

唐津地域公共交通利便増進実施計画

令和 6 年 1 月策定

令和 6 年 6 月一部改定

令和 7 年 1 月一部改定

唐津市 玄海町

目 次

1	はじめに	1
1-1.	計画策定の背景と目的	1
1-2.	本計画の位置づけ	2
2	利便増進事業とは	3
3	計画の対象区域	4
4	実施予定期間	4
5	地方公共団体による支援の内容	5
6	再編実施にあたっての検討・調査	6
6-1.	全体の検討フロー	6
6-2.	再編実施の前提条件（2024 年問題への対応）	7
6-3.	対象路線の選定（2 段階）	8
6-4.	公共交通の利用状況調査	9
6-5.	現状の課題と事業の方向性	10
7	実施事業の基本方針と事業の内容	11
7-1.	実施事業の基本方針	11
7-2.	実施事業の全体整理	12
8	事業項目別の実施内容	14
8-1.	利便増進事業	14
8-1-1.	乗合バスの路線等の編成の変更	14
8-1-2.	枝線等のオンデマンド化	51
8-1-3.	デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入	78
8-2.	関連して実施する事業	80
8-2-1.	観光 MaaS 等の検討	80
8-2-2.	地域協議体での検討	81
8-2-3.	DX への対応	82
8-2-4.	多様な情報発信	83
9	事業のアクションプラン	85
10	事業実施により想定する効果	86
10-1.	対象路線における年間利用者数の目標	86
10-2.	事業ごとに想定する効果	87
11	事業の資金調達の方法	88

12	（資料編）各種調査結果	89
12-1.	乗込み調査結果	89
12-2.	デマンド実証運行の検証	96

1 はじめに

1-1. 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、令和 3 年度に活性化再生法に基づき「唐津地域公共交通計画」を策定しました。

今後、公共交通事業をとりまく環境はさらに厳しく、深刻な公共交通の担い手不足や、利用者の減少に伴う収益性の悪化など、持続的に公共交通を維持していくためには、自治体と交通事業者、利用者の協力による公共交通体系の改善が不可欠となっています。

そこで、「唐津地域公共交通計画」における事業の実施方針に基づき、確実な事業の実施と事業実施による持続的な公共交通体系の維持と運行を図るため、「唐津地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、安全・安心な運送サービスを提供していくこととします。

1-2. 本計画の位置づけ

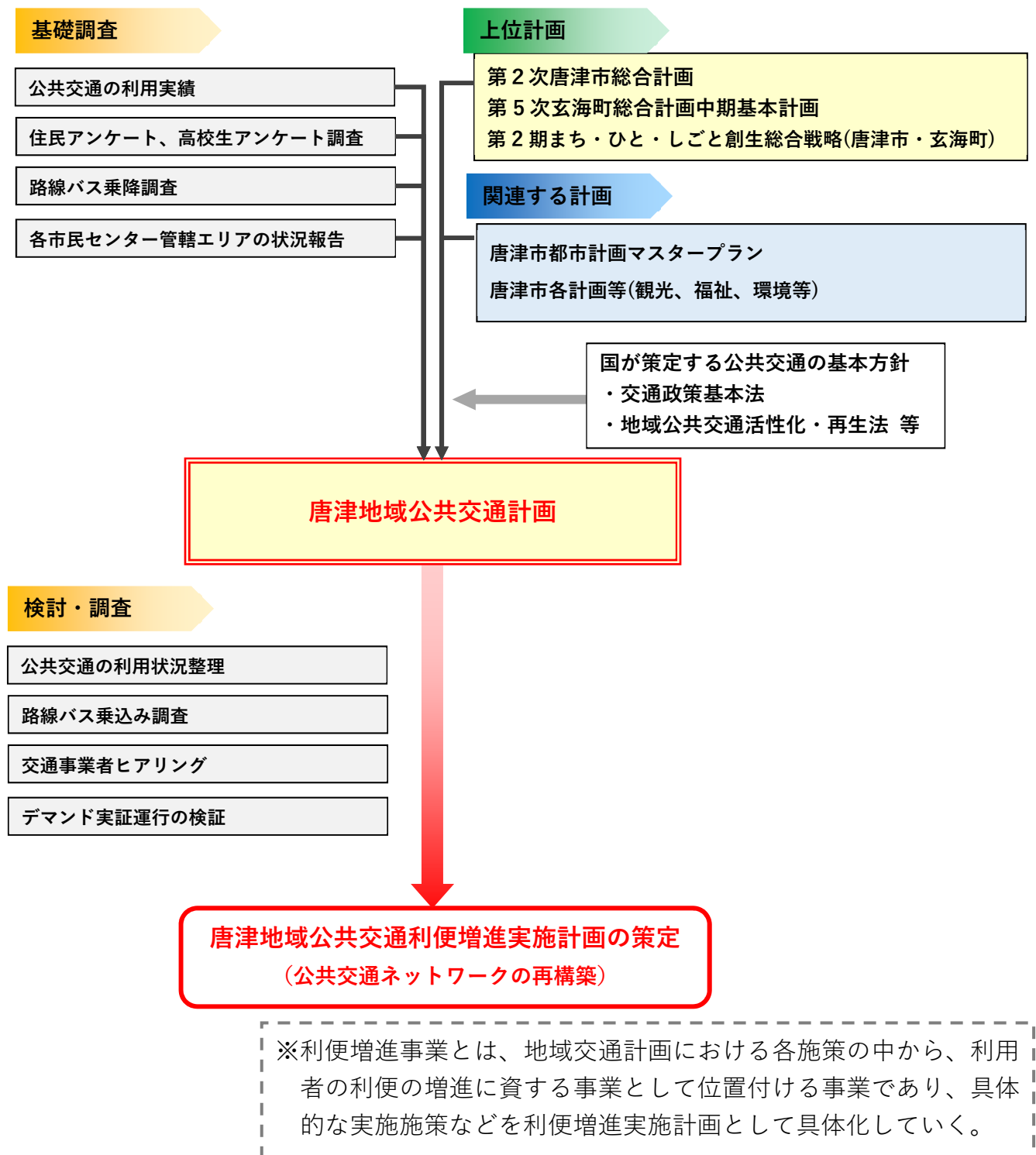
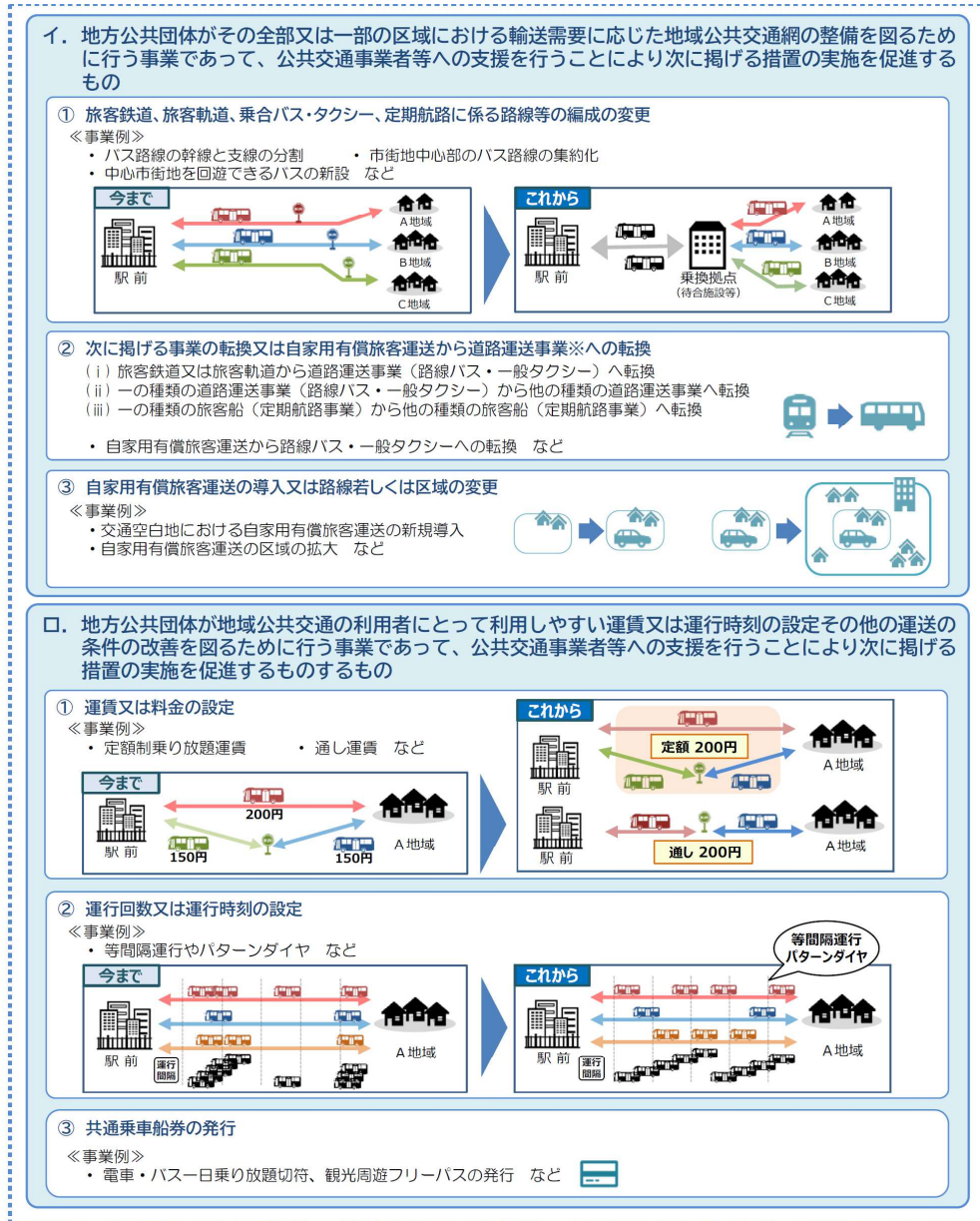


図 1-1 唐津地域公共交通利便増進実施計画の位置づけと策定フロー

2 利便増進事業とは

利便増進事業とは「地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業」です。

事業内容の分類として、以下のように記載されています。



※ 道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

図 2-1 地域公共交通利便増進事業

出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版【別冊】（令和5年10月改訂）」

3 計画の対象区域

唐津市のうち唐津市中心部、呼子・鎮西・湊、肥前、浜玉・七山、相知・厳木・北波多の地域、及び東松浦郡玄海町を対象とします。

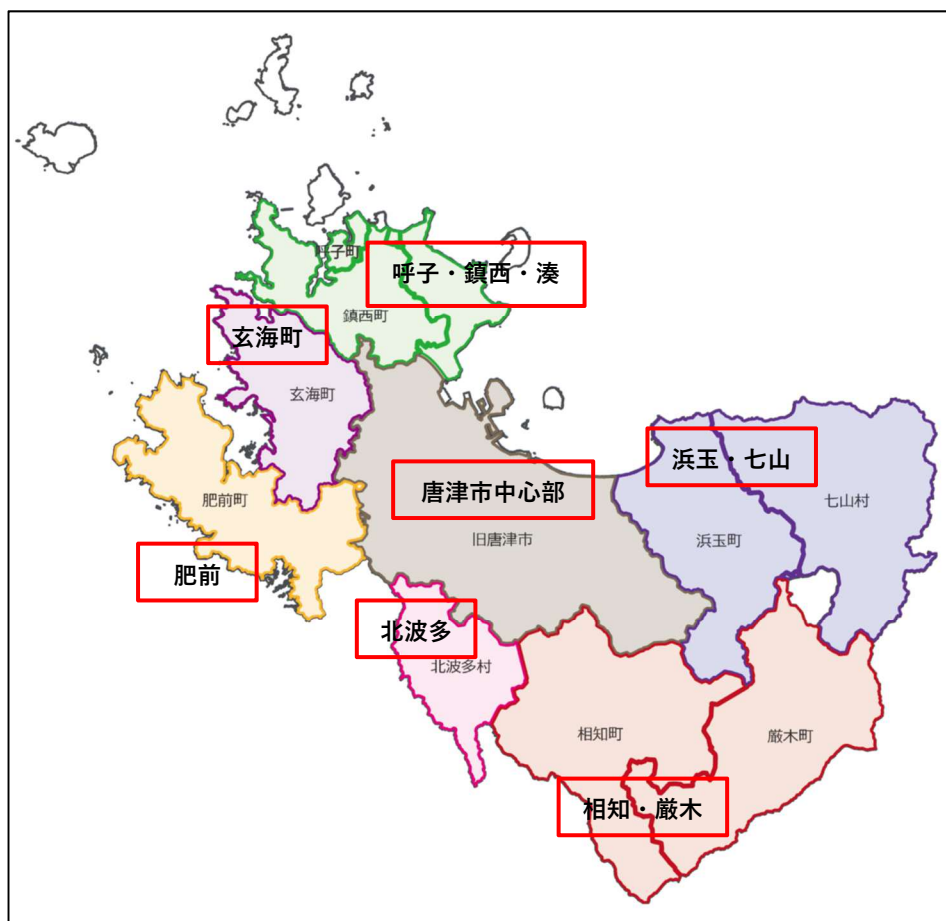


図 3-1 唐津地域のエリア分け

4 実施予定期間

令和 6 年（2024 年）4 月～令和 9 年（2027 年）3 月までの 3 年間を計画期間とします。

	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
唐津地域公共 交通計画					
唐津地域公共 交通利便増進 計画	計画策定				

5 地方公共団体による支援の内容

利便増進事業に関連して唐津市・玄海町が行う支援内容を以下に示します。

支援内容	①利便増進事業に伴う運行経費等に対する予算的支援
	②多様な交通モードの連携強化を図る際の、異なる交通事業者間の各種調整支援
	③利便増進事業を実施する際の、対象地区への連絡・説明等の各種調整支援
	④公共や民間の保有する用地への乗り入れを行う際の、対象部署や対象事業者との各種調整支援
	⑤道路上におけるバス停の新設や移設を行う際の、道路管理者や交通管理者との各種調整支援
	⑥ターゲットに応じた多様な情報提供

6 再編実施にあたっての検討・調査

6-1. 全体の検討フロー

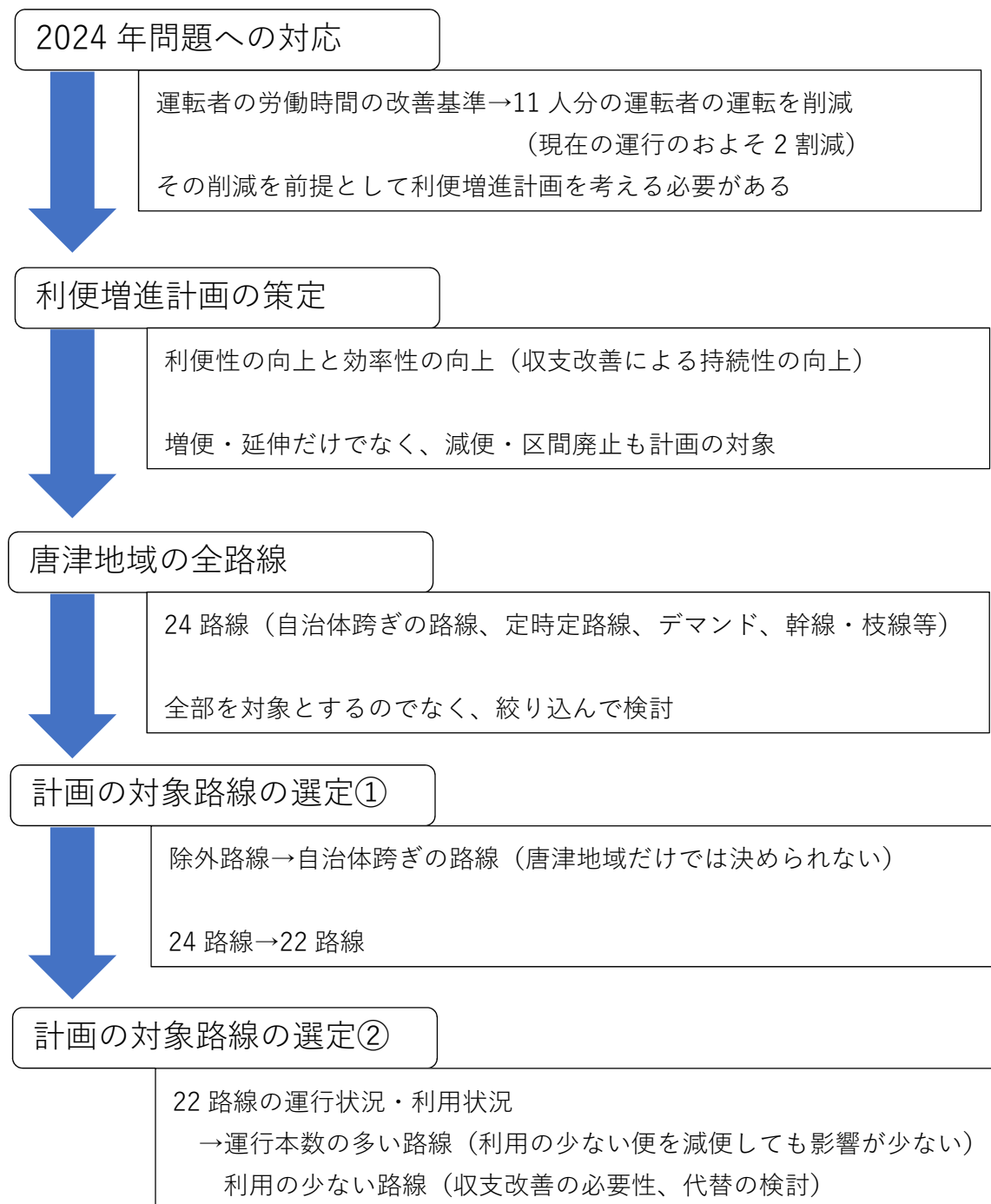


図 6-1 検討フロー

6-2. 再編実施の前提条件（2024 年問題への対応）

「2024 年問題」とは、働き方改革関連法によって2024 年4 月1 日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が9 6 0 時間等に制限されることによって発生する問題の総称のことです。

運転者の労働時間の改善基準告示が改正され、唐津地域の路線バスを運行する昭和自動車(株)においても、その基準を満たせるよう対策が必要となりました。運転士不足の問題は今後も続くと考えられますが、収支改善を図り、利便性の向上と効率性の観点から中長期的に持続可能な公共交通ネットワークの構築につながる計画の策定が必要です。

表 6-1 改善基準告示の概要

	改正前	改正後
1 年の拘束時間	原則：3, 380 時間 最大：3, 484 時間	原則：3, 300 時間 最大：3, 400 時間
1 カ月の拘束時間	原則：281 時間 最大：309 時間	原則：281 時間 最大：294 時間
1 日の拘束時間	13 時間以内	13 時間以内（上限15 時間、 14 時間超は週3 回までが目安）
1 日の休息時間	継続8 時間	継続11 時間以上を基本とし、 継続9 時間は確保

出典：厚生労働省 HP のバス運転者の改善基準告示の改正チラシより抜粋

6-3. 対象路線の選定（2段階）

選定①「自治体跨ぎ路線」を除外

唐津地域だけでは判断ができないため、除外。

選定②「運行本数の多い路線」または「利用の少ない路線」を中心に対象として検討
減便の対象路線としては、影響をできる限り少なくするために

1) 運行本数の多い路線

2) 利用の少ない路線

を選定する。

表 6-2 対象路線の選定

No	路線名	選定①	選定②		
		自治体 跨ぎ路線	運行本数 (交通計画に 記載)	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり平均	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり3人 以下の便 数の割合
①	唐津・佐賀線	○	24		
②	唐津・伊万里線	○	20		
③	呼子線		42	6.6	37.8%
④	湊・呼子線（湊線）		38	6.5	40.0%
⑤	有浦線（入野線・仮屋線）		47	5.9	48.1%
⑥	切木・中浦線		23	7.2	17.6%
⑦	久里・北波多線		22	9.2	22.7%
⑧	七山線（白木線）		26	4.5	56.3%
⑨	小加倉・呼子線		11	7.5	16.7%
⑩	野元・呼子線		11	7.5	40.0%
⑪	呼子フィーダー路線		53	2.4	73.9%
⑫	肥前フィーダー路線		53	3.0	80.0%
⑬	成瀬・志気線		8	2.4	62.5%
⑭	市内循環線		28	5.9	47.7%
⑮	市内線 (大島液化ガス、イオン、唐津城)		52	5.4	65.8%
⑯	値賀・仮屋線		14		
⑰	鏡線		10	7.4	22.2%
⑱	相知循環線（花タウンバス）		18	0.9	93.8%
⑲	浜玉循環線（※乗合タクシー）		14	0.3	100.0%
⑳・㉑	東木浦線、大屋敷線		16		
㉒	大良線（乗合タクシー）		9	4.0	62.5%
㉓	旭が丘線（乗合タクシー）		5	2.0	60.0%
㉔	厳木デマンドタクシー		26		
	合計		500		53.4%

