

唐津地域公共交通計画

令和4年3月

令和6年1月 一部改正

令和6年6月 一部改正

令和7年1月 一部改正

令和7年6月 一部改正

令和7年8月 一部改正

唐津市・玄海町

目次

第1章	計画策定の枠組み	1
1-1.	計画策定の背景と目的	1
1-2.	計画の期間	1
1-3.	計画の対象区域	1
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
2-1.	人口推移	3
2-2.	年代別人口と高齢化・少子化の状況	4
2-3.	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
3-1.	上位計画の整理	9
3-2.	関連計画の整理	12
第4章	唐津地域公共交通の現状	16
4-1.	唐津地域における公共交通	16
4-2.	公共交通の運行状況	17
4-3.	公共交通のカバー圏域	23
4-4.	公共交通の利用状況	24
4-5.	唐津地域公共交通の財政負担の推移	29
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	31
5-1.	唐津地域公共交通網形成計画の概要	31
5-2.	唐津地域公共交通再編実施計画の概要	32
5-3.	唐津地域公共交通網形成計画の目標の達成状況	33
5-4.	唐津地域公共交通再編実施計画の各地区の実施状況	34
5-4-1	呼子・鎮西地区	34
5-4-2	玄海町地区	36
5-4-3	唐津市中心部地区	39
5-4-4	鏡・久里・北波多地区	41
5-4-5	肥前地区	43
5-4-6	相知・厳木地区	45
5-5.	唐津地域公共交通再編実施計画の結果と課題（まとめ）	47
第6章	地域住民のニーズ把握	48
6-1.	住民アンケート	48
6-2.	高校生アンケート	61

6-3. 路線バス乗降調査.....	72
6-4. 各市民センター管轄エリアの公共交通に関する状況報告	77
<u>第7章 唐津地域の現況と公共交通を取り巻く課題整理</u>	<u>78</u>
7-1. 地域的な現況・課題.....	78
7-2. 公共交通の現況・課題.....	80
7-3. 社会的な現況・課題.....	84
<u>第8章 現況整理・課題整理と基本方針・役割・目標</u>	<u>87</u>
<u>第9章 唐津地域公共交通の将来像.....</u>	<u>89</u>
9-1. 将来方針図.....	89
9-2. 公共交通の役割分担の考え方	90
<u>第10章 目標達成のための実施事業</u>	<u>91</u>
10-1. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上	92
10-2. 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現.....	934
10-3. 関係者の連携による公共交通の利用促進.....	96
<u>第11章 計画の数値目標と達成状況の評価.....</u>	<u>98</u>
11-1. 計画の数値目標.....	98
11-2. 達成状況の評価.....	100

第1章 計画策定の枠組み

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、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。

1-2. 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。

1-3. 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。

1-4. 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」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。

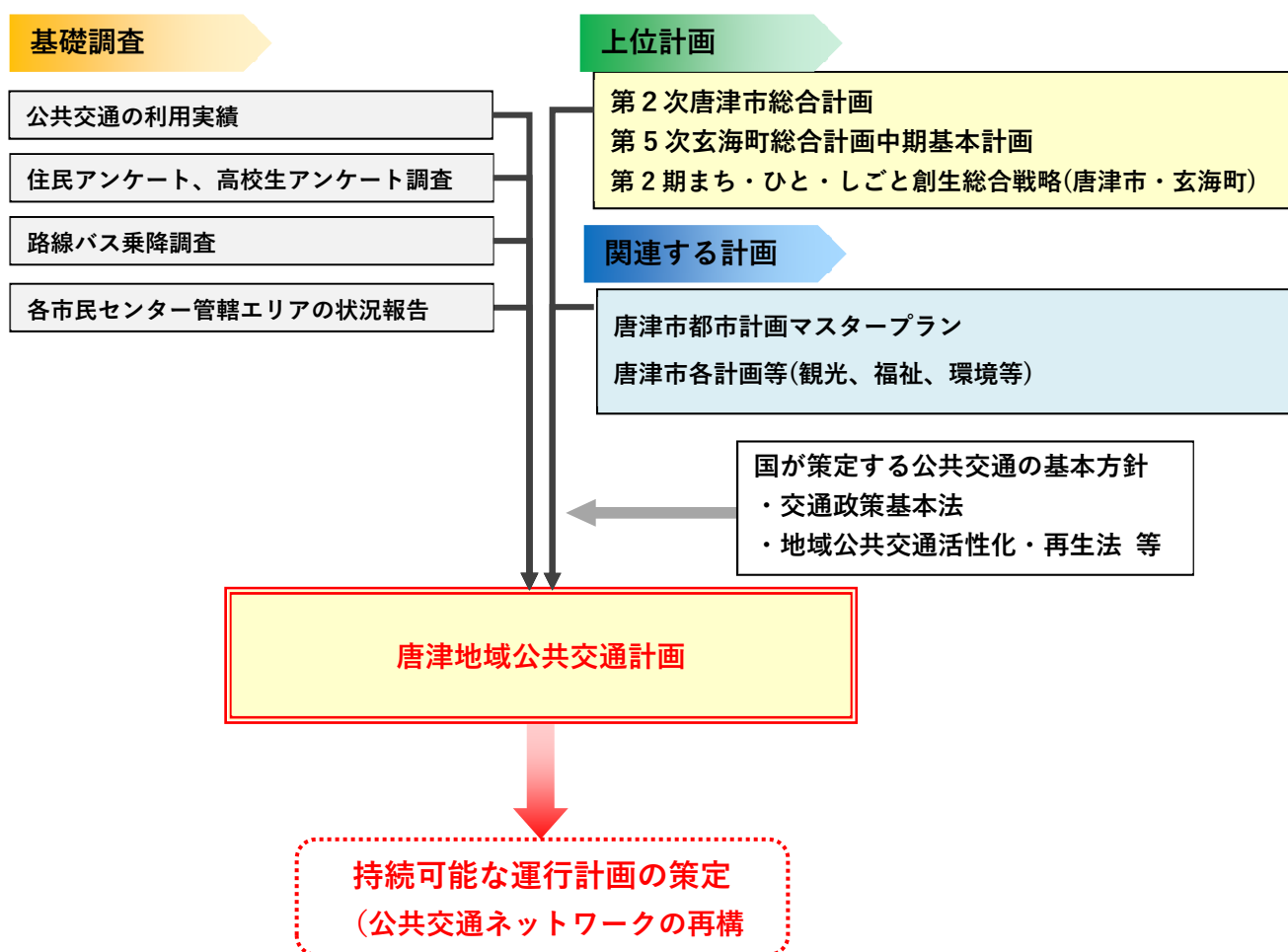


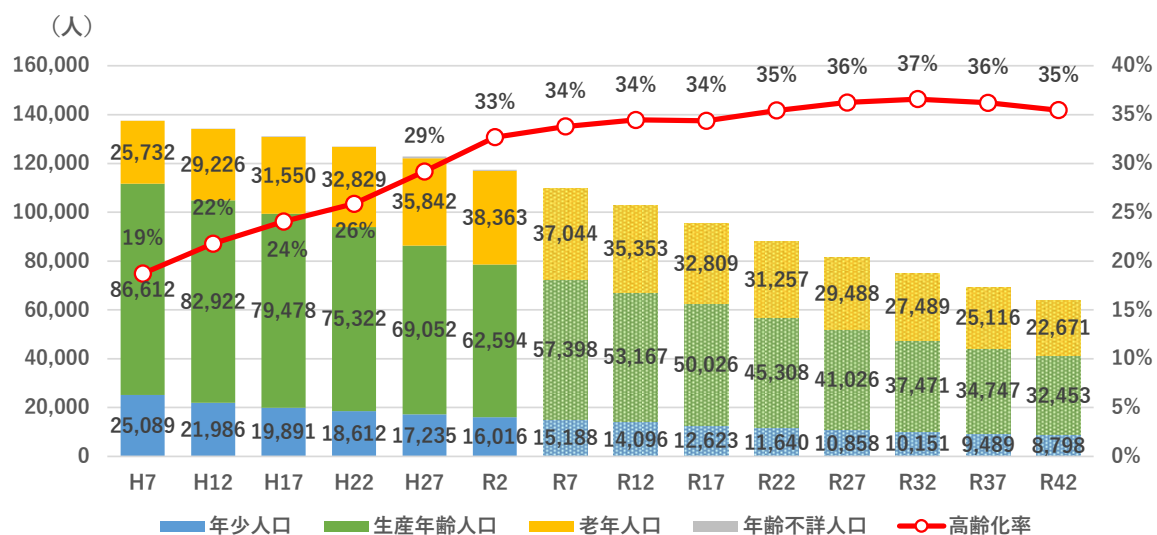
図 1-1 唐津地域公共交通計画の位置づけと策定フロー

第2章 唐津地域の現況（人口・施設立地）

2-1. 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。

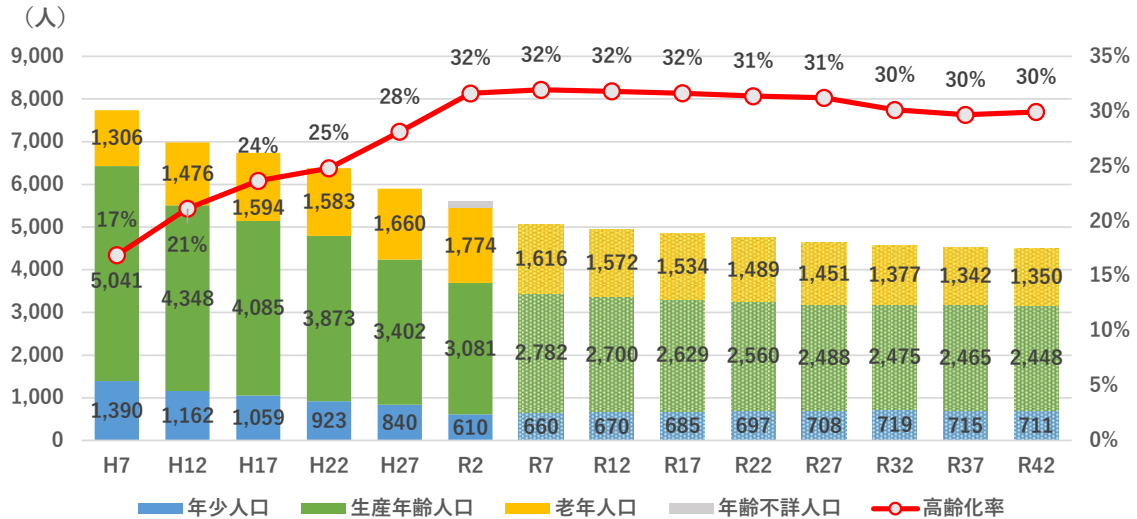


注）平成7年～令和2年は国勢調査による実測値、令和7年以降は国勢調査人口に基づく市の推計値である。

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。



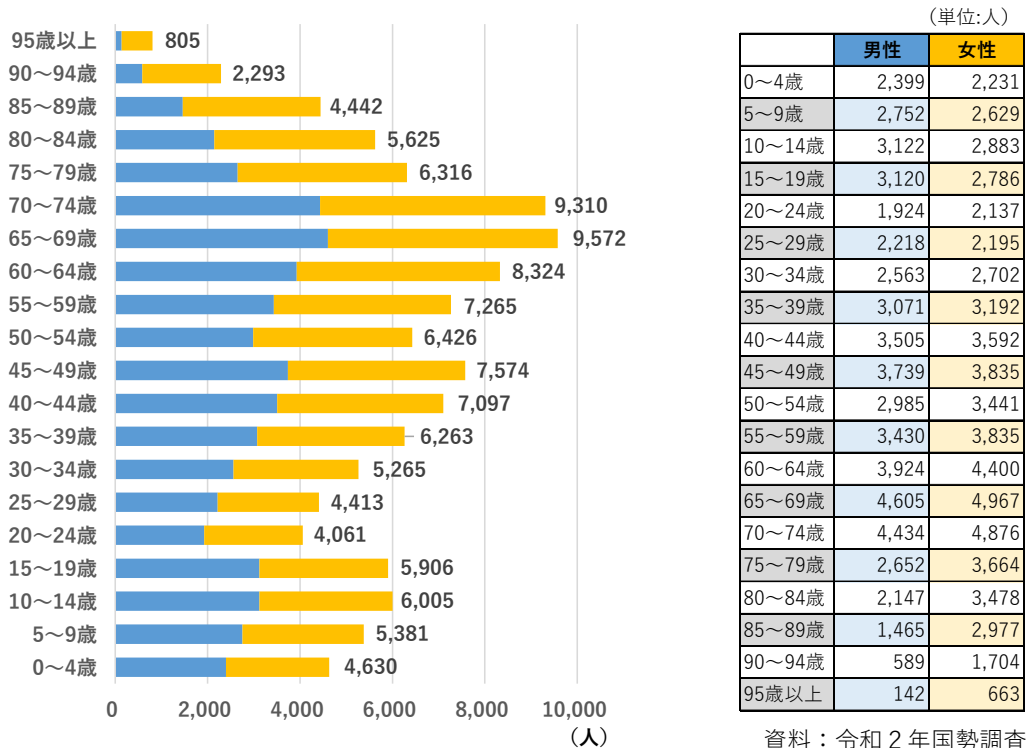
注) 平成7年～令和2年は国勢調査による実測値、令和7年以降は国勢調査人口に基づく町の推計値である。

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

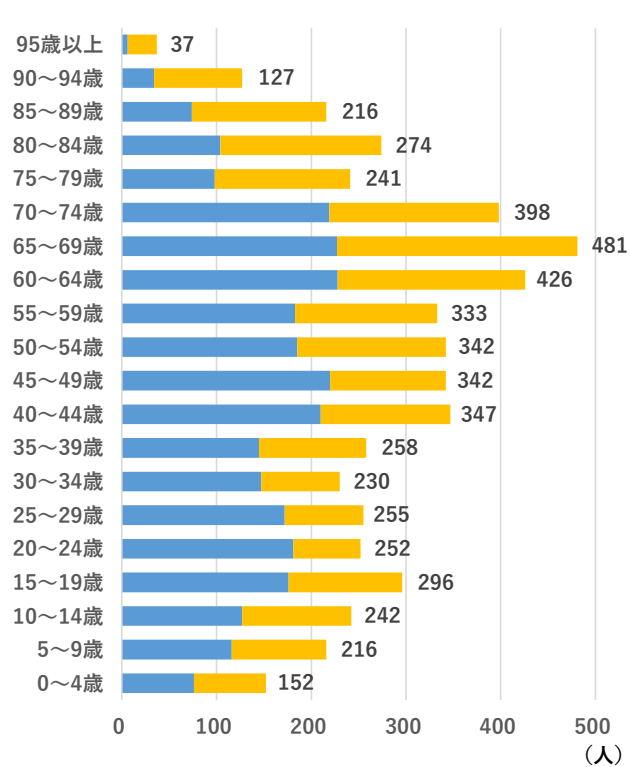
2-2. 年代別人口と高齢化・少子化の状況

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

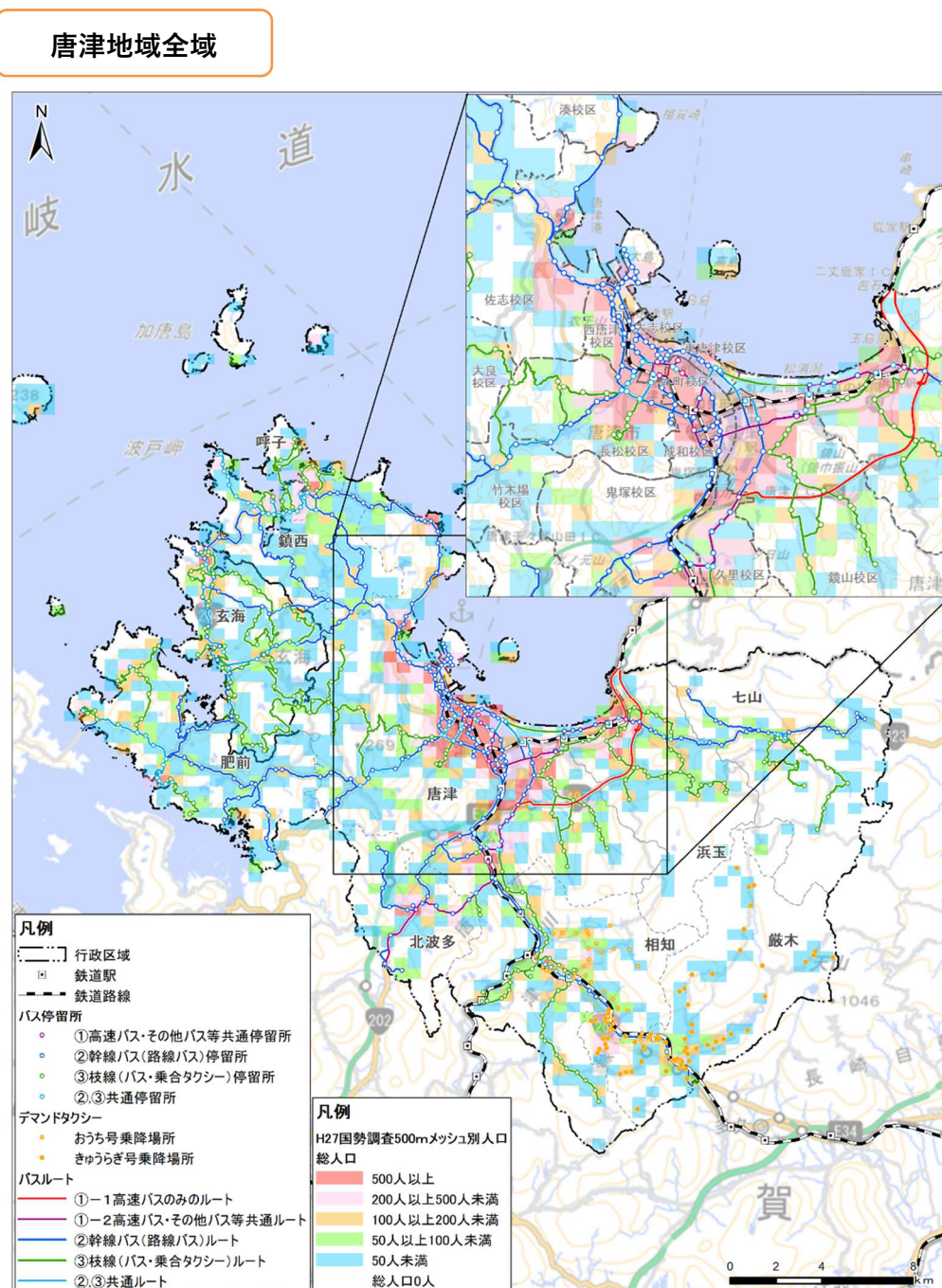
資料：令和 2 年国勢調査

図 2-4 玄海町男女別年齢別人口の内訳（令和 2 年）

2-3. 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 唐津駅を中心に沿線周辺に人口が集中しています。



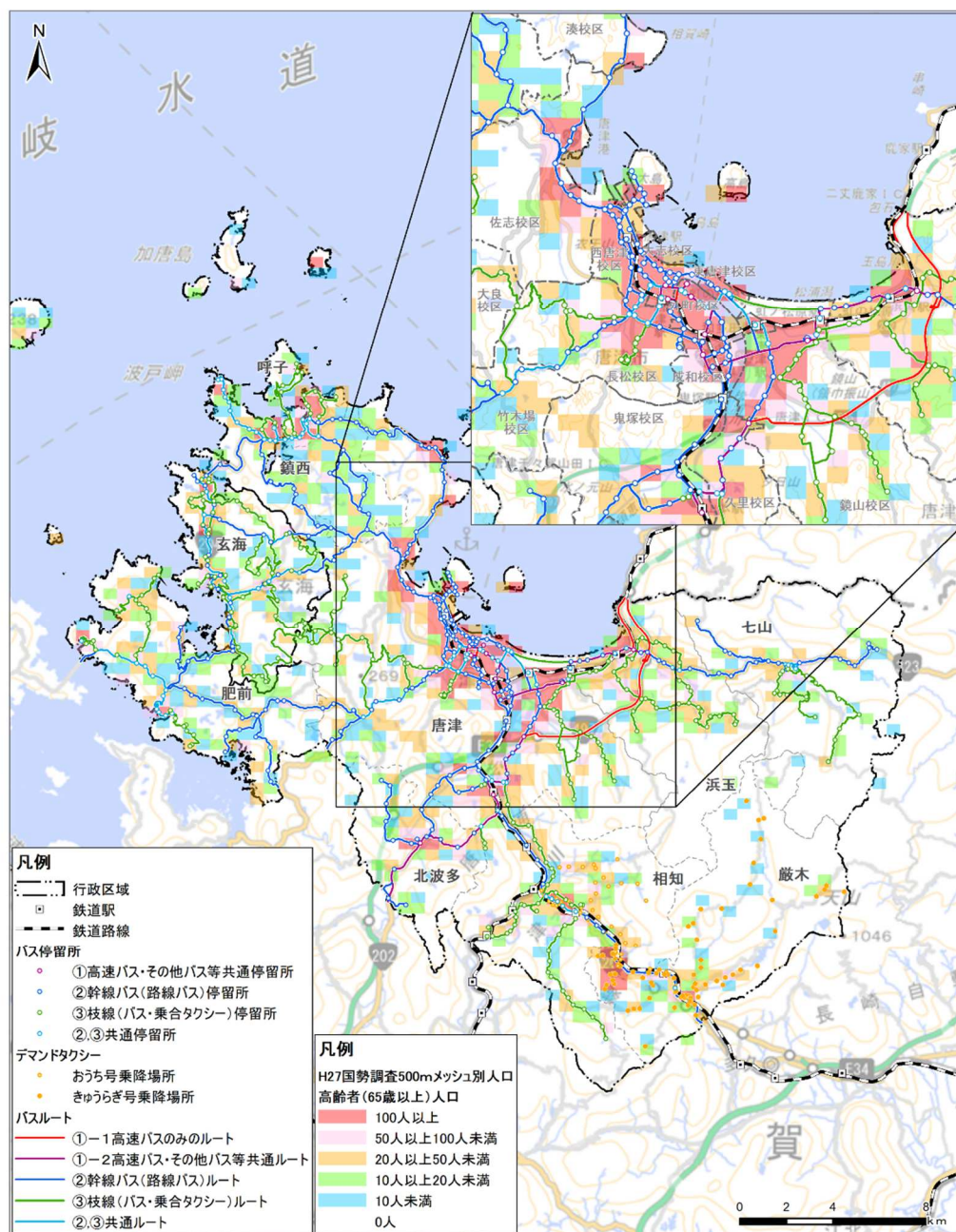
資料：平成 27 年国勢調査

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



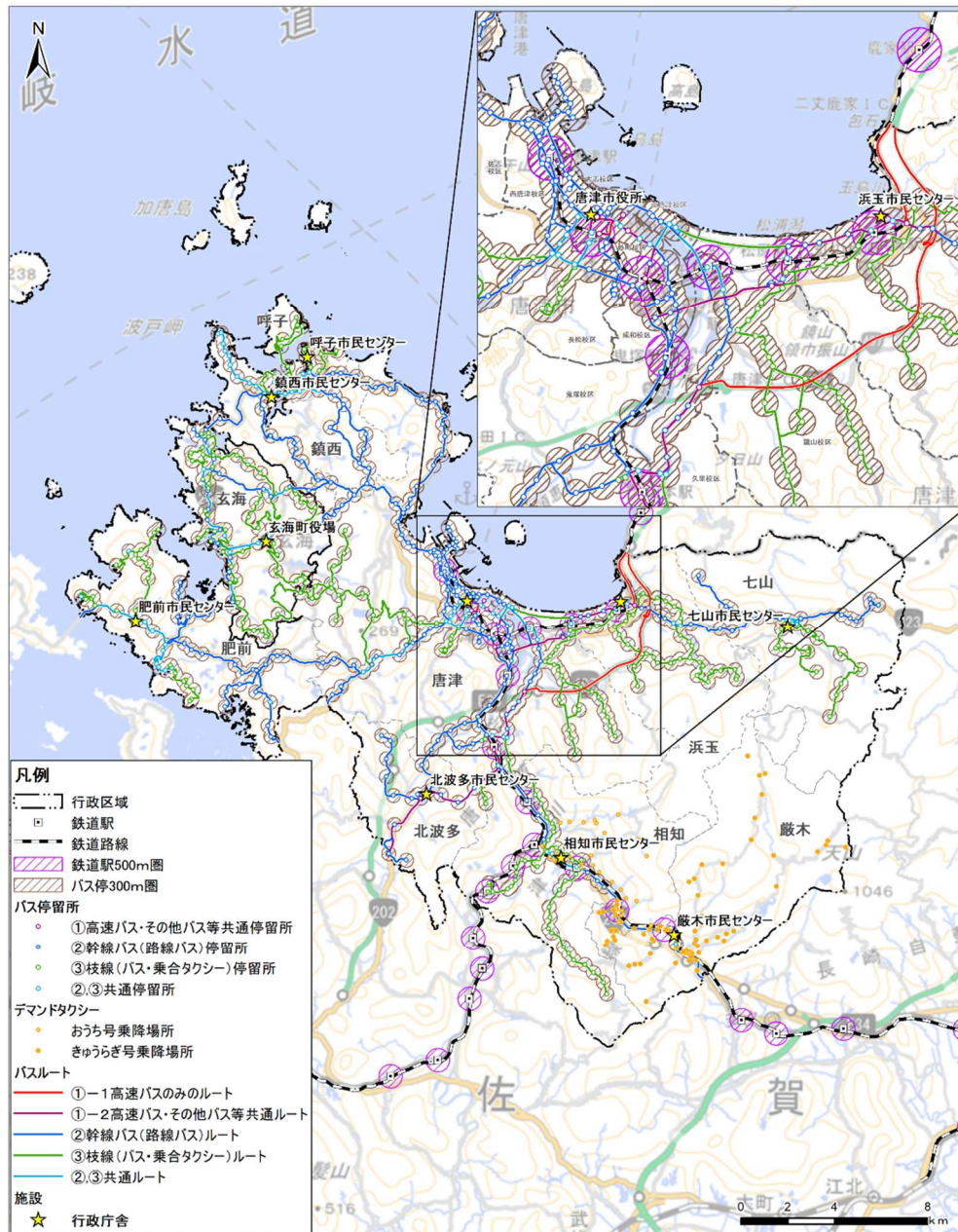
資料：平成 27 年国勢調査

図 2-6 高齢者数 500mメッシュと公共交通現況

(3) 行政庁舎の分布と公共交通現況

行政庁舎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 行政庁舎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

3-1. 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」、「第2期唐津市まち・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、これらの計画と矛盾がないようにすることが必要です。

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

内容
基本目標 1 快適な生活と安全・安心のまちづくり
基本施策 5 中心部から各地域への交通網の整備
【単位施策】
1 中心部から周辺部まで 30 分圏域の交通網の整備
2 公共交通の利便性確保
・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。
・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。
3 広域幹線道路網の整備

表 3-2 第2期唐津市まち・ひと・しごと創生総合戦略

内容
基本目標4 市民の力を最大限に引き出す「まち」の創生 施策11 地域における生活利便性の確保 【施策】 ■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。 ■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めます。 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） 【主な取り組み】 1. 交通ネットワークの維持 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めます。 2. 小さな拠点の形成

表 3-3 第5次玄海町総合計画

内容
基本目標6 快適分野 こちよい生活ができるまち 施策6-1 道路・交通網・公園の充実 【目指す姿】 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</u>や身近な公園・緑地の整備・活用等を図ります。 ■みんなのとりくみ（住民） ○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。 ■まちのとりくみ 項目1 道路交通環境の整備 項目2 公共交通の充実 ○<u>交通弱者が利用しやすい持続可能な移動手段の確保</u>に努めます。 項目3 憩いの場の充実

表 3-4 第2期玄海町まち・ひと・しごと創生総合戦略

内容											
基本目標1 協働と共創による魅力的なまちづくり											
施策2 持続可能なまちづくりの推進											
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。 ●KPI（重要業績評価指標） <table> <tr> <th>指 標</th><th>基準値（基準年度）</th><th>目標値（目標年度）</th></tr> <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> </table> ▶主な事業（優先事業／継続・新規事業） ・高齢者運転免許証自主返納者支援事業 ・公共交通網の整備 ・高齢者福祉推進事業 ・障害福祉環境整備事業 ・防災体制の強化 ・防犯体制の充実 【事業内容】 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。			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）									
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） <table> <tr> <th>指 標</th><th>基準値（基準年度）</th><th>目標値（目標年度）</th></tr> <tr> <td>全国学力テスト平均正答率 （小学校6年生）</td><td>—</td><td>全国平均点数以上 （令和6年度）</td></tr> </table> ▶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。			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）			
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）									

3-2. 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、これらの計画との矛盾がないようにすることが必要です。

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

内容
まちづくりの目標② 都市中心拠点の求心力向上と、地域生活拠点の活力向上を目指した都市づくり ○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検討や、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。 ○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。 ○都市中心拠点、地域生活拠点を結ぶネットワークの強化 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とを結ぶ公共交通などのネットワークの強化を図ります。</u>
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 ○誰もが利用しやすい都市空間の形成 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。 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を図り、誰もが利用しやすい快適な都市空間の形成に努めていきます。</u> ○災害に強いまちづくりの推進 ○地域みんなで取り組む協働のまちづくり

分野別まちづくり方針 2. 道路交通施設に関する方針

基本方針

○交流を促進する交通ネットワークの整備促進

○交通施設の機能充実・連携強化

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、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を図ります。

○道路交通環境の充実

道路・交通施設の整備・誘導方針

(2)公共交通等

- ・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)
- ・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します。

■公共交通等の利便性向上

①バス

- ・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。
- ・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。

②鉄道

- ・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。
- ・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。

③その他の公共交通

- ・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。
- ・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。

表 3-6 第2次唐津市環境基本計画

内容
1. 地球環境 環境目標：地球にやさしいまちを目指します 施策① 地球温暖化対策、省資源・省エネルギーの推進 ■施策の展開 地球温暖化対策のための国民運動「COOL CHOICE（賢い選択）」の推進 【市の主な取り組み】 ・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。 【市民・CSO の主な取り組み】 ・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。 【事業者の主な取り組み】 ・事務機器は、省エネタイプを率先して購入します。 ・「COOL CHOICE」の取り組みに、積極的に参加します。 交通の省エネルギー化の推進 【市の主な取り組み】 ・<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>およびエコドライブなど、交通の省エネルギー化を進めます。 【市民・CSO・事業者の主な取り組み】 ・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。 ・できる限り<u>公共交通機関の利用</u>に努めます。
3. 生活快適環境 環境目標：安心して健やかな暮らしが送れるまちを目指します 施策① 大気環境の保全および騒音・振動・悪臭の防止 ■施策の展開 自動車などの移動発生源対策の推進 ・<u>公共交通機関や自転車の利用促進</u>、<u>道路の緑化</u>および交通渋滞の改善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。 ・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。 【市民・CSO の主な取り組み】 ・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。 【事業者の主な取り組み】 ・従業員に対し、<u>自転車や公共交通機関などによる車以外の通勤</u>を奨励します。

内容
施策⑤ 安心して暮らせる地域づくり ■施策の展開 環境にやさしく、快適な生活圏・交通体系づくりの推進 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 【市の主な取り組み】 ・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。 ・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。 【市民・CSO の主な取り組み】 ・公共交通機関の利用に努めます。 【事業者の主な取り組み】 ・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。

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

内容
基本目標Ⅰ 高齢者の社会参加と安心して暮らせる体制の推進 施策の方向 2. 安心して暮らせる体制づくり ◆基本施策（1）高齢者福祉サービスの充実 ⑥運転免許証自主返納者支援事業

表 3-8 唐津市観光地経営戦略プラン 2021 版

内容
視点3 ストレスなく快適な旅ができる受入環境を実現 ◆施策7 快適な滞在環境の整備 (1) 観光トイレの洋式化、環境保全などの施設整備 (2) ピクトグラムを用いたサイン整備と多言語対応 (3) 二次交通の利便性向上（指標 A 経済指標8） (4) 新たな旅のスタイルの定着と感染症対策の徹底

