 (大手口) 336人 (呼子) 242人 (入野) 197人 (金の手) ※令和元年昭和バス乗降調査結果	2,061人 (大手口) 336人 (呼子) 242人 (入野) 197人 (金の手)	2,061人 (大手口) 336人 (呼子) 242人 (入野) 197人 (金の手)	運行事業者の提供データ等で確認

## 2. 達成状況の評価

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

表 1 1-2 PDCA の実施サイクル



本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である唐津市・玄海町を中心に、唐津地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、各々が主体性を発揮しながら、推進を図ります。

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