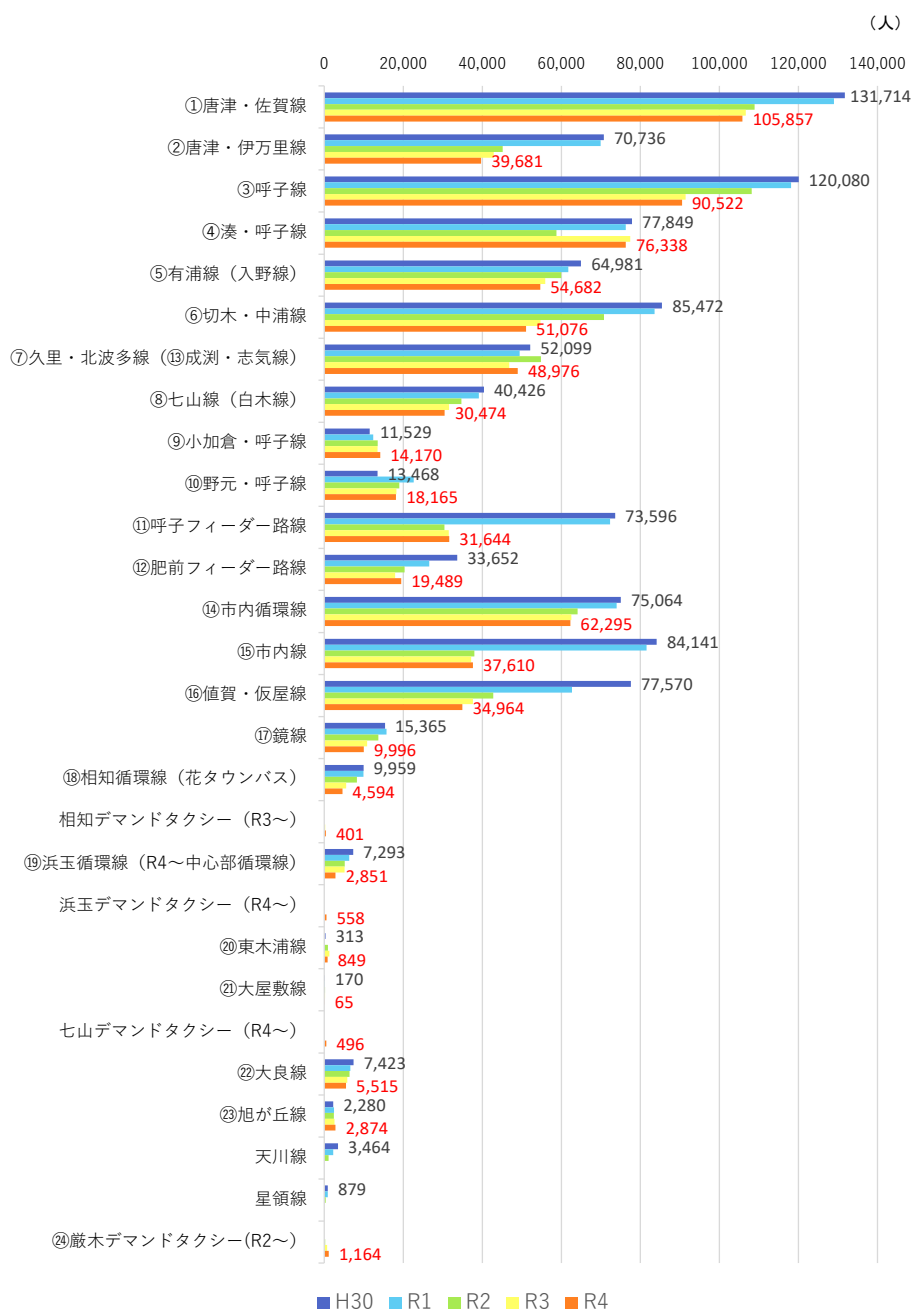
赤枠は30本以上の路線
青塗りつぶしは3.0人以下の路線
緑塗りつぶしは50%以上の路線

選定①により、24路線中、③～㉔の22路線のうち19路線（デマンド等3路線除く）について、第8章に便別の詳細な利用状況を示します。なお、系統が複数あるものなどについては、本数の多い系統だけを示すなど、調整して記載しています。

6-4. 公共交通の利用状況調査

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4年度まで、路線別に示します。

令和2年度はコロナの影響で大きく減少した路線が多いですが、コロナの影響がなかった令和元年度においても平成30年度から減少している路線が多く、ほとどの路線においても年々利用者は減少傾向にあり、効率化・適正化を図る必要があります。



※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 6-2 路線バスの路線別年間利用者数の推移

6-5. 現状の課題と事業の方向性

前頁の利用状況調査をはじめ、乗込み調査やデマンド実証運行の検証を行い、再編内容を検討しました。その検討・調査結果と事業の方向性をまとめると、以下のように整理されます。

表 6-3 検討・調査結果まとめ

検討・調査項目・概要	検討・調査結果	事業の方向性
公共交通の利用状況調査 ■時期： 令和 4 年 6 月 ■対象： 全路線全便全バス停の乗降調査 ■実施： 昭和自動車	・利用の少ない路線、便、区間がある ・ダイヤが分かりづらい ・路線で重複する区間がある	●利用状況に応じたサービス水準の適正化 ●分かりやすいダイヤ編成 ●路線の整理・効率化
乗込み調査 ■時期： 令和 4 年 11～12 月 ■対象： 呼子線、湊線、市内線、市内循環線、入野フィーダー路線、北波多枝線、相知花タウンバス ■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	・日中の便では、通勤・通学の利用は少なく、利用頻度も低い傾向 ・呼子方面などで観光での利用がある ・デマンドについては特に問題ないという意見もあるが、予約が面倒などの意見もある	●毎日利用ではない便などの減便による効率化 ●観光客向けの対応 ●オンデマンド化でスマホ等からも予約可能にするほか、利用体験会などの機会を設ける
デマンド実証運行の検証 ■時期： 令和 4 年 10～11 月 ■対象： 大良地区、湊地区 ■調査方法： 地区住民・利用者に実施前・実施中・実施後にアンケート調査を実施	・デマンドの利用はそこまで伸びがないが、利用ニーズは一定程度ある ・デマンドの課題として目的地まで運行されていないという意見がある	●オンデマンド化による利便性の向上と利用促進 ●可能な限り目的地の設定を増加させる

次章からは、利便増進事業の実施事業について記載していきますが、上記調査内容の詳細は、路線ごとの再編に関わるものについて、それぞれの路線ごとに示します。

(乗込み調査、デマンド実証運行の検証は、関わりが薄いため、12 章の資料編に記載)

7 実施事業の基本方針と事業の内容

7-1. 実施事業の基本方針

唐津地域の公共交通は、各エリアの拠点から唐津市中心部までの幹線は維持しつつ、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必要になってきています。

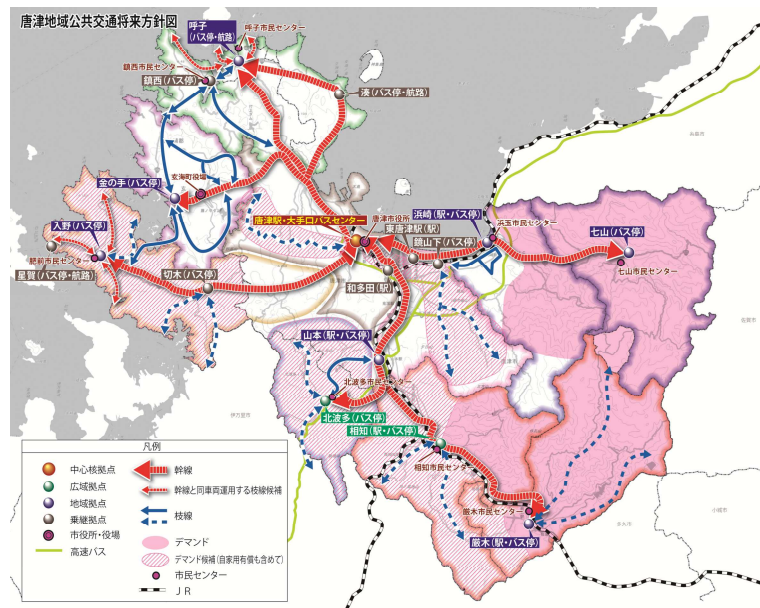


図 7-1 公共交通ネットワークの再編方針

路線の区分		役割	該当路線
地域間交通	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。	JR 筑肥線、JR 唐津線
	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。	からつ号、いまり号
	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。	唐津・佐賀線、唐津・伊万里線、呼子線、湊・呼子線、有浦線、切木・中浦線、久里・北波多線、七山線、小加倉線、野元線
地域内交通	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。	呼子フィーダー路線、肥前フィーダー路線、成瀬・志気線、市内循環線、市内線、鏡線、玄海町コミュニティバス
	オンデマンドタクシー	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。	チョイソコからつ 【厳木地区】【相知地区】 【浜玉地区】【七山地区】
	航路	離島地域とのアクセスを担う。	7 航路
	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。	各市町で運行するタクシー

7-2. 実施事業の全体整理

本計画において実施する事業を整理すると、1)～3)までが「利便増進事業」、4)～7)が「利便増進に関連して実施する事業」という位置づけになります。

目指す 計画目標	地域公共交通利便増進事業・ 地域公共交通利便増進事業に関 連して実施する事業の別	実施事業項目	事業の内容	参考項目
地域公共交通サービスの最適 化と持続性向上 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 ービスの最適化と持続性向 上を図る。	地域公共交通利便増進事業 イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バ ス・タクシー、定期航路に係る路線 等の編成の変更 ロ②運行回数又は運行時刻の設定	1) 乗合バスの路線等の 編成の変更 R6 年 4 月～	・唐津地域北部（呼子・鎮西・湊エリア）の路線等の編成の変更、パターンダイヤの設定 呼子エリア…呼子線、湊・呼子線、呼子フィーダー路線 鎮西エリア…小加倉・呼子線、野元・呼子線 ・唐津地域西部（玄海町エリア・肥前エリア）の路線等の編成の変更、パターンダイヤの設定 玄海町エリア…有浦線、玄海町コミュニティバス 肥前エリア…切木・中浦線 ・唐津地域中心部・東部（唐津市中心部エリア・浜玉エリア・七山エリア）の路線等の編成の変更 七山エリア・浜玉エリア…七山線、浜玉循環線 唐津市中心部エリア…市内循環線、市内線、鏡線、大良線、旭が丘線 ・唐津地域南部（相知エリア・北波多エリア）の路線等の編成の変更 相知エリア…相知循環線（花タウンバス） 北波多エリア…成瀬・志気線	・唐津・佐賀線、唐津・伊万里線の 効率化・利用促進については、 引き続き県・沿線自治体・交通事 業者と協議を続ける。 ・令和 7 年 4 月より七山線の 減便と路線短縮を行うと同時 に、七山エリアのデマン ドタクシーの運行時間・利 用範囲を拡大する。
	地域公共交通利便増進事業 イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バ ス・タクシー、定期航路に係る路線 等の編成の変更	2) 枝線等のオンデマン ド化 R6 年 4 月～	・肥前エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。（令和 6 年 4 月） 肥前エリア…肥前フィーダー路線 ・相知エリアと浜玉エリアのデマンドタクシー導入区域の拡大（令和 6 年 10 月） 相知エリア…相知循環線（相知花タウンバス） 浜玉エリア…浜玉循環線 ・北波多エリアと唐津市中心部エリアの一部にデマンドタクシーを新たに導入する。（令和 7 年 4 月） 北波多エリア…成瀬・志気線 唐津市中心部エリア…大良線、旭が丘線 ・玄海町エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。 （令和 7 年 3 月に本格導入し 4 月に運行内容を拡充する。） 玄海町エリア…玄海町コミュニティバス	・唐津市中心部エリア（鏡線） は、令和 6 年 10 月以降に向け オンデマンド化を検討。
誰もが公共交通を利用しやすい まちの実現 公共交通と目的地との連携 による施策を推進し、交通弱 者を中心に生活を支える交通 を目指す。また、観光・まち	地域公共交通利便増進事業 ハ イ又はロに掲げる事業と併せて 行う事業であって、地域公共交 通の利用者の利便の増進を図るた めの事業	3) デマンドタクシーへ の AI 予約システムの 本格導入 R6 年 4 月～	・R5 年 8 月から実証的に導入した AI 予約システムの効果を検証し、 R6 年 4 月から本格導入する。 （対象エリア）七山エリア、浜玉エリア、相知エリア、厳木エリア、 肥前エリア、玄海町エリア、北波多エリア、唐津市中心部エリアの一 部（大良線・旭が丘線の運行地域）	

づくり・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誰もが公共交通を賢く使って移動できるまちの実現を図る。	地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	4) 観光 MaaS 等の検討	・観光に関する情報提供や予約方法、決裁状況などを踏まえて、その統合化に向けた取組等を検討する。	
関係者の連携による公共交通の利用促進 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、各交通事業者や地域住民との連携による利用促進を図る。	地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	5) 地域協議体での検討	・各地域協議体での取組を踏まえた上で、地域主体での運行（自家用有償旅客運送等）や利用促進の取組等の検討を行う。	
	地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	6) D X への対応	・「唐津 2 Day フリー乗車券」等のデジタルチケット化や IC カードの普及、キャッシュレス決済の導入等に取り組む。 ・グリーンスローモビリティ等の導入の検討	
	地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	7) 多様な情報発信	・唐津地域版公共交通マップ・時刻表の作成や車両へのナンバリング表示の実施、小学生・高齢者を対象にした乗り方教室等の実施。	

8 事業項目別の実施内容

8-1. 利便増進事業

8-1-1. 乗合バスの路線等の編成の変更

1) 呼子・鎮西エリア

呼子線

P9 で選定した路線の個別の詳細な利用状況についてエリア別に見ていきます。

まず呼子線の便別利用状況を見ると、上りでは朝の時間帯、下りでは夕方～夜の時間帯で利用が多いですが、それ以外の時間帯では利用は低調です。

なお本データは、令和4年6月16日に実施した調査日1日あたりの利用データです。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:15	14	1	6:31	0
2	8:46	14	2	6:54	2
3	9:20	11	3	7:39	1
4	9:47	3	4	7:54	2
5	10:48	5	5	8:29	7
6	11:33	6	6	9:39	4
7	12:19	6	7	10:04	3
8	13:15	5	8	11:14	8
9	14:01	3	9	12:14	0
10	14:55	6	10	13:09	7
11	15:19	2	11	13:59	8
12	16:04	1	12	14:34	5
13	16:37	4	13	15:19	6
14	17:20	1	14	15:59	14
15	17:51	4	15	16:22	25
16	18:35	1	16	17:19	9
17	19:20	2	17	17:54	12
18	20:10	2	18	18:34	12
合計		90	19	19:24	19
			20	20:04	5
			21	21:11	11
			合計		160

図 8-1 呼子線の便別利用状況（R4・平日全便）

呼子線（打上経由）の便別利用状況を見ると、上りでは朝の便で利用がありますが、それ以外の便の利用は低調です。下りでは夕方の便は多いですが、それ以外の便の利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数
1	6:57	11
合計		11

上り	発時刻	利用者数
1	12:03	3
2	14:25	0
合計		3

下り	発時刻	利用者数
1	10:44	6
2	12:39	3
3	16:59	26
合計		35

図 8-2 呼子線（打上経由）の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	- 平日：25.0 往復、土日祝：18.5 往復の運行（呼子線） 90,552 人/年（R4）の利用が存在（呼子線） - 呼子・鎮西方面から唐津方面の通学利用や、通院・買い物利用が存在
利便増進に向けた課題	- 呼子線は国庫補助地域間幹線系統として運行しているが、便数が多く、日中や打上経由等利用が少ない便もあるなどの課題を有している - 呼子バス停で地域内フィーダー系統と接続
利便増進（路線維持）の方針	- 通学需要への対応を維持しつつ、減便・パターンダイヤ等を検討 - 利用実態を踏まえ、将来的には呼子線と湊・呼子線の役割分担、運行水準や運行区間等について適正化を図る

昼間帯のダイヤ設定を一定間隔とする「パターンダイヤ化」を行い、利便性を確保・向上



図 8-3 パターンダイヤのイメージ

エリア	呼子・鎮西・湊	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	呼子線は、呼子から唐津市中心部に向かう所要時間 36 分程度の幹線路線である。 メインとなる菖蒲経由と打上経由がそれぞれ運行されており、主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。 また、利用者の少ない日中の便を等間隔運行としたり、複数ある系統のうち、利用の少ない打上経由の運行効率化を行うことで、利便性と持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●パターンダイヤによる分かりやすいダイヤの検討			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤、観光	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	中型バス、大型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
呼子線	呼子～菖蒲～大手口～宝当栈橋	15.7	40	40	40
	呼子～打上～大手口～宝当栈橋～大手口	16.1	5	3	3
	呼子～菖蒲～大手口～唐津東中高前	19.5	1	0	0
	呼子～菖蒲～大手口～百人町～市民グランド前	17.7	1	1	1
	呼子～打上～大手口～百人町～市民グランド前	18.1	1	0	0
	呼子～菖蒲～大手口～まいづる 999～工業高校前	22.9	1	0	0
	呼子～菖蒲～大手口～用尺南～まいづる 999	18.9	1	0	0
	変更前 運行本数合計		50	44	44

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
呼子線	呼子～菖蒲～大手口～まいづる 999～工業高校前	22.9	1	0	0
	呼子～菖蒲～大手口～用尺南～まいづる 999	18.9	1	0	0
	呼子～菖蒲～大手口～唐津駅	15.3	29	28	28
	呼子～打上～大手口～唐津駅	15.7	1	0	0
	呼子～打上～大手口～唐津東中高前	19.9	1	0	0
	変更後 運行本数合計		33	28	28

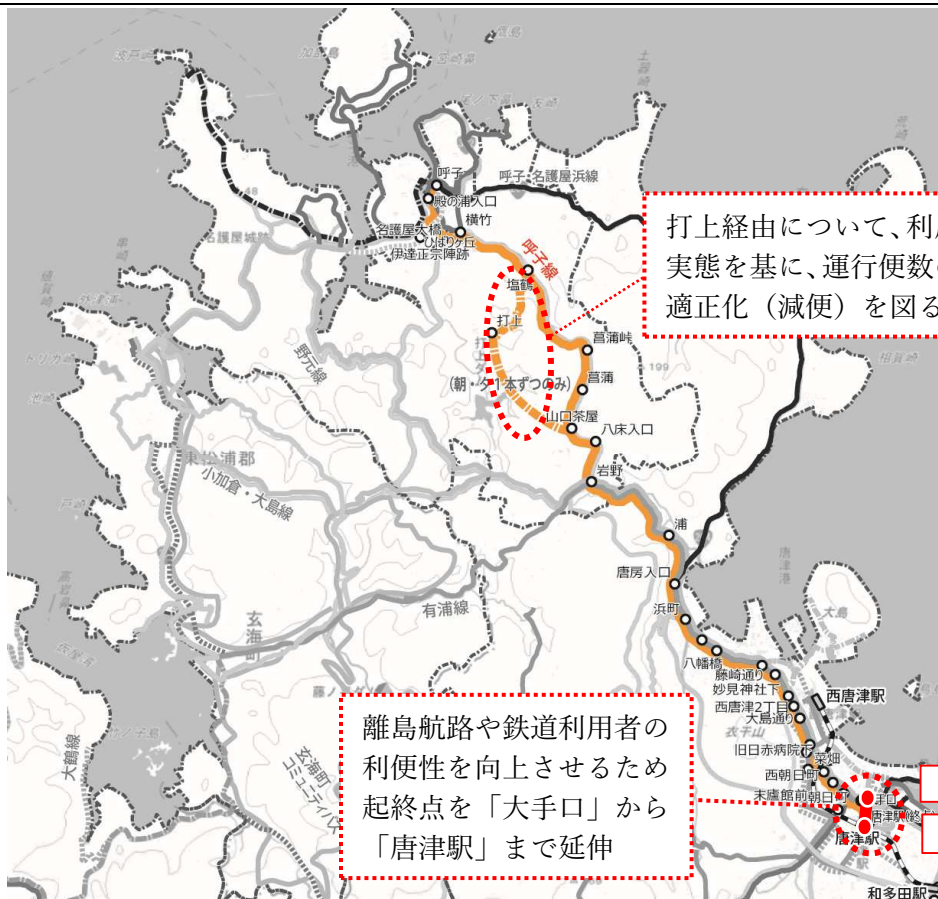
■ 運行路線図

呼子線

旧



新



打上經由について、利用実態を基に、運行便数の適正化(減便)を図る

離島航路や鉄道利用者の利便性を向上させるため起終点を「大手口」から「唐津駅」まで延伸

大手口

唐津駅

湊・呼子線（湊線） ※呼子フィーダー路線（波戸岬線）

湊・呼子線（呼子起終点）の便別利用状況を見ると、上りでは朝の時間帯で利用が多く、それ以外の時間帯では利用は低調です。下りでは1日を通じて便によって利用の状況が異なります。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	7:16	18	1	6:45	13
2	10:20	9	2	9:00	4
3	13:42	3	3	12:00	14
4	15:45	4	4	13:24	6
5	16:40	1	5	15:00	10
6	18:30	3	6	15:40	8
合計		38	7	17:45	11
			合計		66

図 8-4 湊・呼子線の便別利用状況（R4・平日全便）

湊線（みなと園起終点）の便別利用状況を見ると、上りでは朝の時間帯、下りでは夕方の時間帯で利用が多いですが、それ以外の時間帯では利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:52	19	1	6:30	0
2	8:14	9	2	7:40	4
3	9:29	12	3	8:40	0
4	11:50	6	4	9:35	1
5	17:34	3	5	10:25	6
6	17:59	2	6	11:05	6
7	18:49	0	7	12:55	5
8	19:29	2	8	14:10	2
9	20:29	1	9	16:40	20
合計		54	10	17:20	15
			11	18:20	3
			12	19:00	4
			13	20:00	2
			合計		68

図 8-5 湊線の便別利用状況（R4・平日全便）

呼子フィーダー路線の一つである波戸岬線の便別利用状況を見ると、特に上りの便を中心に全般的に利用は低調です。

しかし、令和 5 年以降は観光客の利用が増加し、便によっては積み残しが発生するケースが見られるようになりました。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	10:20	2	1	9:45	0
2	11:30	0	2	11:00	6
3	13:15	1	3	12:40	3
4	14:30	2	4	14:00	3
5	15:45	0	5	15:10	1
合計		5	合計		13