4-1. 唐津地域における公共交通

唐津地域公共交通路線図

唐津市中心部

玄海町エリア

浜玉・七山エリア

唐津・久里・北波多エリア

厳木・相知エリア

【凡 例】

① 呼子線

② 湊・呼子線

③ 呼子フィーダー

④ 有浦線・⑤ 有浦線枝線

⑥ 値賀・名護屋線

⑦ 切木・中浦線

⑧ 入野フィーダー

⑨ 唐津・伊万里線

⑩ 久里・北波多線・⑪ 成淵線・志気線

⑫ 錦線

⑬ 七山線

⑭ 大屋敷線・⑮ 東木浦・博多線

⑯ 浜玉循環線 (乗合タクシー)

⑰ 唐津・佐賀線

⑱ 花タウンバス (相知町)

⑲ 星領線 天川線 (デマンドタクシー)

⑳ 唐津市内線西コース

㉑ 唐津市内線東コース

㉒ 唐津市内線南コース

㉓ 唐津市内線南コース 赤十字病院線

㉔ 唐津市内線

㉕ 大良・旭ヶ丘線 (乗合タクシー)

※ 〓はフィーダー補助路線

市内中心部の路線図

図 4-1 唐津地域公共交通の概況

4 - 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、24路線（呼子、入野のフィーダー路線を1つ、入野線・仮屋線、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）

	路線名	運行本数（平日）
地域間幹線系統 （国・県・市補助）	①唐津－佐賀線	2 4
	②唐津－伊万里線	2 0
	③呼子線	4 2
	④湊・呼子線	3 8
	⑤有浦線（有浦枝・入野線、有浦枝・仮屋線）	4 7
	⑥切木・中浦線	2 3
	⑦久里・北波多線	2 2
	⑧七山線（白木線）	2 6
	⑨小加倉・呼子線	1 1
	⑩野元・呼子線	1 1
地域内フィーダー系統 （国・市補助）	⑪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）	5 3
	⑫入野フィーダー路線（高串線、納所線、星賀線）	5 3
	⑬成淵・志気線	8
	⑭市内循環線（東コース、西コース、南コース、赤十字病院線）	2 8
	⑮唐津市内線（イオン線含む）	5 2
その他 （市単独補助）	⑯値賀・仮屋線	1 4
	⑰鏡線	1 0
	⑱相知循環線	1 8
	⑲浜玉循環線	1 4
	⑳東木浦線	8
	㉑大屋敷線	8
	㉒大良線	9
	㉓旭が丘線	5
	㉔厳木デマンドタクシー	(2 6)

地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の路線は、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。

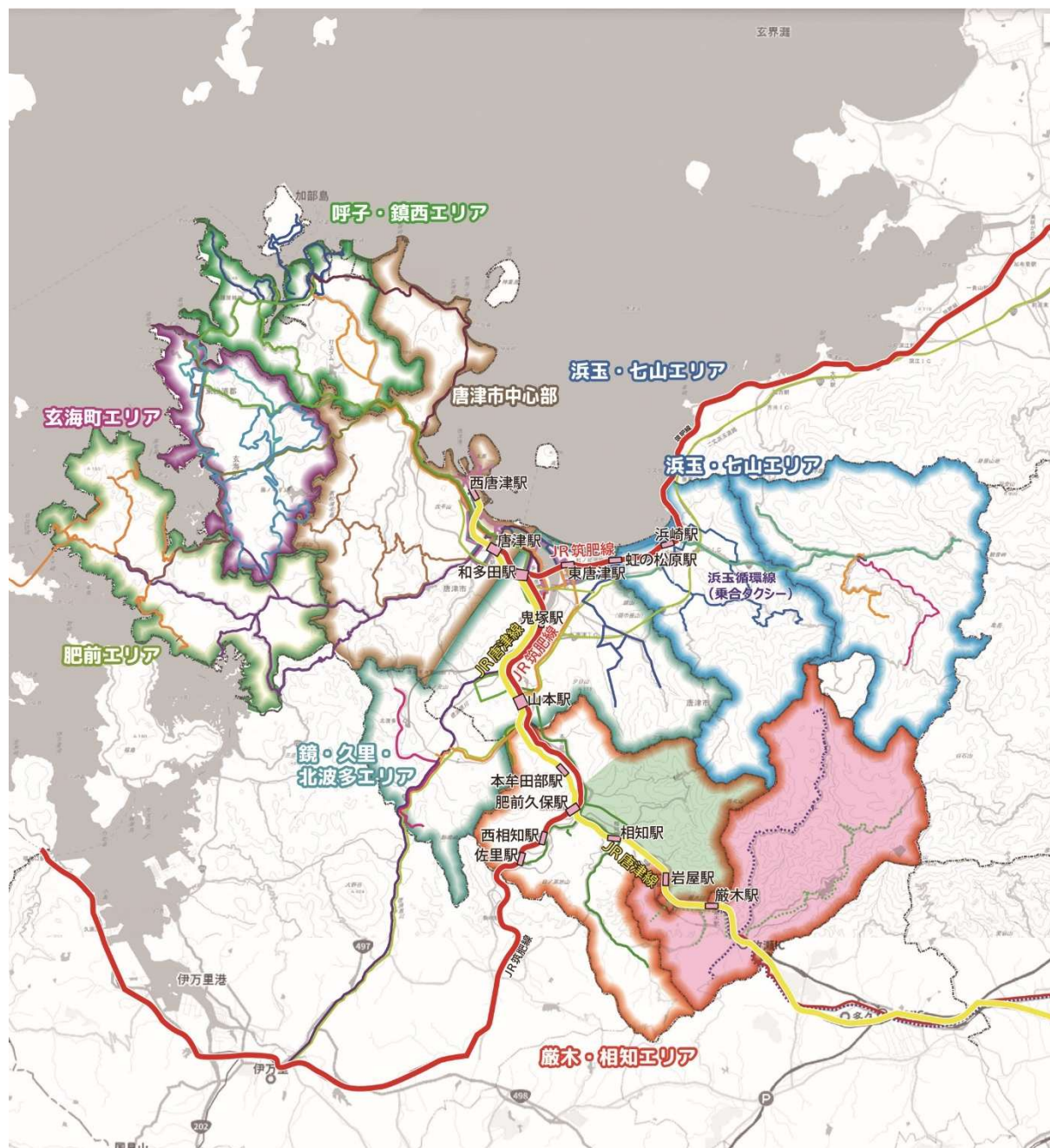


図 4 - 2 JR 路線図

(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。

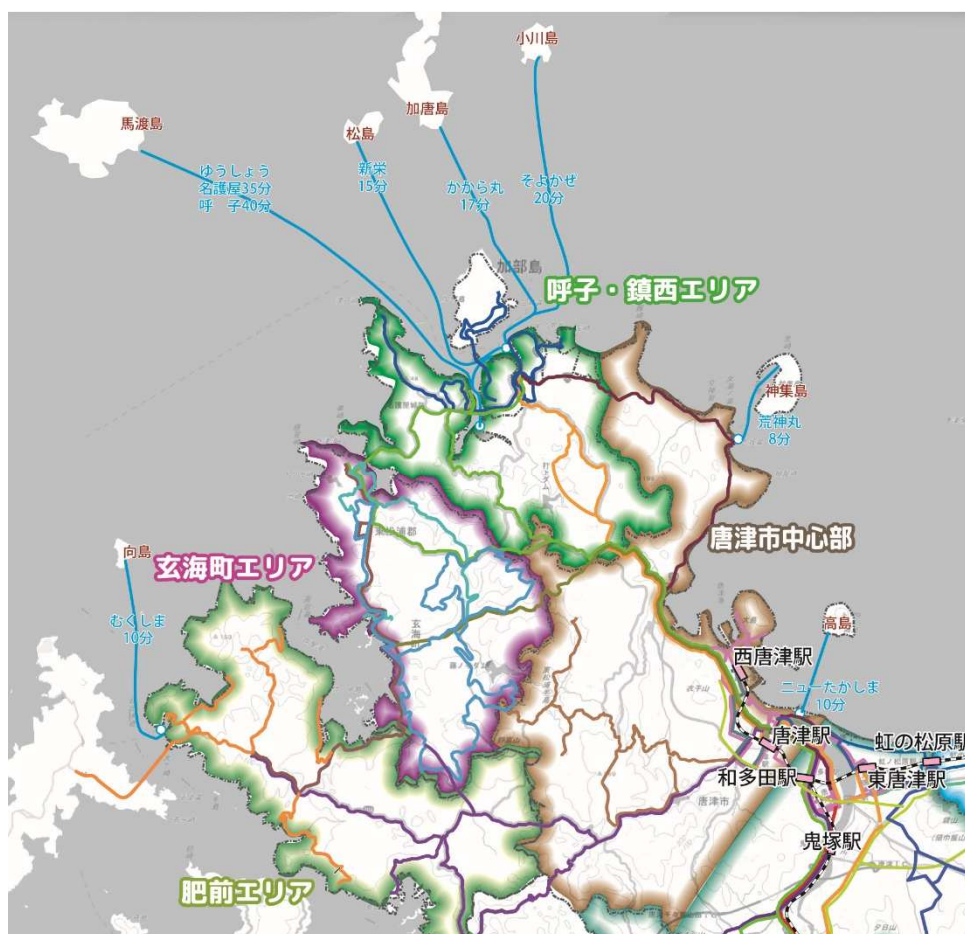


図 4 - 3 離島航路

表 4 - 2 離島航路一覧

	航路名	区間	距離	所要時間	運行事業者
1	高島航路	高島～栄町	3.045km	約10分	佐賀玄海漁業協同組合
2	神集島航路	神集島～湊	2.75km	約8分	唐津汽船(株)
3	向島航路	向島～星賀	5.7km	約10分	(株)向島汽船
4	加唐島航路	加唐島～呼子	7km	約17分	(有)加唐島汽船
5	松島航路	松島～呼子	7.5 k m	約15分	(株)新栄
6	馬渡島航路	馬渡島～名護屋 ～呼子	12.6km 2.8km	約40分	(有)郵正丸
7	小川島航路	小川島～呼子	6.8km	約20分	川口汽船(有)

(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 - 3 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	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 4-4 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	・サンフレッシュ神田店：無料の買い物送迎を実施 ・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 ・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（令和 2 年度に玄海町が車両更新等費用を助成）） ・厳木ライフセンター：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
唐津市社会福祉協議会 福祉バスの運行	（令和 2 年度実績） ・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 ・台数：10 台（本所に 2 台、残りをそれぞれの各支所に配置）
福祉有償運送	・身体障がい者などの通院時に利用 ・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 ・事業に対する市からの助成なし ・登録者数：11 名（利用者は NPO 法人への入会が必要） ・利用件数：年間 345 件（令和 2 年度）
唐津市スクールバス	11 路線を運行 ・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
玄海みらい学園スクー ルバス	10 路線を運行 ・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） ・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）
病院送迎	民間の病院施設においては、唐津市内では、旧唐津市内や呼子町で送迎を実施されている。今回の住民アンケートによると、相知・厳木・呼子・鎮西・玄海町において病院等の送迎による通院の回答があった。

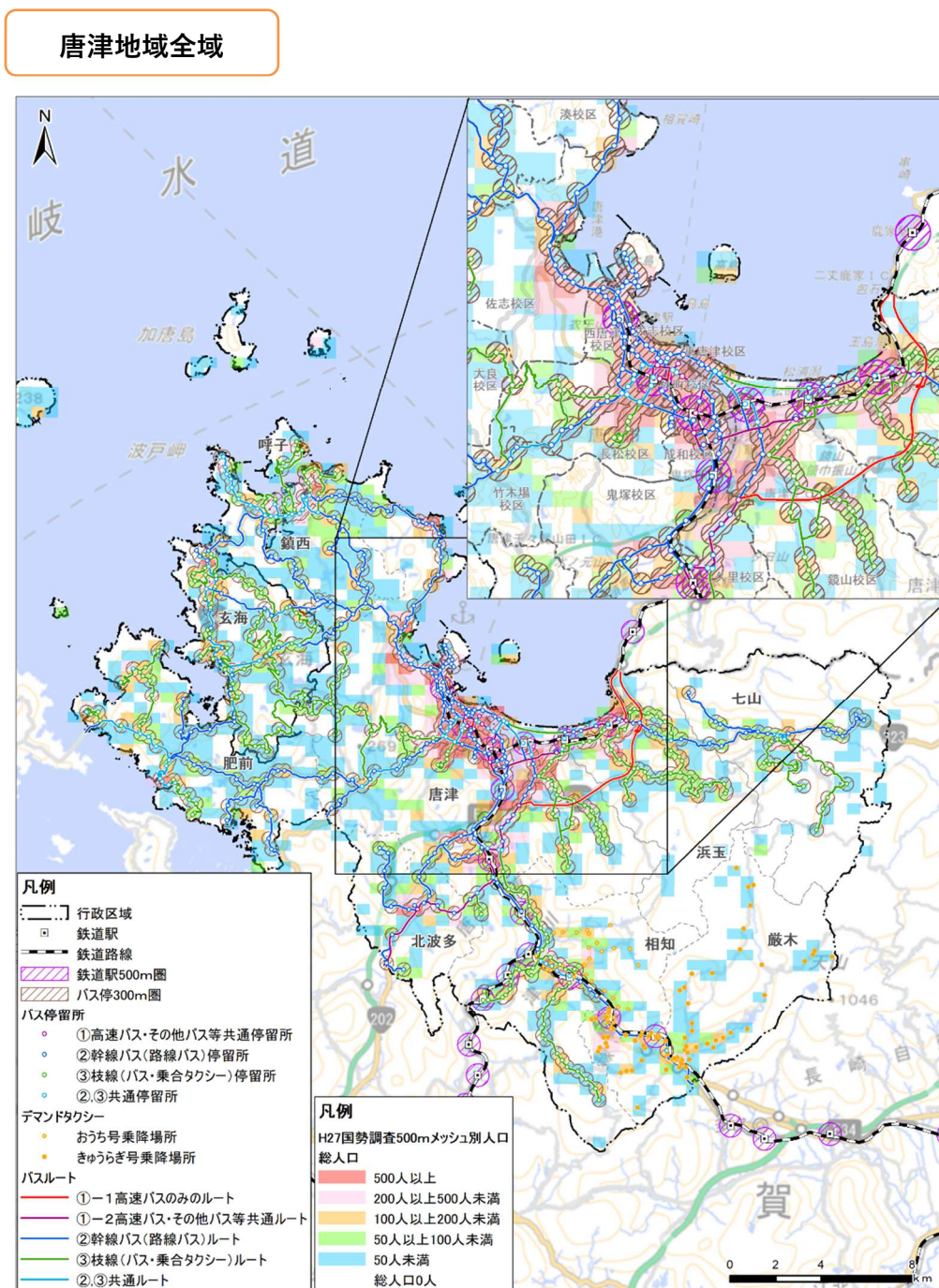
また、その他の公共交通に関わる支援事業として、唐津市・玄海町ともに、運転免許返納支援事業を実施しています。

表 4 - 5 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）	（令和 3 年度予算額：8,015 千円、令和 2 年度実績額：5,481 千円） ・ 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 ・ 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） ・ 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）
高齢者運転免許証自主返納支援事業（玄海町）	（令和 3 年度予算額：2,980 千円、令和 2 年度実績額：916 千円） ・ 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 ・ 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

4-3. 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ます。



資料：平成 27 年国勢調査

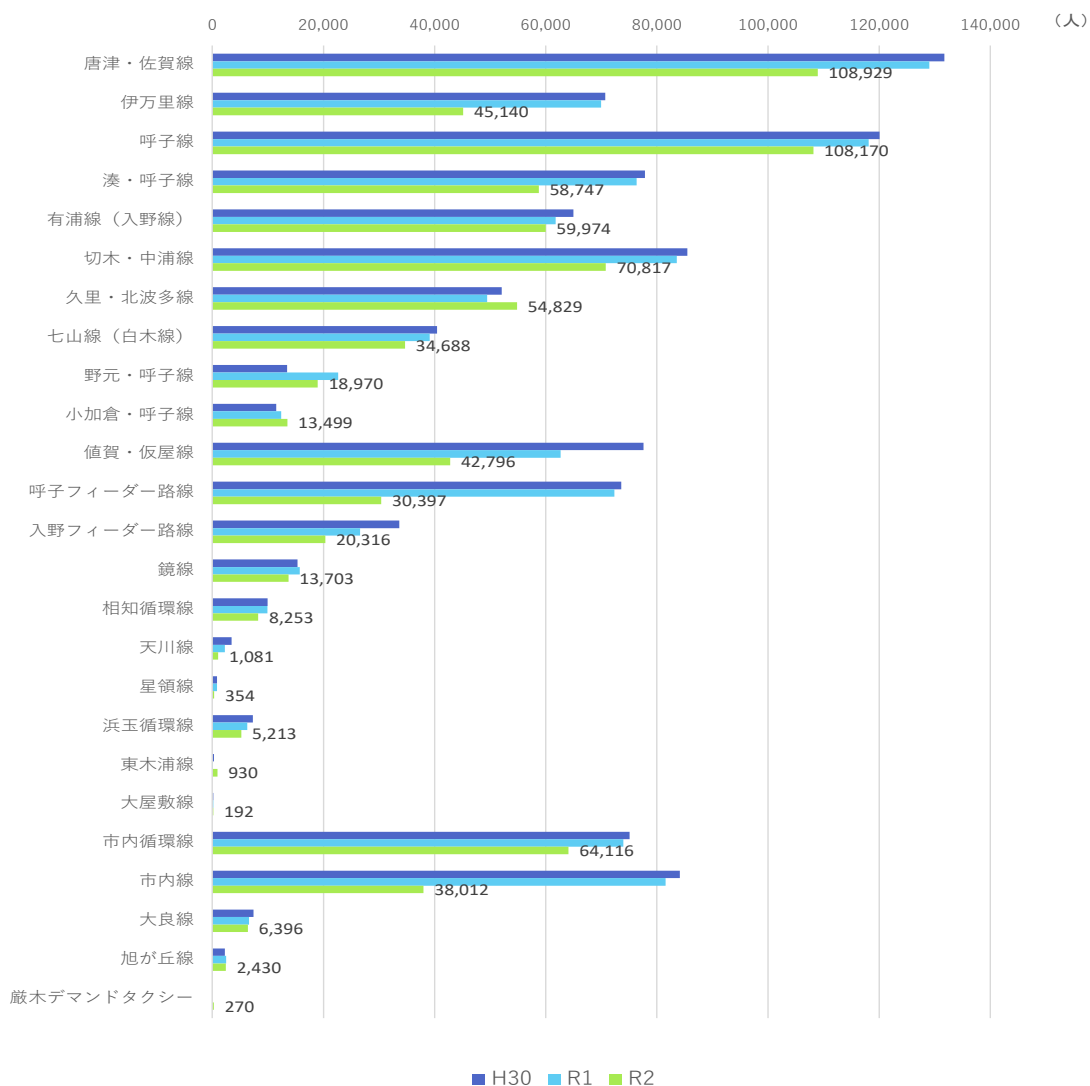
図 4-4 人口 500mメッシュと鉄道駅 500m、バス停 300m圏域の重ね図

4 - 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。

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、どの路線においても年々利用者は減少傾向にあります。



※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

表 4 - 6 路線バスの利用者数合計の推移

	H30年度	R元年度	R2年度
路線バス年間利用者数合計	1,059,523	1,023,986	808,222
1日当たり平均利用者数	2,902.8	2,805.4	2,214.3

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。

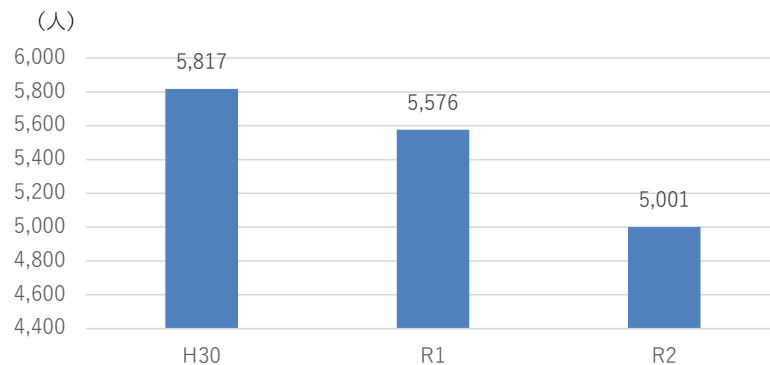
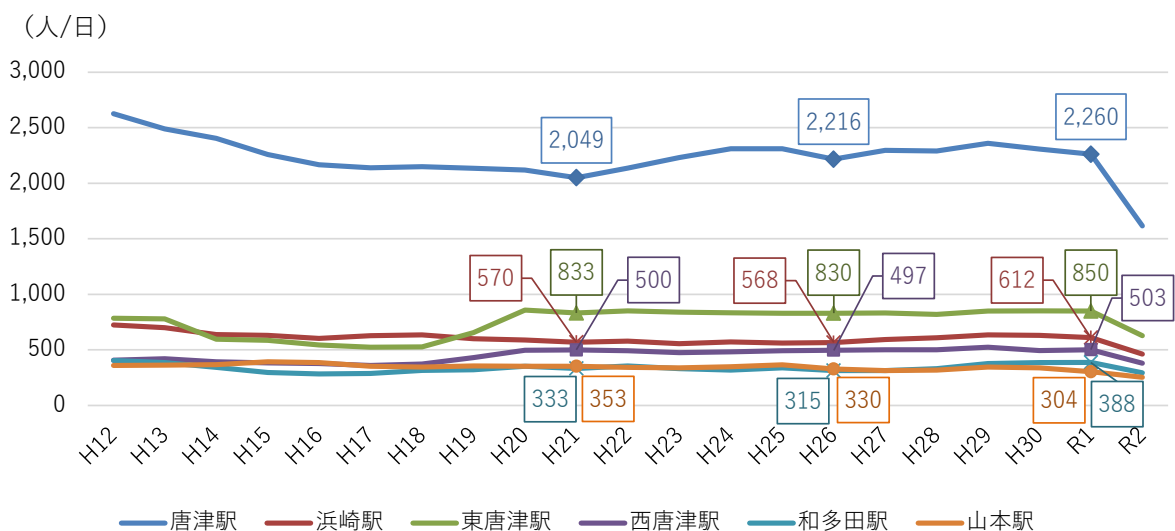


図 4-6 玄海町コミュニティバスの年間利用者数の推移

(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。令和元年度の主要 6 駅の利用者合計（1 日平均）は 4,917 人となっています。



※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

(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。

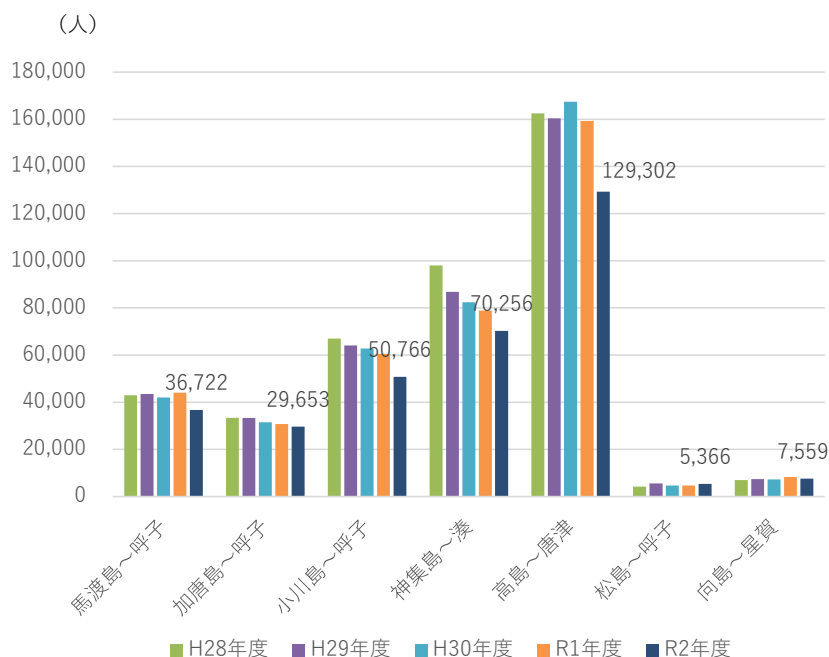


図 4 - 8 唐津地域 離島航路の年間利用者数の推移

表 4 - 7 離島航路の年間利用者数の推移

(単位：人)

離島航路	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	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(年間)	415,159	401,033	398,177	386,373	329,624
1日当たり平均	1,137.4	1,098.7	1,090.9	1,058.6	903.1

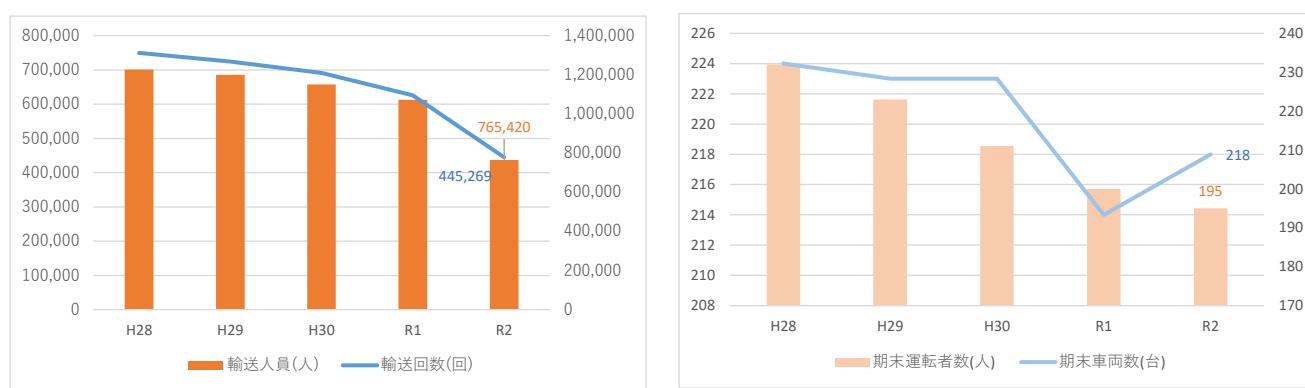
(4) タクシーの利用状況

唐津地域におけるタクシーの年間輸送人員、輸送回数、運転者数、車両数について、平成28年度～令和2年度の推移を以下に示します。

唐津市において、令和2年度の年間輸送人員は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。

輸送人員、輸送回数ともに減少傾向にあり、特に令和2年度ではコロナ禍の影響により、大きく落ち込んでいます。

また、運転者数も減少傾向にあり、地域の柔軟な移動を担うタクシーにおいても、運転士不足が懸念されます。



資料：九州運輸局

図 4-9 唐津地域 タクシーの輸送人員・輸送回数、運転者数・車両数の推移

表 4-8 タクシーの年間輸送人員等の推移

	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
年間輸送回数(回)	749,715	724,599	691,268	626,469	445,269
年間輸送人員(人)	1,227,035	1,200,190	1,151,627	1,072,079	765,420
1日当たり平均	3361.7	3288.2	3155.1	2937.2	2097.0

(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 1,100 人、タクシーが約 2,900 人で、合計 11,718 人となっています。

表 4 - 9 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 (R元年度)	備考(年間利用者数の場合、365日で割った値を算出)
路線バス(24路線)	2,805	出典:補助申請資料(玄海町コミュニティバスを除く)
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)	2,937	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214台
公共交通利用者合計	11,718	

4 - 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。

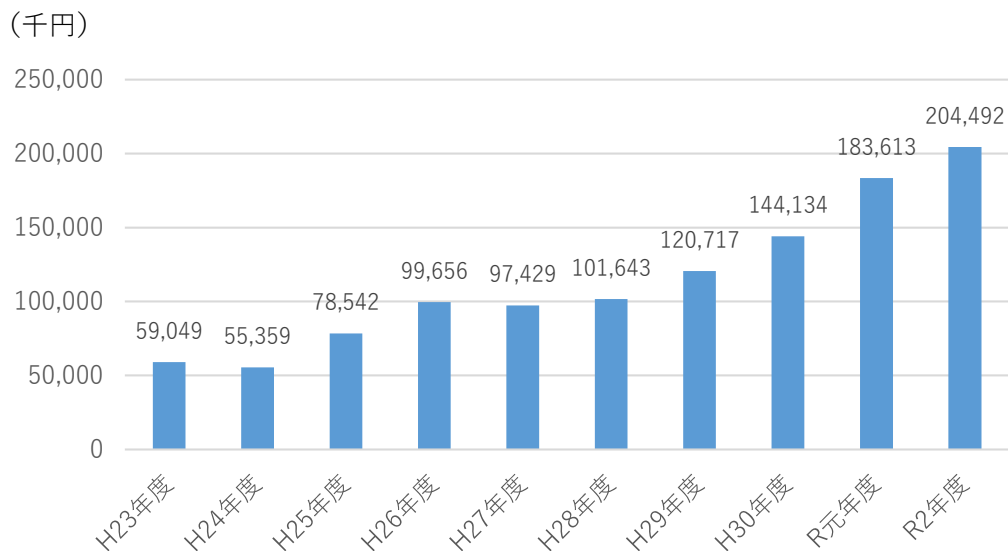


図 4 - 1 0 唐津市の公共交通への財政負担の推移

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。

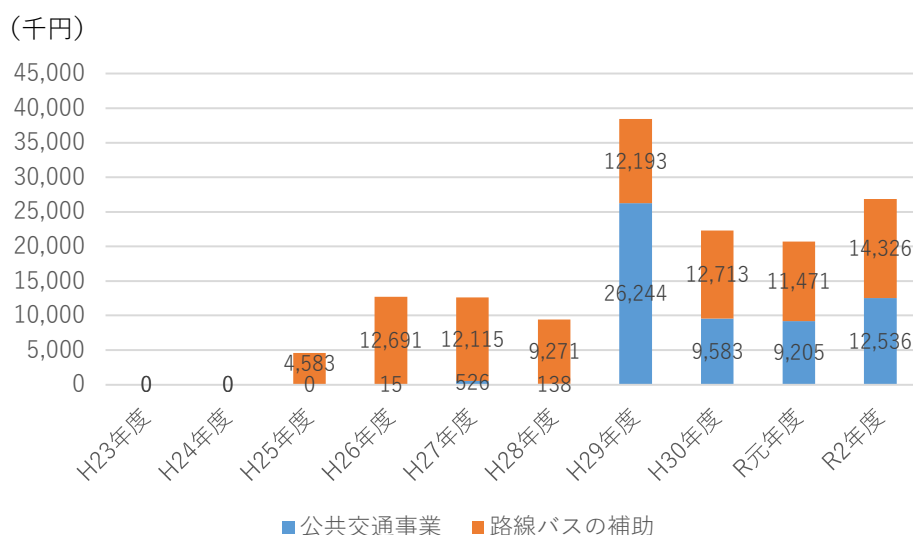


図 4 - 1 1 玄海町の公共交通への財政負担の推移

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ります。また、推移を見ると、令和2年度でコロナ禍の影響により、1人当たりの補助金額は増加しています。

(円)