図 8-6 波戸岬線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

運行状況 利用状況	- 平日：20.0 往復、土日祝：17.0 往復の運行（湊・呼子線） 76,338 人/年（R4）の利用が存在（湊・呼子線） - 呼子・鎮西方面から唐津方面の通学利用や、通院・買い物利用が存在
利便増進に向けた課題	- 湊・呼子線は国庫補助地域間幹線系統として運行しているが、便数が多く、利用が少ない便もあるなどの課題を有している - 呼子で地域内フィーダー系統が接続 - 波戸岬線の利用は全体的に低調であり、呼子での乗継ぎが必要なことがその要因の 1 つと考えられる。一方で、一部の便で観光客の積み残しが発生。 - 湊地区の呼子方面への移動需要に対応しきれていない
利便増進（路線維持）の方針	- 通学需要への対応を維持しつつ、減便・パターンダイヤ等を検討 - 利用実態を踏まえ、将来的には呼子線と湊・呼子線の役割分担、運行水準や運行区間等について適正化を図る - インバウンド等の観光客対応として、波戸岬方面への大手口からの直通運行による利便性を図るため、湊・呼子線の波戸岬への延伸を検討

エリア	呼子・鎮西・湊	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	湊・呼子線は、呼子・みなと園から唐津市中心部に向かう所要時間 40 分程度の幹線路線である。 呼子～湊経由～大手口とみなと園～大手口がそれぞれ運行されており、主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。利用者の少ない日中の便の効率化や、湊から呼子方面への移動ニーズがあることから呼子への延伸、さらに観光客向けの波戸岬への延伸を行うことで、利便性と持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●全便を呼子及び波戸岬まで延伸することによる観光等の移動ニーズへの対応 ●パターンダイヤによる分かりやすいダイヤの検討			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤、観光	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	中型バス、大型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
湊・呼子線	みなと園～大手口	12.2	26	24	22
	呼子～みなと園～大手口	18.2	14	13	12
	変更前 運行本数合計		40	37	34
呼子フイダー線	呼子台場みなとプラザ～呼子	2.8	6	3	3
	呼子～小友～名護屋浜～呼子	16.1	3	3	3
	呼子～名護屋浜～呼子	13.8	2	2	2
	呼子～小友～呼子	7.9	2	2	2
	加部島杉村～呼子	6.5	5	5	5
	呼子～加部島杉村～呼子	14.4	6	6	6

	波戸岬～名護屋浜～呼子	8.7	9	7	7
	波戸岬～呼子	7.3	10	10	10
	変更前 運行本数合計		43	38	38

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
湊・呼子線	波戸岬～呼子～みなと園～大手口	26.8	18	16	16
	呼子～みなと園～大手口	18.2	10	8	8
	変更後 運行本数合計		28	24	24
呼子フィーダー線	呼子台場みなとプラザ～呼子	2.8	4	4	4
	呼子～小友～名護屋浜～呼子	16.1	3	3	3
	呼子～名護屋浜～呼子	13.8	2	2	2
	呼子～小友～呼子	7.9	2	2	2
	加部島杉村～呼子	6.5	5	5	5
	呼子～加部島杉村～呼子	14.4	6	6	6
	変更後 運行本数合計		22	22	22

■ 運行路線図

湊・呼子線（湊・波戸岬線）

旧



新



みなと園止まりの便を呼子及び波戸岬まで延伸させることで、利便性の向上を図る

小加倉・呼子線

小加倉線の便別利用状況を見ると、上り・下りともに夕方の便で一定の利用はありますが、全体として利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:47	 8	1	7:32	 8
2	13:27	 3	2	11:50	 5
3	17:47	 11	3	16:14	 10
合計		22	合計		23

図 8-7 小加倉線の便別利用状況（R4・平日全便）

野元・呼子線

野元線の便別利用状況を見ると、上りでは朝の時間帯で利用が多く、それ以外の時間帯では利用は低調です。下りでは夕方の時間帯で利用が多く、それ以外の時間帯では利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:45	 17	1	7:55	 7
2	8:50	 7	2	12:35	 3
3	12:57	 4	3	15:28	 1
4	16:22	 1	4	16:55	 20
5	17:20	 3	5	18:35	 12
合計		32	合計		43

図 8-8 野元線の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	➤ 平日：5.0 往復、土日祝：4.0 往復の運行（小加倉線） 14,170 人/年（R4）の利用が存在 ➤ 平日：5.0 往復、土日祝：5.0 往復の運行（野元線） 18,165 人/年（R4）の利用が存在
利便増進に向けた 課題	➤ 両路線ともに「名護屋浜～呼子」区間の利用はほとんどない
利便増進（路線維持） の方針	➤ 「名護屋浜～呼子」区間を短縮 ➤ 市内線の見直しで運行を廃止検討する大島地区への乗入れを行う（小加倉線）

エリア	呼子・鎮西・湊	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市・玄海町			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	小加倉線・野元線は、呼子から小加倉・野元を経由して唐津市中心部に向かう所要時間 47 分～58 分程度の幹線路線である。 主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されており、利用者数は一定程度を維持しているが、「名護屋浜～呼子」区間においては利用がほとんど見られない。そこで、この区間の廃止を行い、効率化を図る。 合わせて、市内線で廃止予定の大島地区の交通空白を解消することが必要なため、小加倉線において大島地区への乗り入れを行うことで、利便性を確保する。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理（区間廃止）による効率性の改善 ●廃止区間への乗入れによる利便性の確保			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
小加倉・野元・呼子線	呼子～野元～大手口	22.0	10	10	10
	呼子～小加倉～大手口	28.3	6	6	6
	玄海エネギパーク～小加倉～大手口	18.2	3	2	2
	玄海エネギパーク～小加倉～大手口～工業高校前	26.3	1	0	0
	変更前 運行本数合計		20	18	18

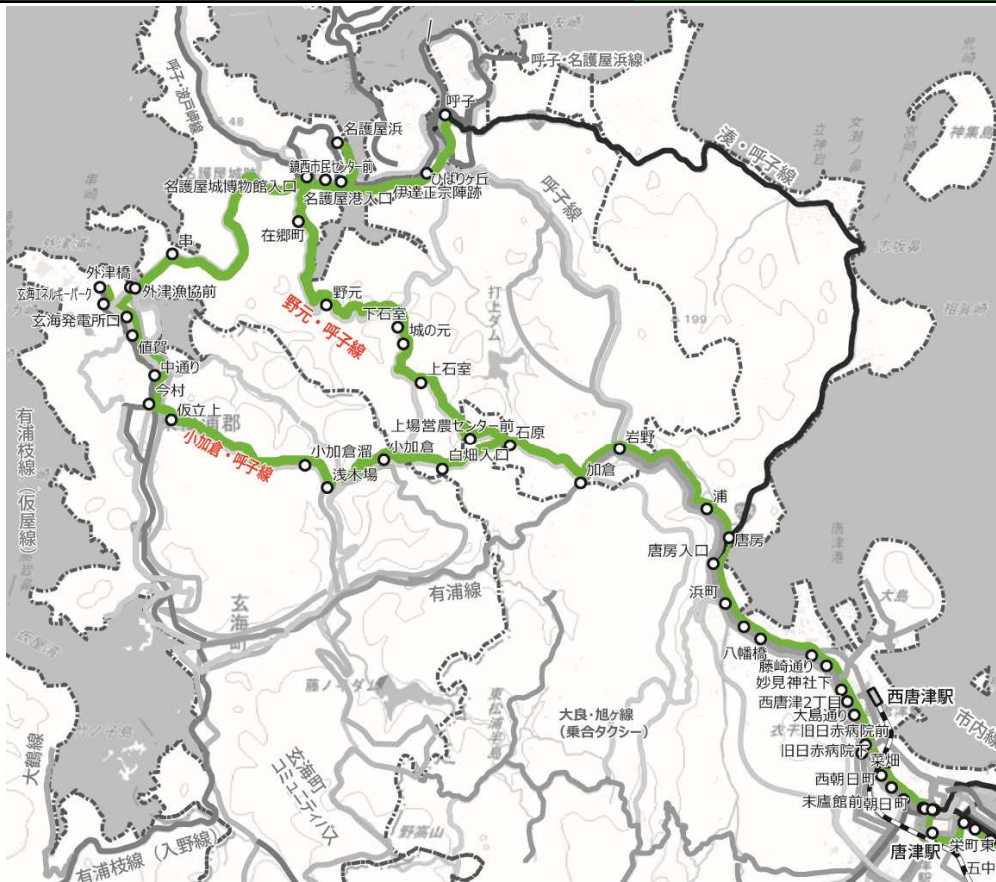
変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
小加倉・野元・呼子線	玄海エネギパーク～小加倉～大手口	18.2	3	2	2
	玄海エネギパーク～小加倉～大手口～工業高校前	26.3	1	0	0
	名護屋浜～野元～大手口	18.6	10	10	10
	名護屋浜～小加倉～唐津フェリーターミナル～大手口	28.4	6	6	6
	変更後 運行本数合計		20	18	18

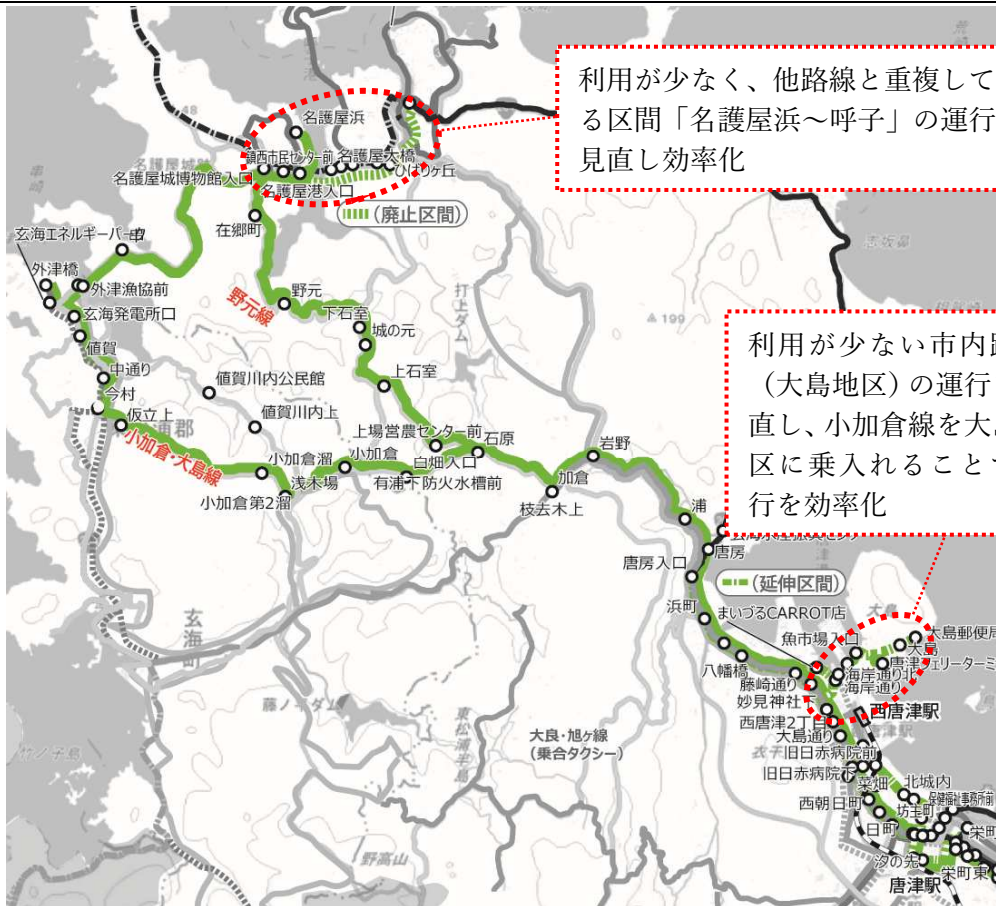
■運行路線図

小加倉線、野元線

旧



新



2) 玄海町エリア

有浦線（有浦枝線・仮屋線、入野線）

有浦線の便別利用状況を見ると、上りでは朝の便で利用が多く、それ以外の時間帯では利用は一定程度にとどまります。下りでは夕方以降の時間帯で利用が多く、それ以外の時間帯では利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:55	15	1	9:30	6
2	9:40	7	2	10:30	4
3	11:15	2	3	11:40	6
4	12:40	4	4	12:15	4
5	14:15	1	5	13:30	3
6	15:20	2	6	14:30	6
合計		31	7	15:20	13
			8	16:10	4
			9	16:30	9
			10	17:30	17
			11	17:50	8
			12	18:30	3
			13	18:50	16
			14	19:50	14
			合計		113

図 8-9 有浦線の便別利用状況（R4・平日全便）

有浦枝線（仮屋線）の便別利用状況を見ると、上り、下りともに利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	10:50	1	1	12:15	2
2	13:50	1	2	15:05	4
3	14:50	1	3	16:10	4
合計		3	4	20:25	6
			合計		16

図 8-10 有浦枝線（仮屋線）の便別利用状況（R4・平日全便）

有浦線（入野延伸）の便別利用状況を見ると、上りでは朝の時間帯で利用が多く、それ以外の時間帯でも利用は一定程度あります。下りでは朝の時間帯の運行しかありませんが、利用は多いです。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:52	 30	1	7:15	 24
2	7:23	 5	2	7:42	 19
3	7:43	 16	合計		43
4	16:07	 23			
5	16:53	 14			
6	17:31	 9			
7	18:20	 10			
合計		107			

図 8-11 有浦線（入野延伸）の便別利用状況（R4・平日全便）

有浦枝線（入野線）の便別利用状況を見ると、下りでは日中の一部の便で利用がありますが、下りのそれ以外の時間帯と上りでは利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:35	0	1	10:05	 2
2	9:20	0	2	11:05	 1
3	12:20	0	3	13:10	 1
4	13:55	0	4	14:05	 1
5	15:00	0	5	15:55	 16
合計		0	6	16:45	 1
			7	17:05	 4
			8	18:05	 12
			9	18:25	 4
			10	19:05	 2
			11	19:25	 4
			合計		48

図 8-12 有浦枝線（入野線）の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	➤ 平日：17.0 往復、土日祝： 往復の運行 ➤ 54,682 人/年（R4）の利用が存在 ➤ 朝夕で通学利用、日中で通院・買い物利用が中心 ➤ 有浦枝線の仮屋線の利用は全般的に少ない
利便増進に向けた 課題	➤ 仮屋線の利用が少ないため、見直しの検討が必要 ➤ 入野線は、有浦線と接続して大手口までの利用も見られるため、乗り継ぎ抵抗の低減についても検討が必要
利便増進（路線維持）の 方針	➤ 仮屋線の見直し（廃止）を検討 ➤ 仮屋線の見直し（廃止）に合わせて、玄海町内で運行中のコミュニティバスの運行見直し（代替対応）を検討 ➤ 入野線は大手口までの直通運行として、利便性を確保 ➤ 有浦線は、利用の少ない便もあるため、見直し（減便による効率化）を検討

エリア	玄海町（肥前）	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市・玄海町			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	有浦線は、金の手から唐津市中心部に向かう所要時間 40 分程度の幹線路線である。 枝線として仮屋線（玄海エネルギーパーク）と入野線（入野）がそれぞれ運行されており、主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。 そこで、利用者の少ない日中の便などの効率化や、枝線のうち仮屋線は利用が少ないことから運行効率化を図り、入野線は大手口までの直通運行とすることで、利便性・持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●利用の少ない系統の見直しの検討 ●パターンダイヤによる分かりやすいダイヤの検討			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	中型バス、大型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
有浦線	入野～金の手～大手口	24.7	8	0	0
	玄海エネルギーパーク～金の手～大手口	24.4	2	0	0
	金の手～大手口	15.8	20	28	17
	仮屋～金の手～有浦上～大手口～唐津東中高前	22.5	1	0	0
	唐津青翔高校前～金の手～大手口	16.3	1	0	0
	仮屋～金の手～入野～福祉センター前（高串）	11.4	1	1	1
	仮屋～金の手～座川内～切木郵便局前	8.4	1	0	0
	仮屋～金の手	2.1	0	2	0
	呼子～金の手～有浦上～大手口	33.3	1	0	0
	玄海エネルギーパーク～仮屋	3.3	1	1	1

	呼子～仮屋～唐津青翔高校前	17.8	1	0	0
	玄海エ礼ギ-パーク～金の手	8.6	7	8	6
	入野～金の手	8.8	16	20	14
	変更前 運行本数合計		60	60	39

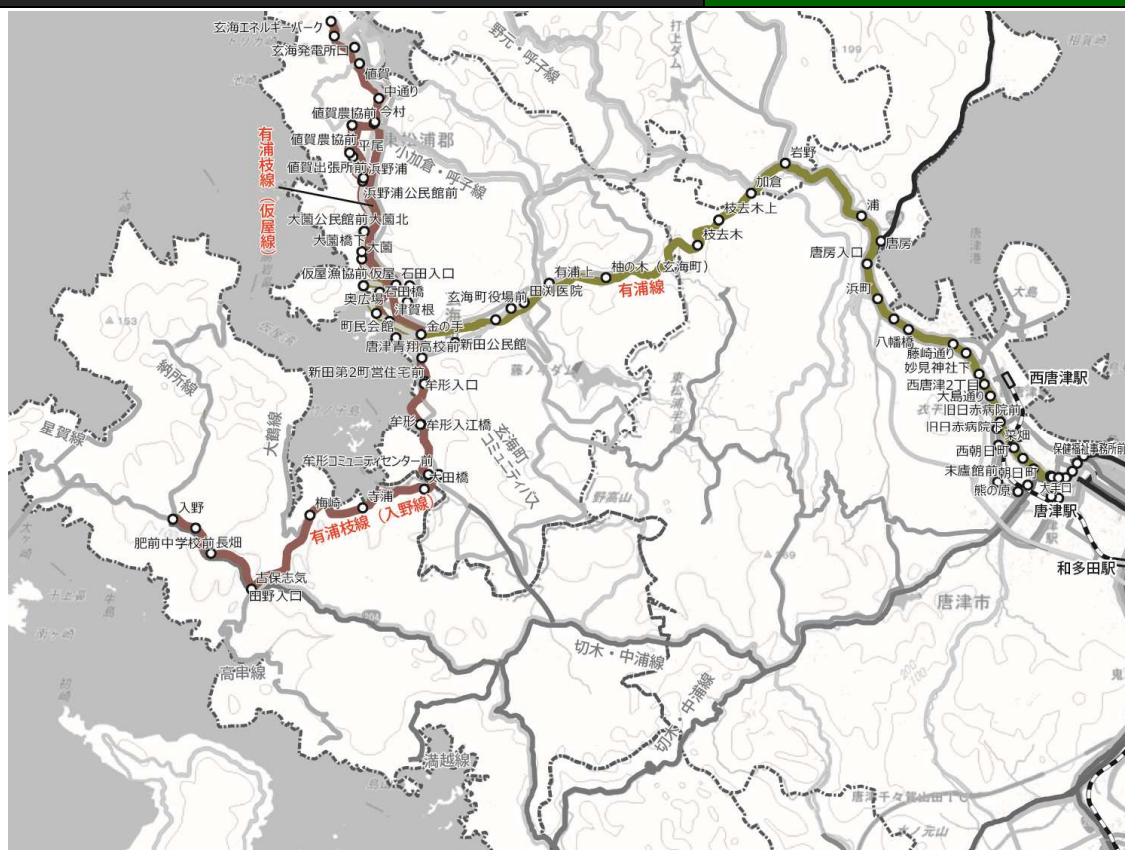
変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
有浦線	入野～金の手～大手口	24.7	24	18	18
	呼子～唐津青翔高校	16.0	1	0	0
	入野～金の手～大手口～唐津東中高前	29.3	1	0	0
	変更後 運行本数合計		26	18	18

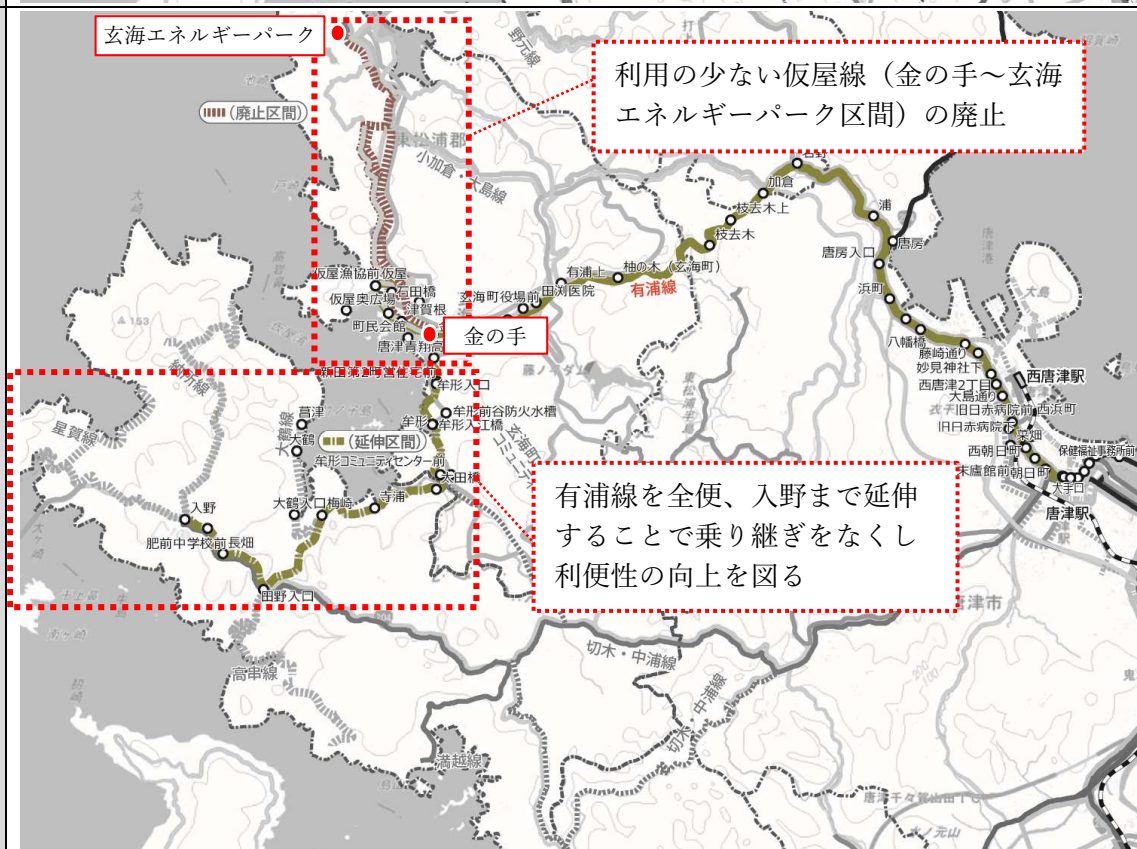
■ 運行路線図

有浦線（有浦枝線・仮屋線）

旧



新



3) 肥前エリア

切木・中浦線

切木・中浦線の便別利用状況を見ると、夕方の時間帯で利用が多い便がありますが、それ以外はどの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:32	9	1	7:25	4
2	10:35	9	2	9:53	4
3	11:38	2	3	10:53	1
4	13:18	2	4	12:33	6
5	14:41	4	5	14:23	6
6	16:07	16	6	15:35	5
7	17:26	4	7	16:23	9
合計		46	8	17:08	25
			9	18:28	9
			10	20:05	7
			合計		76