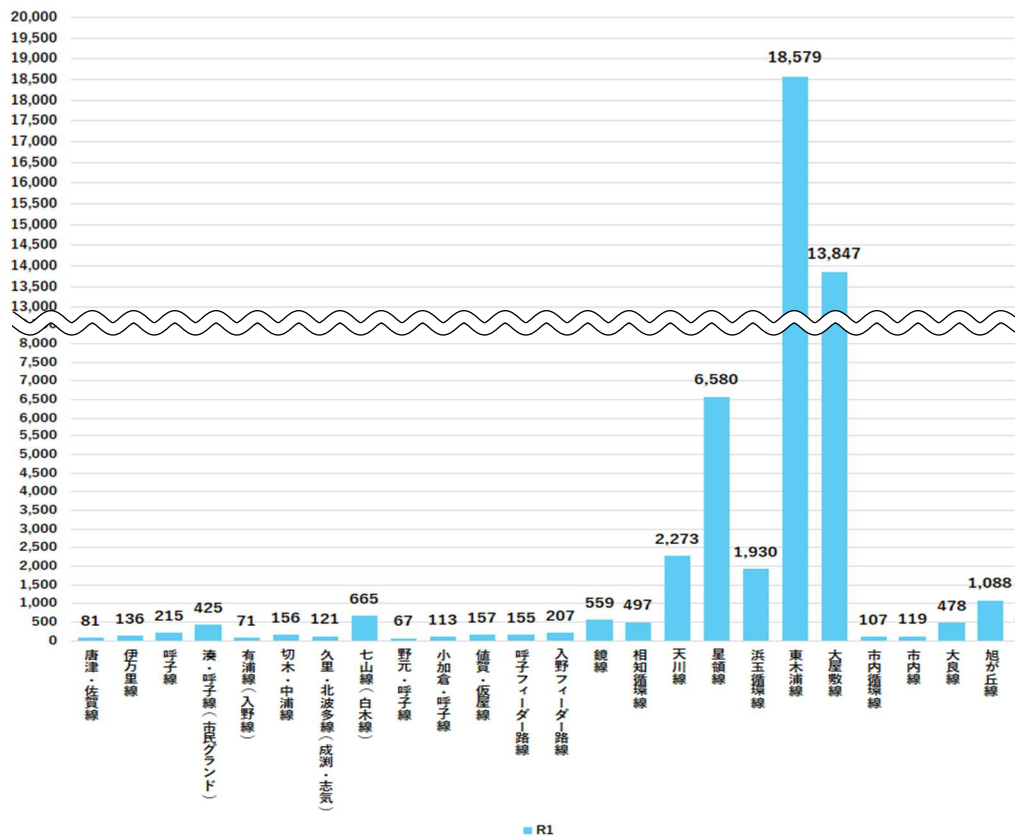


図 4 - 1 2 路線バス利用者1人当たりの補助金額（令和元年度）

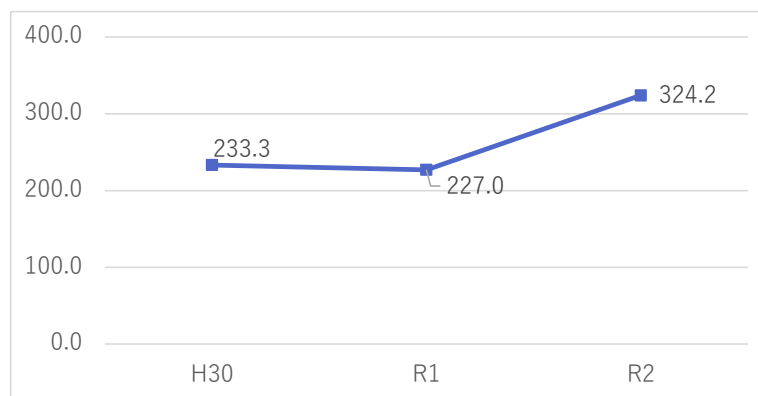


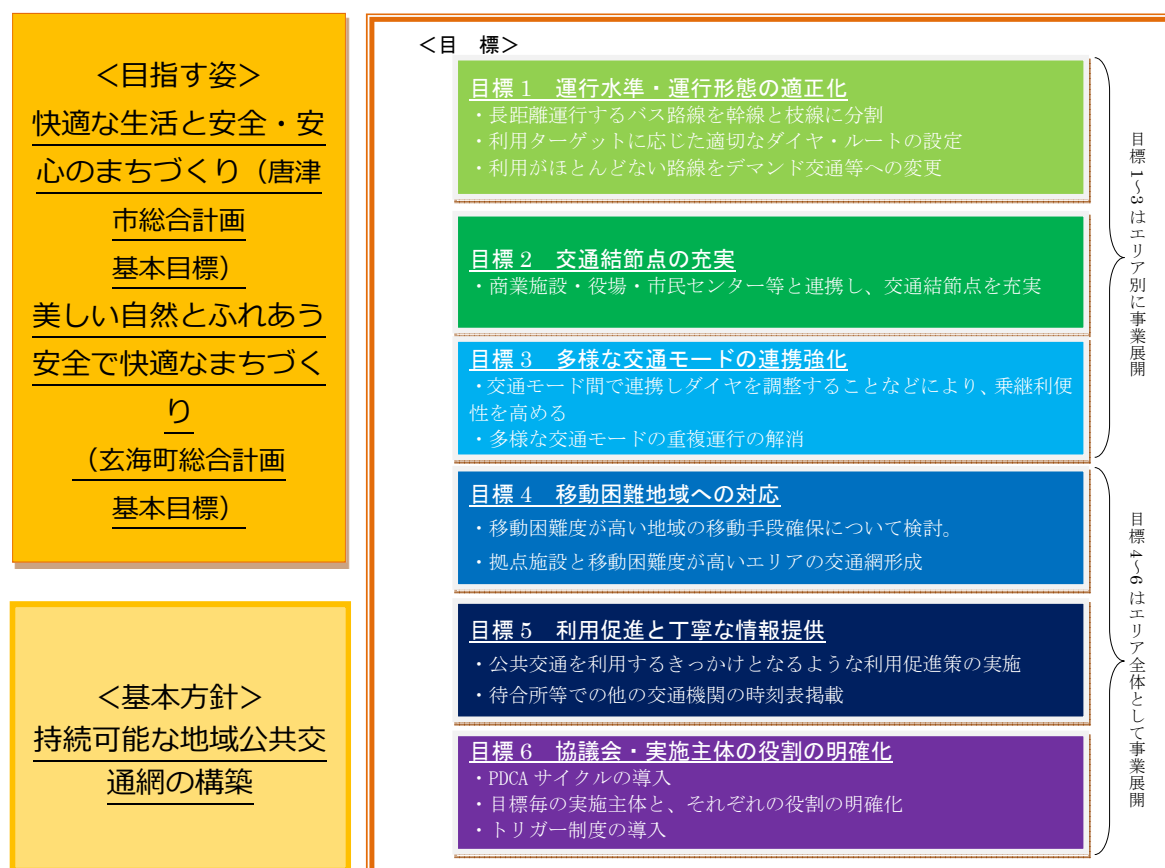
図 4 - 1 3 路線バス利用者1人当たりの補助金額の推移（唐津市・玄海町合算）

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

5-1. 唐津地域公共交通網形成計画の概要

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6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。^{※1}



※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。

図 5-1 唐津地域公共交通網形成計画の体系図

唐津地域公共交通網形成計画では、以下の2つの指標を数値目標として掲げています。

表 5-1 網形成計画の数値目標

持続可能性指標	現況 (平成26年度)	数値指標 (平成27年度～平成33年度)
指標1 全路線バス総乗車人員の維持	1,032千人	1,000千人
指標2 全路線バス平均1人当たり財政負担額の維持	201円/人	200円/人

5-2. 唐津地域公共交通再編実施計画の概要

唐津地域公共交通再編実施計画は、P 31 で示す網形成計画の目標 1～6 を具体的に実施するためのアクションプランであり、以下の 7 つの地区に分けて、各地区の路線バス等の利用状況、住民ニーズの把握等を行い、路線の分割やデマンド型交通への移行、新たな施設への乗入れ等の再編を実施しました。

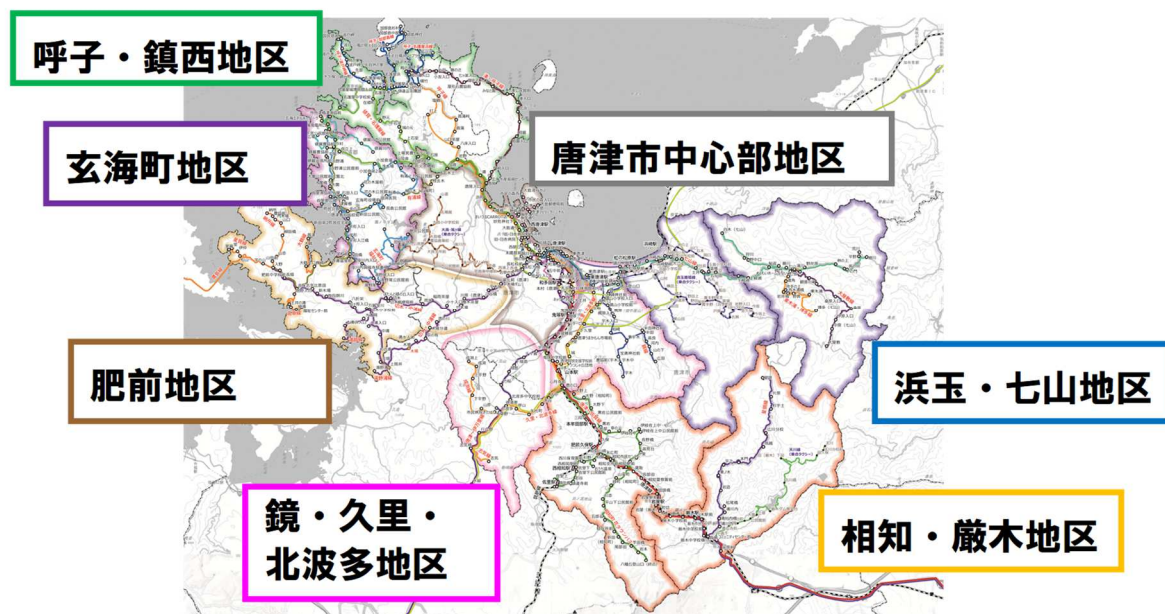


図 5-2 唐津地域公共交通再編実施計画の全体図

表 5-2 再編地区別の再編時期

再編地区	再編時期
唐津市中心部	平成 28 年 8 月～
呼子・鎮西	平成 28 年 10 月～
鏡・久里・北波多	平成 28 年 10 月～
玄海町	平成 30 年 4 月～
肥前	平成 31 年 4 月～
相知・厳木	令和 2 年 4 月～（厳木） 令和 2 年 10 月～（相知）
浜玉・七山	令和 4 年 4 月～（予定）

5-3. 唐津地域公共交通網形成計画の目標の達成状況

唐津地域公共交通網形成計画の目標の達成状況を以下に示します。

表 5-3 各目標の達成状況

網計画の目標		目標の達成状況	該当地区	評価	評価内容
目標 1	運行水準・運行形態の適正化	・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） ・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 ・利用がかなり少ない路線をデマンド交通へ変更した。（相知・厳木、浜玉・七山）	全 7 エリア	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	・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、交通結節点を充実化させた。	玄海町 鏡・久里・北波多	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	・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）	相知・厳木 浜玉・七山	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	・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・肥前）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・厳木）	呼子・鎮西 肥前 相知・厳木	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	・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（講習会の実施<3 回>、総合時刻表<1 回>及び地区ごとの時刻表<計 4 回>の作成・配布） ・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）	全 7 エリア	達成度 B	試乗会・講習会：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	・協議会は毎年定期的に実施 ・PDCA サイクルの導入は未実施 ・目標毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化も不十分 ・トリガー制度の導入は未実施	全 7 エリア	達成度 B	協議会開催数：計 16 回/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

5-4. 唐津地域公共交通再編実施計画の各地区の実施状況

5-4-1 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点になっています。

- 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

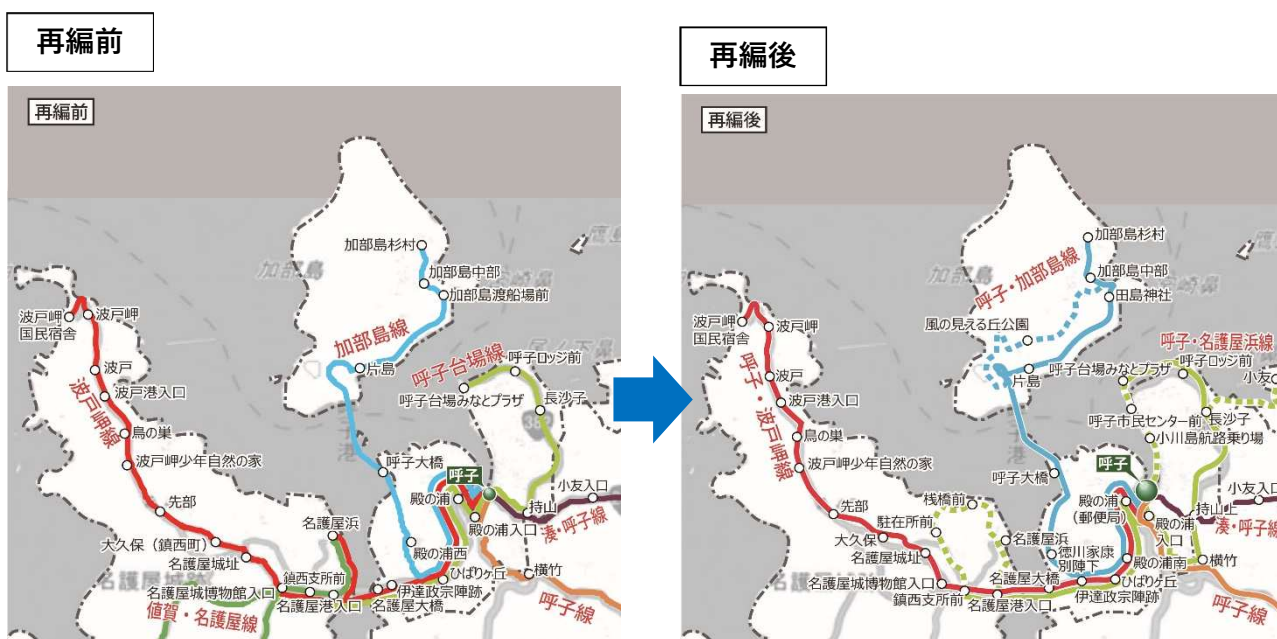


図 5-3 再編前後の公共交通路線図

表 5-4 運行本数の再編前後比較

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
合計	37

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
合計	43

(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

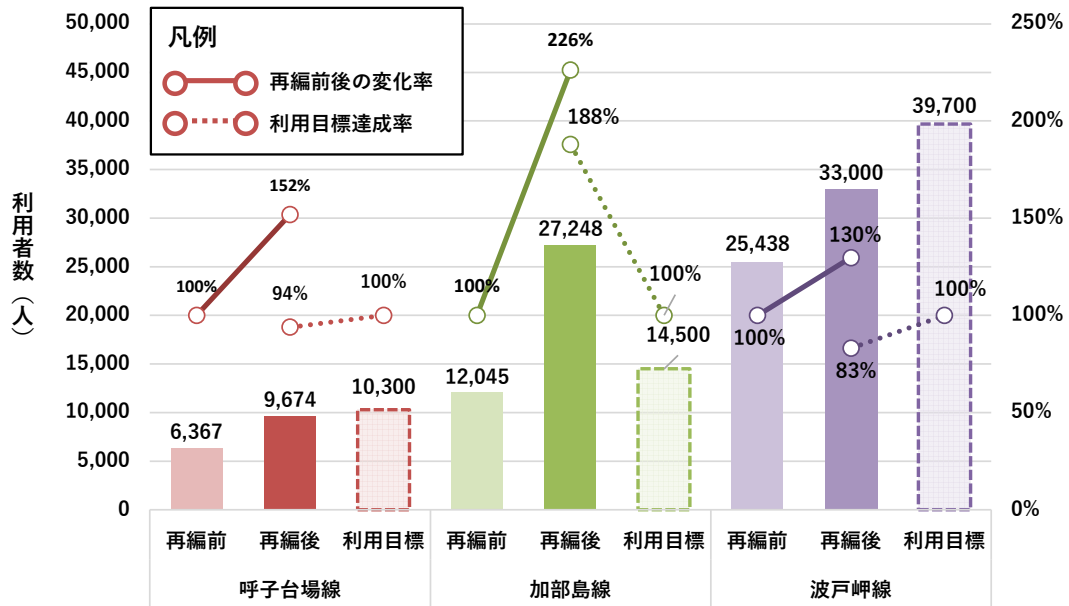


図 5-4 利用者数に関する再編前後の比較

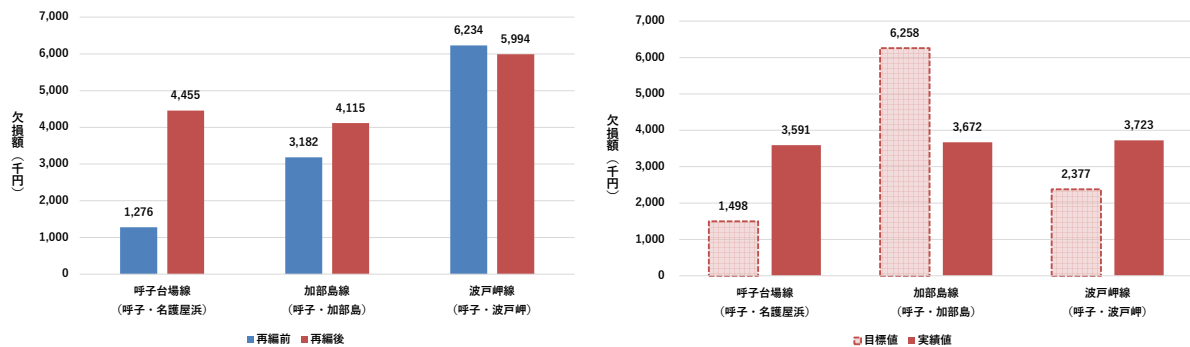


図 5-5 欠損額に関する再編前後の比較

5-4-2 玄海町地区

(1) 再編の概要

玄海町地区における再編は、大きく以下の3点になっています。

- 有浦線を金の手で分割
- 値賀・名護屋線（循環）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）

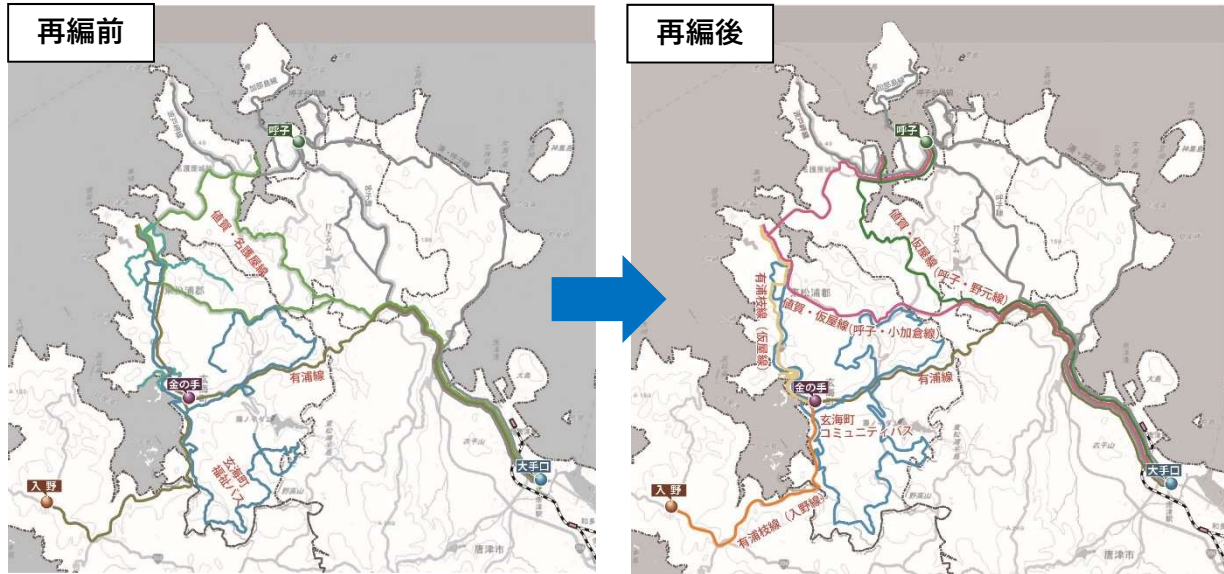


図 5-6 再編前後の公共交通路線図

表 5-5 運行本数の再編前後比較

路線名称（再編前）	1日運行本数
有浦線（大手口～入野）	25
有浦線（大手口～玄海エネパ）	10
合計	35

路線名称（再編後）	1日運行本数
有浦線（幹線）	31
有浦枝線（玄海線）	9
有浦枝線（入野線）	22
合計	62

路線名称（再編前）	1日運行本数
値賀・名護屋線（循環）	6
値賀・名護屋線（大手口～エネパ）	4
値賀・名護屋線（大手口～名護屋浜）	4
合計	14

路線名称（再編後）	1日運行本数
呼子・野元線	10
呼子・小加倉線	6
値賀・名護屋線（大手口～エネパ）	4
合計	20

(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 点から検証します。

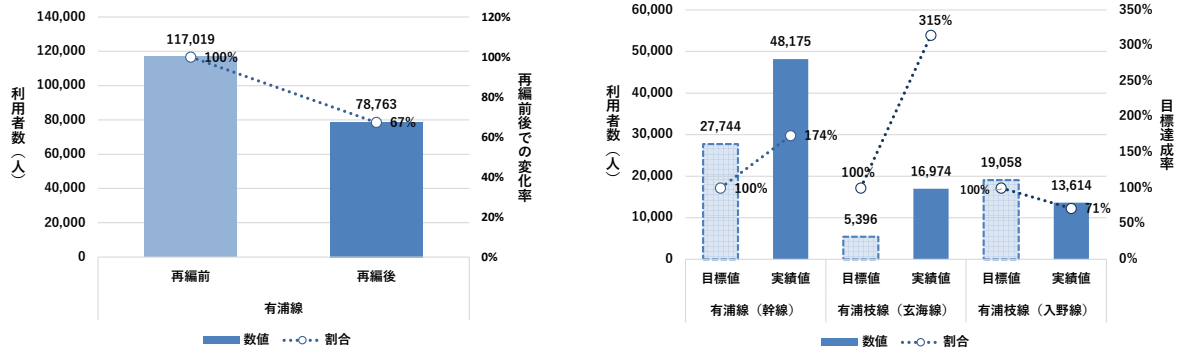


図 5 - 7 利用者数に関する再編前後の比較（有浦線）

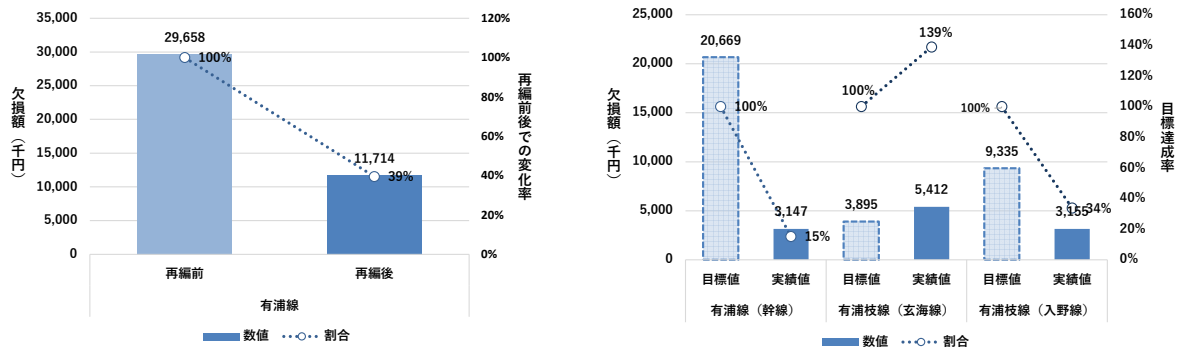


図 5 - 8 欠損額に関する再編前後の比較（有浦線）

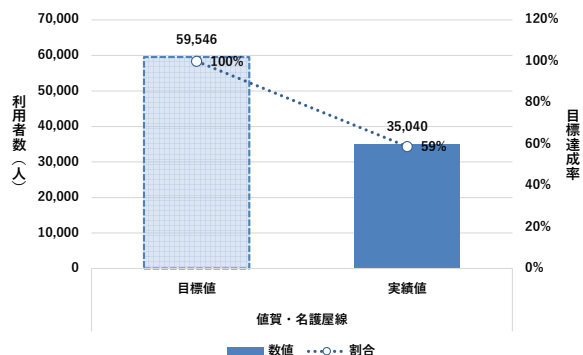
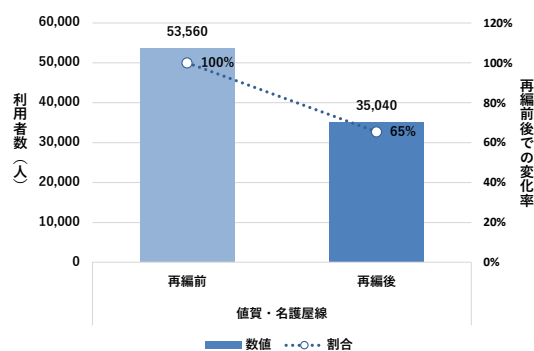


図 5 - 9 利用者数に関する再編前後の比較（値賀・名護屋線）

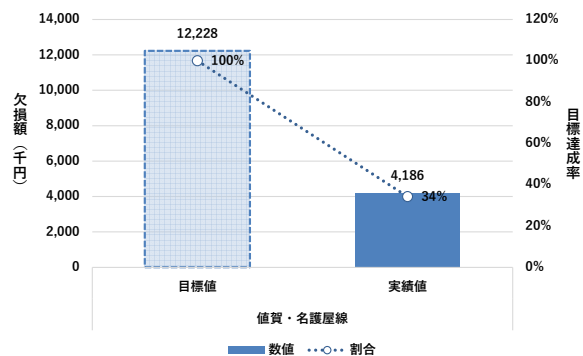
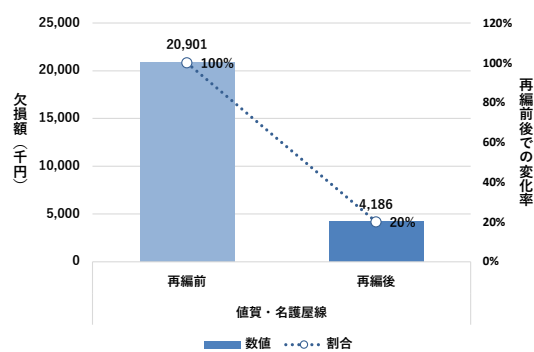


図 5 - 1 0 欠損額に関する再編前後の比較（値賀・名護屋線）

5-4-3 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点になっています。

- 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

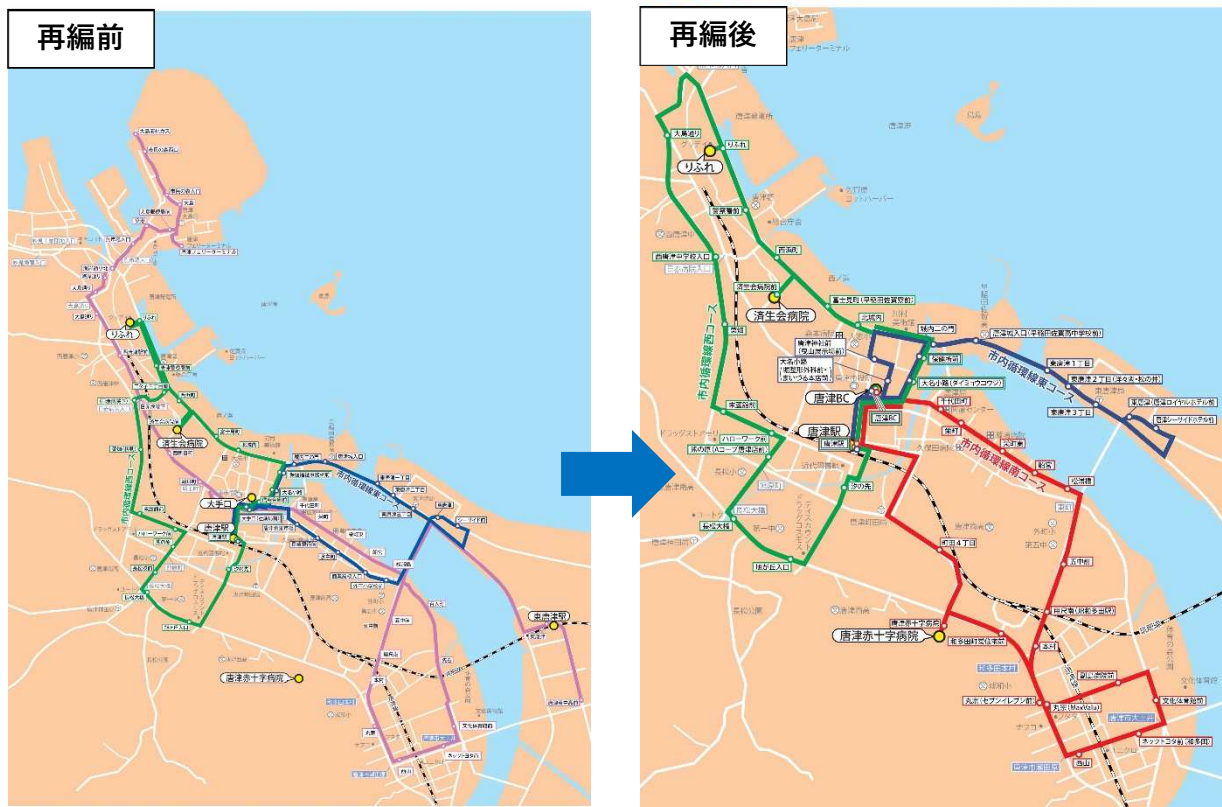


図 5-11 再編前後の公共交通路線図

表 5-6 運行本数の再編前後比較

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
合計	50	市内南線コース(赤十字病院線)	8
		市内線(大島液化ガス)	27
		合計	63