図 8-13 切木・中浦線の便別利用状況（R4・平日全便）

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	18:27	1	1	16:00	0
合計		1	合計		0

図 8-14 切木・中浦線（座川内経由）の便別利用状況（R4・平日全便）※6/14 調査

運行状況 利用状況	- 平日：13.0 往復、土曜：10.0 往復、日祝：7.0 往復の運行 51,076 人/年（R4）の利用が存在 - 朝夕で通学利用、日中で通院・買い物利用が中心
利便増進に向けた課題	- 利用の少ない便がある - 系統が複雑であり、座川内経由の利用も少ない
利便増進（路線維持）の方針	- 切木・中浦線は、利用の少ない便もあるため、見直し（減便）を検討 - 座川内経由の見直し（廃止）を検討

エリア	肥前	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	切木・中浦線は、入野から切木または中浦を経由して唐津市中心部に向かう所要時間 39 分程度の幹線路線である。 入野～切木経由～大手口と入野～中浦経由～大手口がそれぞれ運行されており、主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。 そこで、利用者の少ない日中の便も効率化や、系統が複雑であることから系統を分かりやすく利用の少ない系統を廃止することにより、持続性の確保を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●利用の少ない系統の見直しの検討			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	中型バス、大型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
切木線	入野～切木～大手口	19.6	19	18	14
	入野～切木～旭ヶ丘一区～大手口	20.4	1	0	0
	唐津青翔高校前～座川内～切木～大手口～市民グラウンド前	21.7	1	0	0
	唐津青翔高校前～座川内～切木～大手口	17.4	2	0	0
	入野～唐津青翔高校前	8.6	1	0	0
	満越～中浦～大手口	20.6	3	2	0
	入野～中浦～大手口～唐津東中高前	29.3	1	0	0
	入野～切木～大手口～唐津東中高前	24.2	1	0	0
	変更前 運行本数合計		29	20	14

変更後

路線 名	起点・経由地・終点	キロ 程	運行本数		
			平日	土	日祝
切 木 線	入野～切木～大手口	19.6	16	14	14
	入野～切木～旭ヶ丘一区～大手口	20.4	1	0	0
	満越～中浦～大手口	27.3	3	2	0
	唐津青翔高校前～切木～大手口	24.0	1	0	0
	入野～切木～大手口～唐津東中高前	24.2	1	0	0
	変更後 運行本数合計		22	16	14

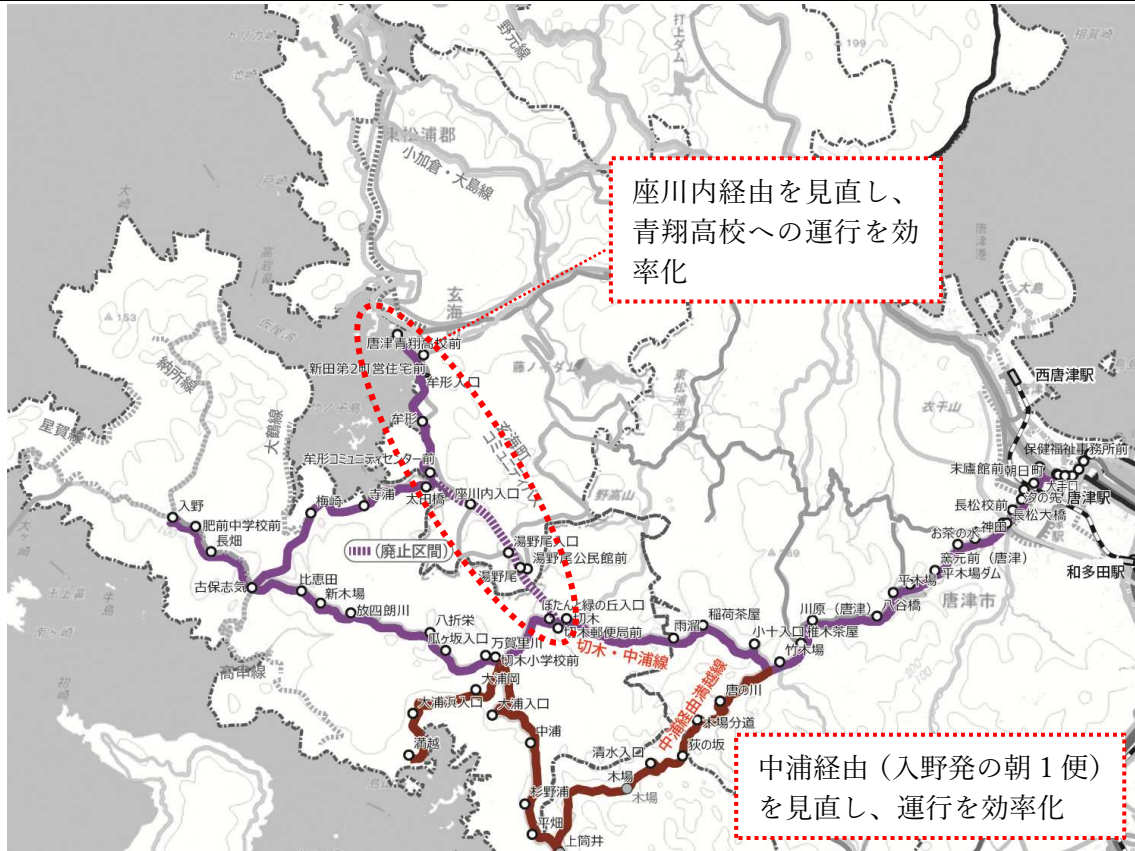
■運行路線図

切木・中浦線（座川内経由）

旧



新



4) 七山エリア

七山線

七山線の便別利用状況を見ると、上りの朝一便と下りの夕方の便などで利用があるほかは、その他の時間帯では全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	7:13	11.4	1	9:20	3.1
2	8:13	2	2	10:20	3.7
3	10:30	4.1	3	12:45	4.1
4	11:30	3	4	13:55	3.2
5	15:10	5	5	16:15	6.8
6	17:15	8.1	6	18:30	7.5

図 8-15 七山線の便別利用状況 (R6 年 5 月平均・平日全便)

七山線（枝線）の便別利用状況を見ると、朝の 7:40 上柳瀬発の便では利用がありますが、細川方面の利用はほぼありません。

起点	終点	発時刻	利用者数
細川	七山市民	7:00	0.1
上柳瀬	七山市民	7:40	14.9
七山市民	細川	19:10	0

図 8-16 七山線（枝線）の便別利用状況 (R6 年 5 月平均・平日全便)

運行状況 利用状況	➤ 平日：6.0 往復、土日祝：4.0 往復の運行 ➤ 31,576 人/年 (R5) の利用が存在 ➤ 運転士の高齢化が深刻で、路線維持のための効率化が必要
利便増進に向けた課題	➤ 七山線は一部の便を除いて全般的に利用は低調 ➤ 枝線は、上柳瀬発便は小学生の利用があるが、細川方面は利用がほとんどない
利便増進（路線維持）の方針	➤ 減便による効率化を検討（高校生の通学利用は朝夕対応） ➤ 枝線の見直しを検討（通学利用はスクールバスで対応） ➤ 区域運行（オンデマンド）にて浜玉エリアへの乗入れ検討

エリア	七山	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	幹線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	七山線は、なののゆから唐津市中心部に向かう所要時間 43 分程度の幹線路線である。 枝線として白木系統・細川系統が運行されており、主に通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化と適正化を図る必要がある。 そこで、高校生の通学利用を除いて利用者の少ない便の効率化や、枝線の細川系統での利用が少ないことから運行効率化を図り、持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●オンデマンド化した浜玉エリアと七山エリアの運行区域を統合し、利便性の向上を図る ●利用の少ない系統の見直しの検討			
対応する主な移動	通学、通院、買い物、通勤	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

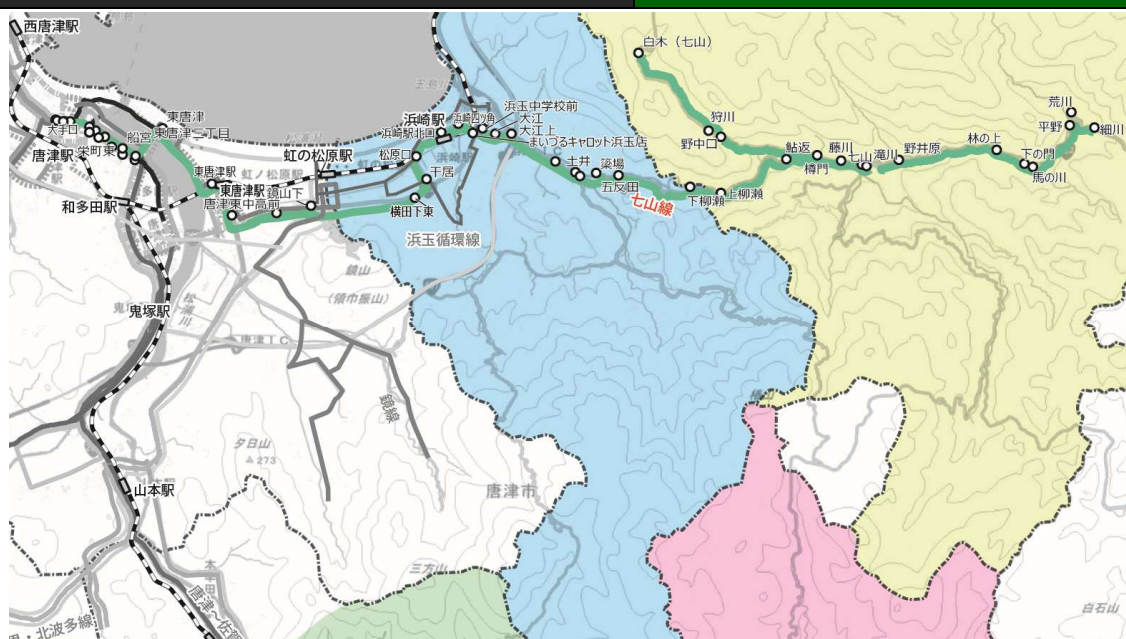
路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
七山線	なののゆ～大手口	19.0	9	6	6
	七山市民センター前～大手口	18.0	3	2	2
	細川～七山市民センター前	5.6	2	0	0
	上柳瀬～白木～七山市民センター前	11.5	1	0	0
	変更前 運行本数合計		15	8	8

変更後

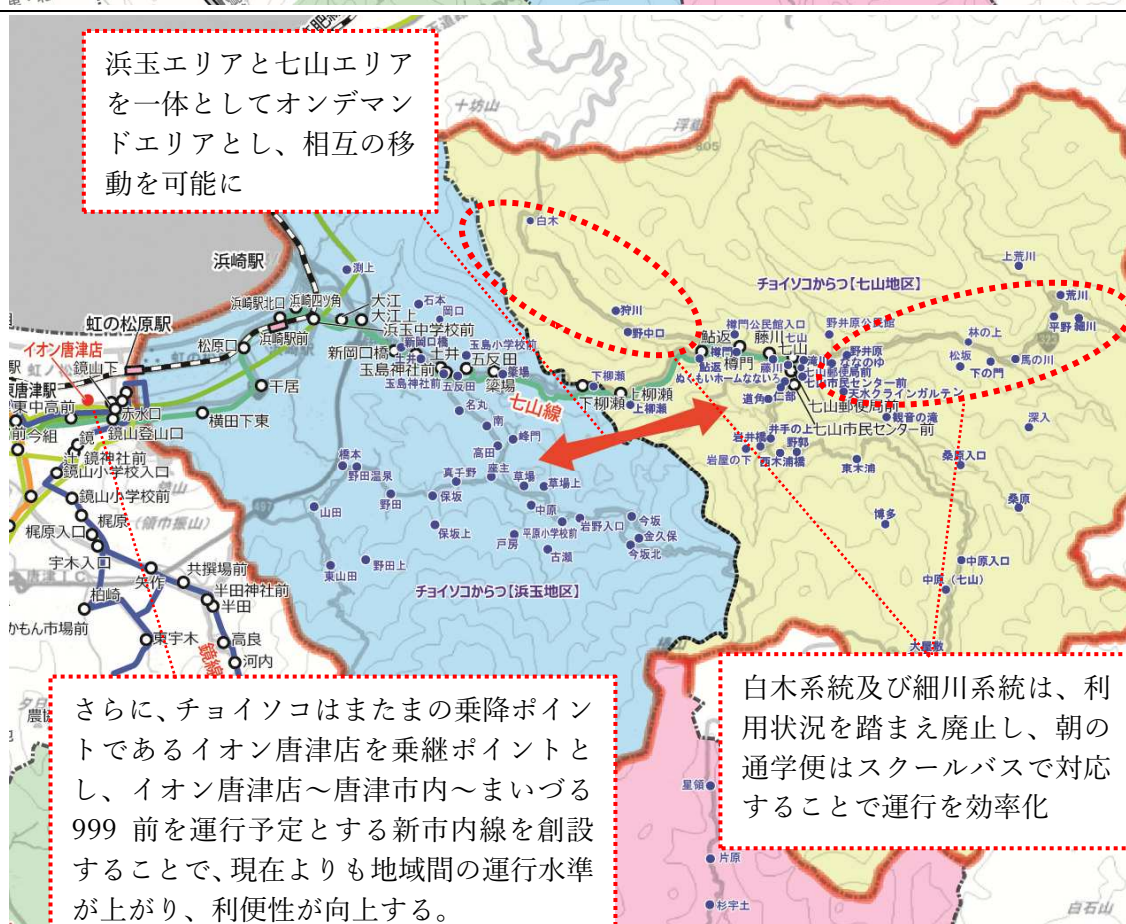
路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
	七山市民センター前～大手口	18.2	4	0	0
	変更後 運行本数合計		4	8	8

1	
2	
3	

1	
2	
3	



浜玉エリアと七山エリア
を一体としてオンデマン
ドエリアとし、相互の移
動を可能に



さらに、チョイソコはまたまの乗降ポイントであるイオン唐津店を乗継ポイントとし、イオン唐津店～唐津市内～まいづる999 前を運行予定とする新市内線を創設することで、現在よりも地域間の運行水準が上がり、利便性が向上する。

白木系統及び細川系統は、利用状況を踏まえ廃止し、朝の通学便はスクールバスで対応することで運行を効率化

5) 唐津市中心部エリア

市内循環線

市内循環線の便別利用状況を見ると、東コースはどの時間帯でも全般的に利用は低調です。西コースについては12時台まで、南コースについては15時台までの全般的に利用は多い傾向にあります。

■市内循環線（東コース）			■市内循環線（西コース）			■市内循環線（南コース）		
No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	9:20	2	1	8:50	7	1	8:25	8
2	10:20	1	2	9:50	13	2	9:35	11
3	11:10	5	3	10:50	9	3	10:35	9
4	12:10	2	4	11:50	3	4	11:35	7
5	13:10	6	5	12:50	10	5	12:35	6
6	14:10	3	6	13:50	5	6	13:35	8
7	15:10	7	7	14:50	4	7	14:35	10
8	16:10	1	8	15:50	2	8	15:35	8
9	17:10	6	9	16:50	1	9	16:35	8
合計		33	合計		54	10	17:35	6
						合計		81

図 8-17 市内循環線（東・西・南コース）の便別利用状況（R6・平日全便）

市内線

市内線（大島液化ガス）の便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:20	1	1	6:50	1
2	9:50	3	2	9:50	0
3	10:15	7	3	10:40	2
4	12:15	2	4	12:30	3
5	15:25	1	5	20:15	0
6	19:25	0	合計		6
合計		14			

図 8-18 市内線（大島液化ガス～大手口）の便別利用状況（R4・平日全便）

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:40	4	1	9:18	3
2	11:05	6	2	11:44	5
3	12:55	4	3	13:35	0
4	14:10	1	4	14:50	1
5	17:00	4	5	16:24	5
6	18:15	3	6	17:39	3
合計		22	7	18:54	1
			合計		18

図 8-19 市内線（大島液化ガス～市民グラウンド前）の便別利用状況（R4・平日全便）

市内線（イオン線）の便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	14:30	1	1	14:08	0
2	15:30	1	2	15:06	2
3	16:30	2	3	16:02	5
4	17:30	2	4	17:02	7
合計		6	合計		14

図 8-20 市内線（大手口～イオン）の便別利用状況（R4・平日全便）

市内線（唐津城線）の便別利用状況を見ると、下り（駅から早稲田佐賀中高への登校）の利用はどの便も多いですが、上り（下校利用）はありません。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	17:45	0	1	8:05	24
2	17:45	0	2	8:30	33
合計		0	3	8:30	35
			4	8:40	32
			合計		124

図 8-21 市内線（唐津駅～唐津城）の便別利用状況（R4・平日全便）

路線		⑭市内循環線
	運行状況 利用状況	➤ 東コース：9.0 周、西コース：9.0 周、南コース：10.0 周（日祝 9.0 周）の運行 ➤ 東コース 14,118 人/年（R5）、西コース 20,634 人/年（R5）、南コース 29,742 人/年（R5）の利用が存在 ➤ 朝夕で通学利用、日中で通院・買い物利用が中心 南コースの利用が多く、東コースの利用は少ない
	利便増進に向けた課題	➤ 東コースの利用は少ないが、七山線・鏡線の減便に対応して、唐津東中高やイオンへのアクセスルートとしての活用の可能性 ➤ 南コースでは、まいづる 999 へのアクセス要望がある ➤ 西コースは利用はあるものの、呼子・玄海町方面の路線ルートと重複する部分もあり、効率化の検討が必要
	利便増進（路線維持）の方針	➤ 東コースと南コースを統合し、まいづる 999～赤十字病院～大手口～イオンの新路線を検討 ➤ 西コースは既存の路線バスの活用で対応可能なため、運転士不足への対応として運行の効率化（廃止）を図る

路線		⑮市内線
	運行状況 利用状況	➤ 平日：0.5 往復の運行 ➤ 人/日（R6）の利用が存在 ➤ 主に通学での利用
	利便増進（路線維持）の概要	➤ 利用が全般的に低調であったため、運行効率化の大幅な見直しとして、令和 6 年 4 月をもって工業高校前～用尺南～イオンのみ残して他はすべて廃止

エリア	唐津市中心部	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	枝線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	市内循環線は、唐津駅（唐津バスセンター）を起終点とする所要時間 24 分～38 分程度の循環路線（全 3 コース）である。市内線は、概ね唐房入口～東唐津駅の範囲内で運行されている枝線である。 主に買い物、通院等の日常生活の移動及び観光において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、特に市内循環線の赤十字病院線と市内線の利用は、非常に少ない状況にあり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。赤十字病院線、市内線ともに、他の路線と重複運行されていることから運行効率化（廃止）を行い、持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●利用の少ない系統の見直しの検討			
対応する主な移動	通院、買い物、観光	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
唐津市内線（東・西・南）	東コース（唐津駅～シーサイド前～唐津駅）	5.9	9	9	9
	西コース（大手口～りふれ～唐津駅）	9.5	9	9	9
	南コース（大手口～唐津駅～唐津赤十字病院～文化体育館前～唐津駅）	9.0	10	9	9
	変更前 運行本数合計		28	27	27
市内線	工業高校前～用尺南～大手口	10.6	1	0	0
	変更前 運行本数合計		1	0	0

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ 程	運行本数		
			平日	土	日祝
唐津市内線	からワンライン（まいづる 999～赤十字病院～大手口～唐津東中高～イオン）		22	22	22
	変更後 運行本数合計		22	22	22
市内線	工業高校前～用尺南～大手口	10.6	1	0	0
	変更後 運行本数合計		1	0	0

■ 運行路線図

市内循環線、市内線

旧



新



鏡線

鏡線の便別利用状況を見ると、上りでは 14:30 発の便で利用が多くなっています（鏡山小学校の下校利用）。下りでは 3 便目で利用がありますが、それ以外の便の利用は低調です。

鑑線（上り）：

広田→鏡山小

No	発時刻	利用者数
1	7:35	6
合計		6

鑑線（上り）：

広田→大手口

No	発時刻	利用者数
1	8:05	4
2	10:30	2
合計		6

鑑線（上り）：

広田→虹町→大手口

No	発時刻	利用者数
1	14:30	25
2	16:03	8
合計		33

鑑線（下り）：

大手口→広田

No	発時刻	利用者数
1	9:40	4
2	13:35	4
3	15:20	11
4	18:00	3
合計		22

図 8-22 鏡線の便別利用状況（R4・平日全便）

路線	⑰鏡線
路線再編	
運行状況 利用状況	➤ 平日：5.0 往復、土曜：4.5 往復の運行（登校日運行含む） ➤ 9,996 人/年（R4）の利用が存在 鏡小学校での利用以外、利用は少ない
利便増進に向けた 課題	➤ 唐津市中心部近郊路線としての位置づけを検討 ➤ 段階的な運行効率化を検討
利便増進（路線維持） の方針	➤ 鏡線の全面的な見直し等検討（減便やオンデマンド化の検討等） ➤ 鏡小学校の通学利用の代替手段の確保（スクールバス等）

エリア	唐津市中心部	実施事業	乗合バスの路線等の編成の変更	
区分	枝線			
関係市町	唐津市			
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	鏡線は、広田～大手口を運行する所要時間 22 分～40 分程度の枝線路線である。 主に小学生による通学で利用されており、その他では買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は小学生の利用を除くと非常に少ない状況にあり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。 市内線や七山線の効率化と合わせて、運行効率化（減便による運転士確保など）を行い、持続性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善 ●利用の少ない系統の見直しの検討			
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	通年	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
鏡線	広田～宇木～大手口		5	4	0
	広田～宇木～虹町～大手口		3	2	0
	広田～鏡山小		1	1	0
	東宇木～鏡山小		1	1	0
	大手口～鏡山小		1	1	0
	大手口～唐津東中高			1	1
	変更前 運行本数合計		11	10	1

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
鏡線	広田～宇木～大手口		4	0	0
	大手口～宇木～大手口		0	1	1
	変更後 運行本数合計		4	1	1

■ 運行路線図

鏡線

旧

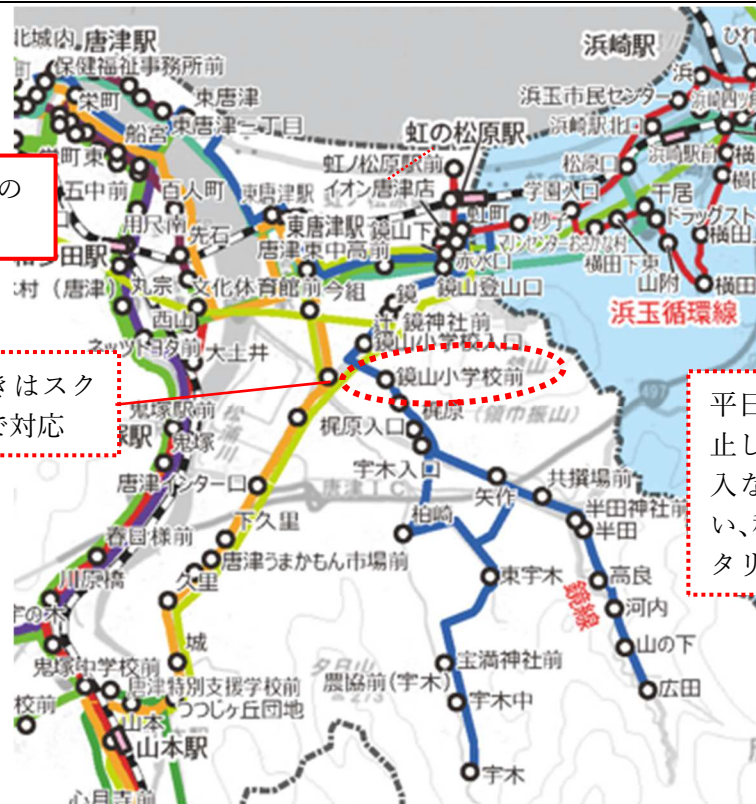


新

路線としての
変更はなし

鏡山小行きはスク
ールバスで対応

平日は減便、土日祝は廃
止し、トリガー制度の導
入など利用促進策を行
い、利用状況を継続モニ
タリング



8-1-2. 枝線等のオンデマンド化

1) 肥前エリア

肥前フィーダー路線

高串線の便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:35	5	1	8:07	1
2	7:11	2	2	16:19	2
3	16:35	3	3	17:49	1
4	18:03	0	4	19:30	1
合計		10	合計		5

図 8-23 高串線の便別利用状況（R4・平日全便）※乗合事業部

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:07	2	1	8:35	1
2	10:00	6	2	10:43	3
3	11:09	0	3	11:35	3
4	14:12	4	4	15:05	0
合計		12	合計		7

図 8-24 高串線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

星賀線の便別利用状況を見ると、朝夕の一部の便を除きどの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:40	4	1	7:23	0
2	7:33	9	2	16:19	9
3	16:36	0	3	18:30	2
合計		13	合計		11

図 8-25 星賀線の便別利用状況（R4・平日全便）※乗合事業部

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:08	0	1	11:35	0
2	12:55	0	2	13:17	0
合計		0	3	15:07	0
			合計		0

図 8-26 星賀線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

納所線の便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	6:40	7	1	6:58	0
2	7:10	2	2	17:06	1
3	7:53	2	3	18:48	4
4	17:16	0	4	19:49	0
合計		11	合計		5

図 8-27 納所線の便別利用状況（R4・平日全便）※乗合事業部

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	8:13	2	1	11:35	1
2	13:00	2	2	13:16	0
合計		4	3	15:07	2
			合計		3

図 8-28 納所線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

大鶴線の便別利用状況を見ると、上り下りともに利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	7:08	3	1	19:10	0
合計		3	合計		0

図 8-29 大鶴線の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	➤ 平日：22.5 往復、土日祝：20.5 往復の運行（曜日運行分除く） ➤ 19,489 人/年（R4）の利用が存在 ➤ 日中は通院・買い物での高齢者の利用が多い。（朝夕で高校生の通学利用が一部ある） ➤ 星賀線の利用がやや多く（R4・3,694 人）、納所線の利用はやや少ない（R4・3,129 人）。高串線はその中間となっている。（R4・3,587 人） ➤ 3 路線においては全般的に利用者の少ない状況から運行効率化を図る必要がある。 ※曜日運行分（延伸地域）の利用は 9,079 人（R4）
利便増進に向けた 課題	➤ 通学対応は維持しつつ、日中の高齢者の生活移動としての利便性と効率性のバランスの検討が必要 ➤ デマンド化への抵抗が一定程度あるため、デマンド化する場合は、周知と利用体験会のような体験機会の提供が必要
利便増進（路線維持） の方針	➤ 全般的に利用が少ないため、定時定路線の運行から、オンデマンド化を検討。（朝の通学時間を除く）

エリア	肥前	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	肥前フィーダー路線（3 路線）は、入野から福祉センター（高串線）、納所（納所線）、星賀（星賀線）に向かう所要時間 8～12 分程度の枝線路線である。 利用者数は減少傾向であり、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されており、朝は通学利用者が一定数いるため、朝の便は毎日運行による定時定路線で維持しつつ、日中の時間帯は、区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。また、夕方から夜にかけて高校生の部活動後の利用があることから、デマンドの運行時間を 8:00～19:00 までに設定し、移動の確保を図るが、17:00～19:00 までの運行について利用が少ない場合（2 時間で 10 人未満）は見直しを行いたい。 <運行日と乗降ポイントの設定> 移動困難地域に路線を延伸させ曜日運行をしていたが、オンデマンド化により平日毎日運行を可能にすることで利便性の向上を目指す。オンデマンドの乗降ポイントとして、肥前地区の中心部等のスーパー、医療施設、公共交通等を設定することで、沿線住民の主要施設へのアクセスも確保し、利便性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化 ●幹線との接続を確保 ●曜日運行を平日毎日運行に変更			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日運行	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	300 円（均一）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
肥前ファイダー線	入野～納所	3.8	8~11	6	4
	入野～星賀	3.6	6~9	8	4
	入野～福祉センター前（高串）	4.4	8	9	4
	入野～草場医院～福祉センター前（高串）	5.2	6	0	0
	入野～納所～波止内広場	11.0	5	5	0
	入野～星賀～駄竹高齢者センター	12.2	5	0	0
	入野～福祉センター前（高串）～黒崎	7.8	8	8	0
	入野～菖津	6.5	2	0	0
	変更前 運行本数合計		38~40	36	12

変更後

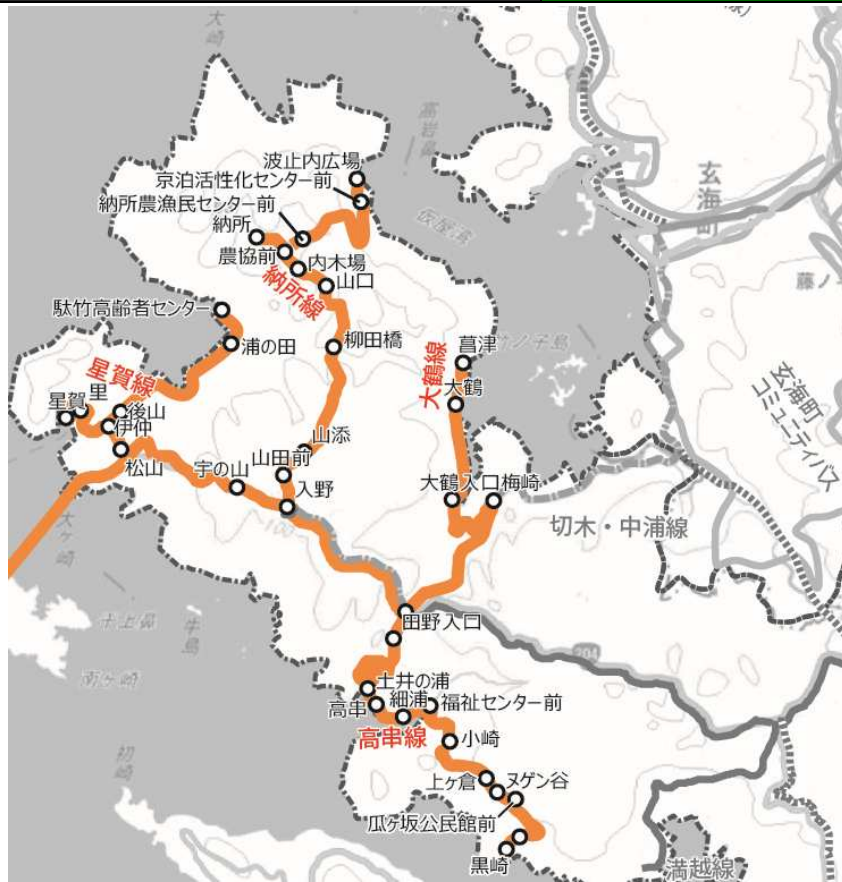
路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
肥前ファイダー線	入野～納所	3.8	3	0	0
	入野～星賀	3.6	2	0	0
	入野～福祉センター前（高串）	4.4	1	0	0
	入野～菖津	6.5	1	0	0
	変更後 運行本数合計		7	0	0

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
【肥前地区】 チヨイソコからつ	肥前地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

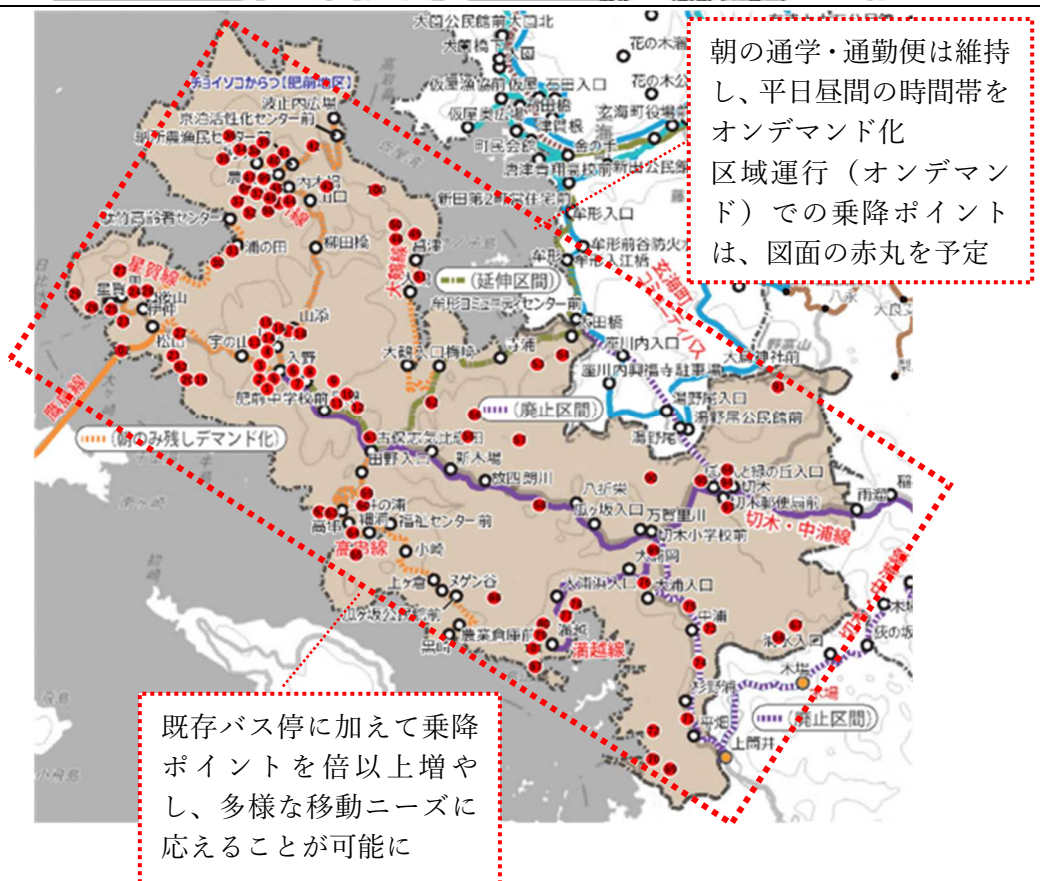
■運行路線図

肥前フィーダー路線

旧



新



2) 北波多エリア

成淵・志気線

成淵・志気線（枝線）の便別利用状況を見ると、朝の成淵線以外ではどの時間帯でも一般的に利用は低調です。

区間	発時刻	利用者数
成淵上→徳須恵	7:10	10
志気→徳須恵	7:30	4
成淵上→市民病院きたはた	9:25	0
志気→市民病院きたはた	9:45	0
合計		14

区間	発時刻	利用者数
徳須恵→成淵上	15:10	0
徳須恵→志気	15:35	1
徳須恵→成淵上	16:20	0
徳須恵→志気	16:45	4
合計		5

図 8-30 成淵線・志気線（枝線）の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	- 平日：4.0 往復の運行（志気 2.0、成淵 2.0） 2,356 人/年（R4）の利用が存在 - 小学生の通学利用が大多数 - 一部、高齢者の買い物や通院目的の利用が存在
利便増進に向けた 課題	小学生の定期的な利用があるため、デマンド化は不適切。便によって、定期的な利用がないものは、デマンド化を検討
利便増進（路線維持） の方針	- 小学生利用の便は維持を図る - それ以外の便について、オンデマンド化を検討

エリア	北波多	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	成湊線は、成湊上から徳須恵（市民病院きたはた）、志気線は、志気から徳須恵（市民病院きたはた）に向かう所要時間 8～12 分程度の枝線路線である。 利用者数は減少傾向であり、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されており、朝は小学生の通学利用者が一定数いるため、朝の便はスクールバスで対応しつつ、日中の時間帯は、区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化 ●幹線との接続を確保			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日運行	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	300 円（均一）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
成 淵 ・ 志 気 線	成淵上～徳須恵		3	0	0
	成淵上～市民病院きたはた		1	0	0
	志気～徳須恵		3	0	0
	志気～市民病院きたはた		1	0	0
	変更前 運行本数合計		8	36	12

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
チ ヨ イ ソ コ か ら つ 【北波多地区】	北波多地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

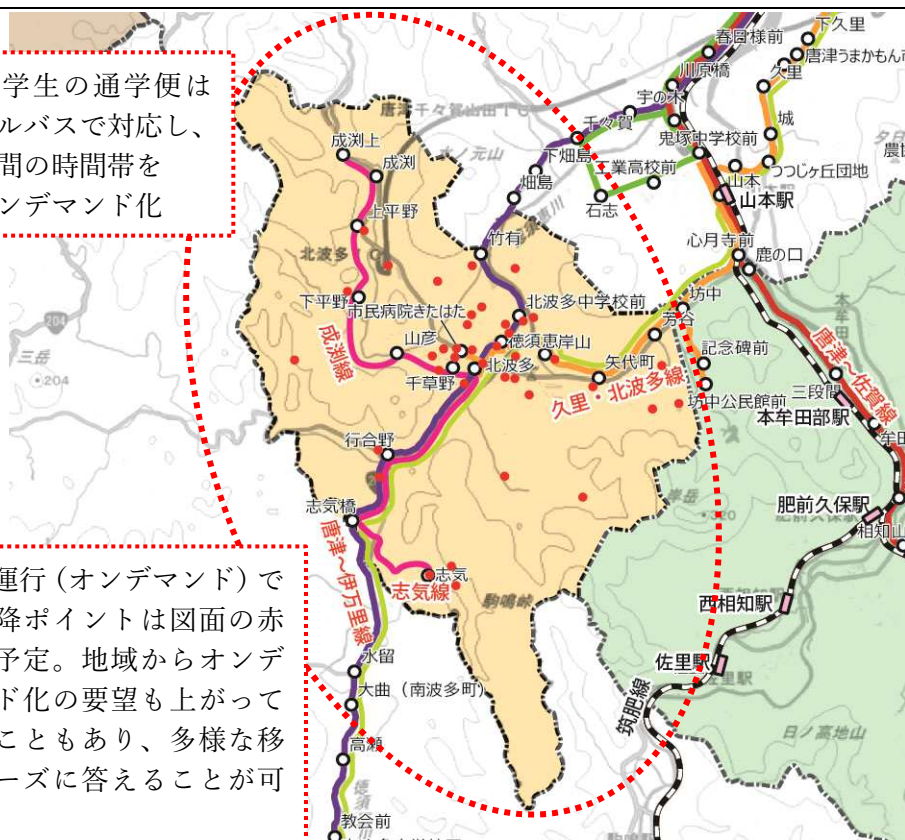
旧



新

朝の小学生の通学便は
スクールバスで対応し、
平日昼間の時間帯を
全域オンデマンド化

区域運行（オンデマンド）で
の乗降ポイントは図面の赤
丸を予定。地域からオンデ
マンド化の要望も上がって
いたこともあり、多様な移
動ニーズに答えることが可
能に



3) 相知エリア

相知循環線（相知花タウンバス）

相知花タウンバスの便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

相知花タウンバス（平山・佐里線）：
佐里上→棚田交流広場

No	発時刻	利用者数
1	9:18	1
2	11:28	2
3	13:58	1
4	17:00	2
合計		6

相知花タウンバス（平山・佐里線）：
棚田交流広場→佐里上

No	発時刻	利用者数
1	9:59	1
2	12:09	4
3	14:40	0
4	17:44	0
合計		5

相知花タウンバス（坊中・中山線）：
坊中公民館前→天徳の丘運動公園

No	発時刻	利用者数
1	9:15	1
2	11:55	0
3	13:45	0
4	16:40	1
合計		2

相知花タウンバス（坊中・中山線）：
天徳の丘運動公園→坊中公民館前

No	発時刻	利用者数
1	10:10	0
2	12:55	1
3	14:40	0
4	17:35	0
合計		1

図 8-31 相知花タウンバスの便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	➤ 平土：6.0 往復の運行（平山・佐里線）、4.0 往復の運行（坊中・中山線） ➤ 4,594 人/年（R4）の利用が存在 中学生の通学利用が少数存在するが、ほぼ高齢者の通院・買い物目的での利用
利便増進に向けた課題	➤ 利用状況としては、デマンド化の検討が必要と考えられるが、デマンド化への抵抗がかなりあるため、デマンド化する場合は、周知と利用体験会のような体験機会の提供が必要
利便増進（路線維持）の方針	➤ すでに部分的にデマンド化を進めているため、相知全域でのオンデマンド化に向けた対応を検討 ➤ 現在のデマンドの利用状況は低迷しているため、利用促進策も合わせて検討

エリア	相知	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	相知花タウンバス（2 路線）は、佐里上～棚田交流広場（平山・佐里線）、坊中公民館前～天徳の丘運動公園（坊中・中山線）に向かう所要時間 34～41 分程度の枝線路線である。 利用者数は少ない状況が続いており、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、通勤・通学での利用はほとんどないため、日中の運行時間帯において、相知地区全域を区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。 <運行日と乗降ポイントの設定> 相知地区では、相知花タウンバスが運行されていない地域を中心にオンデマンドのチョイソコを導入しているが、地区全域をオンデマンド化することにより利便性の向上を目指す。オンデマンドの乗降ポイントとして、現在設定している商業施設、医療施設等以外でも利用が想定される施設等を設定することで、沿線住民の主要施設へのアクセスも確保し、利便性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化 ●幹線（佐賀・唐津線）との接続を確保 ●乗降ポイントを増加（調整中）			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日運行	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	300 円（均一）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
相知循環線	佐里上～棚田交流広場	14.9	8	8	
	佐里上～賀寿苑前		2	2	
	賀寿苑前～棚田交流広場		2	2	
	坊中公民館～天徳の湯	16.6	8	8	
	変更前 運行本数合計		20	20	