(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

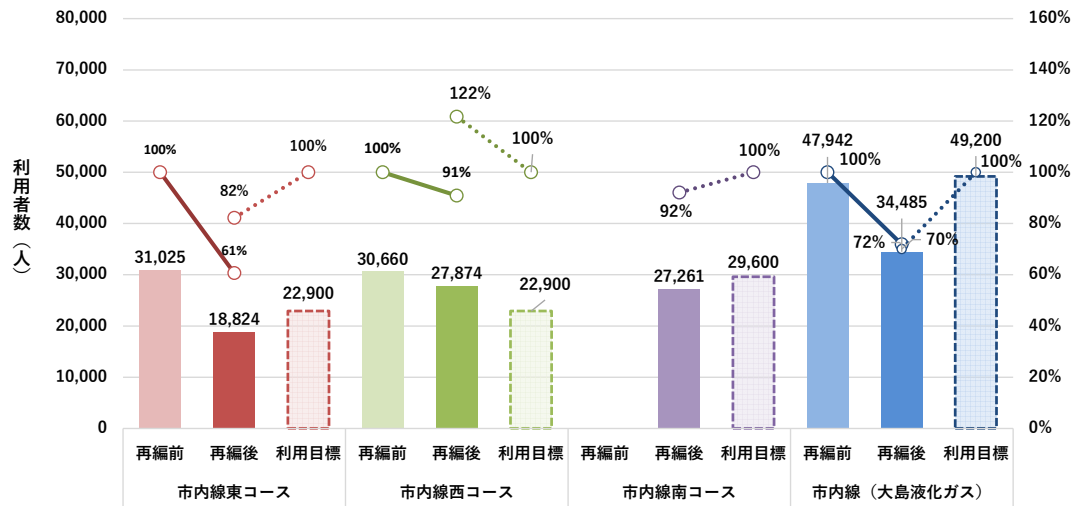


図 5-12 利用者数に関する再編前後の比較

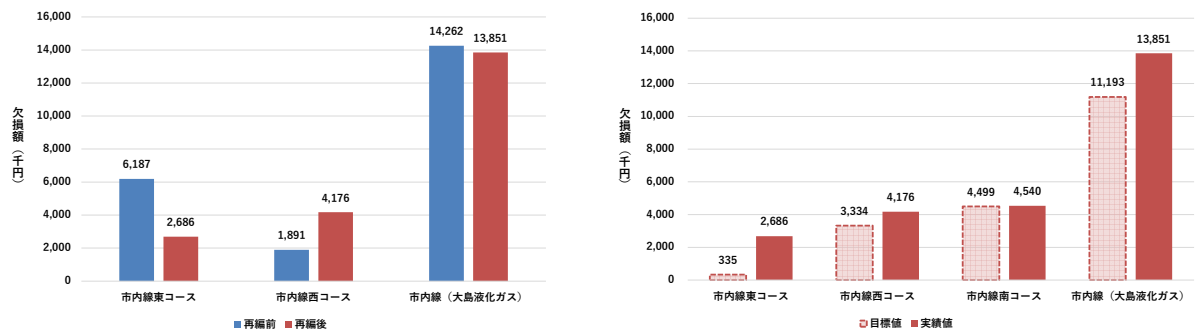


図 5-13 欠損額に関する再編前後の比較

5-4-4 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

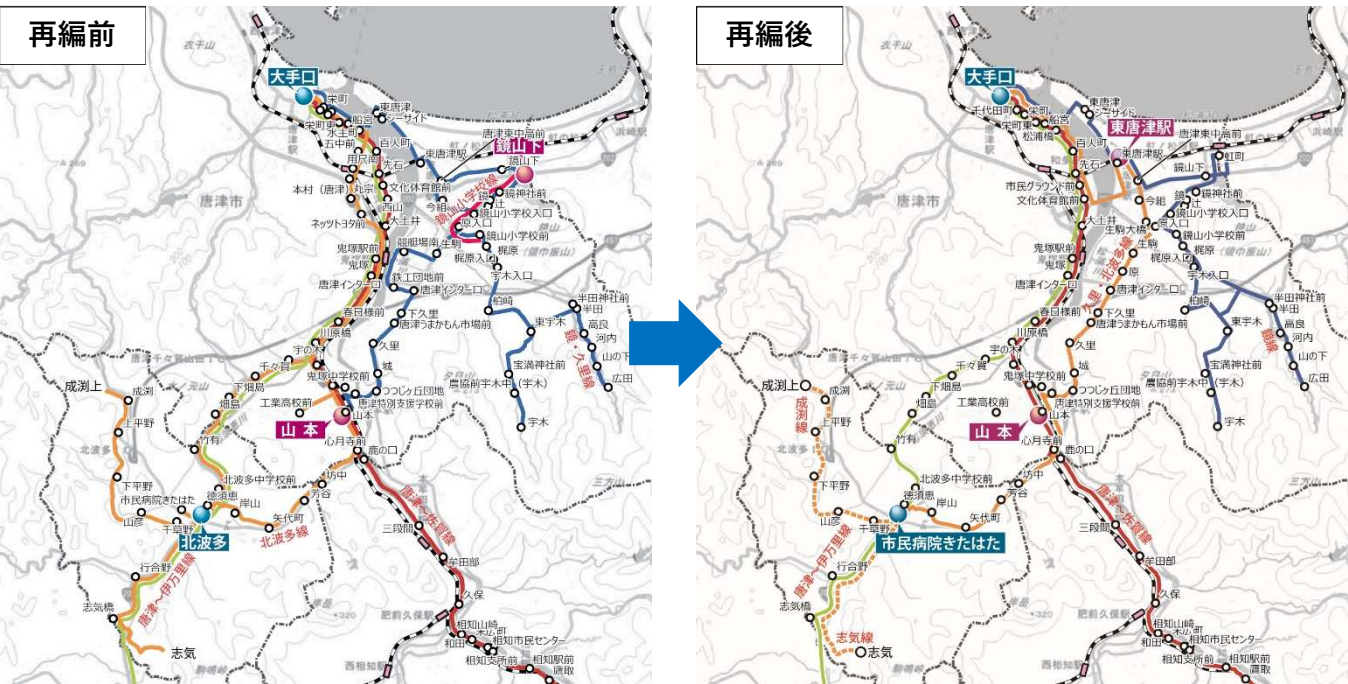


図 5-14 再編前後の公共交通路線図

表 5-7 運行本数の再編前後比較

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
合計	26	合計	30

(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

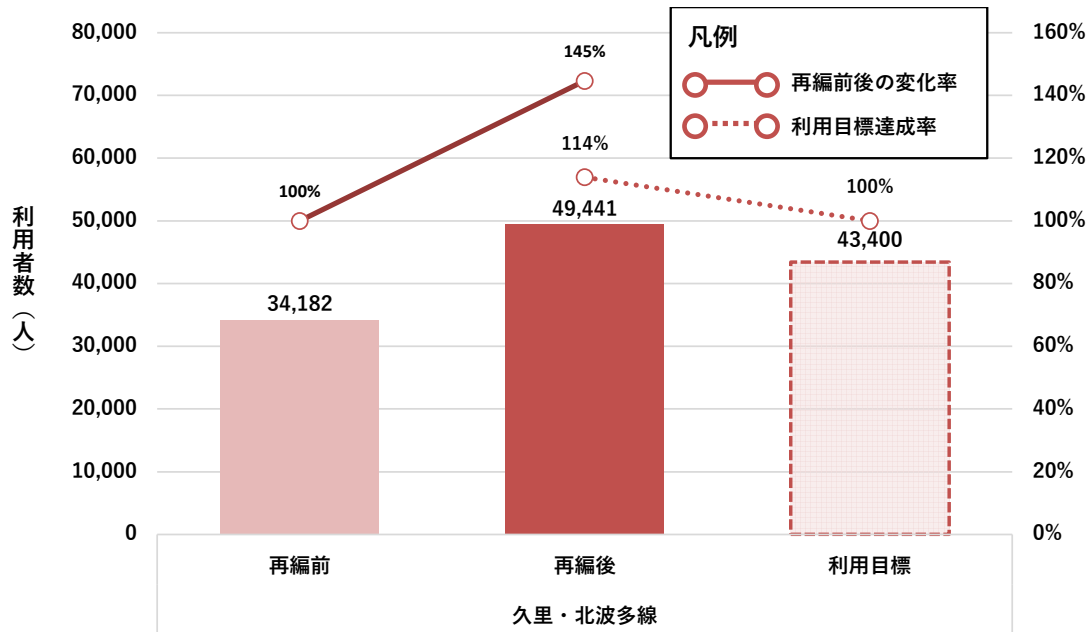


図 5-15 利用者数に関する再編前後の比較

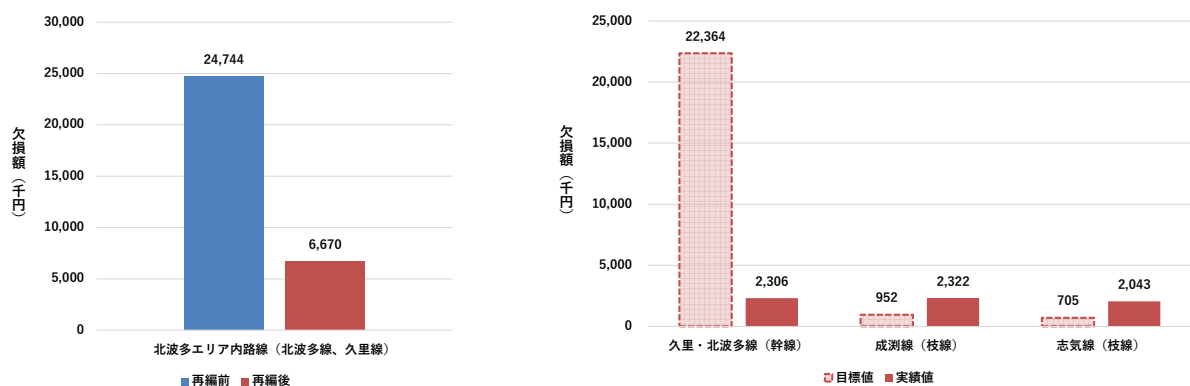


図 5-16 欠損額に関する再編前後の比較

5 - 4 - 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点になっています。

- 入野フィーダー路線の延伸（瓜ヶ坂、上ヶ倉、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）

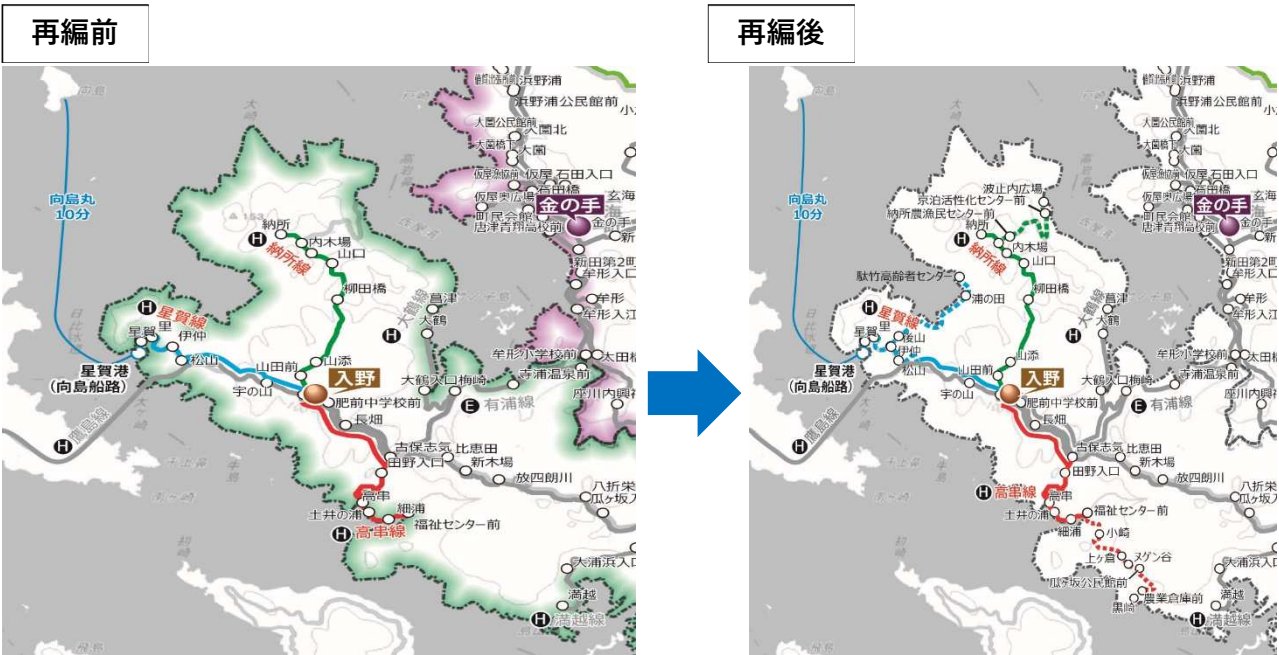


図 5-17 再編前後の公共交通路線図

表 5-8 運行本数の再編前後比較

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	11	月・水・金
高串線	17(18・16)	月曜～日曜	京泊・納所線	8(6)	火・木・土
星賀線	12(11・11)	月曜～日曜		4	日祝
			高串線	5	火・木・土
				14	月・水・金
			瓜ヶ坂・高串線	8(8)	火・木・土
				4	日祝
			星賀線	8	火・木・土
				6	月・水・金
			駄竹・星賀線	9(5)	火・木・土
				4	日祝
				5	月・水・金

(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

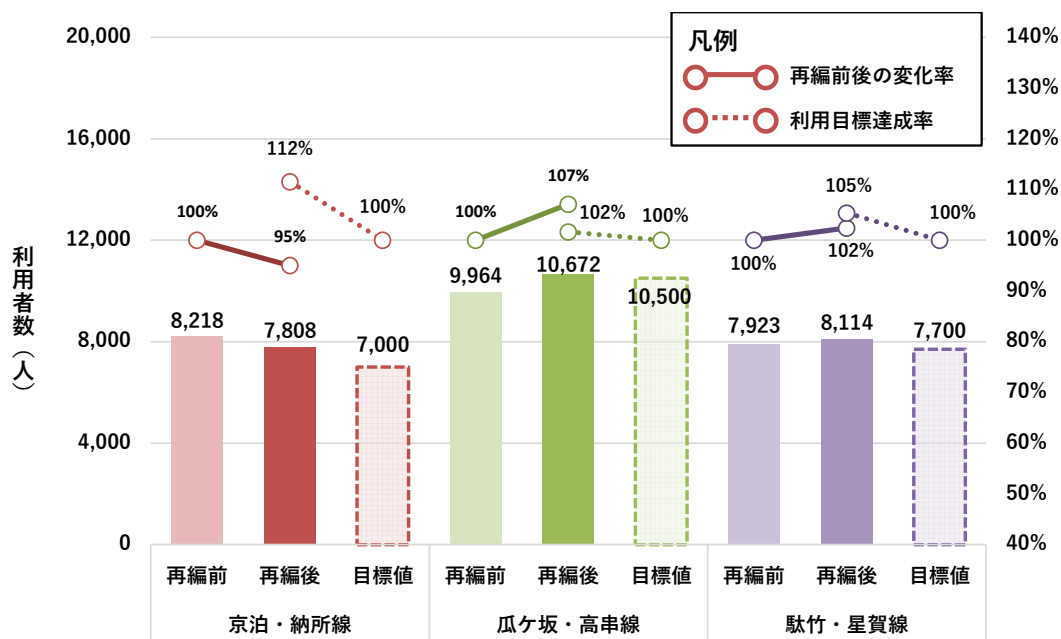


図 5-18 利用者数に関する再編前後の比較

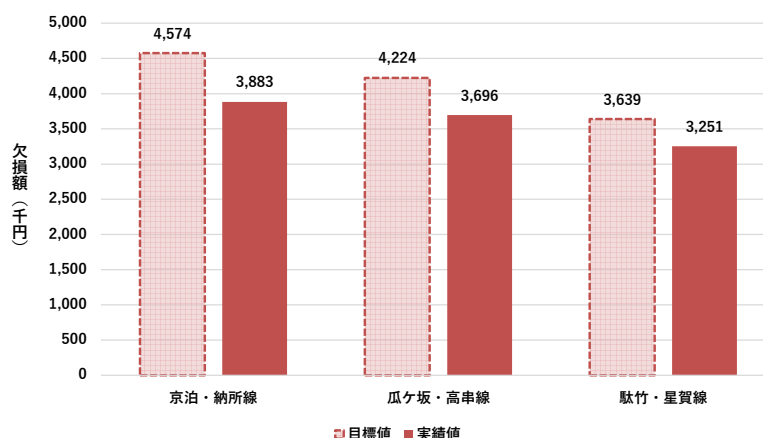


図 5-19 欠損額に関する再編前後の比較

5-4-6 相知・厳木地区

(1) 再編の概要

相知・厳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（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）

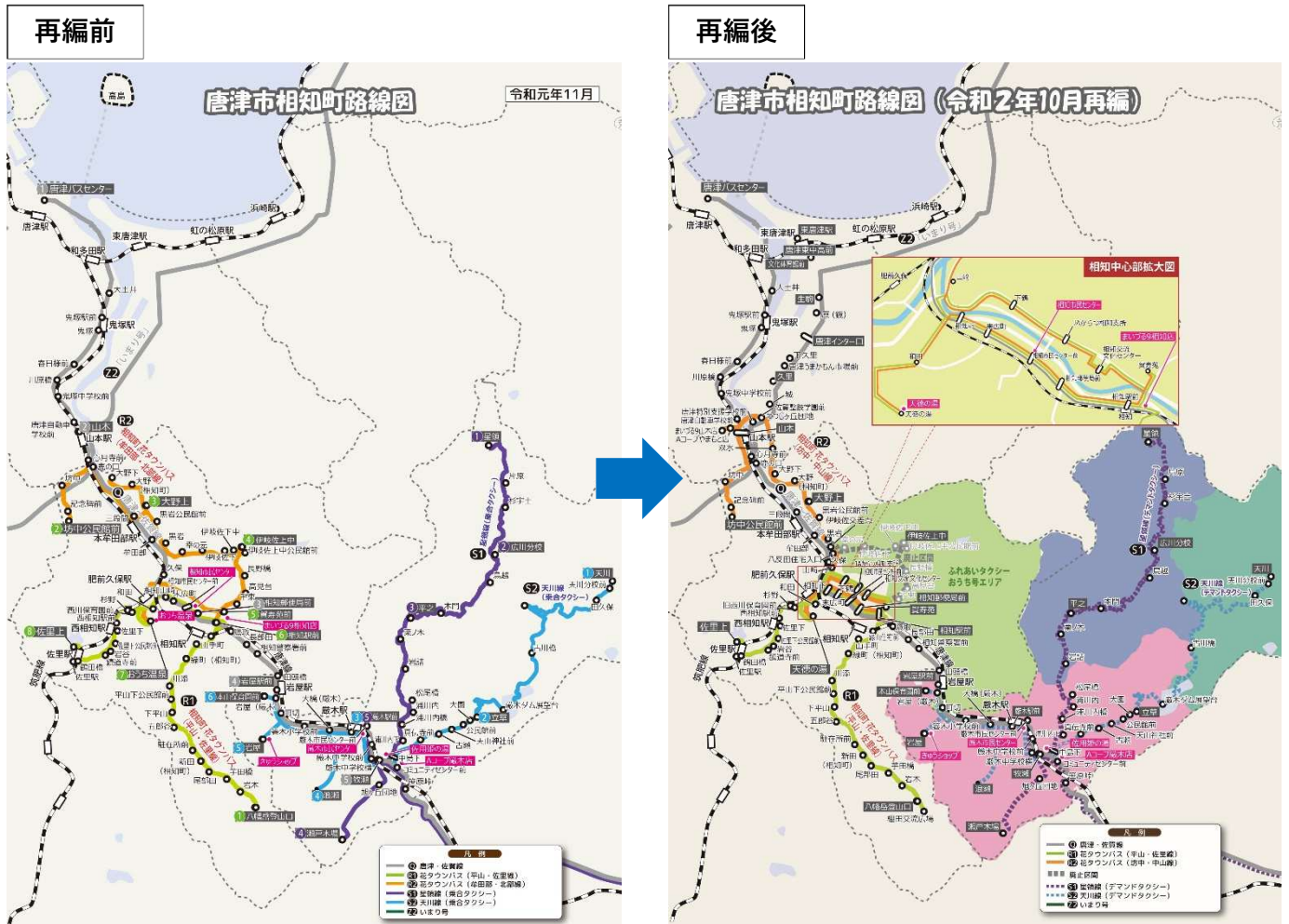


図 5-20 再編前後の公共交通路線図

表 5-9 運行本数の再編前後比較

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・厳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点から検証します。

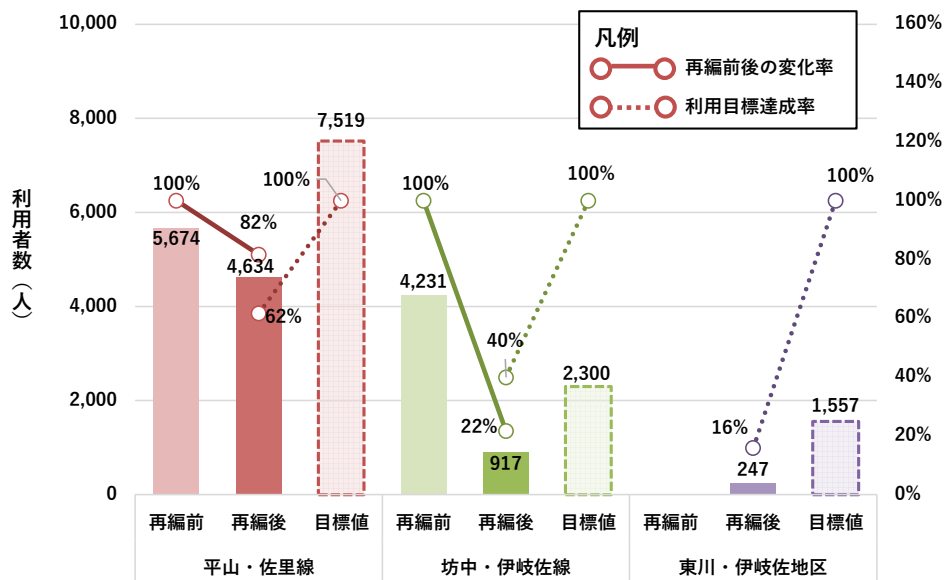


図 5-2-1 利用者数に関する再編前後の比較（相知地区）

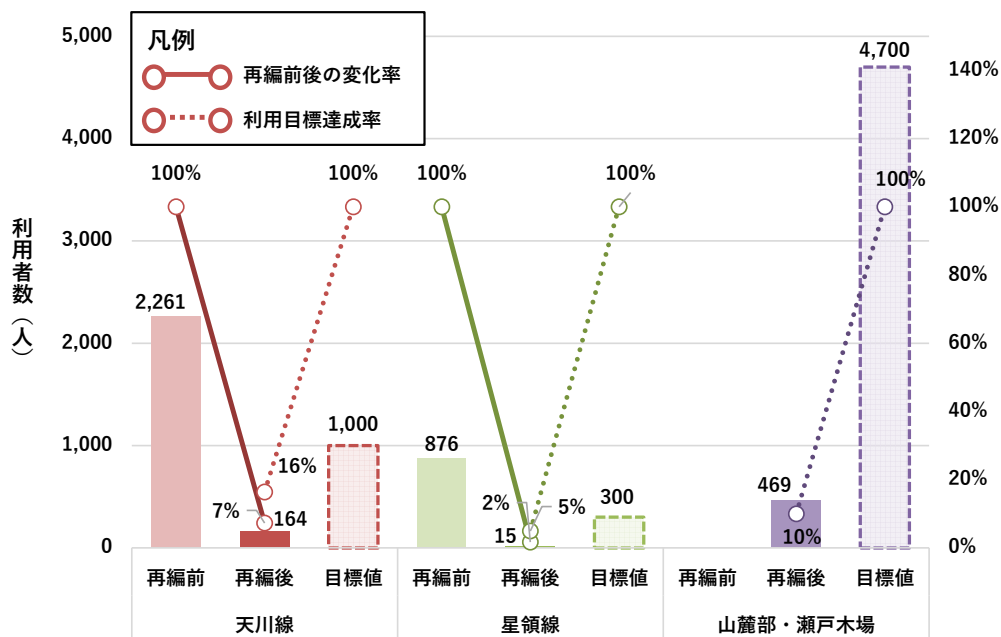


図 5-2-2 利用者数に関する再編前後の比較（厳木地区）

5-5. 唐津地域公共交通再編実施計画の結果と課題（まとめ）

再編実施計画に基づく再編の結果と効果・課題について、以下にまとめます。

表 5-10 再編実施計画の検証

エリア	再編の結果（利用者数、欠損額）	再編の効果と課題
呼子・鎮西	○呼子フィーダー3路線の利用は増加 ○呼子フィーダー3路線の欠損額は、波戸岬線を除いて増加	●波戸岬線の再編は効果があった ●利用目標の数値設定を現実的なものにした方がよい
玄海町	○有浦線の利用は大きく減少 ○有浦線の欠損額も大きく減少	●有浦線の路線分割の影響について、幹線と枝線の区間別での分析が必要
唐津市中心部	○市内循環線の既存2ルート及び市内線の利用は減少 ○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	●市内循環線東ルートでは唐津駅の乗降が減少 ●観光路線では観光施設等との連携が必要
鏡・久里・北波多	○久里・北波多線（統合）の利用は増加 ○久里・北波多線（統合）の欠損額は大きく減少	●路線統合（久里・北波多線）の効果は大きい
肥前	○入野フィーダー3路線のうち2路線で利用は増加（年間利用者数） ○欠損額については、利用目標値との比較で、再編後の実績値は3路線ともに減少	●延伸地域での利用はそれほど多くない ●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の検討が必要
相知・厳木	○デマンドの導入（厳木は全域、相知は一部地域）による利用は減少 ○欠損額は厳木では減少	●デマンドの周知不足 ●継続的な周知と体験会の実施などが必要
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）

網形成計画の指標1と指標2の推移を見ると、指標1では、目標の1,000千人（年間）に対して、令和元年度までは達成していましたが、令和2年度は、コロナ禍の影響もあり、1,000千人を下回っています。指標2の目標200円/人については、平成30年度ですでに金額が上回っており、令和2年度にはさらに上昇しています。



図 5-23 指標1（乗車人員）と指標2（1人当たり財政負担）の推移

第6章 地域住民のニーズ把握

6-1. 住民アンケート

(1) 調査概要

唐津地域における住民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P57～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	・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） ・買い物、通院動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯） ・その他の外出動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯） ・公共交通機関への意見・要望

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%
厳木		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%
唐津市合計		2,800	1,575	56.3%
玄海町		300	195	65.0%
総合計		3,100	1,770	57.1%

(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 割弱いることがわかりました。

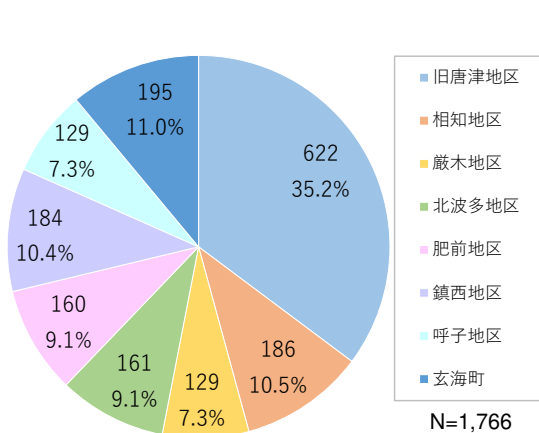


図 6-1 回答者の居住地区

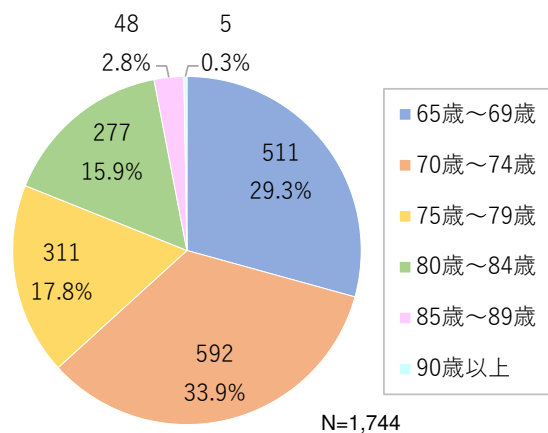


図 6-2 回答者の年齢

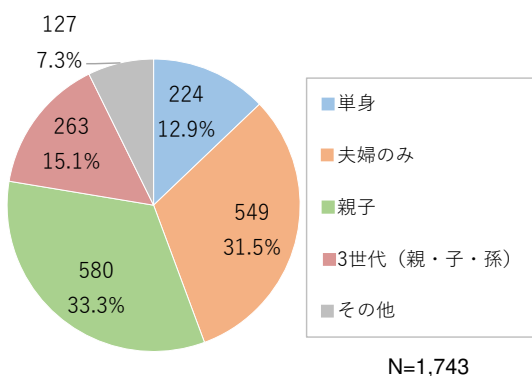


図 6-3 回答者の家族構成

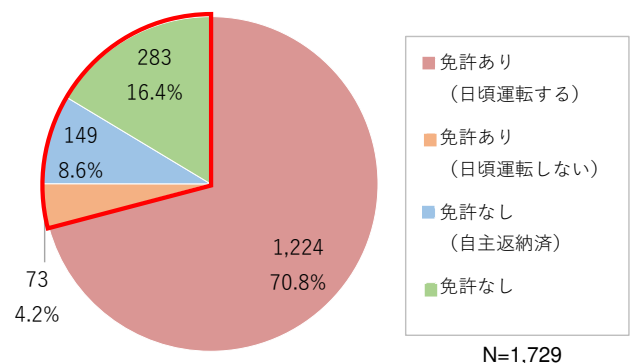


図 6-4 回答者の運転免許の有無

(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状況です。

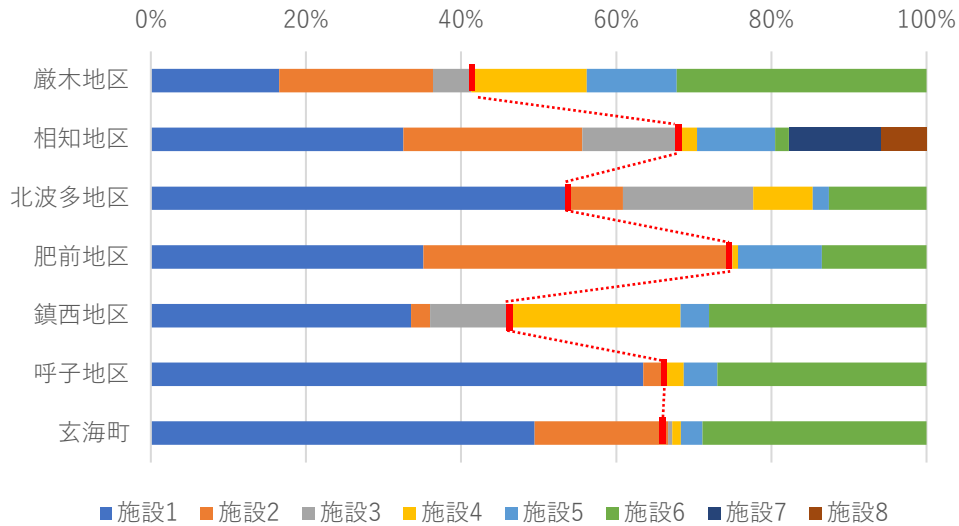


図 6-5 地区別の買い物先（地区別）

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

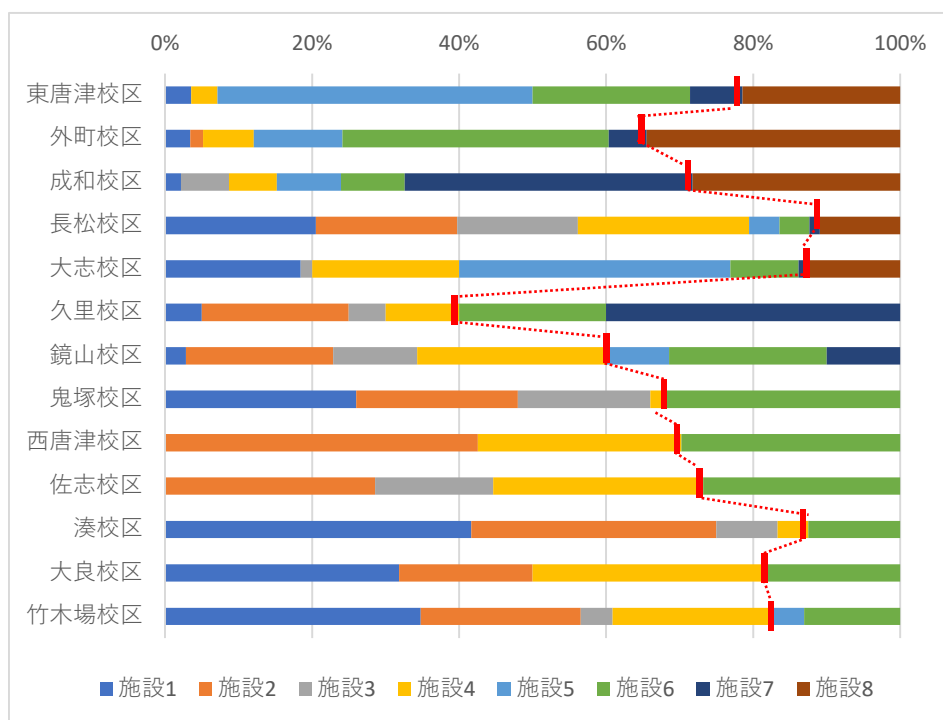


図 6-6 地区別の買い物先（唐津市中心部）

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

地区別の最もよく行く買い物先へ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づる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。

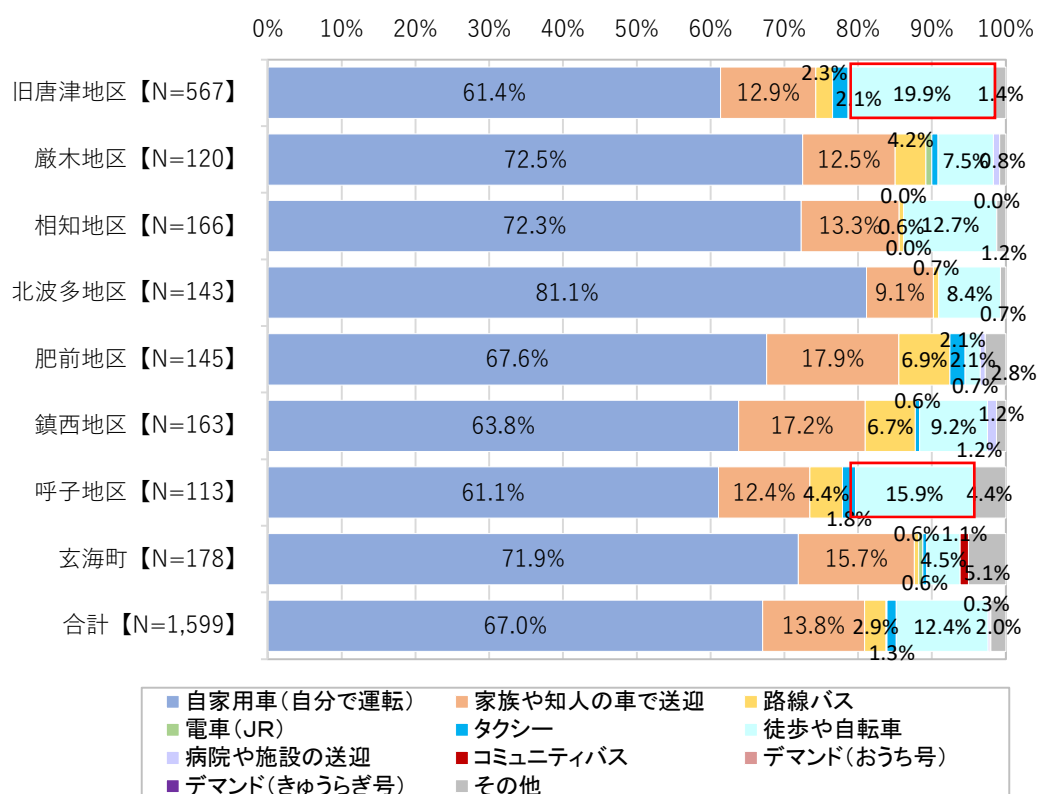


図 6 - 7 地区別の買い物での移動手段

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】

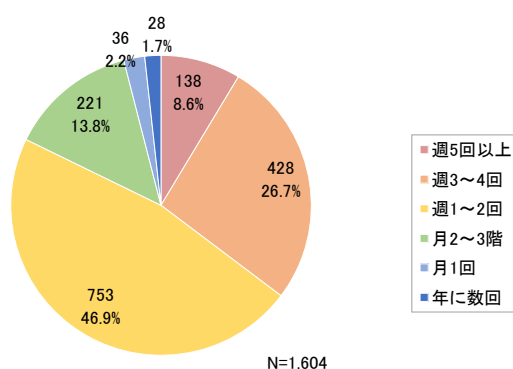


図 6 - 8 買い物の外出頻度

(4) 通院の移動状況

地区別の最もよく行く通院先について、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。

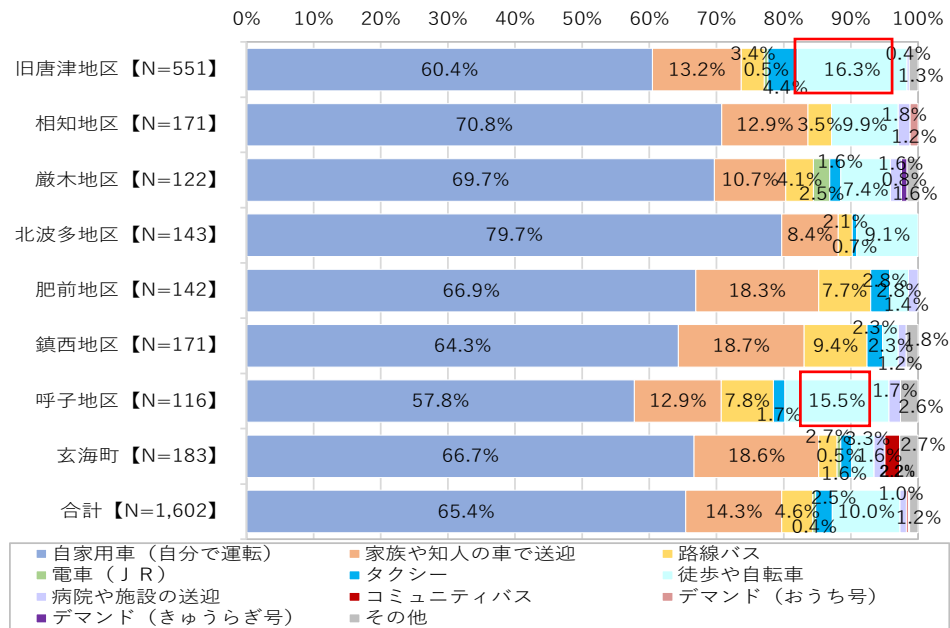


図 6-9 地区別の通院での移動手段

頻度は「月1回」が一番多くなっています。

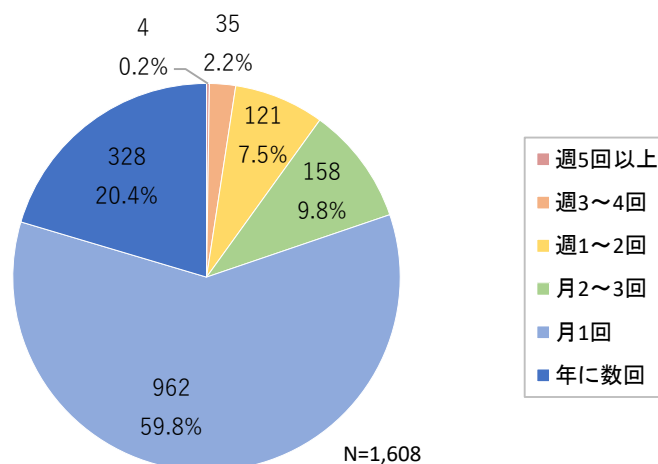


図 6-10 通院の外出頻度

(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たくなるような印象（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。

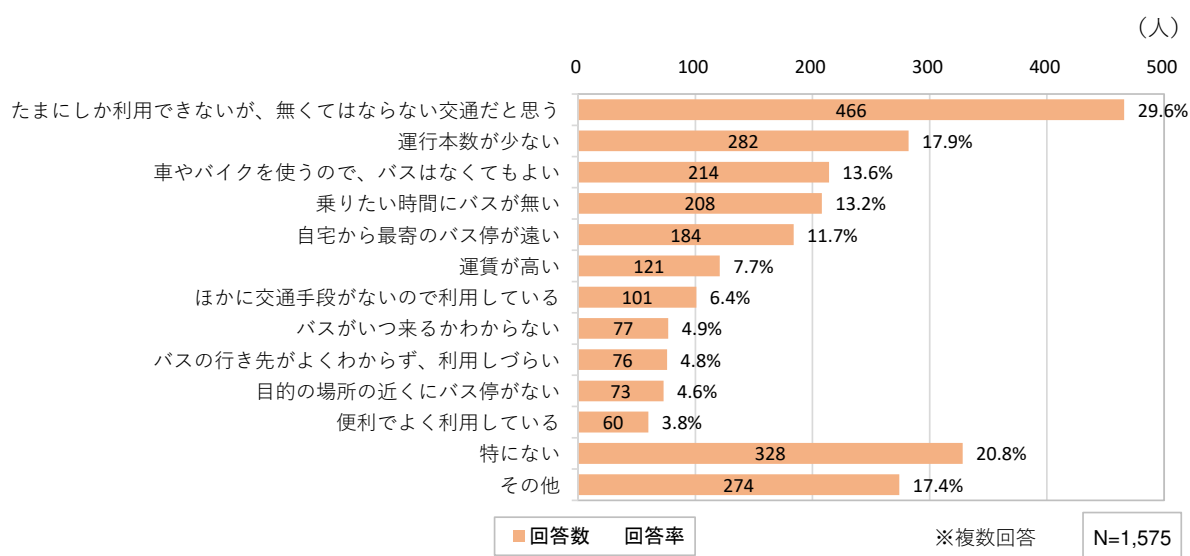


図 6-11 路線バスの印象（唐津市）

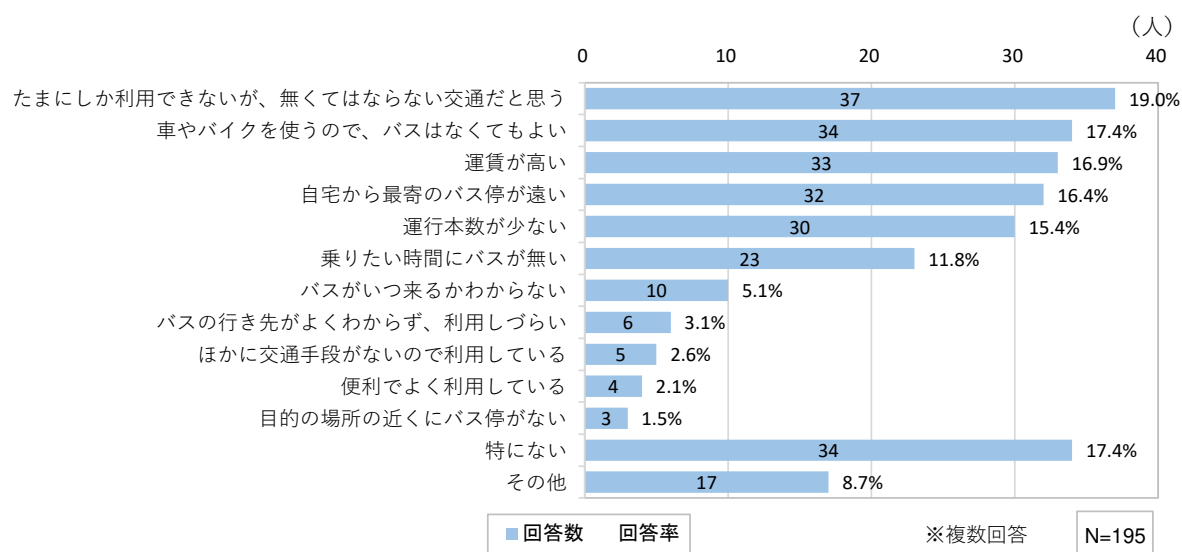


図 6-12 路線バスの印象（玄海町）

(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。

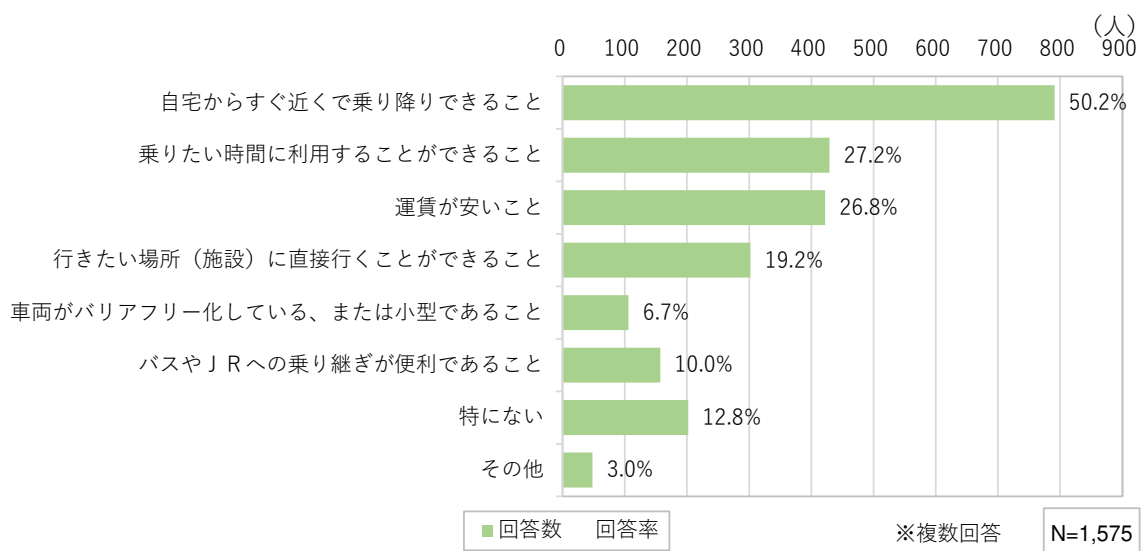


図 6-13 公共交通で大切なこと

(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ります。

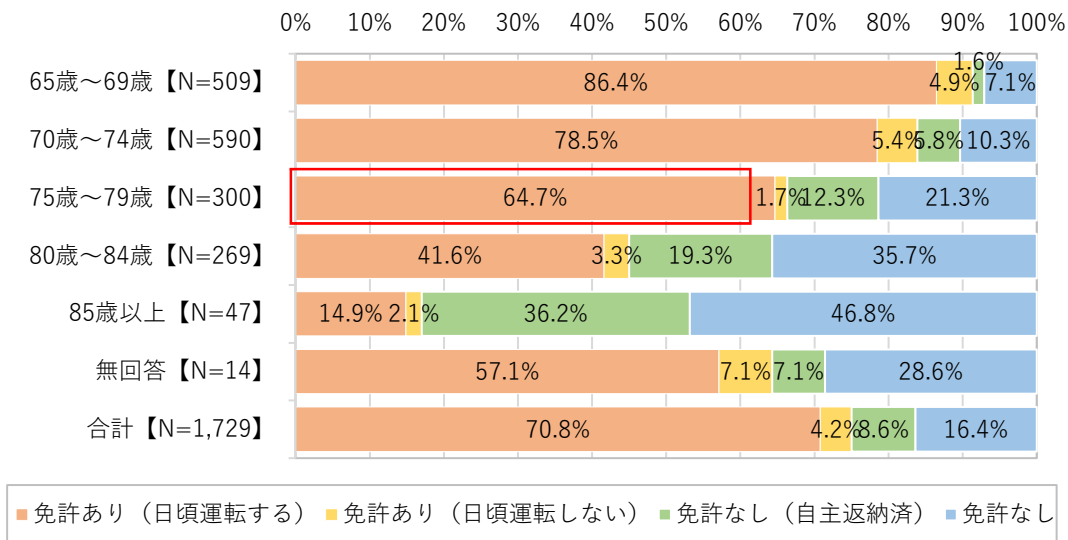


図 6 - 1 4 年齢別の免許保有状況

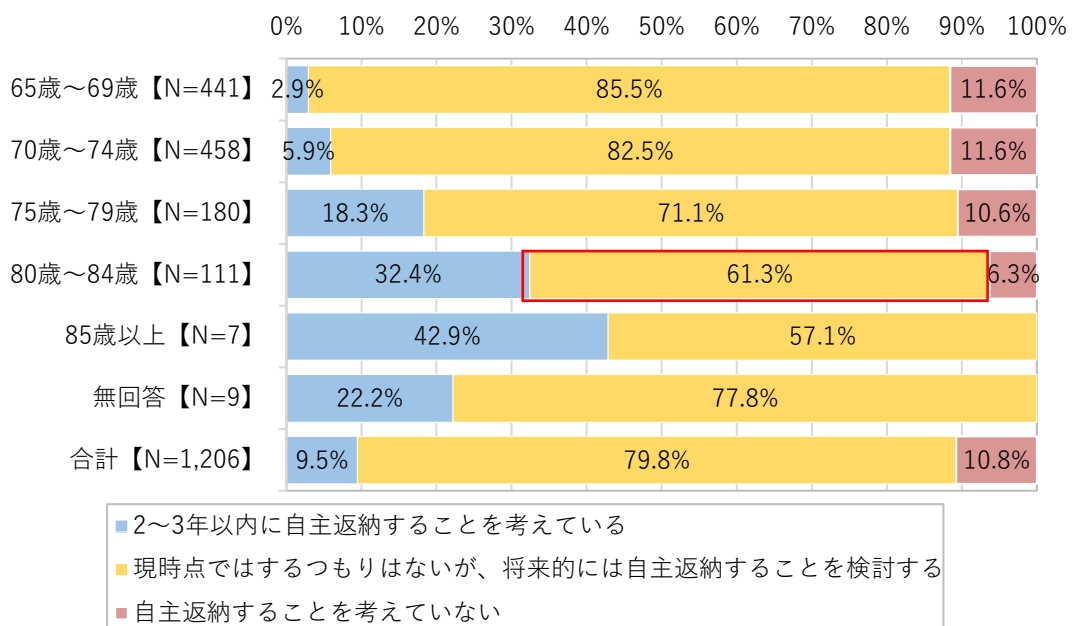


図 6 - 1 5 年齢別の免許返納意向

(8) 浜玉・七山のアンケート調査概要

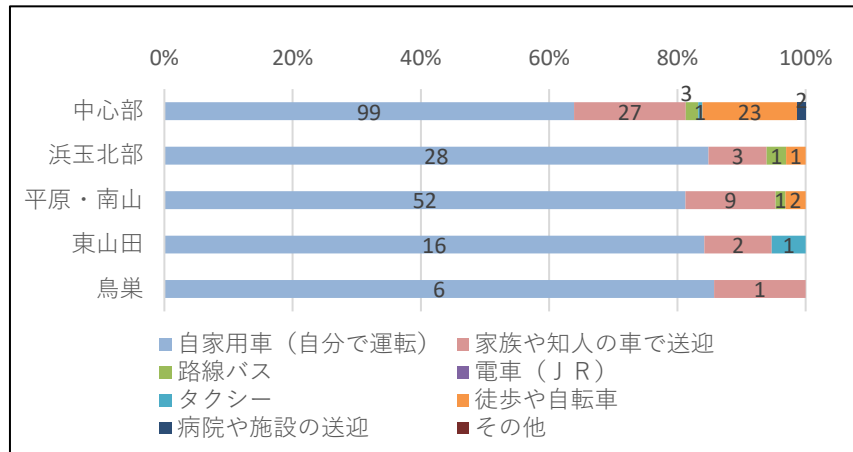
令和２年度に実施した浜玉・七山エリアにおける住民アンケートの調査概要と調査結果を以下に示します。

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。

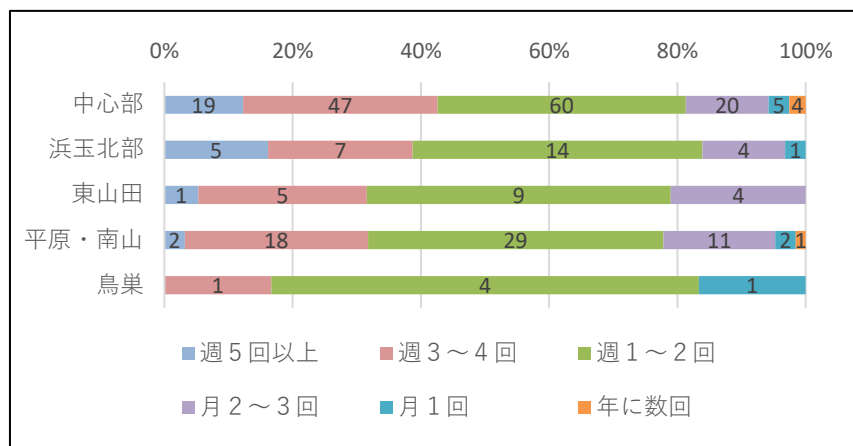
結果については、浜玉・七山ともに自家用車での移動が多く、買い物先は、それぞれの地区内で済ませている方が多くなっています。公共交通で大切なことについては、他の地区と同様に「自宅近くで乗り降りできること」が一番多くなっています。

表 6-5 住民アンケートの実施概要

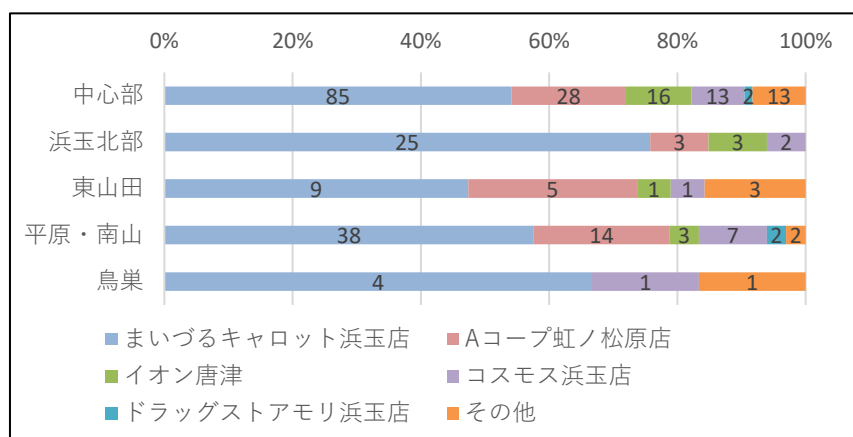
○実施時期	令和２年９月配布、同年１０月回収
○調査対象	唐津市浜玉地区、七山地区に在住の６５歳以上の方
○設問内容	・回答者属性（居住地区、年齢、家族構成、移動手段、自動車運転免許の有無、免許返納の意思） ・買い物、通院動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯） ・その他の外出動向（行先、外出頻度、外出手段、外出時間帯） ・公共交通機関への意見・要望
○回収状況	・浜玉：５１０票配布、３１６票回収（回収率６２．０％） ・七山：３００票配布、１８１票回収（回収率６０．３％）



(i) 移動手段

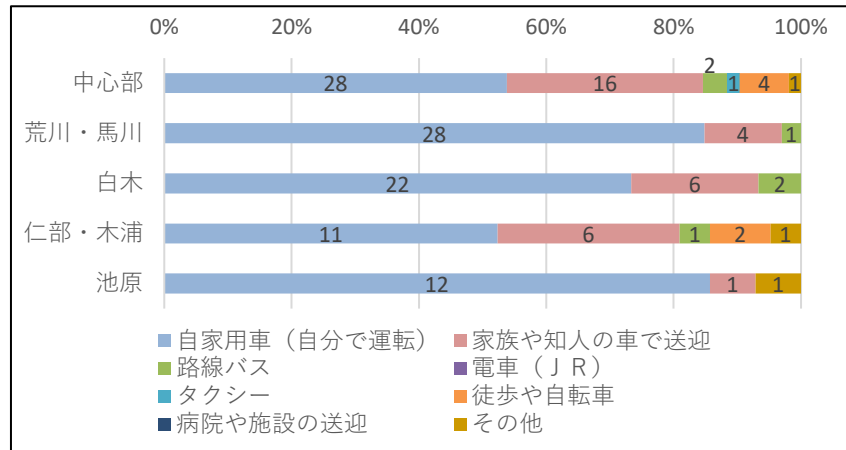


(ii) 利用頻度

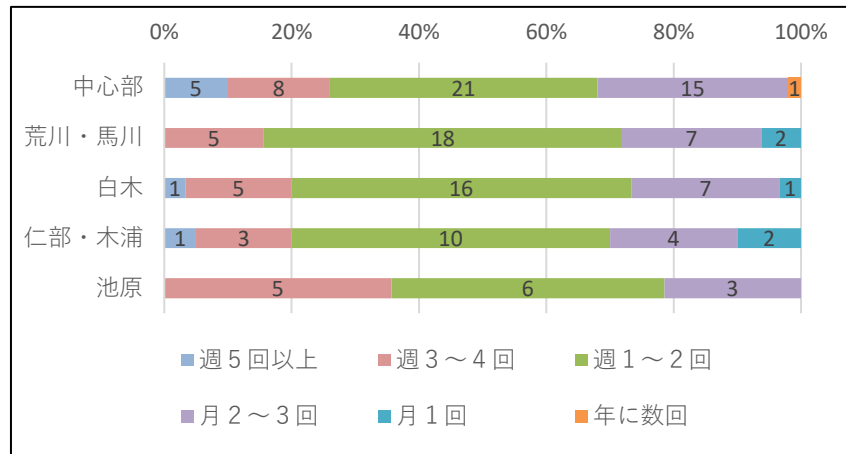


(iii) 買い物先

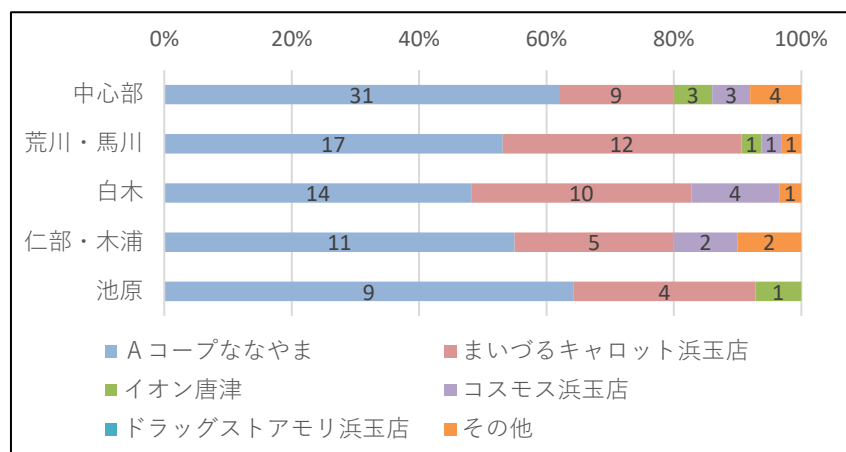
図 6 - 1 6 浜玉エリアの買い物状況



（ i ） 移動手段



（ ii ） 利用頻度



（ iii ） 買い物先

図 6 - 1 7 七山エリアの買い物状況

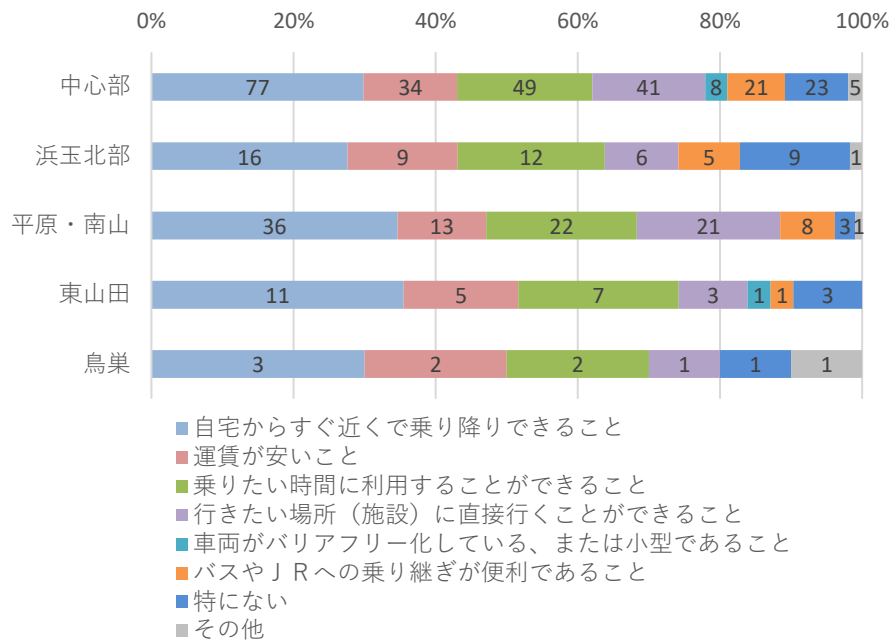


図 6-18 浜玉エリアの公共交通で大切なこと

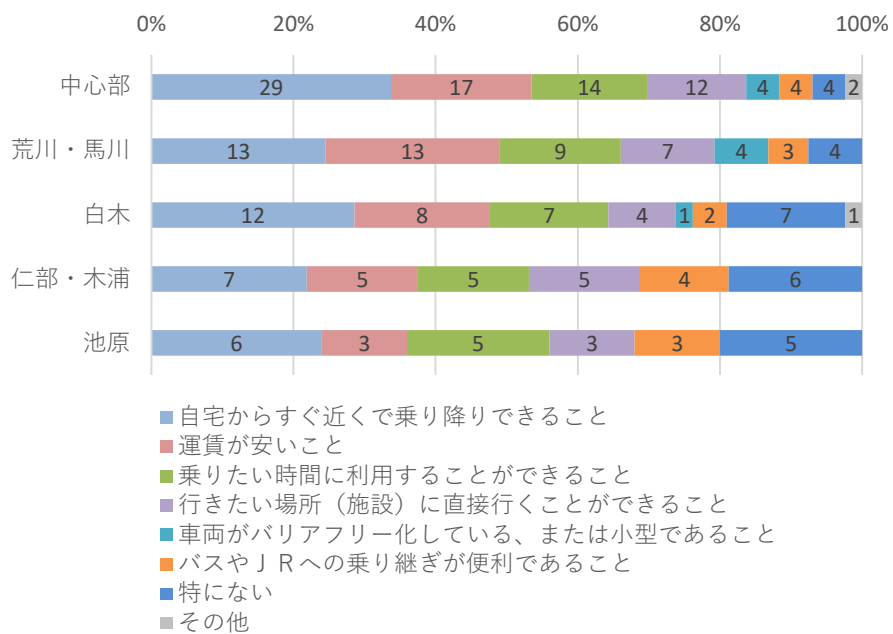


図 6-19 七山エリアの公共交通で大切なこと

6-2. 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	・回答者属性（居住地区、学年、性別、部活動の所属有無） ・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） ・家族の送迎について（送迎の頻度、送迎の理由、問題点 他） ・出発時刻・帰宅時刻 ・公共交通への要望・イメージ ・通学時以外での公共交通の利用頻度

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%

(2) 回答者属性

回答者の住所と高校の分布図について、以下に示します。

長松校区と鏡校区、浜玉町が多くなっています。

高校は、唐津市中心部に 5 校、厳木に 1 校、玄海町に 1 校分布しています。(私学除く)

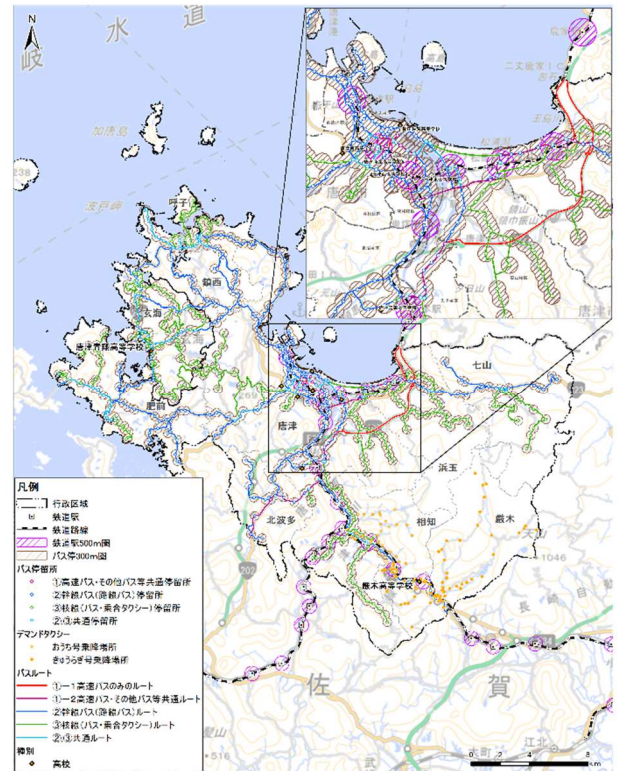
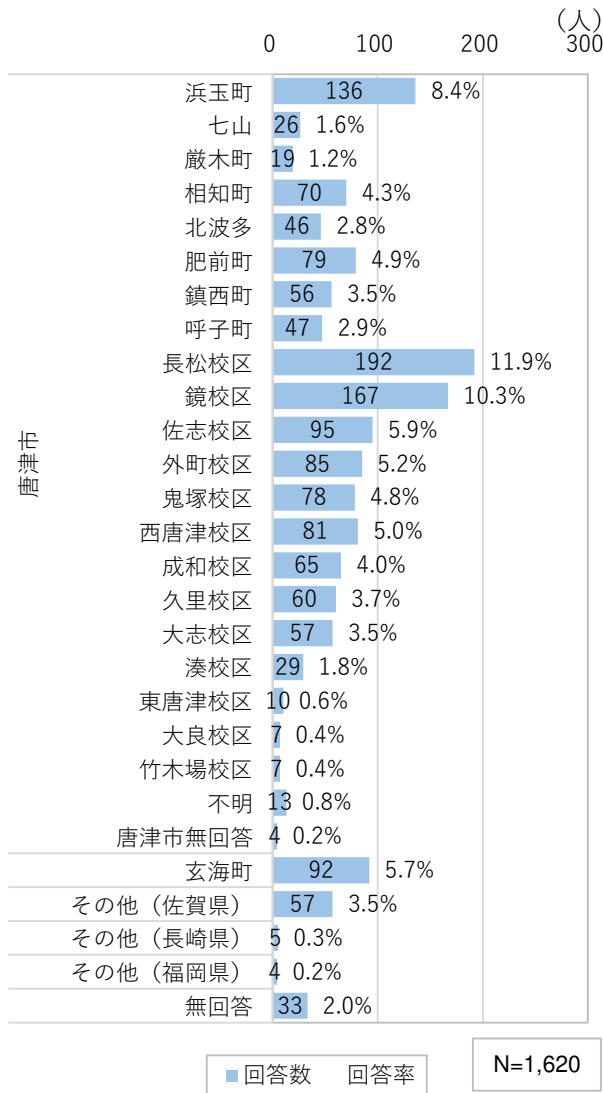
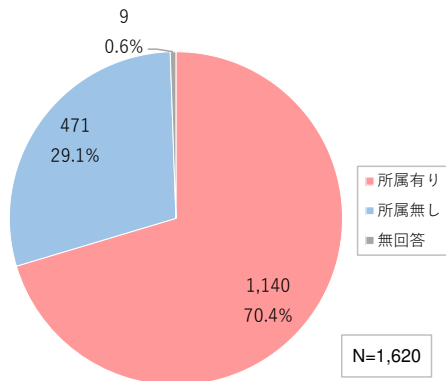