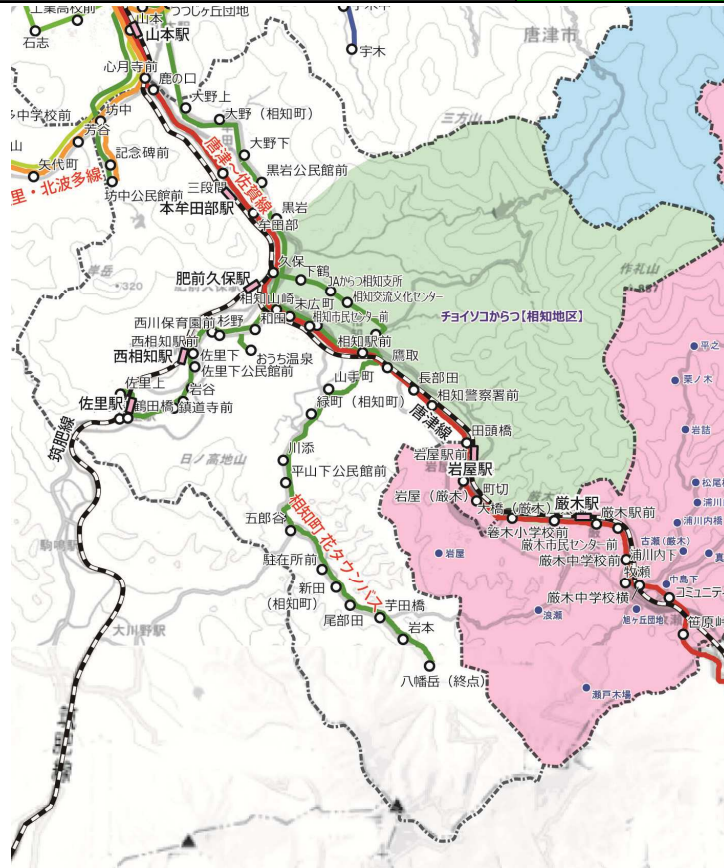
変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
チヨイソコからつ 【相知地区】	相知地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

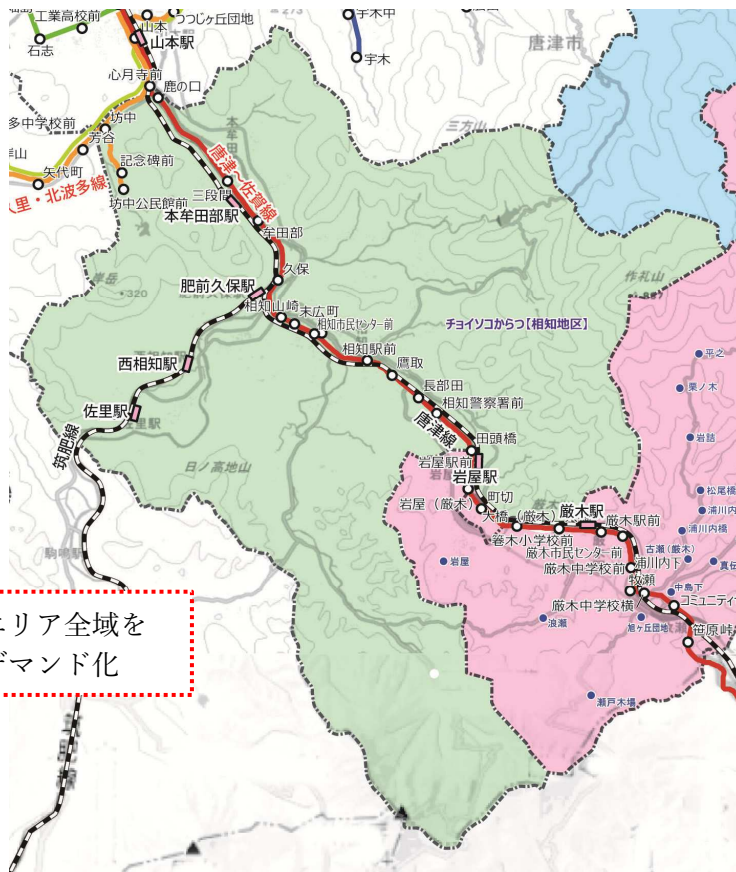
■ 運行路線図

相知循環線

旧



新



相知エリア全域を
オンデマンド化

4) 浜玉エリア

浜玉循環線

浜玉循環線の便別利用状況を見ると、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

浜玉循環線反時計回り：

浜崎駅→イオン→横田→浜崎駅

No	発時刻	利用者数
1	8:00	0
2	10:00	0
3	12:00	0
4	14:30	1
5	16:30	0
合計		1

浜玉循環線時計回り：

浜崎駅→横田→イオン→浜崎駅

No	発時刻	利用者数
1	9:00	2
2	11:00	0
3	13:30	0
4	15:30	0
5	17:30	0
合計		2

図 8-32 浜玉循環線の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	➤ 平土：5.0回（時計回り）、5.0回（反時計回り）の運行 ➤ 2,851人/年（R4）の利用が存在 高齢者の通院・買い物目的での利用
利便増進に向けた 課題	➤ 利用状況は低迷しており、デマンド化の検討が必要と考えられる
利便増進（路線維持） の方針	➤ 浜玉周辺部ではすでにデマンド化を進めているため、浜玉全域でのオンデマンド化に向けた対応を検討 ➤ 現在のデマンドの利用状況は低迷しているため、利用促進策も合わせて検討

エリア	浜玉	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	浜玉循環線（時計回り・反時計回り）は、浜崎駅～イオン・横田～浜崎駅を循環する所要時間 36～37 分程度の枝線路線である。 利用者数は少ない状況が続いており、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、通勤・通学での利用はほとんどないため、日中の運行時間帯において、浜玉地区全域を区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。 <運行日と乗降ポイントの設定> 浜玉地区では、浜玉循環線が運行されている浜玉中心部の沿線以外の地域にオンデマンドのチョイソコを導入しているが、地区全域をオンデマンド化することにより利便性の向上を目指す。オンデマンドの乗降ポイントとして、現在設定している商業施設、医療施設等以外でも利用が想定される施設等を設定することで、沿線住民の主要施設へのアクセスも確保し、利便性の向上を図る。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化 ●幹線（七山線）との接続を確保 ●乗降ポイントを増加（調整中）			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日運行	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	300 円（均一）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
浜玉循環線	浜崎駅～イオン・横田～浜崎駅（反時計回り）	12.0	5	5	
	浜崎駅～横田・イオン～浜崎駅（時計回り）	12.0	5	5	
	変更前 運行本数合計		10	10	

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
チヨイソコからつ 【浜玉地区】	浜玉地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

浜玉循環線

[illegible]

浜玉エリア全域を オンデマンド化

5) 唐津市中心部エリア

大良線

大良線の便別利用状況を見ると、上りの1便目で利用が多いほかは、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

大良線（上り）

山道入口→見借→大手口

No	発時刻	利用者数
1	7:09	16

大良線（上り）

山道入口→長松校前→大手口

No	発時刻	利用者数
1	9:10	6

大良線（上り）

山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	13:10	1

大良線（上り）

山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	16:40	0

大良線（下り）：

大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	8:43	0

大良線（下り）：

大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	12:17	5

大良線（下り）：

大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	15:56	3
2	19:45	1
合計		4

図 8-33 大良線の便別利用状況（R4・平日全便）

旭が丘線

旭が丘線の便別利用状況を見ると、上りの3便目で利用が多いほかは、どの時間帯でも全般的に利用は低調です。

旭が丘線（上り）

No	発時刻	利用者数
1	7:50	2
2	8:50	2
3	9:50	8

旭が丘線（下り）

No	発時刻	利用者数
1	11:30	2
2	17:30	1

図 8-34 旭が丘線の便別利用状況（R6・平日全便）

路線	②大良線
路線再編	
運行状況 利用状況	➤ 登校日：4.5 往復（大良線）の運行 5,515 人/年（大良線）（R4）の利用が存在
利便増進に向けた 課題	➤ 大良地区でのデマンド実証運行の結果も踏まえ、デマンド化を検討
利便増進（路線維持） の方針	➤ オンデマンド化を検討。

路線	旭が丘線
路線再編	
運行状況 利用状況	➤ 平日・土曜：2.5 往復の運行 3,070 人/年（R5）の利用が存在
利便増進に向けた 課題	➤ 一部の便を除き、全般的に利用は少ない ➤ 通勤・通学での利用はほとんどない
利便増進（路線維持） の方針	➤ オンデマンド化を検討。

エリア	唐津市中心部	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	大良線は、山道入口～見借～大手口、旭が丘線は陽光台東～大手口を運行する所要時間 13～47 分程度の枝線路線である。 利用者数は通学利用便を除いて少ない状況が続いており、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 そこで、朝の通学利用便のみ残して、日中の運行時間帯においては、大良地区全域を区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。 <運行エリアの設定> オンデマンドのチョイソコの導入後の利用状況を見ながら、竹木場地区や切木地区のオンデマンド化についても検討し、利便性の向上を目指す。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化 ●今後、運行エリアの拡大を検討中			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日運行	
事業主体	昭和自動車株式会社	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	300 円（均一）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
大良線・旭が丘線	山道入口～見借～大手口	17.1	1	1	
	大手口～熊の原・見借～山道入口	16.5	3	3	
	大手口～熊の原・八永～山道入口	16.5	3	3	
	大手口～熊の原～見借		1	1	
	大手口～後川内～見借		2	2	
	陽光台東～大手口	3.6	5	5	
	変更前 運行本数合計		15	15	

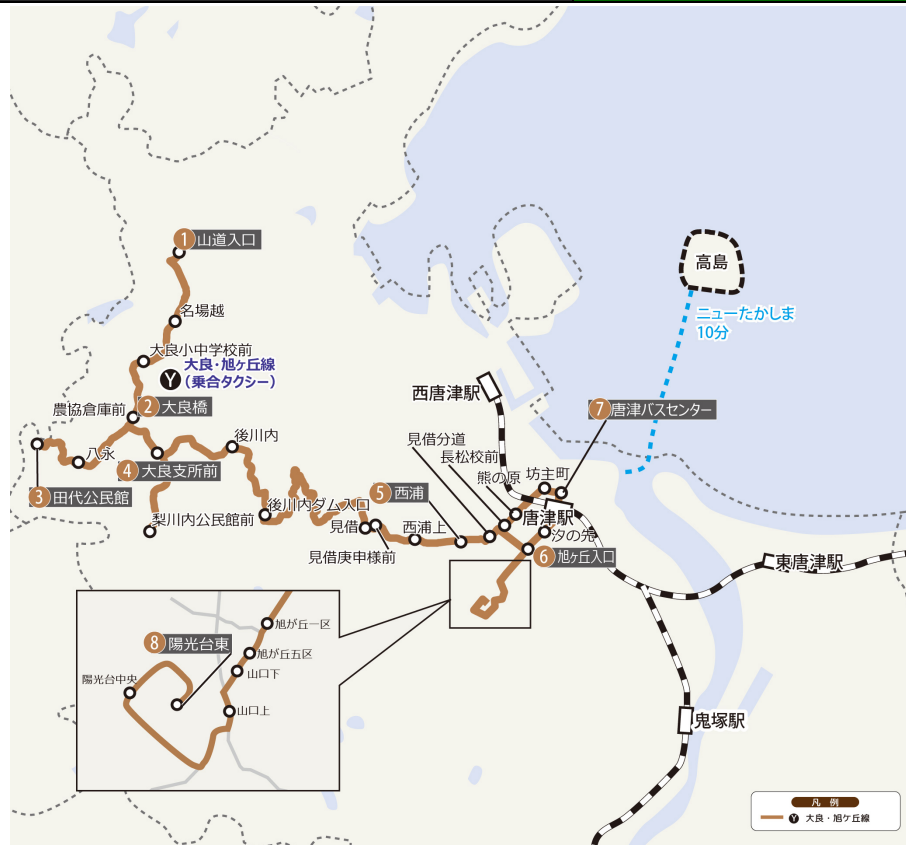
変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
大良線	山道入口～見借～大手口	17.1	1		
【大良地区】 チヨイソコからつ	大良地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

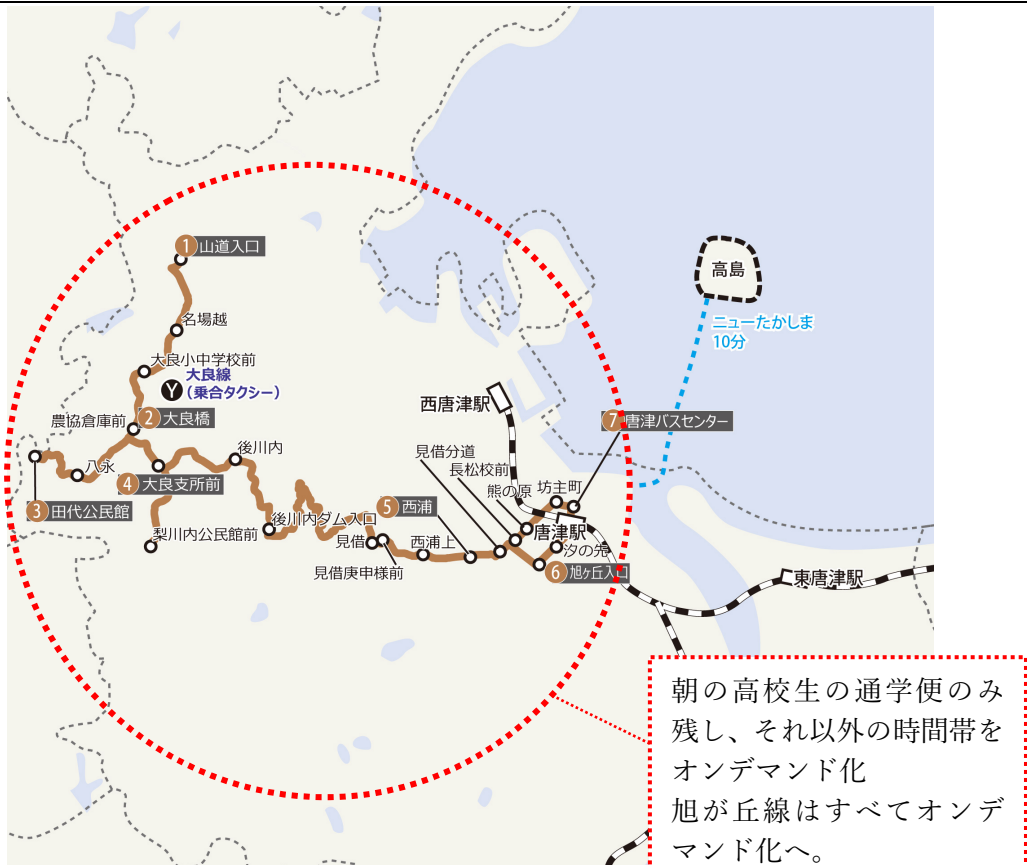
■ 運行路線図

大良・旭が丘線

旧



新



6) 玄海町エリア

玄海町コミュニティバス

玄海町コミュニティバスの便別利用状況を見ると、北部ルート②2便目、南部ルート①2便目、南部ルート②2・5便目で利用があるほかは、全般的に利用は低調です。

玄海町コミュニティバス（北部）

北部ルート①	発時刻	利用者数
1	7:20	0.7
2	8:28	1.8
3	9:54	0.7
4	13:58	0.6
5	15:14	0.9
北部ルート②	発時刻	利用者数
1	7:20	1.6
2	8:30	3.9
3	9:50	1.6
4	13:54	0.7
5	15:19	2.5

玄海町コミュニティバス（南部）

南部ルート①	発時刻	利用者数
1	7:36	0.9
2	8:57	4.0
3	10:30	1.8
4	13:00	0.6
5	14:40	3.3
南部ルート②	発時刻	利用者数
1	7:30	0.6
2	8:56	4.5
3	10:26	1.0
4	13:00	0.4
5	14:46	4.1

図 8-35 玄海町コミュニティバスの便別利用状況（R5・年間平均）

路線	玄海町コミュニティバス
路線再編	
運行状況 利用状況	➤ 月曜日～土曜日（北部：月・水・金、南部：火・木・土） 5便/日 運行 6,066人/年（R4）の利用が存在
利便増進に向けた 課題	➤ 利用者がパレア（温泉施設）、病院、買い物等を利用する高齢者に偏っている ➤ 自宅からバス停までの距離が長い ➤ 町外の人に乗れない
利便増進（路線維持） の方針	➤ オンデマンド化を検討。

エリア	玄海町	実施事業	枝線等のオンデマンド化	
区分	枝線			
関係市町村	玄海町			
■事業内容				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
■運行の概要				
運行の目的	玄海町コミュニティバスは、北部ルート2つ、南部ルート2つを運行する所要時間 61～98 分程度の枝線路線である。 利用者数は全般的に少ない状況が続いており、運行の効率化・適正化を図る必要がある。 そこで、全面的に、町内全域を区域運行（AI オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。 < 運行エリアの設定 > 2つのエリアに分けて曜日運行で実証運行し、その後、町内全域を1つのエリアとして、運行の効率化と利便性の向上を目指す。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない路線を見直し、AI オンデマンド化 ●運行エリアを2つに分けて実証運行を行い、その後、町内全域を1つのエリアとして効率的に運行			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	平日・土曜運行 (祝日除く)	
事業主体	株式会社玄海タクシー	使用車両	ジャンボタクシー	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行・予約型区域運行）	運賃	200 円（予定）	

■系統毎の運行回数

変更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
コミュニティバス 玄海町	北部①（石田～パレア・金の手）		5		
	北部②（花の木～パレア・金の手）		5		
	南部①（藤平～パレア・金の手）		5		
	南部②（田代～パレア・金の手）		5		
	変更前 運行本数合計		20		

変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
【玄海町】のーと	町内全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

旧



新



エリアごとに曜日運行していた玄海町コミュニティバスを、玄海町全域をエリアとするオンデマンドタクシーに以降。さらに全平日・土曜日を運行することで利便性の向上を図る。

8-1-3. デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入

施策	デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入
路線再編以外	
現状	➤ 令和 3 年度策定の「唐津地域公共交通計画」では、「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」を実施事業として挙げている。 ➤ 近隣自治体での「チョイソコよかまちみらい号」等のデマンドシステムの全国的な普及・拡大状況を踏まえて、唐津市でも AI 予約システムによるオンデマンドの乗合送迎サービス「チョイソコからつ」の実証運行を実施中
利便増進に向けた課題	➤ AI 予約システムをはじめとする次世代モビリティサービスの導入について本格導入 ➤ 対象エリアの検討
事業内容	➤ 令和 5 年 8 月から実証的に導入した AI 予約システムの効果を検証し、令和 6 年 4 月から本格導入する。 (対象エリア) 七山エリア、浜玉エリア、相知エリア、厳木エリア、肥前エリア ➤ 令和 7 年 4 月から AI 予約システムを以下のエリアに本格導入する。 (対象エリア) 北波多エリア、唐津市中心部エリアの一部（大良線・旭が丘線の運行地域） ➤ 令和 7 年 1 月から実証を行い、令和 7 年 3 月から本格導入し、4 月に運行内容を拡充する。(エリア毎の曜日運行→町内全域を毎日運行) (対象エリア) 玄海町エリア

乗合送迎サービス
チョイとソコまで、ごいっしょに

チョイソコからっ

チョイソコからっ概要
ご希望のタイミングで行きたい場所に利用いただけます。

チョイソコからっって何？

- 乗降場所から乗降場所までの乗り合い送迎サービスです。
- ご利用には事前の会員登録と乗車申し込みが必要です。
- 交通事情や他のお客様の乗り合いなどにより、到着時間が前後することがあります。
- 車が到着した際にお客が不在の場合、お待ちできないことがあります。
- 状況によりご希望に添えない場合もありますので早めの乗車申し込みをお勧めします。
- キャンセルの場合も、お電話で連絡をお願いします。乗車申し込み料、キャンセル料はかかりません。

ちょっと遠い・荷物が重い・歩くのが大変…こんなとき便利です！

会員登録制 無料	運賃※1 【エリア内】 大人：300円 減免対象者：150円 ※2 【エリアを超えた乗車】 大人：500円 ※3 減免対象者：250円 ※2	電話・インターネット 受付 電話：平日 8:30-17:00 インターネット：24時間	乗り合いで ご希望の目的地へ 【藤木・堀和・杉山地区】 8:30-17:00 【旗玉地区】 8:00-17:00
-------------	--	--	---

※1 運賃が安い！：現金・乗車券・定期券
※2 減免対象者：小学生・障がい者・運転免許返納者
※3 藤木地区のみ適用

唐津市 | 昭和自動車株式会社



図 8-36 次世代モビリティサービス（チョイソコ）

変更

AIオンデマンド交通
「のるーと玄海」

のるーと
KNOWROUTE

図 8-37 次世代モビリティサービス（のるーと）

8-2. 関連して実施する事業

8-2-1. 観光 MaaS 等の検討

施策	観光における利用促進
路線再編以外	
現状	➤ 令和3年度策定の「唐津地域公共交通計画」では、「公共交通を利用した観光来訪者数」を数値目標として設定している。(年間75.1万人) ※佐賀県観光実態調査データ(唐津市・玄海町の鉄道・バス・タクシー・船舶を利用した観光客数の合計値) 「唐津市観光地経営戦略プラン 2022 年版」においても、基本施策の1つとして、「電子アプリケーション等の活用」が挙げられている
利便増進に向けた課題	➤ 数値目標を達成するための利用促進策の検討が必要 ➤ 「唐津地域公共交通計画」の実施事業に記載の「路線バス等の2次交通のPR」「企画乗車券の充実」等の施策について検討が必要
利便増進(路線維持)の方針	➤ 観光 MaaS (情報～予約～決済) の取組みなどについて検討



図 8-38 MaaS のイメージ

※MaaS とは、バスや電車、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでをシームレスにつなぐ概念のことを指します。MaaS のシステムを導入し、広げていくことで、手段ごとに違う方法でサービスを使用している形から一つのアプリで完結させることができるようになります。