図 6-20 回答者の住所と高校の分布図

(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 6-2 1 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。

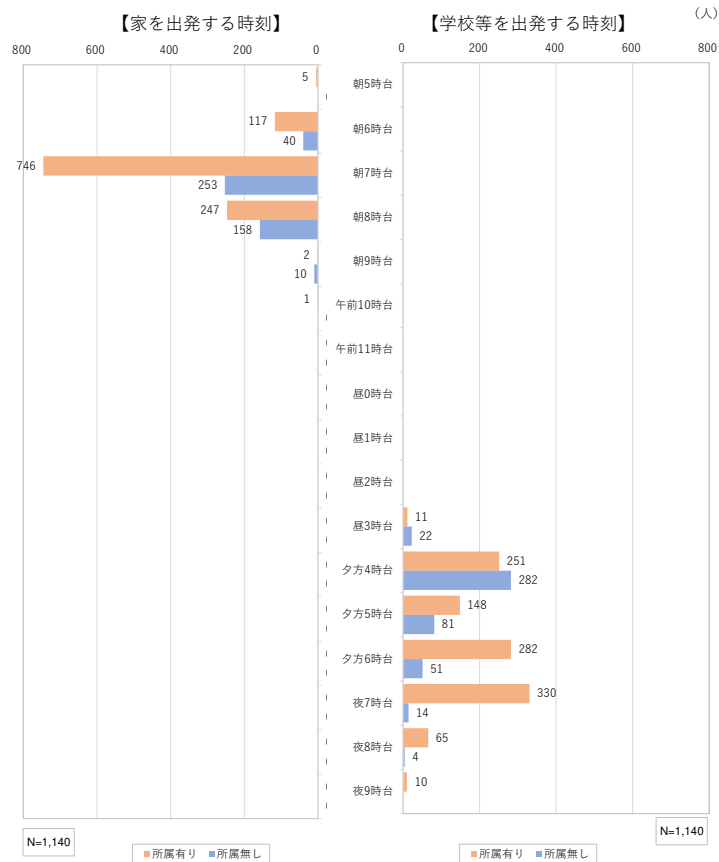


図 6-2 2 部活動の所属の有無と外出時間・帰宅時間

(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。

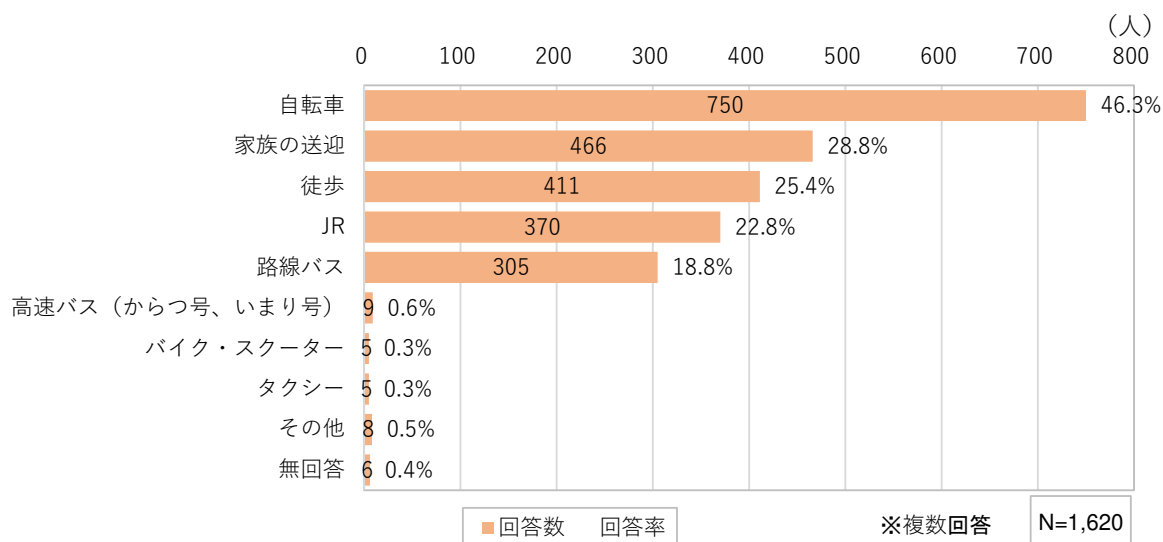


図 6-2 3 通学手段（普段）

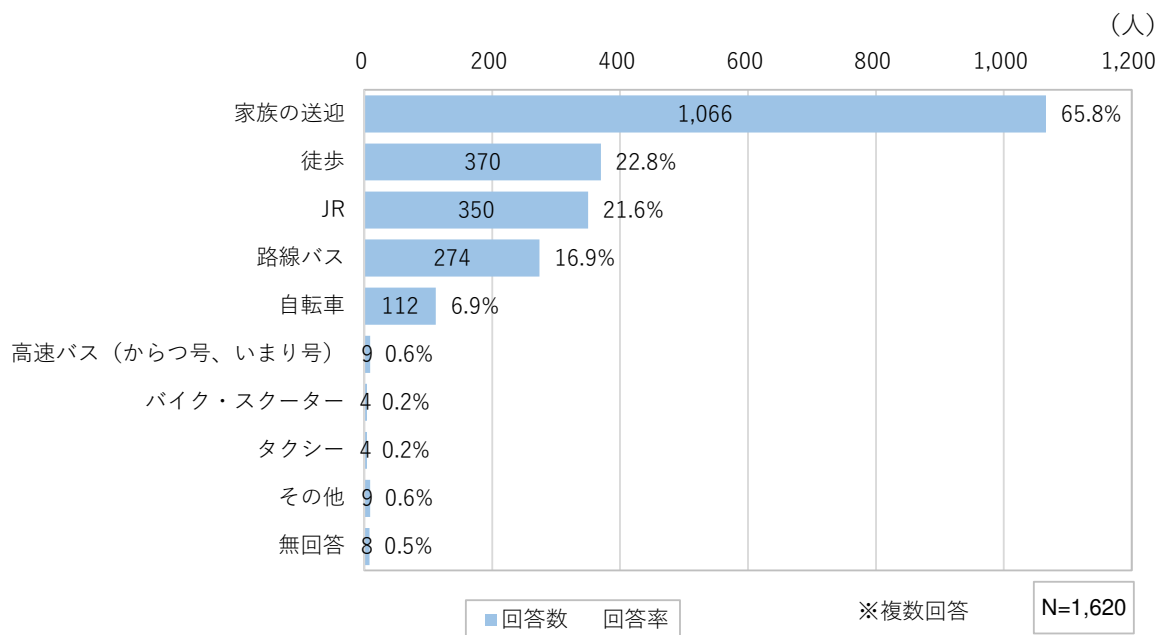


図 6-2 4 通学手段（雨天時）

(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・厳木といった JR 沿線の地域では、JR の利用が多くなっています。家族送迎は、七山と肥前が特に多く 5 割を超えており、他の地区でも 2 割以上が家族送迎によって通学している状況です。