8-2-2. 地域協議体での検討

施策	地域での公共交通に関する検討の場
路線再編以外	
現状	➤ 令和３年度策定の「唐津地域公共交通計画」では、「交通モードの転換等における地域での関係者による利用促進に向けた検討の場の設置」を実施事業として挙げている。 各地域協議体では、移動支援の検討や実証実験の検討などを進めている地域もあり、これらの地域をモデル地区として、地域主体での運行などを検討していくことが求められている
利便増進に向けた課題	➤ 移動支援に関して取り組みをしている地域は以下の通り ➤ ・相知 ・北波多 ・西唐津 ・七山
利便増進（路線維持）の方針	➤ 各地域協議体での取組みを踏まえた上で、地域主体での運行（自家用有償運送の導入等）や利用促進の取組みなどを検討 ➤ ライドシェアについても、その動向等を研究

8-2-3. DX への対応

施策	デジタル技術の活用
路線再編以外	
現状	➤ 令和3年度策定の「唐津地域公共交通計画」では、「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」を実施事業として挙げている。 ➤ 佐賀県として「my route」（マルチモーダルルート検索やデジタルチケットの販売等が可能なマルチモーダルモビリティサービス）の導入を行うなど、全国的なデジタル技術の普及・拡大状況を踏まえて、唐津市でも活用を検討
利便増進に向けた課題	➤ 昭和自動車が実施しているデジタルチケット「ふるくま 1day ぬる湯フリーパス」の取組みの状況も踏まえて、サービスの拡大や新たなデジタル技術の活用を検討
利便増進（路線維持）の方針	➤ デジタルチケットの取組みなどについて検討・推進 ➤ タクシーへのキャッシュレス端末導入（R5 に実施） ➤ IC カードの普及 ➤ デマンドのキャッシュレス決済の導入の検討 ➤ グリーンスローモビリティの導入の検討



図 8-39 デジタルチケット「かぶきフリーきっぷ」と「ふるくま 1day ぬる湯フリーパス」

8-2-4. 多様な情報発信

施策	情報のオープンデータ化
路線再編以外	
現状	- 令和3年度策定の「唐津地域公共交通計画」では、「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」を実施事業として挙げている。 - 昭和自動車においては、公共交通情報のGTFS対応を終えて、Google等でも情報提供、情報検索ができるようになっている
利便増進に向けた課題	離島航路や路線バスの情報についても、GTFS対応は進んでいるものの、利活用についての周知が図られていない
利便増進（路線維持）の方針	- 公共交通情報のGTFS対応の状況確認と周知・PR - バスロケーションシステムの周知活動 - オープンデータ化によるオンデマンドとの連携の検討 - DXに不慣れな高齢者等を対象とした総合時刻表の配布も合わせて実施 - 路線のナンバリングの実施による分かりやすい情報提供

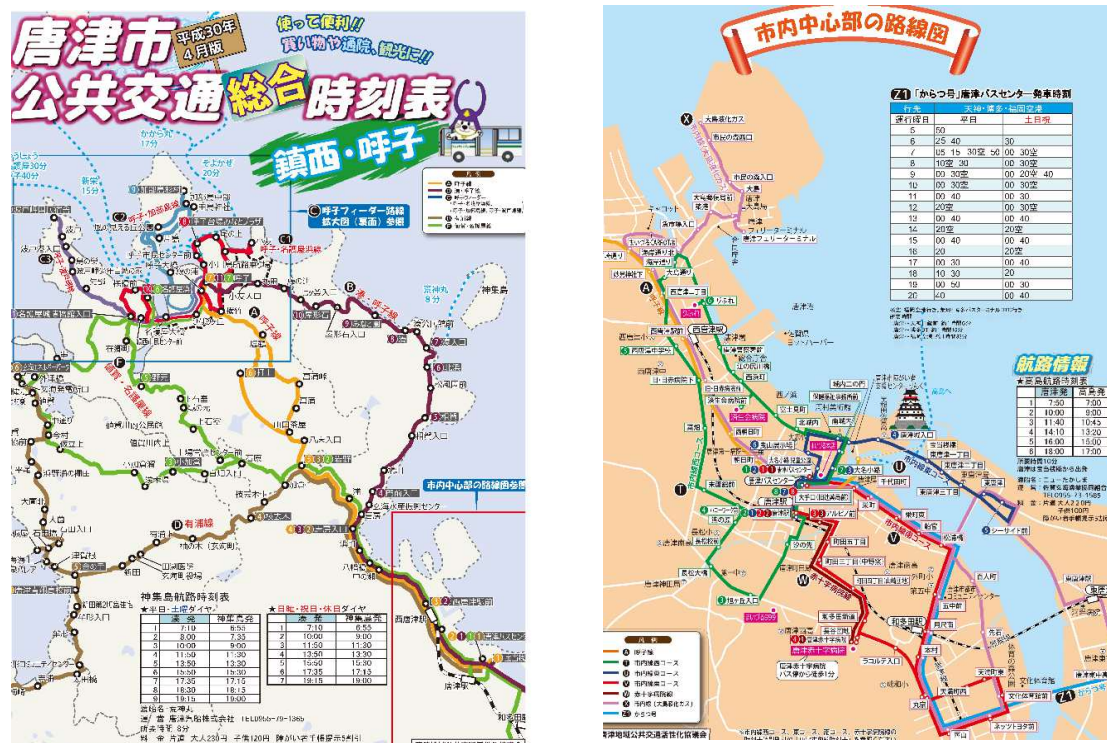


図 8-40 現在の公共交通マップ（唐津市）



図 8-41 昭和自動車(株)バスロケーションシステム「もくいく」

9 事業のアクションプラン

本計画において実施する事業については、令和6年4月～随時実施する予定です。

表 9-1 事業のアクションプラン

項目	事業概要	事業期間		
		令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
1) 乗合バスの路線等の編成の変更				
	呼子・鎮西・湊エリアの再編			
	玄海町エリアの再編			
	肥前エリアの再編			
	七山エリアの再編	検討・協議・準備	R7 年 4 月～七山線の再編	
	唐津中心部エリアの再編	検討・協議・準備	R7 年 4 月～市内循環線、鏡線の再編	
2) 枝線等のオンデマンド化				
	肥前エリア			
	相知エリア	検討・協議・準備	R6 年 10 月～全域オンデマンド化	
	浜玉エリア	検討・協議・準備	R6 年 10 月～全域オンデマンド化	
	北波多エリア	検討・協議・準備	R7 年 4 月～成瀬・志気線のオンデマンド化	
	唐津市中心部エリア (大良線・旭が丘線)	検討・協議・準備	R7 年 4 月～オンデマンド化	
	玄海町エリア (玄海町コミュニティバス)	検討・協議・準備	R7 年 3 月～オンデマンド化	
	※厳木エリア、七山エリア R5 年 8 月～オンデマンド化済み			
3) デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入				
	チョイソコの導入 のるーとの導入	随時エリアごとに拡大		
4) 観光 MaaS 等の検討				
	観光 MaaS の取組み (マイルートの活用等)	検討・調整済み次第、実施		
5) 地域協議体での検討				
	自家用有償運送等の検討	検討後、方針確定次第、実証・本格運行		
6) DX への対応				
	フリーパスのデジタルチケット化 等やグリーンスローモビリティの 導入・検討	検討・調整済み次第、実施		
7) 多様な情報発信				
	航路情報等の GTFS 対応の周知等	随時、周知を実施		

10 事業実施により想定する効果

10-1. 対象路線における年間利用者数の目標

各路線における年間利用者数の目標値については、唐津地域公共交通計画で目指す指標として設定した「乗合バスの年間輸送人員」を基準に、路線ごとに実施した事業の影響を考慮した数値とします。

なお、コロナ禍からの回復状況等の見通しが不透明であるため、現状維持を目標としつつ、社会情勢を考慮しながら適宜見直しについて検討します。

表 10-1 対象路線における利用者数の目標値

路線名	利用者数 (R4)	目標利用者数 (R8)	事業内容
③呼子線	90,552	93,916	● 運行回数・運行ダイヤの調整
④湊・呼子線	76,338	79,754	● 運行回数・運行ダイヤの調整 ● 運行ルートの調整
⑤有浦線（※R4 は補助対象 路線のみ）	54,682	86,270	● 運行回数・運行ダイヤの調整 ● 運行ルートの調整
⑥切木・中浦線	51,076	50,499	● 運行回数・運行ダイヤの調整 ● 運行ルートの調整
⑧七山線	30,474	23,525	● 運行回数・運行ダイヤの調整 ● 運行ルートの調整
⑨小加倉線	14,170	19,692	● 運行ルートの調整
⑩野元線	18,165	19,790	● 運行ルートの調整
⑪呼子フィーダー路線	31,644	19,244	● 運行ルートの調整
⑫肥前フィーダー路線	19,489	13,173	● 運行形態の変更
⑬成淵・志気線	2,356	2,262	● 運行形態の変更
⑭市内循環線	62,295	61,163	● 運行回数・運行ダイヤの調整 ● 運行ルートの調整
⑰鏡線	9,996	10,319	● 運行形態の変更
⑱相知循環線（花タウンバス）	4,594	4,373	● 運行形態の変更
⑲浜玉中心部循環線	2,851	1,108	● 運行形態の変更
⑳大良線	5,515	5,214	● 運行形態の変更

赤字：既にオンデマンド化またはその予定であるが、利便増進実施計画の策定時の定時定路線にて試算している路線

10-2. 事業ごとに想定する効果

利便増進事業の実施により、各路線においては以下の効果の発現が想定されます。
また、各事業におけるそれぞれの効果と計画の目標との関係について表中に記載します。

表 10-2 想定する効果

事業項目	事業の効果	交通計画の目標 における位置づけ
1) 乗合バスの路線 等の編成の変更	<u>長期的な公共交通ネットワークの維持・確保</u> <u>移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化</u> <u>運行効率化による運転手の労働環境向上</u> ● 唐津地域全体の利用状況を考慮した上で、サービス水準の調整、必要に応じて運行回数・ダイヤの変更や系統見直しも検討することで、移動ニーズに対応した便数を確保 <u>運行ダイヤの調整による利用者の利便性の向上</u> ● 利用者の要望に応じ、運行ダイヤを分かりやすく調整することで、利用者の利便性を向上	目標① 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上
2) 枝線等のオンデマンド化(運行形態の変更)	<u>利用状況を考慮した運行形態の適正化</u> <u>運行効率化による運転手の労働環境向上</u> ● 利用の少ない系統の運行形態を適正化(オンデマンド化)し、運行内容を調整することで、沿線住民の利便性を維持しながら、運行効率性を向上 ● 乗降ポイントの増加による利便性の向上	
3) デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入	<u>新たな利用者の獲得</u> ● 観光分野での D X 化を推進したり、利便性の高いモビリティサービスを導入したりすることで、利便性を向上させ、利用増につなげる	目標② 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

11 事業の資金調達の方法

本計画において予定する事業については、以下の方法により資金調達について検討・調整中です。

表 11-1 資金調達の方法

項目	事業費（千円） （赤字額）	調達方法		実施年度
		調達主体	補助金額 （千円）	
地域公共交通サービスの最適化と持続性向上				
1）乗合バスの路線等の編成の変更	389,908	国庫補助	96,206	令和 6 年度
		佐賀県	94,943	
		唐津市	145,421	
		玄海町	8,971	
2）枝線等のオンデマンド化	36,476	国庫補助（唐津市分）	9,038	令和 6 年度
		唐津市	27,690	
	20,874	国庫補助（玄海町分）	6,935	令和 7 年度
		玄海町	13,939	
誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現				
3）デマンドタクシーへの AI 予約システムの本格導入	10,253	唐津市	10,253	令和 6 年度

※再編特例ありと想定しての試算

※令和 7 年度、令和 8 年度においても、実施年度と同水準の資金調達を想定。

12 （資料編）各種調査結果

12-1. 乗込み調査結果

路線バスの利用状況を調査するために、以下の内容で乗込み調査を実施しました。

表 12-1 路線バス乗込み調査の実施概要

○実施時期	令和4年11月～12月 11/10（木）市内線、市内循環線 11/15（火）湊線、市内線 11/17（木）湊線 11/18（金）湊線、市内線 11/21（月）呼子線、市内循環線 11/22（火）呼子線、市内循環線 11/7.9.11.25 北波多枝線 11/25（木）肥前フィーダー路線 11/30、12/2、12/3 相知花タウンバス
○調査対象	呼子線、湊線、市内線、市内循環線、肥前フィーダー路線 北波多枝線、相知花タウンバス
○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	・回答者属性（年齢、性別、免許有無） ・乗車区間 ・利用時間 ・移動目的 ・利用頻度 ・運賃の支払い方法 ・バスが利用できない場合の代替手段とその問題点

調査対象路線については、運行本数の多い路線、利用の少ない路線を中心に、朝夕の混雑時は調査が困難なため、日中の時間帯の便について乗込み調査を行うこととしました。

便別の移動目的別状況

以下、その結果を示します。

まず、呼子線の便別利用状況を移動目的別に見ると、上りでは通院、下りでは買い物の利用が多くなっています。その他、観光での利用が一部見られます。

呼子線	呼子→唐津・宝当栈橋（上り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
9:47	0	0	0	1	0	0	0	0	2	3
10:48	0	0	1	6	0	0	0	0	5	12
12:19	0	0	1	3	0	0	2	0	2	8
16:04	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
16:37	0	1	0	0	0	0	4	0	0	5

有効回答	無回答	回答数
21	9	30

呼子線	宝当栈橋→呼子（下り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
8:29	0	2	0	1	0	0	4	1	3	11
9:39	0	0	1	0	0	0	0	1	5	7
11:14	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
12:39	0	0	3	0	0	0	1	0	0	4
13:59	0	1	4	1	0	0	2	0	1	9
15:19	0	1	2	0	0	0	1	0	3	7

有効回答	無回答	回答数
28	12	40

図 12-1 呼子線の便別利用状況（R4・乗込み調査結果）

湊線の便別利用状況を移動目的別に見ると、上り・下りともに、買い物・通院のほか観光での利用が多くなっています。また下りにおいて、夕方の便で通学での利用が一部見られます。

湊線	湊→唐津（上り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
9:29	0	0	5	3	0	0	0	0	3	11
10:20	1	0	1	5	0	0	0	3	2	12
11:19	0	0	1	4	0	0	0	1	1	7
11:50	0	0	3	0	0	0	0	0	2	5
13:42	0	0	0	0	0	0	7	1	1	9
15:45	1	3	0	0	0	0	5	0	0	9
17:34	0	2	0	0	0	0	0	1	2	5
18:30	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3

有効回答	無回答	回答数
48	13	61

湊線	唐津→湊（下り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
8:40	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
9:00	0	0	1	1	0	0	6	0	0	8
11:05	0	0	1	4	0	0	0	0	5	10
15:00	3	0	6	2	0	0	0	0	9	20
16:40	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
17:45	7	1	0	0	0	0	0	0	4	12

有効回答	無回答	回答数
35	28	63

図 12-2 湊線の便別利用状況（R4・乗込み調査結果）

市内線の便別利用状況を移動目的別に見ると、全体として利用が低調である中、上りにおいて、夕方の時間帯で一部通勤での利用が見られます。下りでは、買い物・通院での利用がほとんどとなっています。

唐津市内線	東唐津・百人町・イオン方面（上り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
10:15	0	1	2	1	1	0	0	0	0	5
11:05	0	0	2	2	0	0	0	0	0	4
12:15	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3
12:55	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
14:10	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
15:25	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
16:07	1	3	1	2	0	0	0	0	2	9
17:00	0	5	3	0	0	0	0	1	7	16

有効回答	無回答	回答数
33	9	42

唐津市内線	唐房・大島方面（下り）									
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
9:50	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
10:40	0	0	1	2	0	0	0	0	0	3
11:44	0	0	2	1	0	0	0	0	1	4
12:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
14:50	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2

有効回答	無回答	回答数
9	2	11

図 12-3 市内線の便別利用状況（R4・乗込み調査結果）

市内循環線の便別利用状況を移動目的別に見ると、全体として午前の利用が多い傾向にあります。概ね買い物・通院での利用が多いですが、南コースの15時便で、通学での利用が多くなっています。

市内線東コース										
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
9:20	0	0	2	1	0	0	0	0	15	18
10:20	0	0	4	0	0	0	1	0	0	5
11:10	1	0	1	0	0	0	2	0	0	4
12:10	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
13:10	0	0	1	1	1	0	0	1	1	5
14:10	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
15:10	0	0	2	0	0	0	2	1	0	5
16:10	3	0	0	1	0	0	0	1	0	5
17:10	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3

有効回答	無回答	回答数
34	16	50

市内線西コース										
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
8:50	0	0	2	3	3	0	0	0	4	12
9:50	0	0	3	4	3	0	0	0	1	11
12:50	0	1	0	3	0	0	0	2	2	8
13:50	0	1	1	2	0	0	0	0	0	4
14:50	0	1	0	1	0	0	0	0	1	3
15:50	0	0	3	2	0	0	0	3	0	8

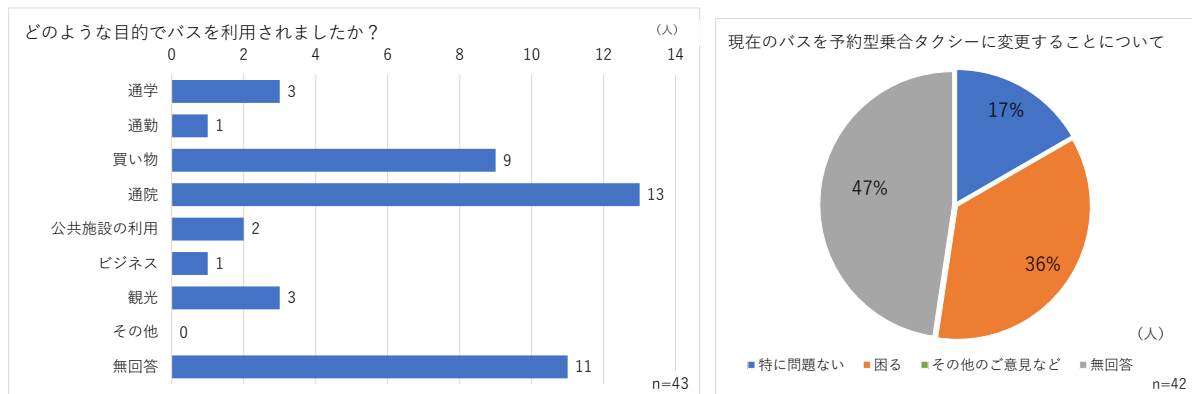
有効回答	無回答	回答数
38	8	46

市内線南コース										
移動目的	通学	通勤	買い物	通院	公共施設の利用	ビジネス	観光	その他	無回答	合計
8:25	0	1	1	4	0	0	0	0	0	6
9:35	0	1	13	3	0	0	0	2	1	20
10:35	0	0	2	3	2	0	0	4	3	14
11:35	0	0	3	3	0	0	0	0	1	7
14:35	0	2	2	2	0	0	0	0	0	6
15:35	18	0	2	1	0	0	0	0	2	23
16:35	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2

有効回答	無回答	回答数
70	8	78

図 12-4 市内循環線の便別利用状況（R4・乗込み調査結果）

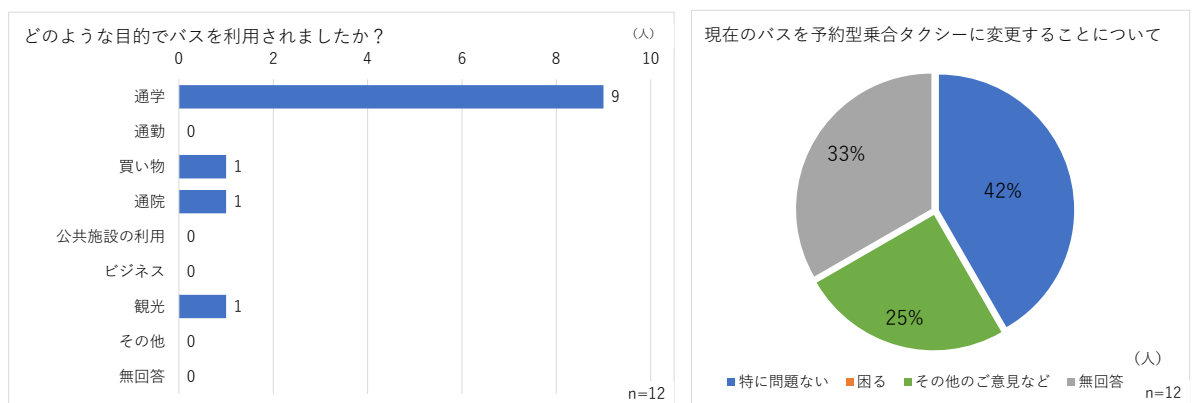
肥前フィーダー路線の利用状況を見ると、通院・買い物での利用が多い傾向にあります。デマンドへの変更についての意向では、「困る」が36%あり、その内容は「予約が面倒」が多くなっています。



デマンドへの変更の質問での自由回答	人数
予約が面倒	5
行きたいところへ行けない	1
観光には使えない	1
デマンドを説明したら不便と回答	1
乗降ポイントが少ない	1
乗降ポイントが遠い	1
合計	10

図 12-5 肥前フィーダー路線の利用状況 (R4・乗込み調査結果)