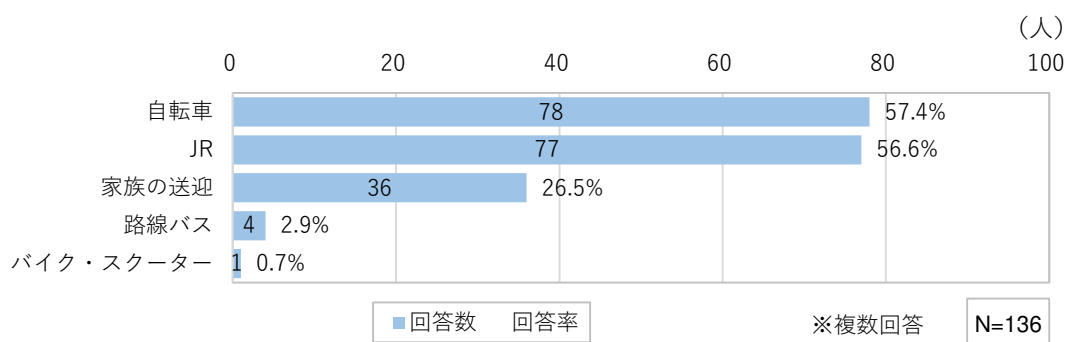


図 6-25 居住地別の通学手段（浜玉）

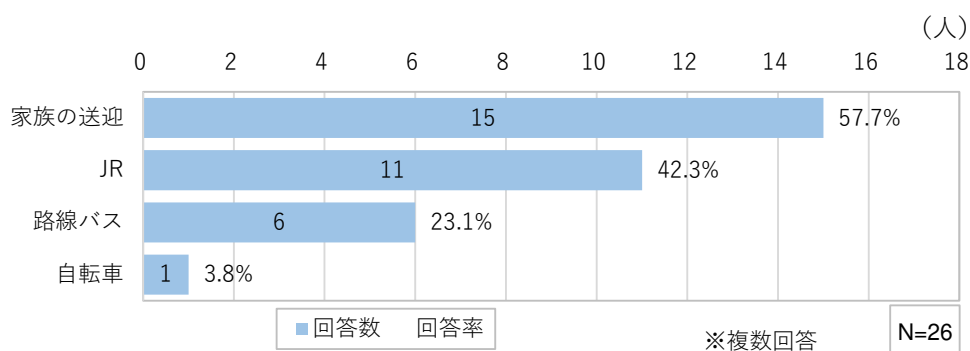


図 6-26 居住地別の通学手段（七山）

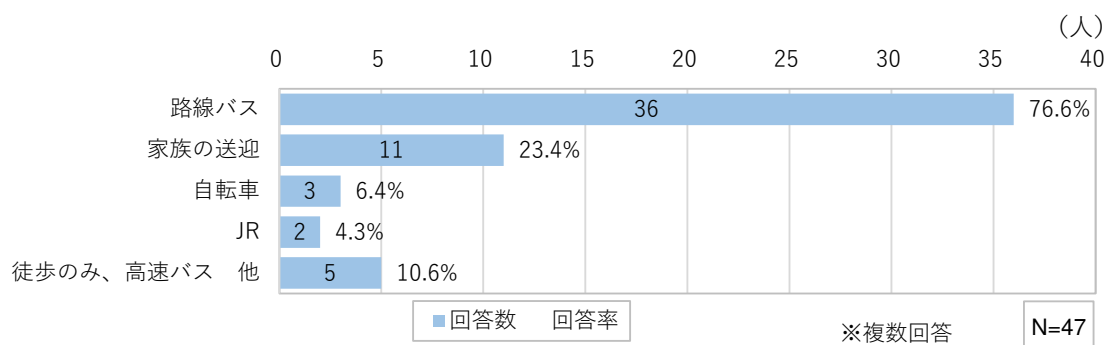


図 6-27 居住地別の通学手段（呼子）

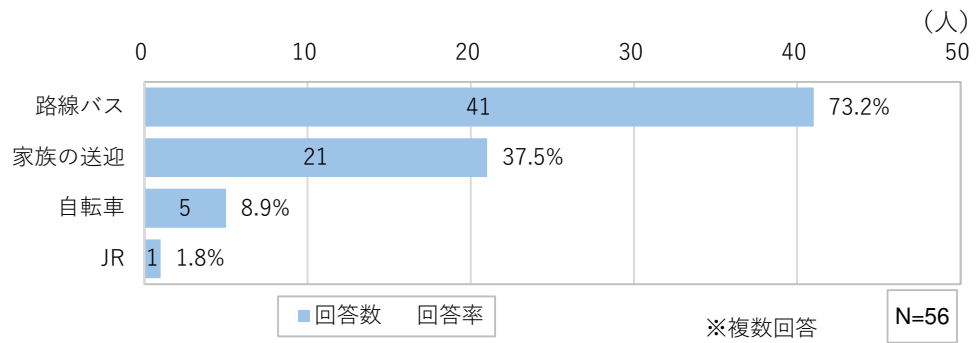


図 6-28 居住地別の通学手段（鎮西）

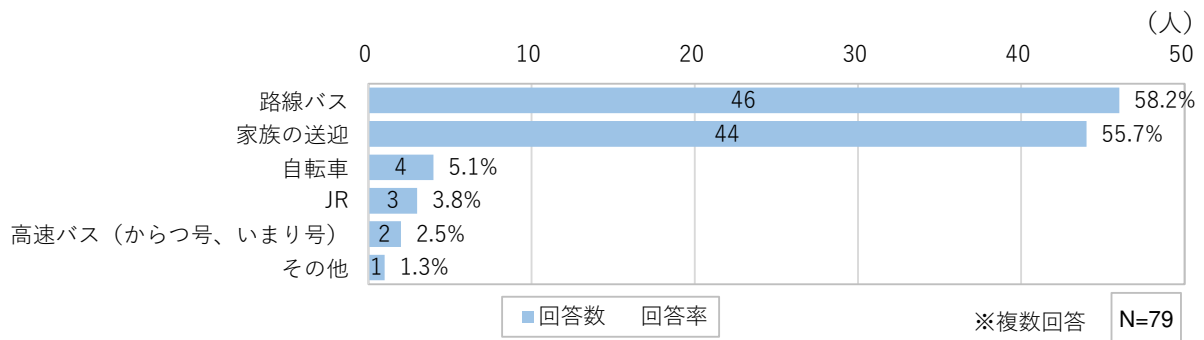


図 6-29 居住地別の通学手段（肥前）

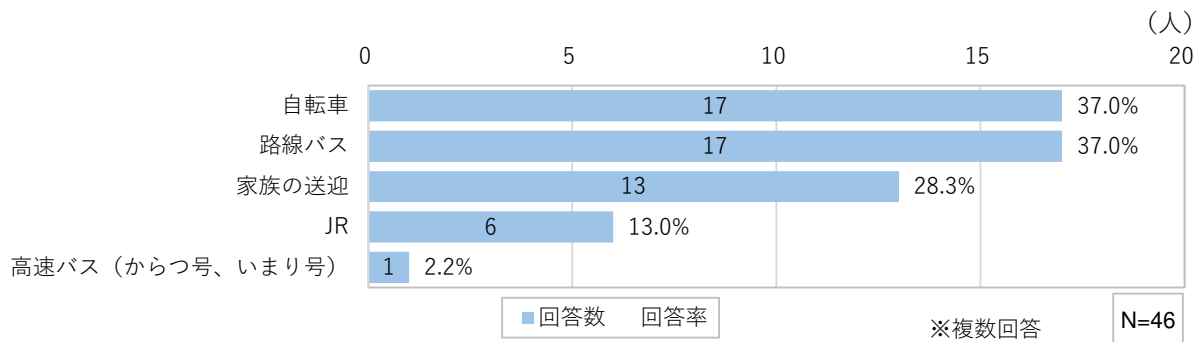


図 6-30 居住地別の通学手段（北波多）

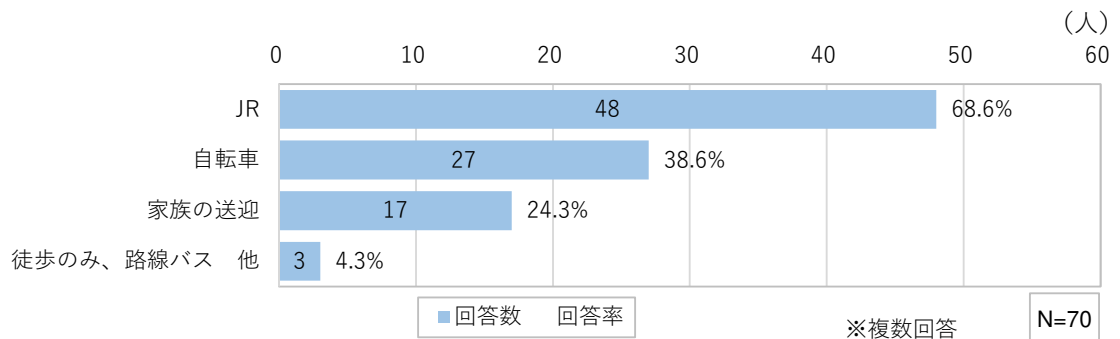


図 6-31 居住地別の通学手段（相知）

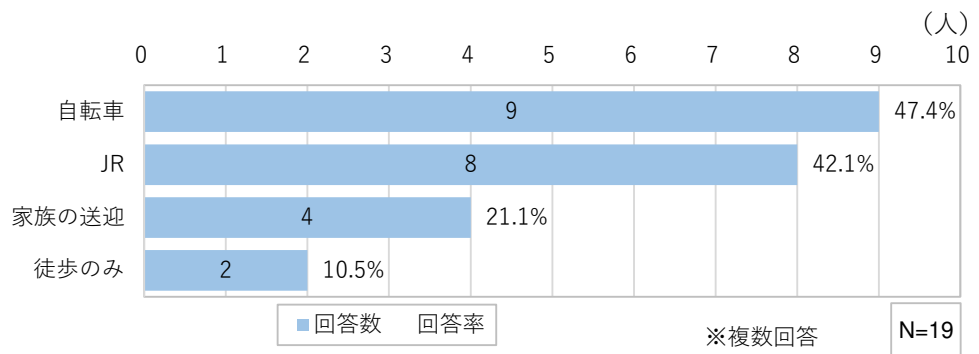


図 6-3 2 居住地別の通学手段（厳木）

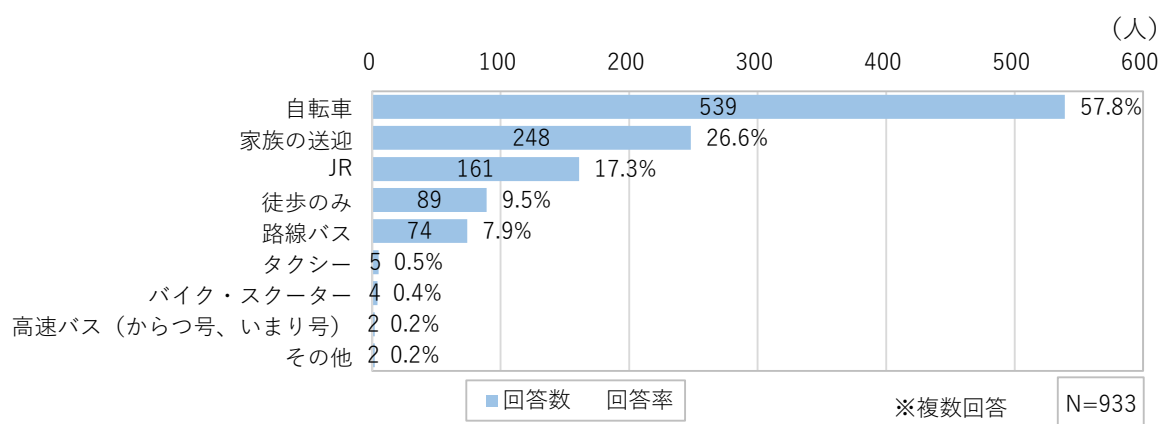


図 6-3 3 居住地別の通学手段（旧唐津市）

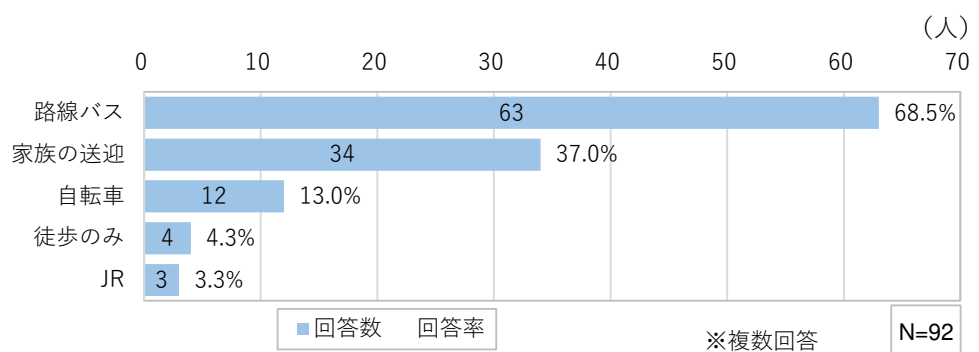


図 6-3 4 居住地別の通学手段（玄海町）

(6) 通学における家族の送迎状況について

家族の送迎状況について、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。

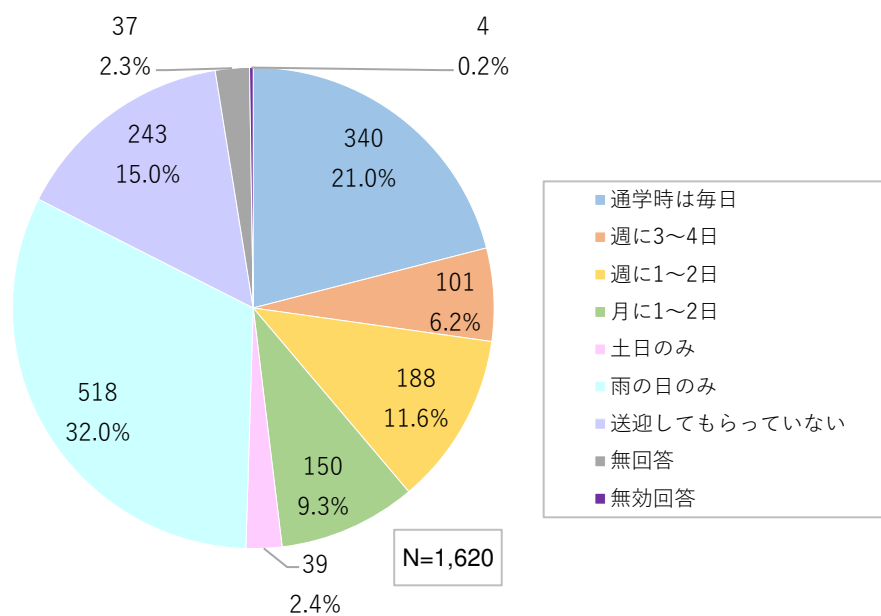


図 6-3 5 35 送迎の頻度

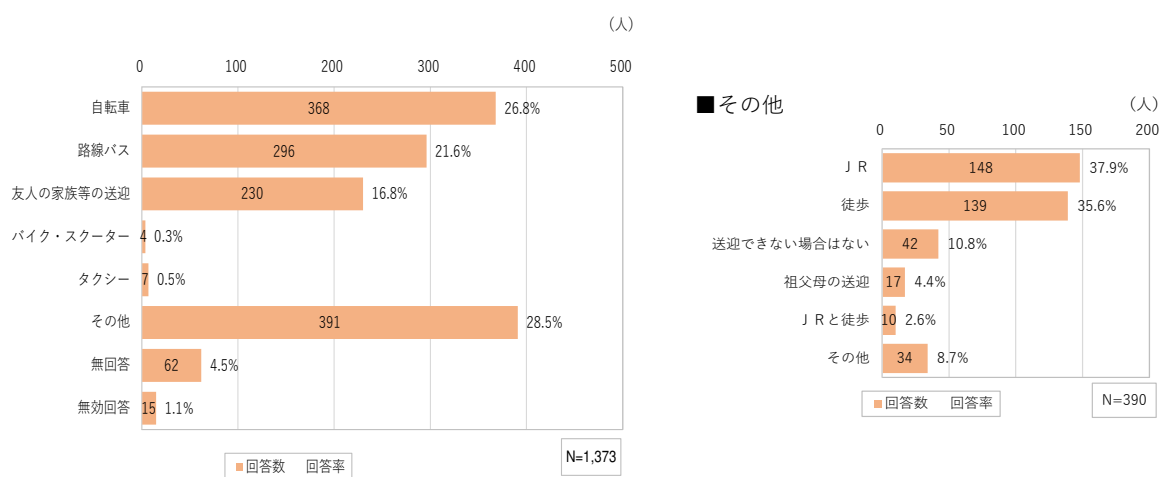


図 6-3 6 送迎不可時の移動手段（「その他」は右に記載）

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。

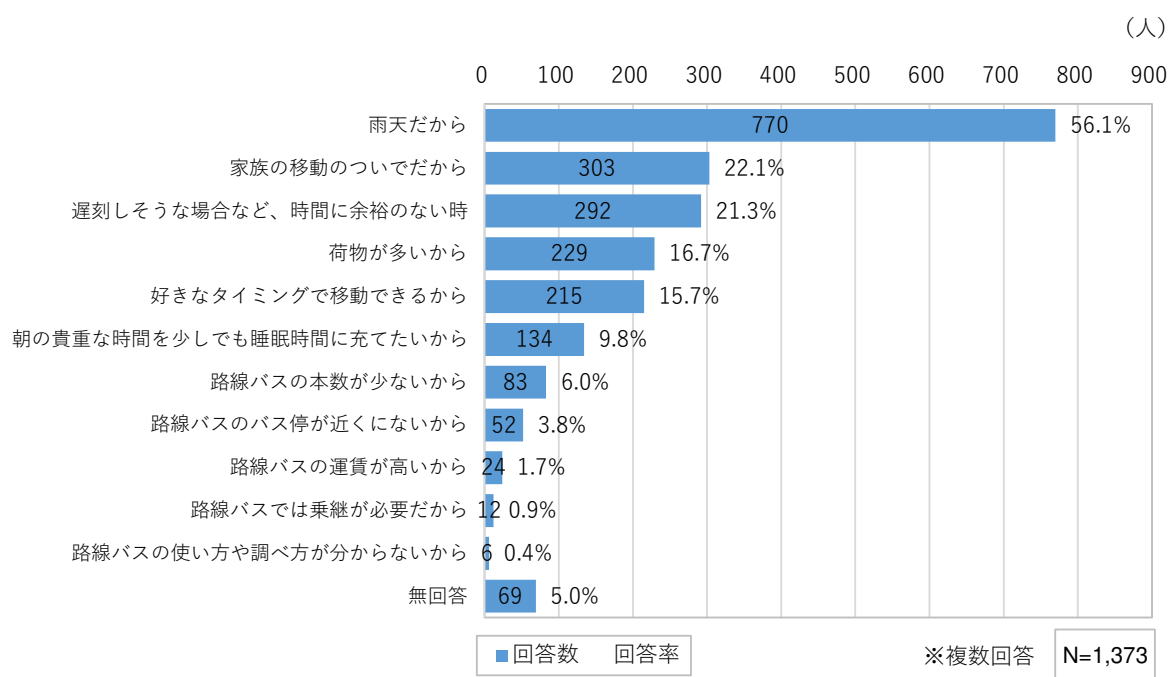


図 6-37 送迎の理由

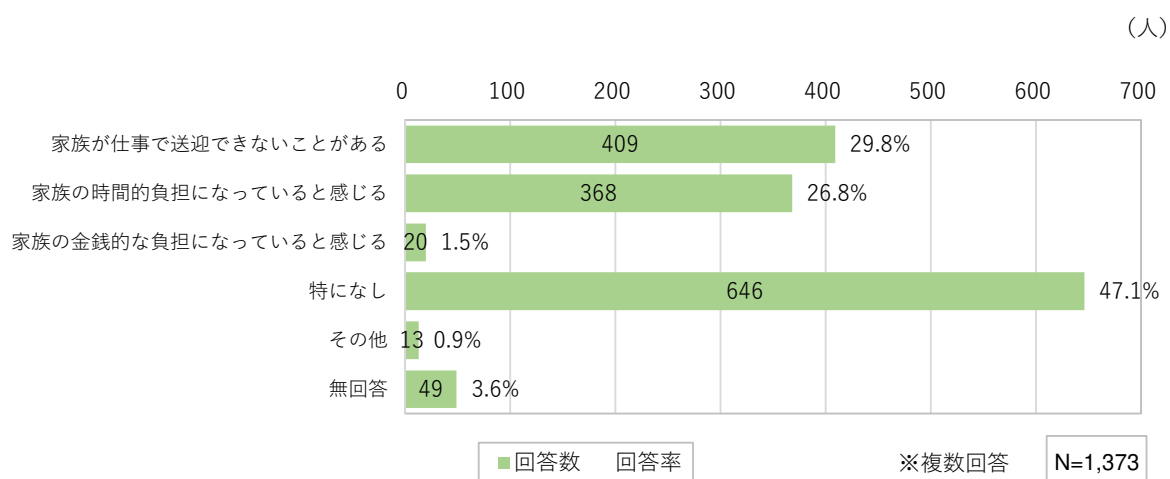


図 6-38 送迎上の問題点

(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。

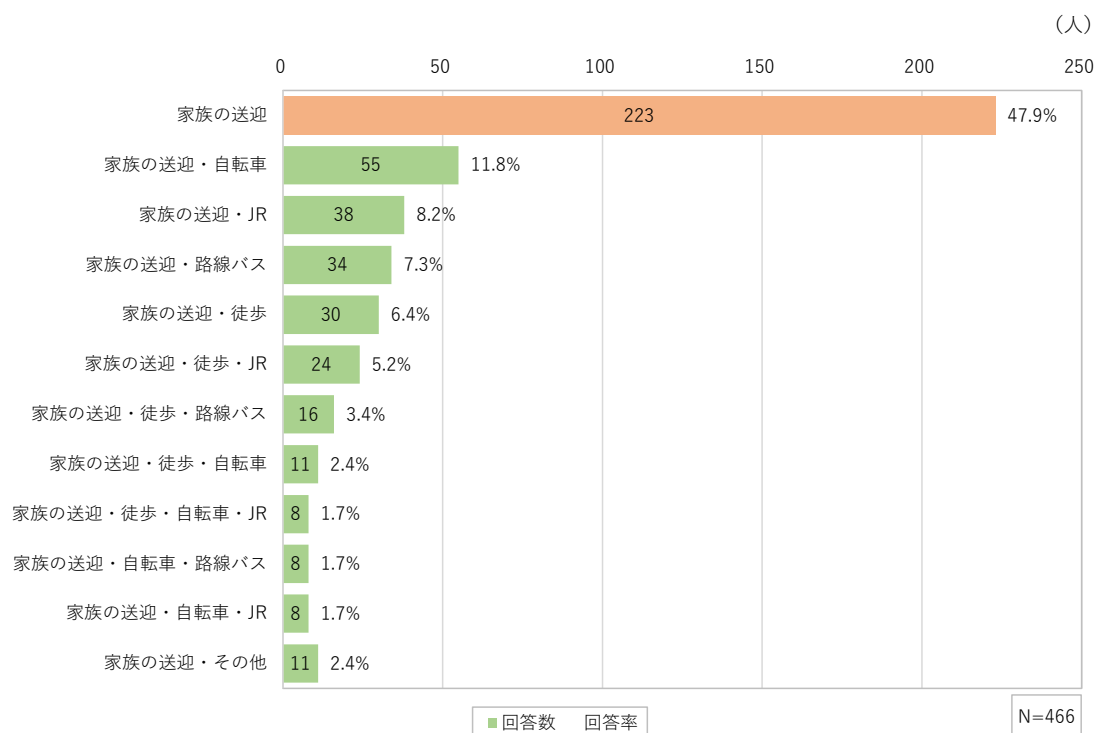


図 6-39 送迎における移動手段の組合せ

「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。

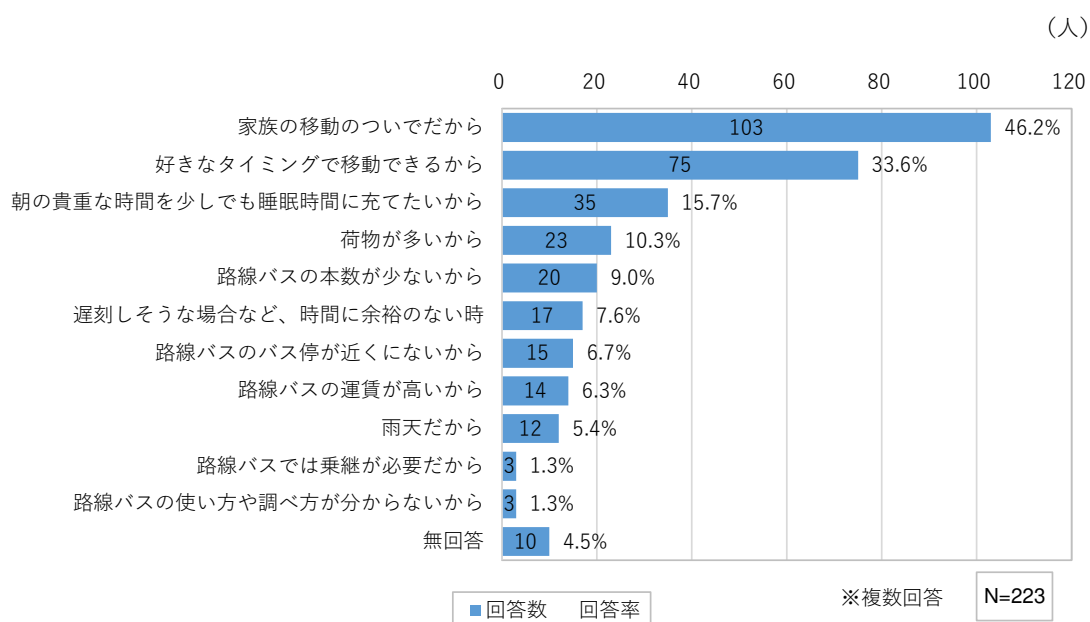


図 6-40 「家族の送迎のみ」の送迎理由

(8) 公共交通の改善点

公共交通の改善点について、以下に示します。

「運行本数が少ない」が一番多く、次いで「乗りたい時間に運行されていない」「運賃が高い」が続いています。

【改善希望点】

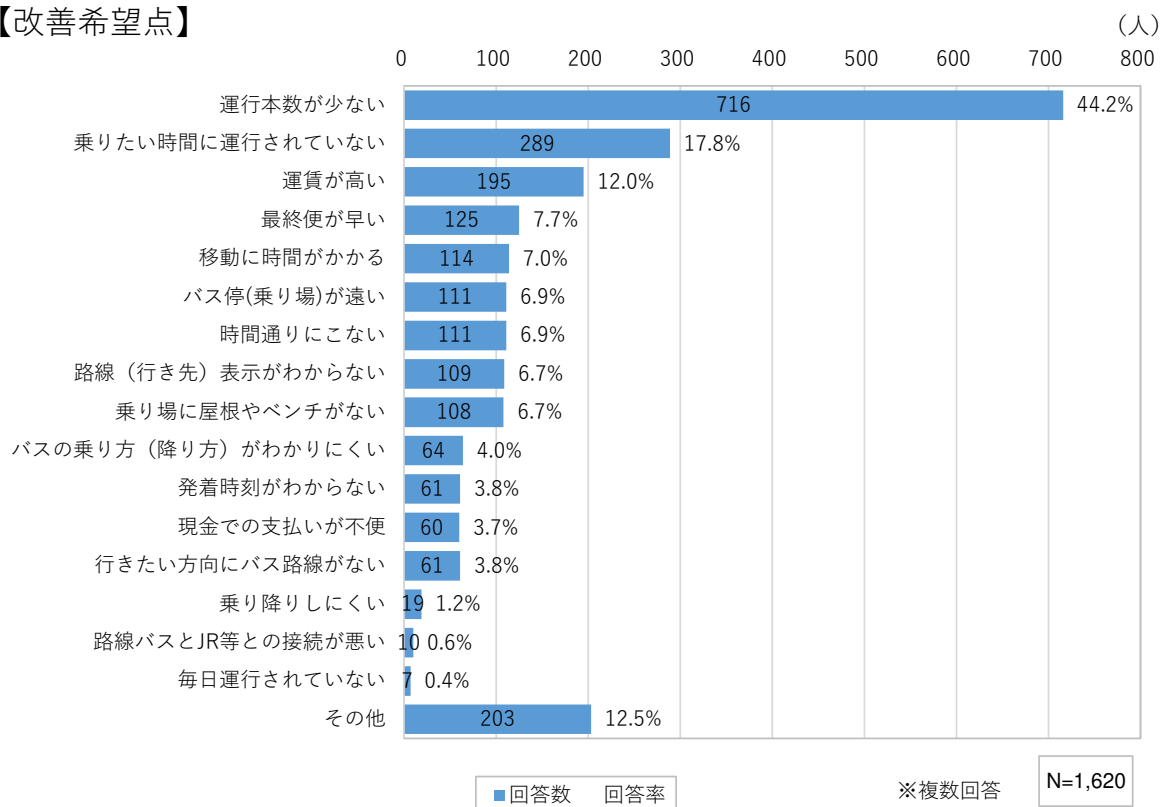


図 6-4 1 居住地別の公共交通の問題点

6-3. 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	・回答者属性（年齢、性別） ・乗車区間 ・移動目的 ・利用頻度 ・運賃の支払い方法 ・現在のバスの不満

(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。

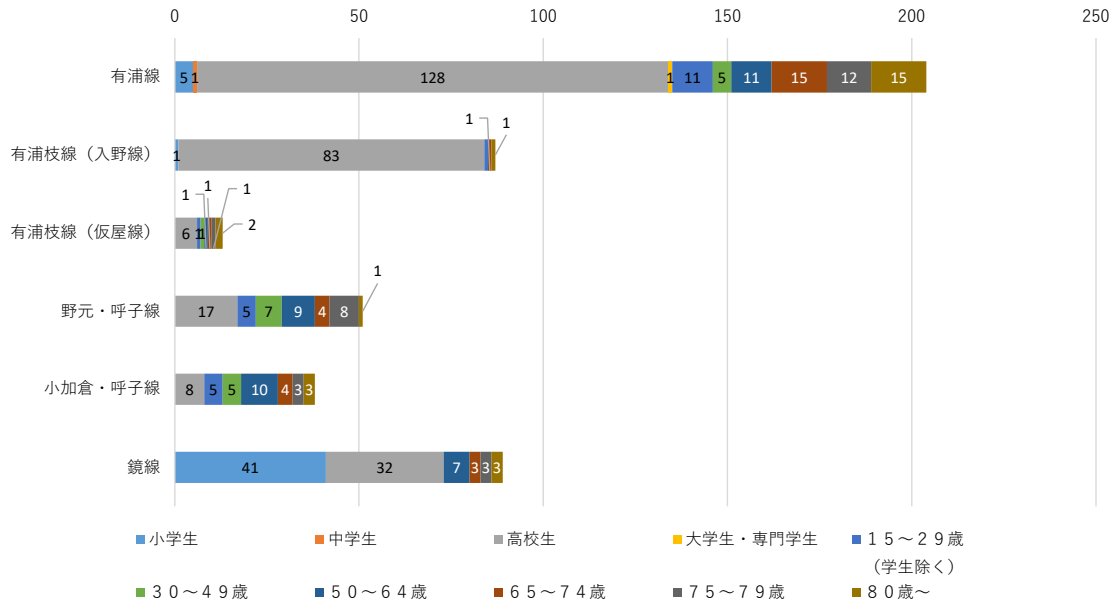


図 6-4 2 路線別の利用者の年齢

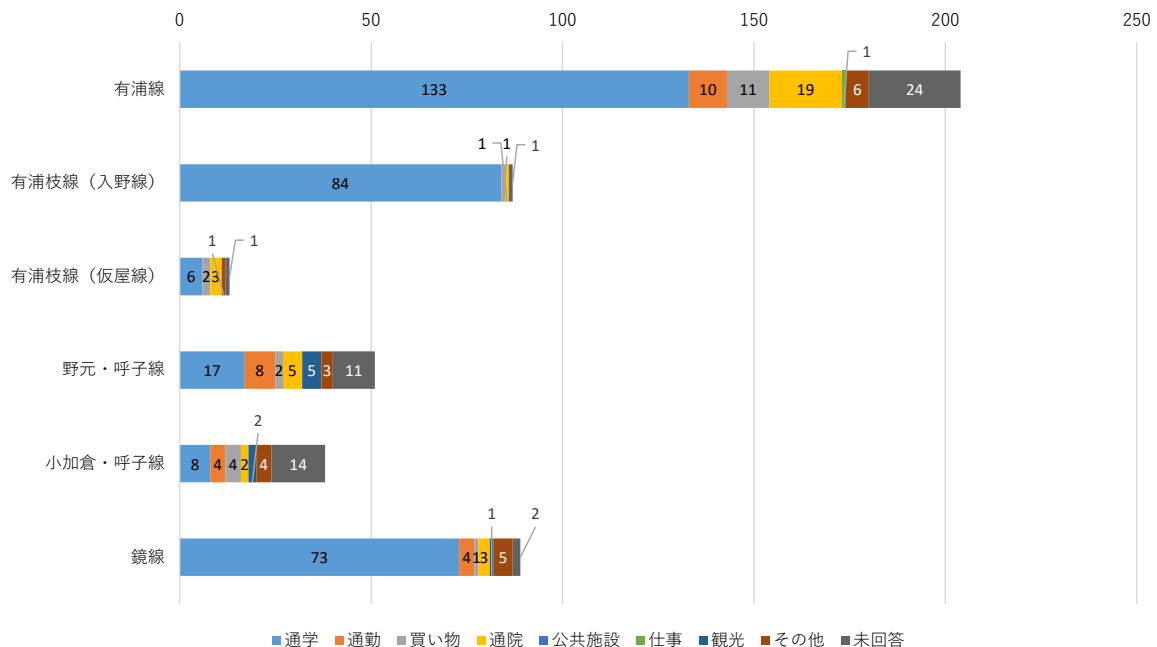


図 6-4 3 路線別の利用者の移動目的

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。

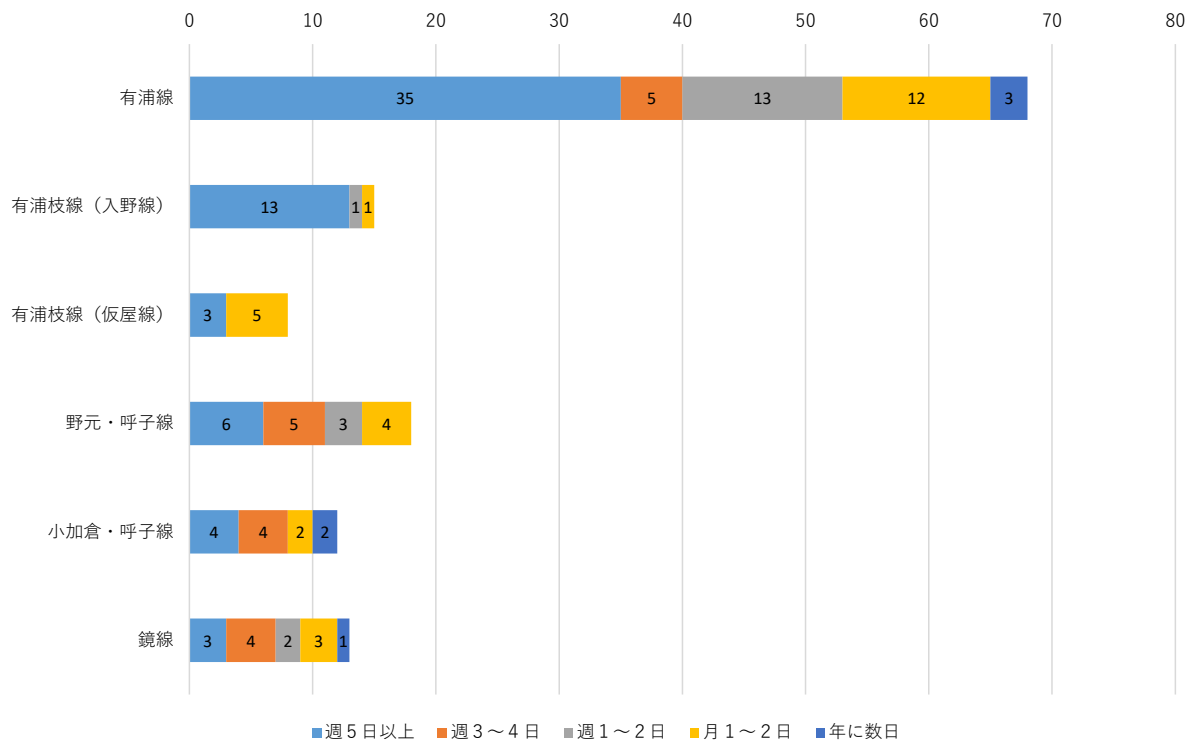


図 6-4 4 路線別の利用者の利用頻度

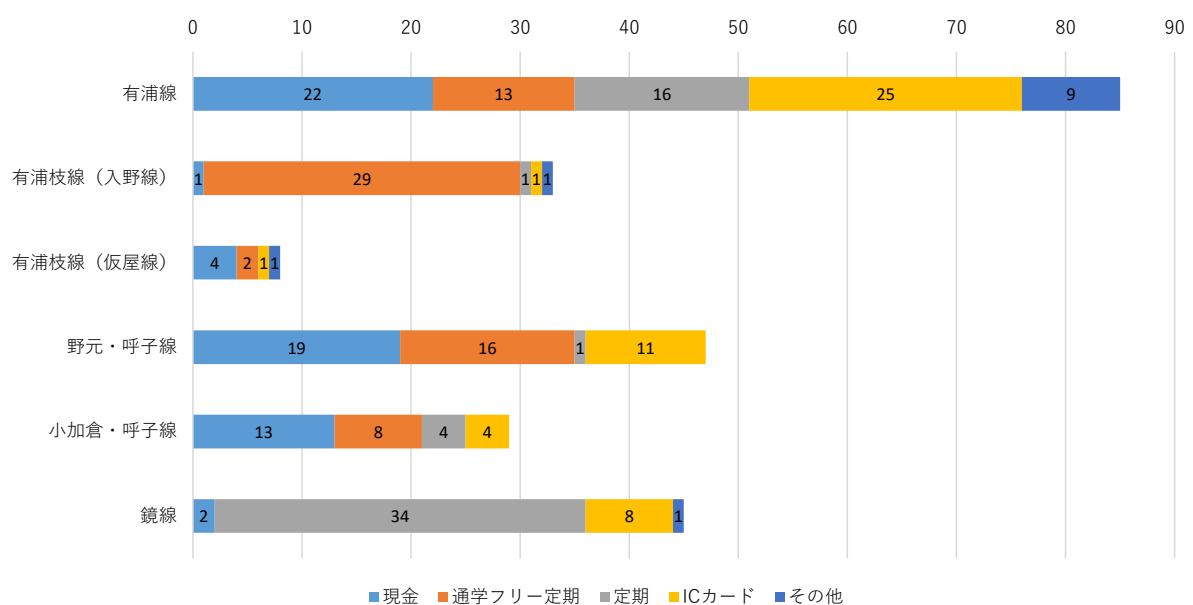


図 6-4 5 路線別の利用者の運賃の支払い方法

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。

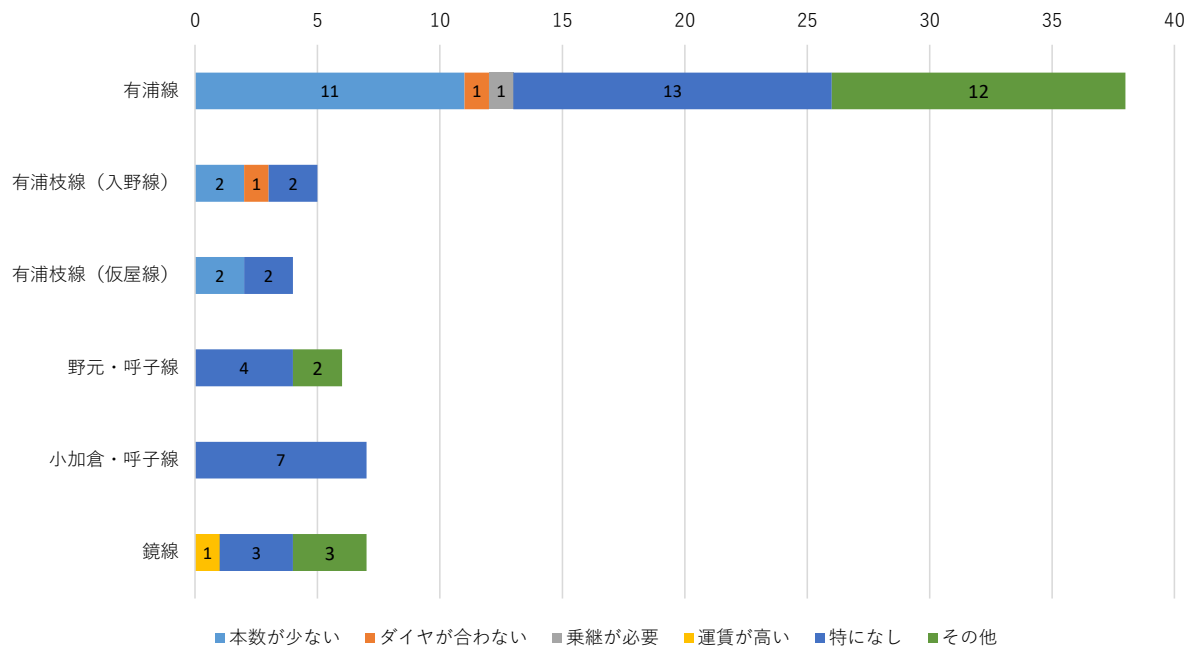


図 6-4 6 路線別の利用者の現在のバスの不満

(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、フリー定期を利用する高校生などを除いた利用者から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%	
合計	167	44	26.3%	

(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

6-4. 各市民センター管轄エリア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 6-1 1 各市民センターからの報告（概要）

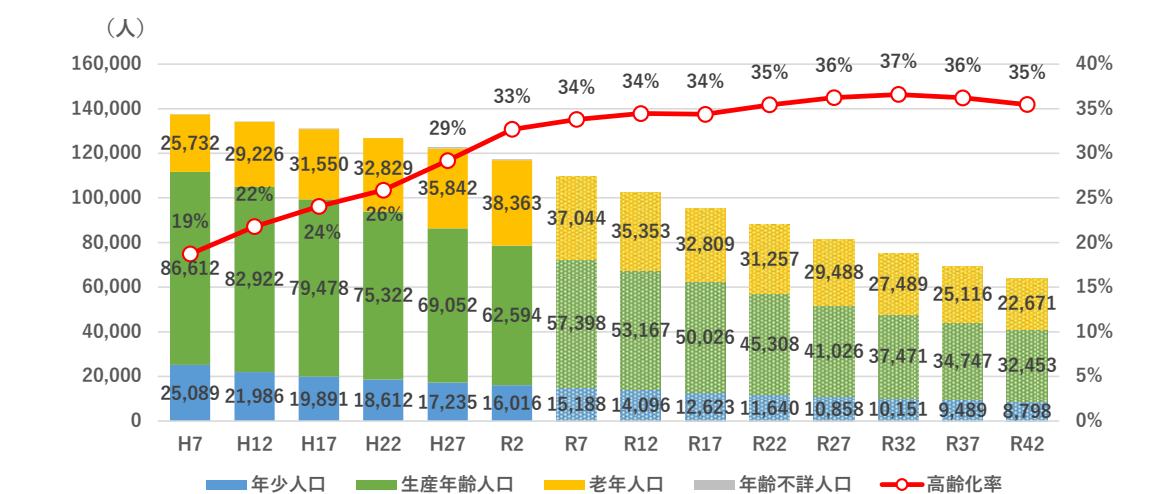
地区名	現状	地域の方からの意見・要望
呼子	・移動販売あり ・病院送迎あり ・社協バスあり	・高齢者向け公共交通チケット ・通勤バス（呼子から博多直通） ・フリー乗降制度の導入
鎮西	・移動販売あり ・スクールバス、スクールタクシーあり ・社協バスあり	・波戸地区から唐津直行のバスの運行 ・通勤時間帯のバスの増便 ・高齢者のタクシー利用に対する補助制度 ・バス停が遠い、少ない
肥前	・移動販売あり ・地元の建設会社が送迎実施 ・スクールバスあり ・社協バスあり（コロナ禍で休止中）	・買い物、通院で困っている方が各地区に存在 ・子どもの送迎で仕事に影響している方もいる ・曜日でダイヤが変わるのが分かりづらい ・回送バスの利用
北波多	・移動販売あり（品薄の場合が多い） ・社協バスあり ・地域主体の運行の動き（北波多地域協議体）	・買い物用の循環バスの運行 ・病院（唐津赤十字病院、済生会唐津病院）への直行便の運行
相知	・移動販売なし ・病院送迎なし ・スクールバスあり ・社協バスあり	・自宅近くまでのバスの運行 ・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
厳木	・デマンドタクシー運行開始（令和2年4月～） ・スクールタクシーあり	・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
浜玉	・移動販売あり ・スクールバスあり ・社協バスあり	・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～） ・再編後の乗降を見て、意見・要望を募る
七山	・移動販売あり ・通学は路線バスで対応 ・社協バスあり（健康づくり事業で送迎実施）	・学休日（バス運休）の周知 ・高齢者向けの格安定期券 ・夏休み限定の回数券 ・直売所への出荷支援（貨客混載）
旧唐津市	・移動販売、買い物送迎あり ・病院送迎あり ・スクールバスあり ・NPO 法人の保有車両の活用（検討中）	・湊地区で自家用有償実施の意向あり ・大良地区で買い物支援実施の意向あり

第7章 唐津地域の現況と公共交通を取り巻く課題整理

7-1. 地域的な現況・課題

(1) 人口減少社会・自家用車依存に対応した公共交通の運行

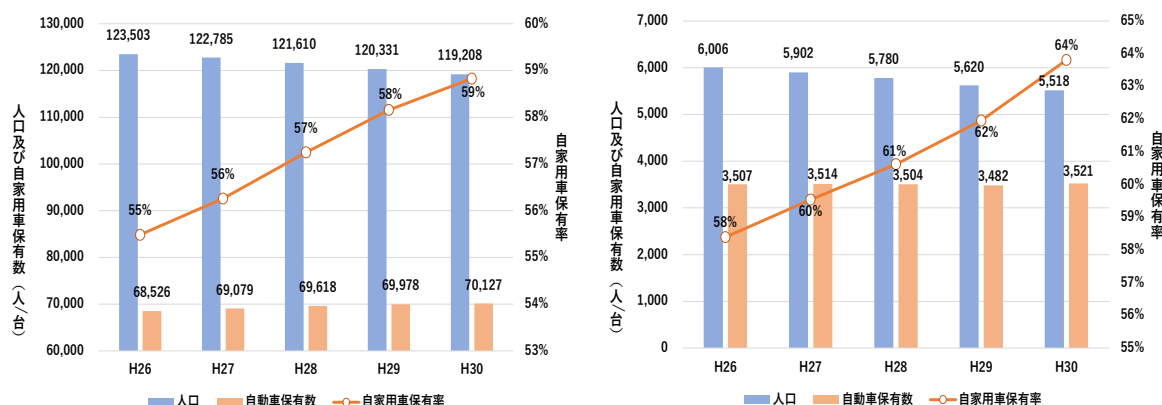
今後の急激な人口減少の進行及び自動車への依存の高まりについて、公共交通の運行側も対応していく必要があります。特に、少子化については、公共交通の主要利用者である高校生の利用減少も想定され、路線の見直しを段階的に検討していくことが重要になります。また、人口は減少しているのに自家用車保有台数は増加していることから、自家用車への依存が高くなっている状況も踏まえる必要があります。



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) 免許保有を続ける高齢者の免許返納促進

高齢化も進行していきませんが、今後の高齢者は、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ります。

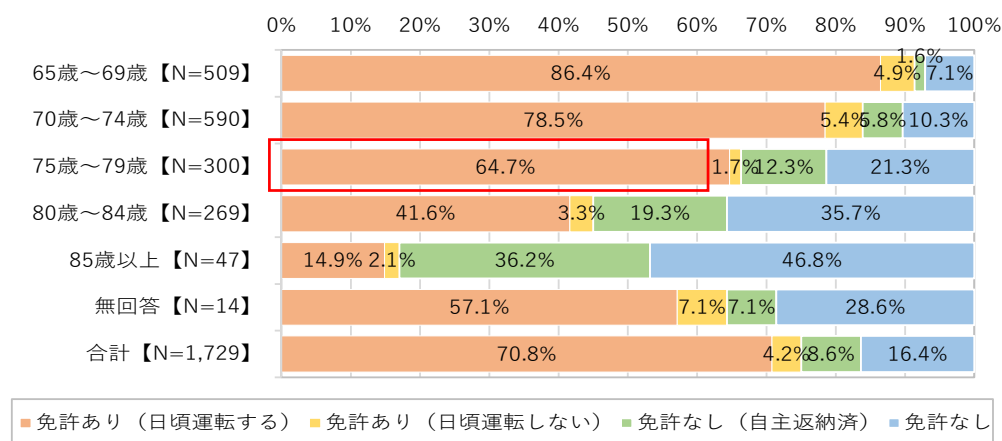


図 7-3 年齢別の免許保有状況（再掲）

(3) 交通不便地域への対応と過疎地域での移動手段の確保

JR 駅（500m）、バス停（300m）のバッファー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分散して存在しており、これら過疎地域における移動手段の確保が課題となります。

(4) 施設立地の状況（現況、今後）に応じた公共交通の有効活用

商業施設をはじめ、医療施設や行政庁舎などの生活利便施設は、路線バス沿線の運行ルート上を中心に立地しており、公共交通を使って買い物や通院等を行うことも可能であり、公共交通の有効活用を推進することが求められます。

7-2. 公共交通の現況・課題

(1) 公共交通利用者数の減少に応じた公共交通サービスの運行

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、利用状況に応じた公共交通の運行を考える必要があります。

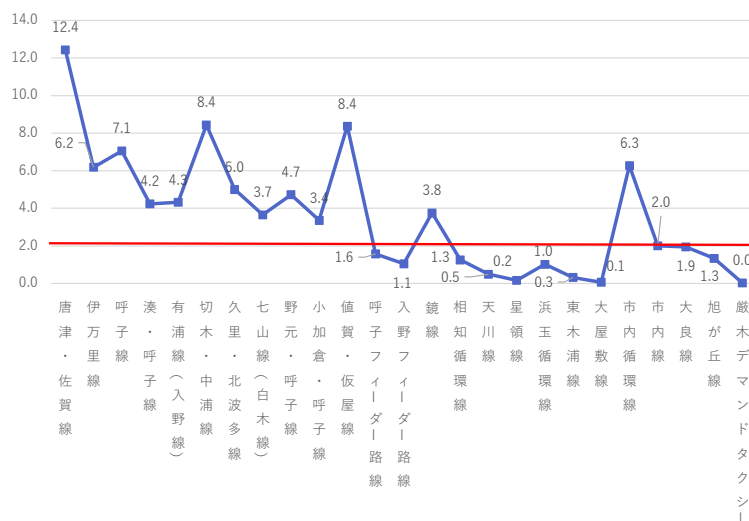


図 7-4 路線バスの路線別 1 本あたり利用者数概算 (令和 2 年度)

(2) 公共交通に対する自治体負担額の抑制

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。

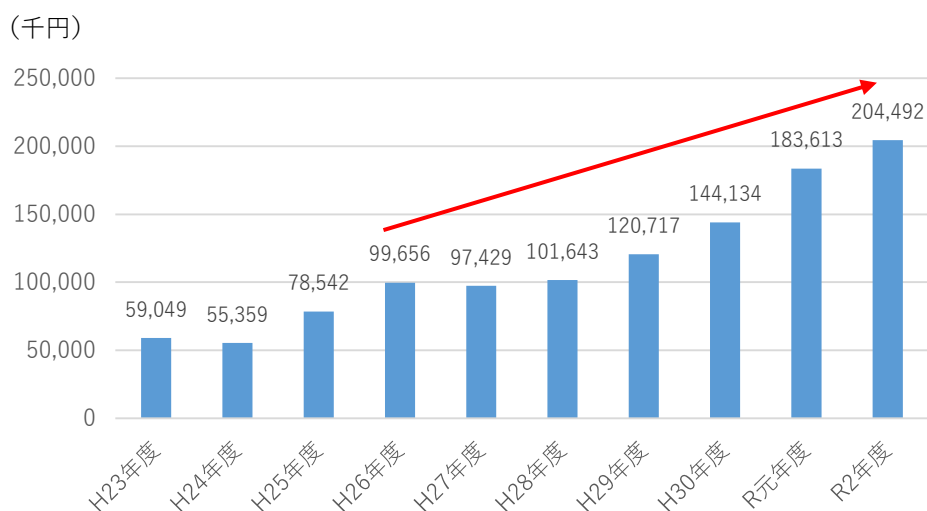


図 7-5 唐津市の公共交通への財政負担の推移 (再掲)

(3) 高齢者の移動状況（自宅近くの乗降希望、比較的狭い生活圏）に応じた公共交通

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状況です。

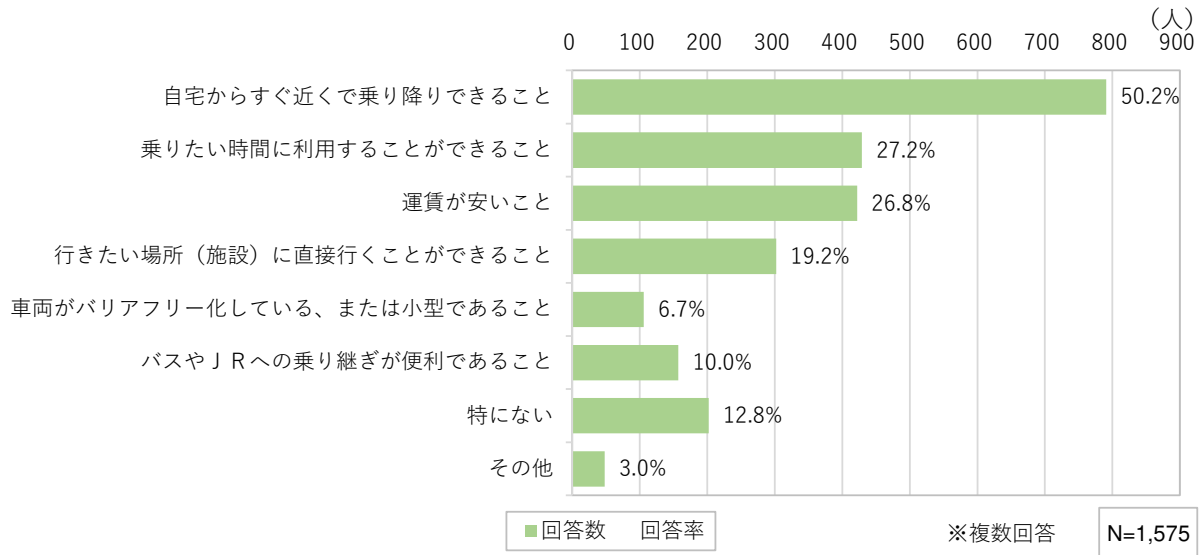


図 7-66 公共交通で大切なこと（再掲）

また、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おり、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。

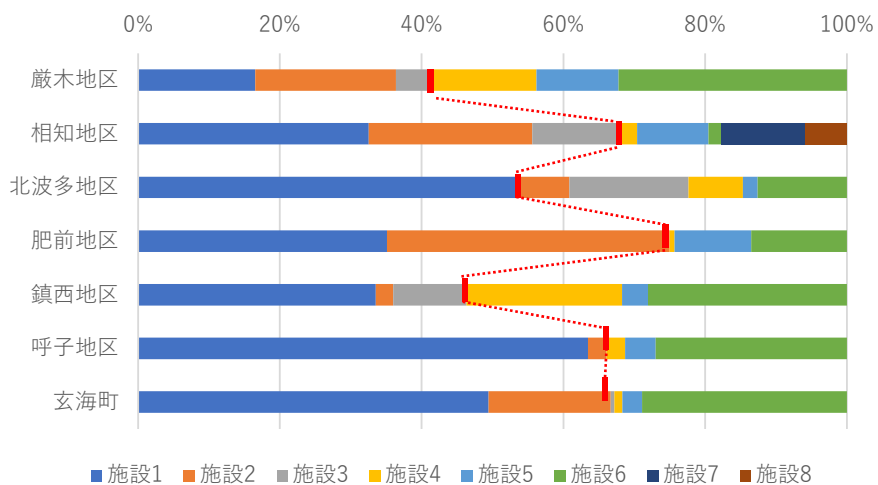


図 7-7 地区別の買い物先＜再掲＞

(4) 高校生の移動状況（路線バス・JRの一定利用と送迎依存、部活所属多い）に応じた公共交通

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です。

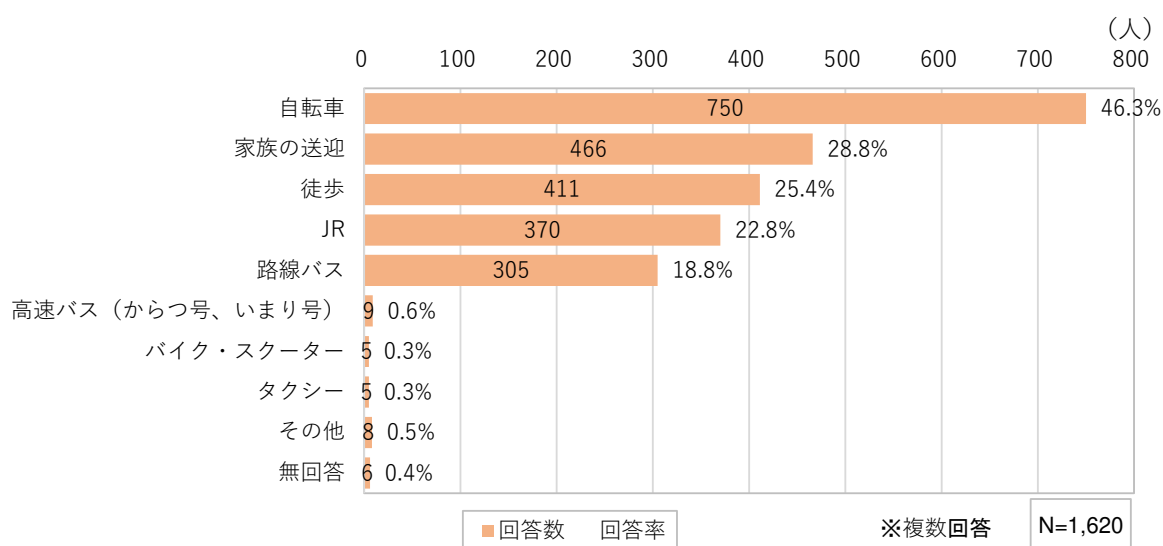


図 7-8 高校生の通学手段（普段）＜再掲＞

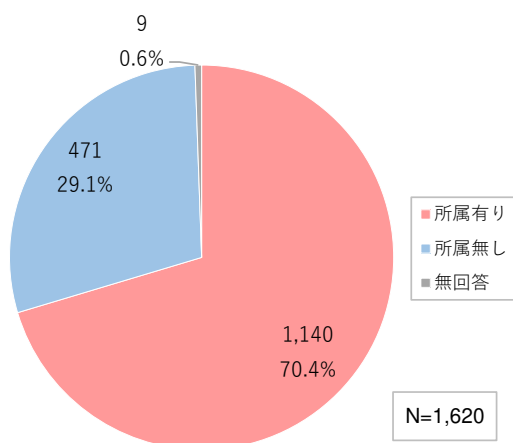


図 7-9 回答者の部活動の所属（再掲）

(5) 交通系 IC カードの普及率の向上

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、フリ一定期を利用する高校生以外の利用者から 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%
合計	167	44	26.3%

(6) 分かりやすい情報提供

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が高いです。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。

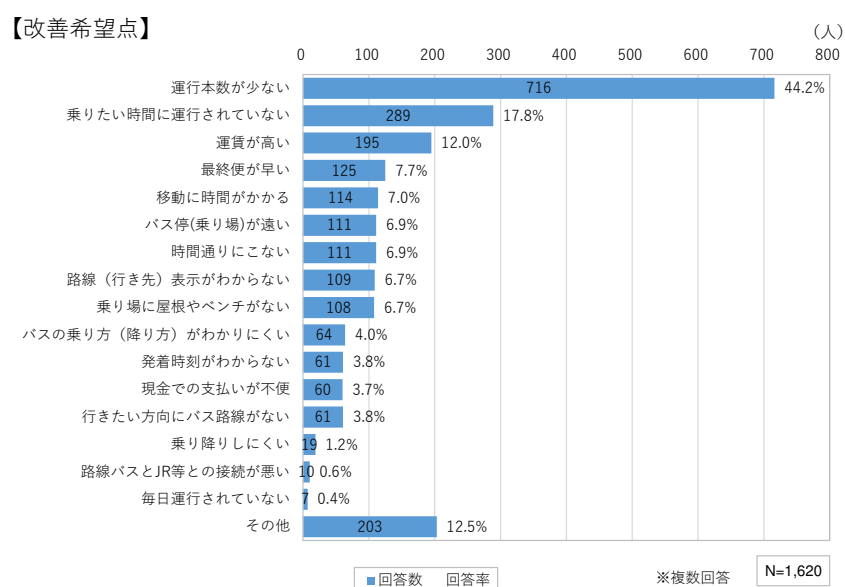


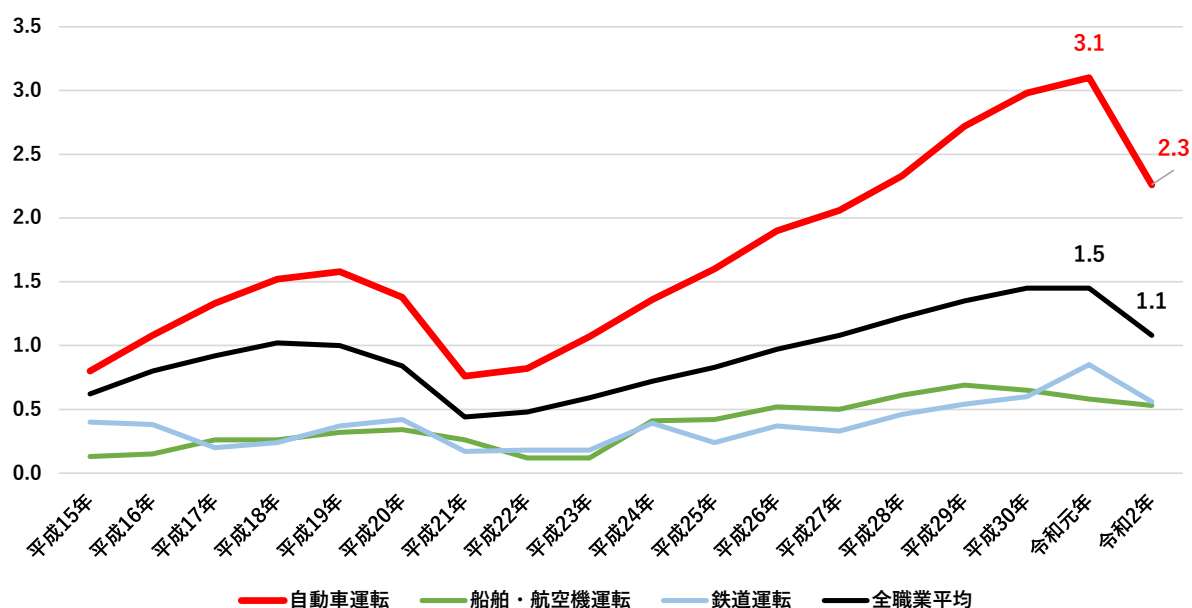
図 7-10 公共交通について改善してほしい点

7-3. 社会的な現況・課題

(1) 深刻な運転手不足への対応

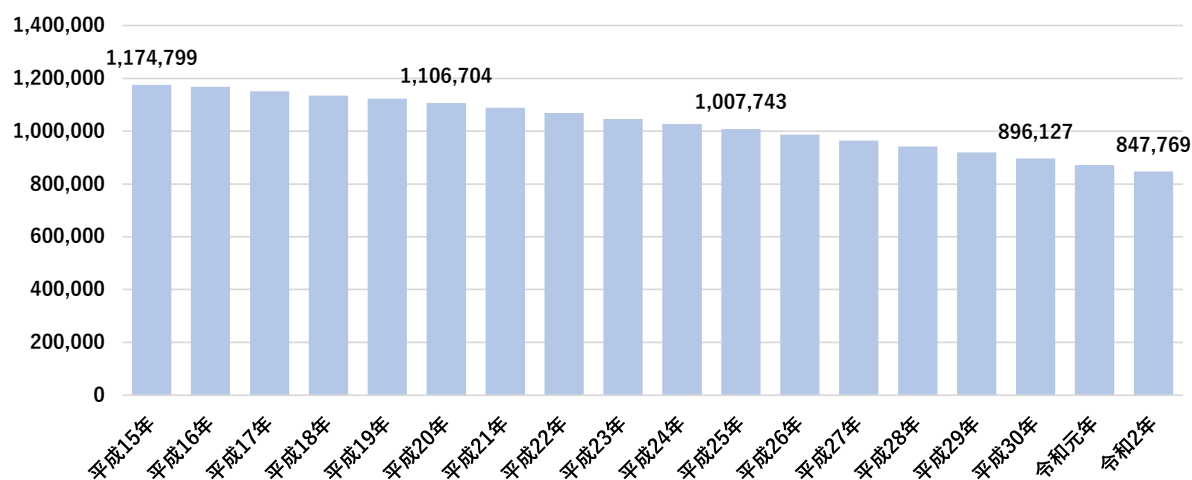
公共交通の担い手である運転士不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

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 7-1 1 運転関連産業の有効求人倍率の推移

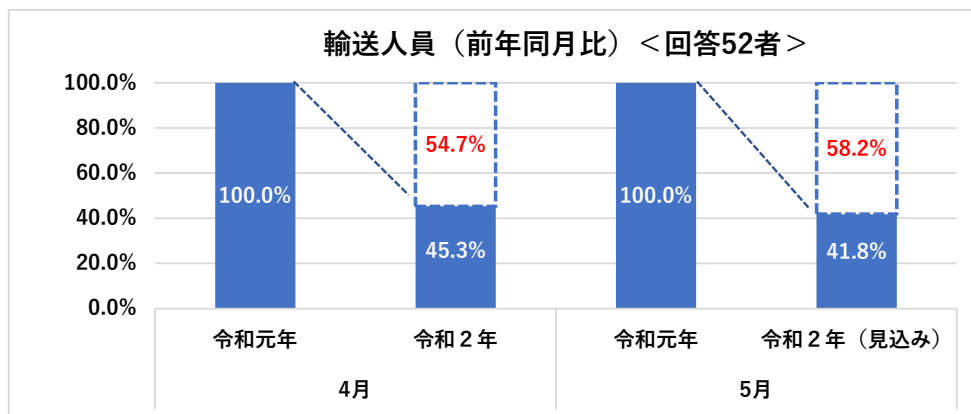
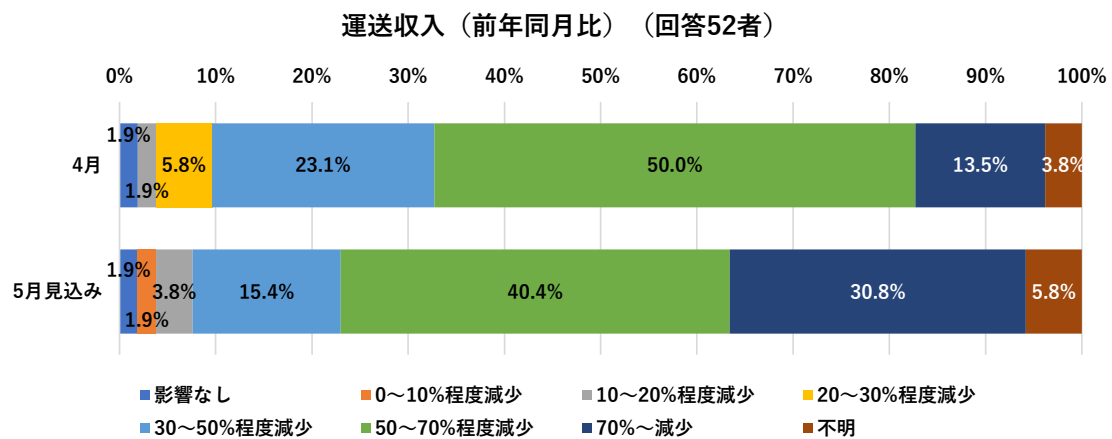


資料：運転免許統計（全国）

図 7-1 2 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

(2) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う公共交通分野全般の収益性の改善

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（移動の縮小化・個別化といった生活行動様式の変化）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、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関係機関等が総力で検討し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 - 1 3 公共交通分野全般の収益性悪化

(3) まちづくり等関連する他分野と連携した公共交通施策の実施

公共交通の利用を促進するためには、教育・福祉・観光・まちづくりなどの様々な分野と連携することが重要です。

高校生をはじめとした子供・高齢者・観光客など、それぞれのターゲットに応じた施策の検討や、目的地となる施設と連携した利用促進策の検討など、様々な分野と連携した取り組みが必要となります。

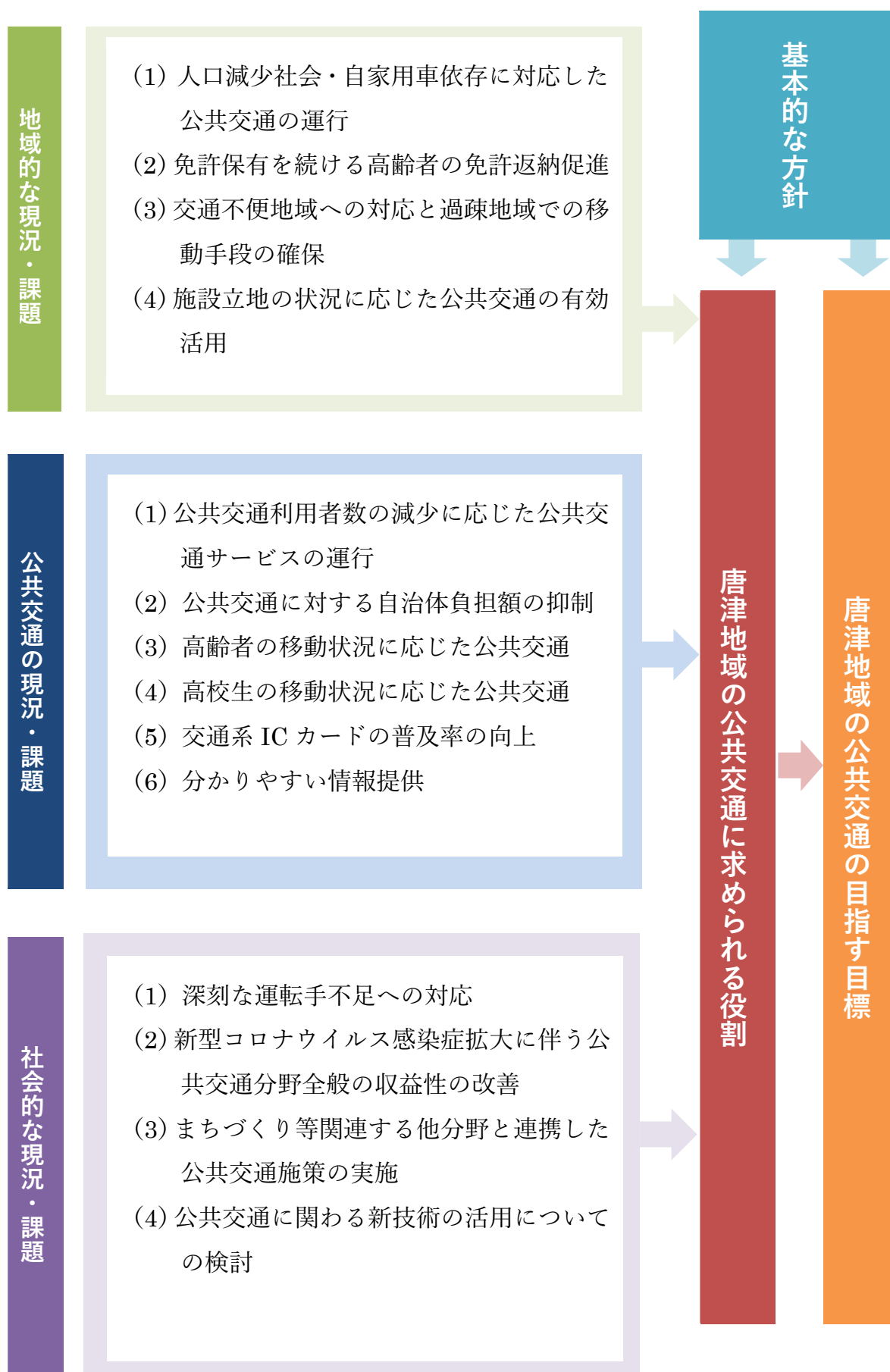


図 7-14 公共交通と他分野の関係性

(4) 公共交通に関わる新技術の活用についての検討

公共交通に関わる新技術としては、AI（人工知能）を活用したデマンド型交通や自動運転、MaaS に代表されるようなデジタル技術を活用した検索～予約～決済までを一括で行うサービスなどが挙げられます。それぞれの技術において実証実験から本格運行まで各地で進展してきており、唐津地域でも新技術の導入について検討する必要があります。

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

①地域に応じた公共交通サービスの提供

広域的な地域において、公共交通サービスを持続的に運営するため、公共交通サービスを必要とする地域や人を見極め、その地域や人に適したサービスの導入を図る。

②利用しやすい公共交通の実現

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。
また、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。

③まちづくりとの連動による持続可能な地域の形成

各地域の拠点が連携した都市の実現とそれによる地域の持続可能性の向上に向け、各地域の拠点における公共交通の充実を図り、自家用車に過度に依存しないまちづくり、環境面にも配慮した地域の形成を推進する。

④利用促進のための輸送資源の相互連携

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ように利用促進策を推進する。

唐津地域の公共交通の目指す目標

①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。

- 路線バス利用者 1 人当たりの公共交通の財政負担額（欠損額）
- 路線バスの収支率

②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展開を推進し、交通弱者を中心とした人々の生活を支える交通を目指す。また、観光・まちづくり・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。

- 公共交通の利用者数
- 公共交通を利用した観光来訪者数

③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。

- IC カード利用率
- 主要交通結節点のバス利用者数

9-2. 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。	・通勤通学 ・観光 ・ビジネス
		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。	・通勤通学 ・観光 ・ビジネス
		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。	・通勤通学 ・日常的な買い物 ・通院 ・来訪者
	↑	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。	・日常的な買い物 ・通院 ・観光
		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。	・日常的な買い物 ・通院 (特に高齢者等自家用車移動が困難な方)
		航路	離島地域とのアクセスを担う。	・通勤通学 ・日常的な買い物 ・通院 ・来訪者
	↓	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。	・ドア to ドアで速やかに移動したい方 ・観光 ・ビジネス

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と持続性向上	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路線バス利用者1人当たりの公共交通の財政負担額	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路線バスの収支率	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	●
	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）		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	長期	
誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現	高齢者運転免許証自主返納者への支援拡充	①公共交通の利用者数	唐津地域公共交通活性化協議会 福祉部署	短期	
	送迎に過度に頼らず通学できる環境の構築	②公共交通を利用した観光来訪者数	唐津地域公共交通活性化協議会 教育委員会	短期	
	二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進		唐津地域公共交通活性化協議会 観光部署	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		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	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	長期	
関係者の連携による公共交通の利用促進	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	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 各地域の住民	短期	●
	公共交通事業者が一体となった公共交通についての検討の場の設置	②主要交通結節点のバス利用者数	唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	
	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		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	●
	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	短期	●

10-1. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

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	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。 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。					
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	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。				
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	地域ごとに実態把握・転換の可能性について検証			
	交通事業者 地域団体等				

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	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。 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。				
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	実施			
	交通事業者等				

事業名	地域公共交通利便増進事業の実施					
事業概要	深刻な運転手不足へ対応しつつ、地域公共交通サービスの最適化と持続性向上を確実に推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき以下の内容からなる地域公共交通利便増進事業を行う。					
	<実施地区> ●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 ●玄海町 <実施内容> ①唐津地域北部（呼子・鎮西・湊エリア）の路線等の編成の変更 ②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 ③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 ④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 ⑤枝線等のオンデマンド化（浜玉エリア・相知エリアの全域化、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） ⑥デマンドタクシーへのAI予約システムの本格導入（七山エリア・浜玉エリア・相知エリア・厳木エリア・北波多エリア・唐津市中心部エリアの一部）					
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
	唐津市 玄海町			実施		
	交通事業者等					

10-2.誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

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	検討	実施			
	福祉部署					

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	検討	実施			
	教育委員会					

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	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。 ※グリーンスローモビリティとは、時速 20 km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。				
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	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	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	検討			実証実験・社会実装に向けた支援
	交通事業者等				

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	検討			実施
	まちづくり部 門、商業施設等				

10-2. 関係者の連携による公共交通の利用促進

事業名	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					
事業概要	定時定路線からデマンド型交通への移行など、交通モードの転換を行うにあたっては、転換地域の住民と行政、交通事業者などの関係者による、利用促進に向けた検討の場を設置することを検討します。特に地域住民に関しては、実際に利用可能性の高い住民の参加を募るなど、利用者の目線での運行形態や運行時間などについての検討を行い、利用促進を図ります。					
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	検討	実施			
	交通事業者 各地域の住民等					

事業名	公共交通事業者が一体となった公共交通についての検討の場の設置					
事業概要	様々な変化が予想される今後の公共交通について、路線バスだけでなく、JRやタクシー事業者、離島航路など異なる交通事業者が一体となって、公共交通のあり方を議論・検討する場の設置を検討します。それぞれの役割分担や接続・連携、新技術の動向への対応などについて継続的に議論・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	検討	実施			
	各交通事業者					

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	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。					
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	調査研究		実証実験 本格実施		
	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	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。 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。				
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	実施			
	交通事業者等				

第 1 1 章 計画の数値目標と達成状況の評価

1 1 - 1. 計画の数値目標

本計画の達成状況进行评估するため、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

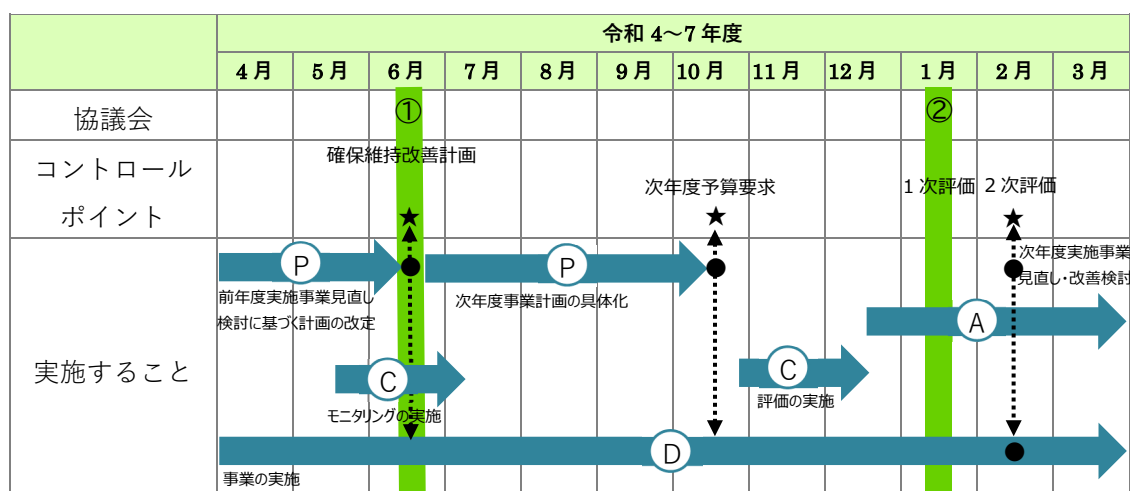
計画目標		実績値 R 元年度	中間値 R 6 年度	目標値 R 8 年度	設定・算出 方法
評価指標	指標の設定根拠				
(1) 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上					
①路線バス利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額（欠損額）	利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額の推移を踏まえて、財政負担の程度を明確化し、交通サービスの最適化状況と持続可能性の判断材料とする。（令和元年度の実績値の維持）	227.0 円	227.0 円	227.0 円	「唐津市・玄海町の路線バス運行補助金」を「路線バス利用者数」で除した数値。 ※資料：唐津市・玄海町路線バス補助金申請資料
②路線バスの収支率	公共交通の収支率の推移を踏まえて、交通サービスの収入と支出の状況を明確化し、交通サービスの需給の最適化状況と持続可能性の判断材料とする。（令和元年度の実績の維持）	38.5%	38.5%	38.5%	「運賃収入」を「運行経費」で除した数値。 ※資料：運行事業者データ

(2) 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現					
①公共交通の利用者数 (路線バス・JR 主要 6 駅・離島航路・タクシー合計)	利用者数の増減の推移を踏まえて、公共交通に対するニーズへの対応状況を計り、増加・減少状況に応じた交通モード別の見直しや改善の判断材料とする。(令和元年度の実績の維持)	11,718 人/日	11,718 人/日	11,718 人/日	「路線バス・JR、離島航路・タクシーの年間利用者数」を「1 日当たりの利用者数」に除した数値の合計。※資料：各事業者及び九州運輸局のデータ(本計画 P28 参照)
②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り、見直しや改善の判断材料とする。(令和元年度の実績の維持)	75.1 万人/年	75.1 万人/年	75.1 万人/年	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。 ※資料：佐賀県観光動態調査データ
(3) 関係者の連携による公共交通の利用促進					
① I C 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・支払いの効率化の状況を計るとともに、その向上により持続可能な公共交通を実現するための路線ごと・利用者ごとの詳細なデータなど、モニタリングに活用する。	26.3%	35%	50%	実績値は、令和 3 年度の路線バス乗降調査結果より算出。以後は、運行事業者の提供データにより算出予定。 ※資料：運行事業者データ
②主要交通結節点のバス利用者数	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(結節点を大手口、呼子、唐津駅、浜崎駅前、山本の 5 か所に設定)	2,709 人/日 (大手口：2,061 人) (呼子：336 人) (唐津駅：211 人) (浜崎駅前：22 人) (山本：79 人)	2,709 人/日	2,709 人/日	結節点に指定した 5 か所のバス停で乗降した 1 日の利用者数。 ※資料：運行事業者データ

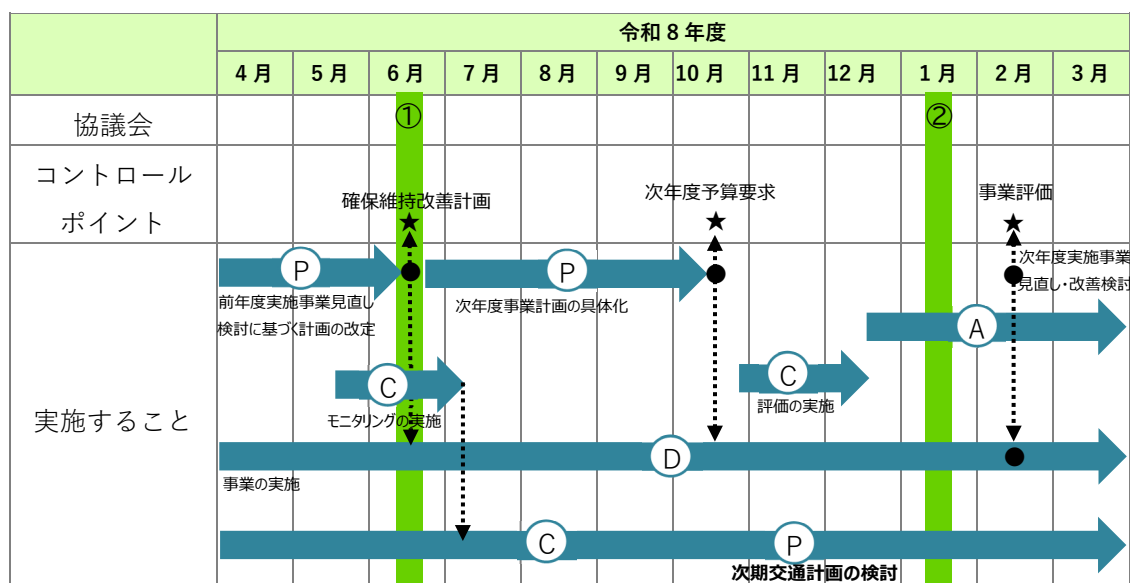
1 1 - 2. 達成状況の評価

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、前年度事業の見直しに基づく計画立案（Plan）から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（P）」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（令和 4～7 年度）



本計画の最終年度である令和 8 年度には、「本交通計画の総合的な評価」「次期交通計画の検討・策定」を重点的に実施することとします。



本計画は、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 情報受発信など積極的な公共交通に対する関与 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

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	加部島	呼子		加部島杉村	路線定期	フィーダー補助	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。
交通事業者	呼子台場	呼子		呼子台場 みなとプラザ	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	星賀 (ジャンボタクシー)	入野		星賀	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	納所	入野		納所	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	高串	入野	古保志気	高串福祉 センター前	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	肥前地区 デマンドタクシー		肥前地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	相知・厳木地区 デマンドタクシー		相知・厳木地区 内、多久駅		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	浜玉地区 デマンドタクシー		浜玉地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	七山地区 デマンドタクシー		七山地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	市内東	唐津駅	シーサイド前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	市内南	大手口	唐津赤十字 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	市内西	大手口	りふれ・済生会 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	志気（市民病院きた はた～志気）	市民病院 きたはた		志気	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	成淵（市民病院きた はた～成淵）	市民病院 きたはた		成淵上	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘・ 山田地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	からワンライン	唐津駅	まいづる999	イオン唐津店	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	鏡地区 デマンドタクシー		鏡地区内		区域運行	フィーダー補助	
玄海町	玄海町AI オンデマンド交通		玄海地区内		区域運行	フィーダー補助	

（備考）

上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

上記系統のうち市内東、市内西及び市内南(R7.4 からこの3路線は「からワンライン」に統合)を運行するバス車両は、車体の腐食、エンジン出力の低下、冷房機能の低下など車両の老朽化（平均車齢 12.5 年）が進んでいたことから、安全な輸送の確保、利用者の利便性向上のため、車両減価償却費等国庫補助を活用して車両の更新を行う。

なお、相知・厳木デマンドタクシーが多久市に乗り入れることについて、乗り入れに伴う多久市の費用負担は無いため、同市の地域公共交通計画には位置付けられていない。