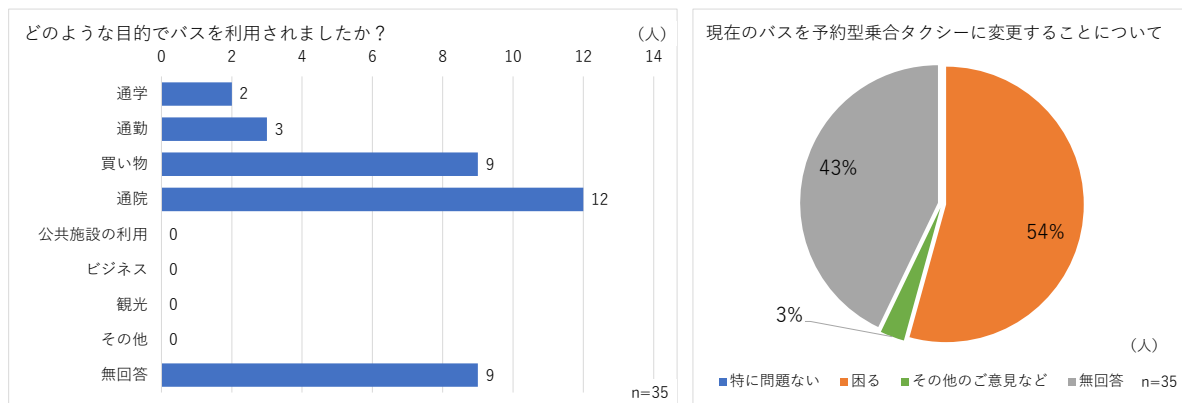
北波多枝線の利用状況を見ると、通学での利用がほとんどです。デマンドへの変更についての意向では、「その他のご意見など」が25%あり、その内容は「帰りの時間帯がバラバラなので不安」となっています。



その他のご意見など	人数
帰りの時間帯がバラバラなので不安	2
合計	2

図 12-6 北波多枝線の利用状況 (R4・乗込み調査結果)

相知花タウンバスの利用状況を見ると、通院・買い物での利用が多くなっています。デマンドへの変更についての意向では、「困る」が54%を占め、その内容は「予約が面倒」「決まった時刻に運行する方が利用しやすい」などとなっています。



デマンドへの変更の質問での自由回答	人数
予約が面倒	1
今は思いつかない	1
毎日運行してほしい	1
決った時刻に運行する方が利用しやすい。予定が立てづらい	1
決まった日や時間だと都合が悪い	1
市外者でも観光等で利用させてもらえればありがたい。	1
急な利用ができない	1
バスに乗せてもらっている立場なので色々な意見は言えないが、今のままがいい	1
合計	8

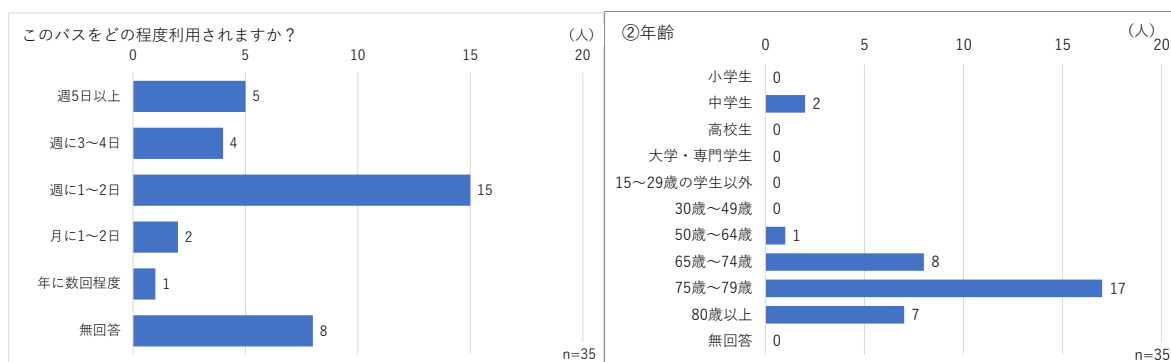


図 12-7 相知花タウンバスの利用状況 (R4・乗込み調査結果)

12-2. デマンド実証運行の検証

唐津市では、大良地区と湊地区において、令和4年10月～11月の2か月間、デマンドタクシーの実証運行を行いました。

大良地区のデマンドタクシーの利用状況を見ると、男性の利用がやや多く、70代・80代の高齢者の利用が多くなっています。平日での利用の方が多く、時間帯では10時～13時の利用が多くなっています。

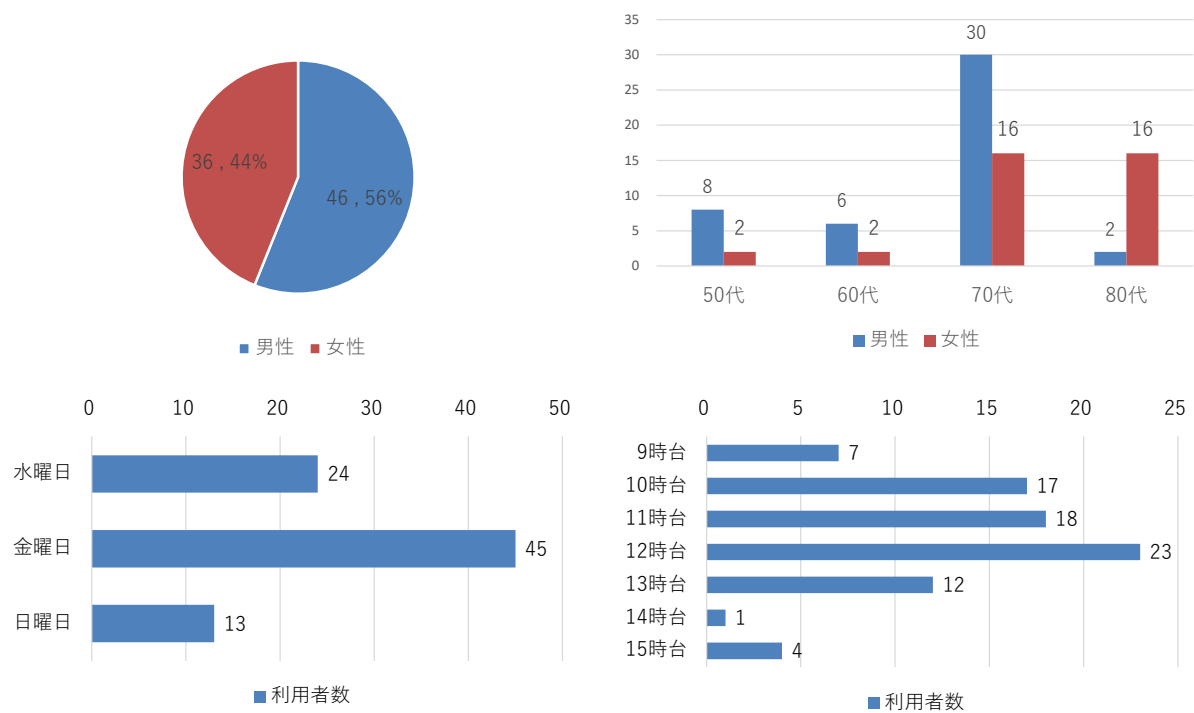
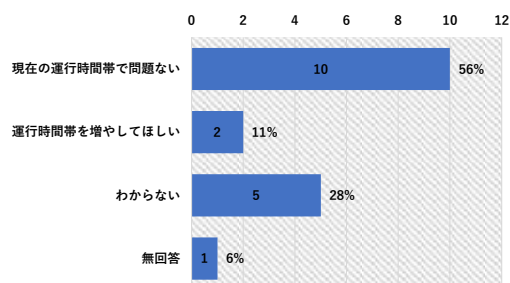


図 12-8 大良デマンドタクシーの利用状況（R4年10月～11月・実証運行結果）

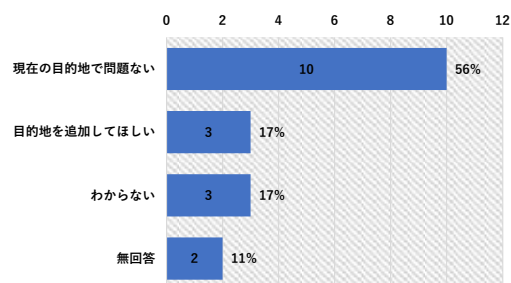
大良地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価は概ね高く、今後の利用意向も高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものであり、今後、免許返納が進めばさらに利用が広がる可能性があります。

■ デマンド実証運行アンケート（実施中）※利用者に対するアンケート

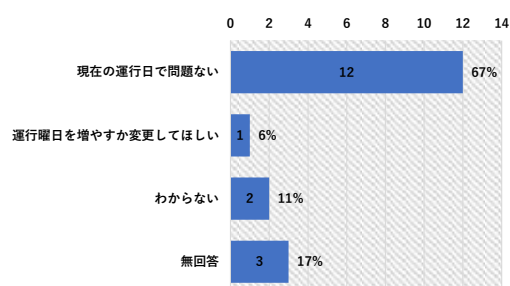
デマンドの評価＜運行時間帯＞（n=18）



デマンドの評価＜目的地＞（n=18）



デマンドの評価＜運行日＞（n=18）



今後の利用意向（n=18）

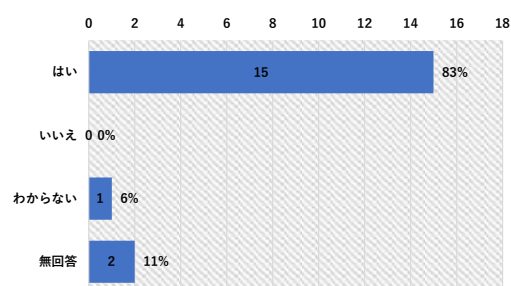
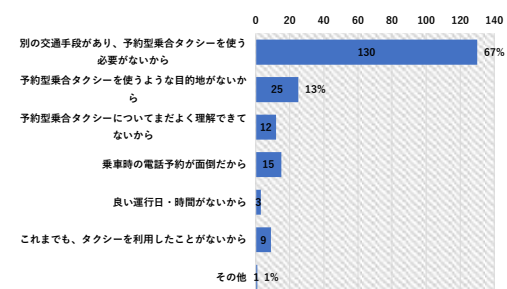


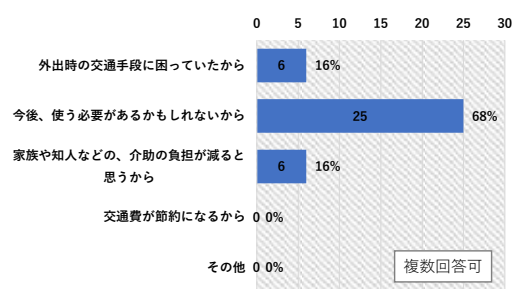
図 12-9 大良デマンドタクシーのアンケート結果（実施中・利用者アンケート）

■ デマンド実証運行アンケート（実施後）

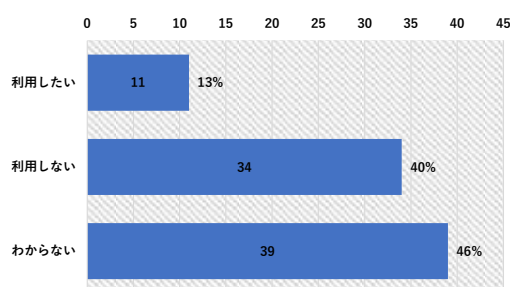
デマンドを知っていて利用しなかった理由（n=195）



デマンドを利用したい理由（n=37）



デマンドの利用意向＜知らなかった人＞（n=84）



デマンドを利用しない理由（n=78）

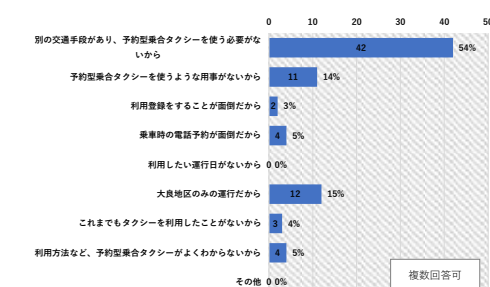


図 12-10 大良デマンドタクシーのアンケート結果（実施後・世帯アンケート）

湊地区のデマンドタクシーの利用状況を見ると、全て女性の利用で、70代・80代の高齢者の利用が多くなっています。曜日別では月曜の利用がやや多く、時間帯では9時～12時台と15時台の利用が多くなっています。

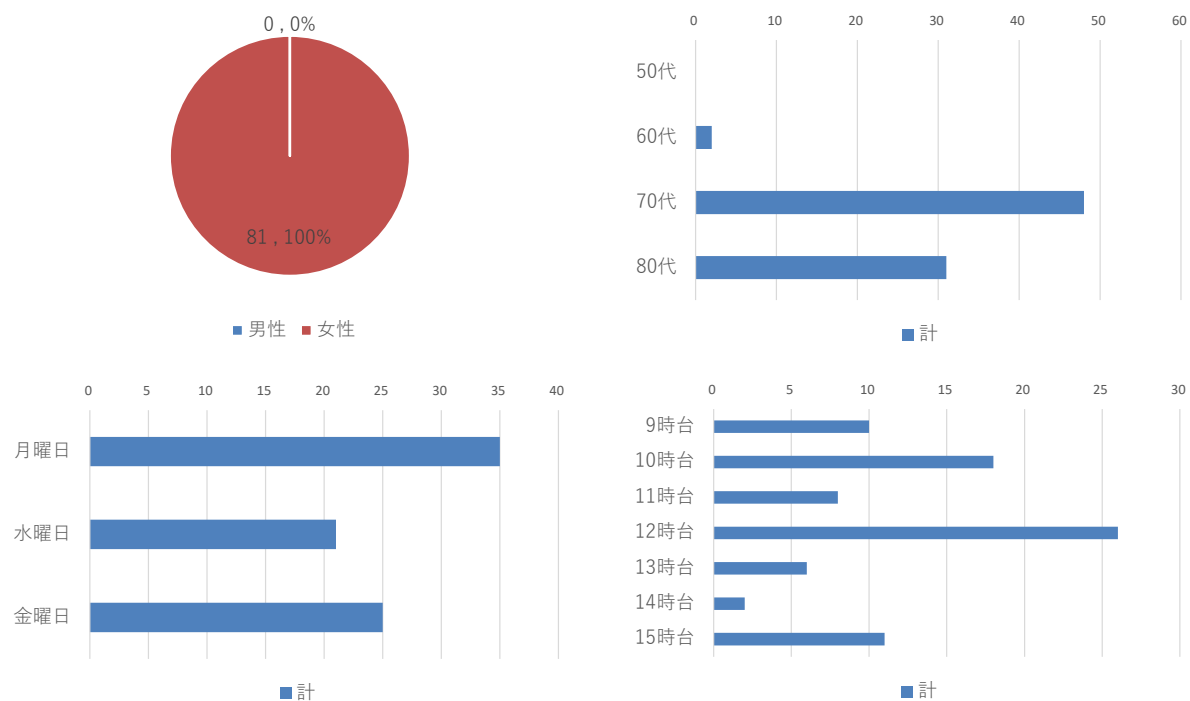
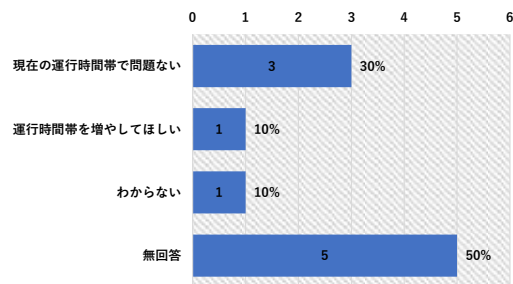


図 12-11 湊デマンドタクシーの利用状況 (R4 年 10 月～11 月・実証運行結果)

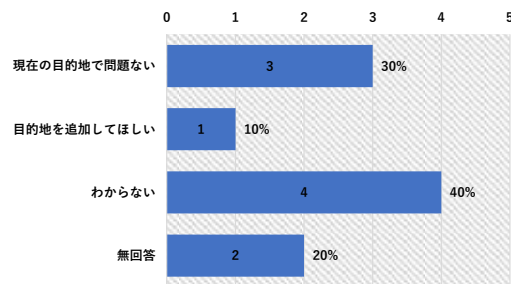
湊地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価は値も少なく一定程度にとどまりますが、今後の利用意向は高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものですが、自家用車の利用者には必要性を訴求するのは難しく、導入には検討が必要になると考えられます。

■デマンド実証運行アンケート（実施中）※利用者に対するアンケート

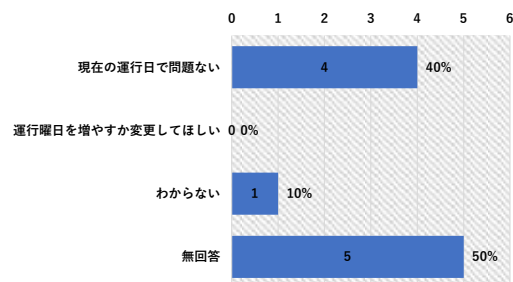
デマンドの評価＜運行時間帯＞（n=10）



デマンドの評価＜目的地＞（n=10）



デマンドの評価＜運行日＞（n=10）



今後の利用意向（n=10）

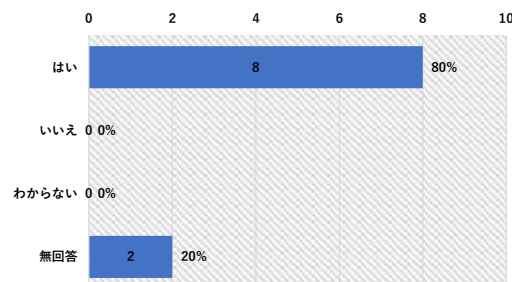
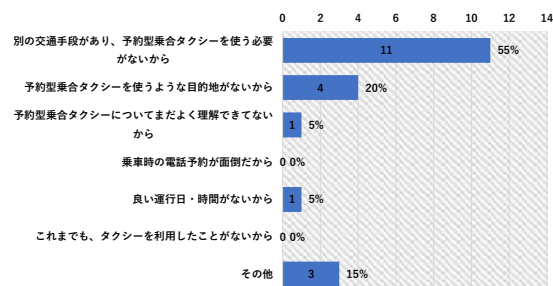


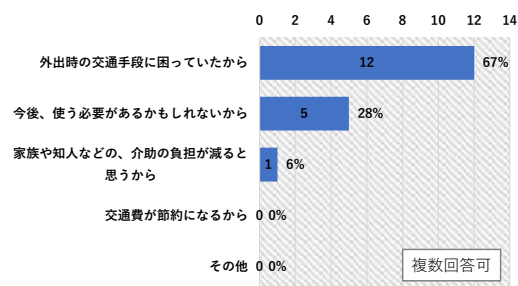
図 12-12 湊デマンドタクシーのアンケート結果（実施中・利用者アンケート）

■デマンド実証運行アンケート（実施後）

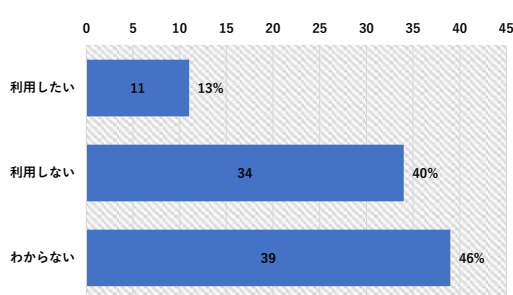
デマンドを知っていて利用しなかった理由（n=20）



デマンドを利用したい理由（n=18）



デマンドの利用意向＜知らなかった人＞（n=19）



デマンドを利用しない理由（n=3）

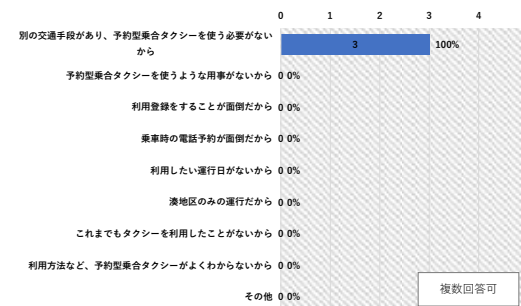


図 12-13 湊デマンドタクシーのアンケート結果（実施後・世帯アンケート）

デマンドの利用状況

なお、現在4地区で運行しておりますデマンドの利用状況は以下の通りです。

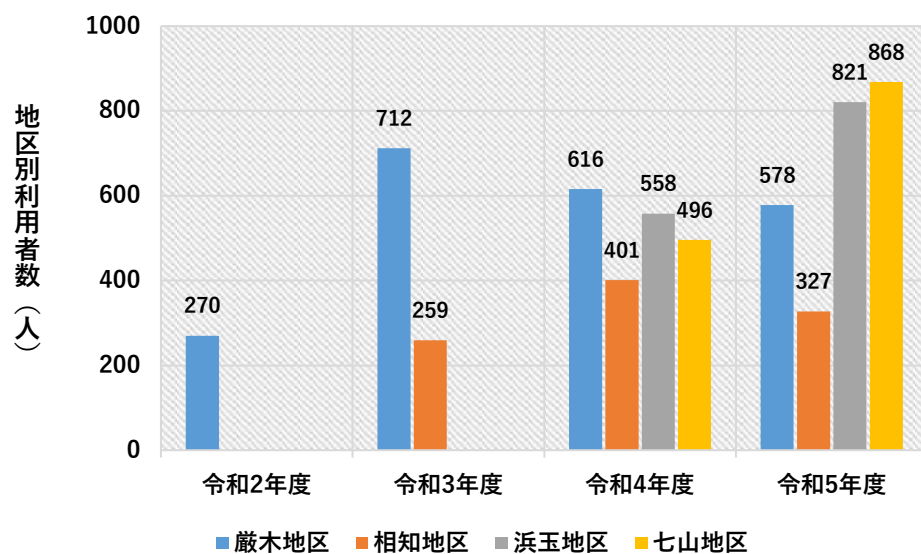


図 12-14 厳木・相知・浜玉・七山デマンドタクシーの利用状況（R2年4月～）

※年度は運輸年度（10月～9月）。R2は4月～9月、R5は10月～7月のデータ