

令和7年度第3回唐津地域公共交通活性化協議会
議 事 概 要

- ◆ 開催日時 令和7年12月24日（水）14時～15時
- ◆ 開催場所 唐津市役所本庁舎4階大会議室
- ◆ 出席者委員 30名 ※詳細は別紙名簿のとおり
- ◆ 会議概要

1. 開会 岩橋事務局長（唐津市地域政策課長）

委員過半数の出席により会議が成立していることを報告

2. 会長挨拶 中西会長（唐津市副市長）

3. 議事

(1) 議案第1号 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業の評価

賛成多数により承認

【質疑・意見】 なし

(2) 議案第2号 令和8年4月予定の路線再編等について

賛成多数により承認

【質疑・意見】

（委員A）呼子フィーダー線はすべて廃止ということでしょうか。

（事務局）8時から16時の台場・浜線と、9時から16時の加部島線の車両がジャンボタクシーで日中運行しております。8時前に運行しているものもございまして、こちらはバス車両で運行しております。バス車両で運行する路線については朝夕、引き続き運行を予定されております。

(3) 議案第3号 唐津地域公共交通計画及び利便増進計画の一部改正について

賛成多数により承認

【質疑・意見】 なし

(事務局) 計画の軽微な変更が発生した場合は、事務局一任で変更の処理を行いたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(委員一同) 異議なし

(4) 議案第 4 号 令和 8 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部改正について

賛成多数により承認

【質疑・意見】 なし

4. その他

(1) 事務局

令和 8 年 4 月から巖木と相知地区のデマンドタクシー相互乗り入れを開始する予定。調整が出来次第、書面開催による協議を依頼したい。(1 月下旬頃)

(2) 昭和自動車株式会社

令和 8 年 4 月から「伊万里線」と「久里・北波多線」について、北波多から大手口までの運行ルートを入れ替えることを報告。1 月下旬に開催予定の県の協議会で審議を予定。

5. 閉会

令和7年度第3回活性化協議会 出席者名簿

任期：令和6年5月29日から令和8年5月28日

敬称略

		氏 名	所 属	役 職 等	備 考	出欠	代理出席者・随行者
1	会長	なかにし あきなり 中西 昭成	唐津市	副市長		出席	
2	副会長	ひだか だいすけ 日高 大助	玄海町	防災安全課長			(随行) 係長 藤松 丈二 、柴田 悟志
3	委員	おおえだ よしなお 大枝 良直	九州大学大学院工学研究院環境社会部門	准教授	学識経験者	出席	
4	監査委員	やすおか かずのり 安岡 一徳	唐津地区行政連絡委員会	副会長	利用者代表 (唐津地区)	出席	
5	委員	やまくち かつみ 山口 勝己	唐津市民生・児童委員連絡協議会	会長	利用者代表 (唐津地区)	出席	
6	委員	よしむら えつこ 吉村 悦子	地域まちづくり会議 (浜玉地区)	委員	利用者代表 (浜玉地区)	出席	
7	委員	ちくがん えいじ 竹厳 英治	厳木町区長会	副会長	利用者代表 (厳木地区)	出席	
8	委員	かなたけ えいさく 金嶽 栄作	唐津市相知地区行政連絡委員会	副会長	利用者代表 (相知地区)	出席	
9	委員	やまもと やよい 山本 弥生	唐津市北波多女性ネットワーク「未来」	会長	利用者代表 (北波多地区)	出席	
10	委員	えがわ ちよみ 江川 千代美	唐津市食生活改善推進協議会 肥前支部	支部長	利用者代表 (肥前地区)	出席	
11	委員	ふるたち ひとみ 古舘 日登美	唐津上場商工会	女性部長	利用者代表 (鎮西地区)	出席	
12	委員	まつぎき たつお 松崎 達生	呼子町区長連絡協議会	会長	利用者代表 (呼子地区)	出席	
13	委員	やました ふじお 山下 富士雄	七山地区行政連絡委員会	大日本行政連絡委員	利用者代表 (七山地区)	出席	
14	委員	みね のぶひろ 峯 信廣	唐津市老人クラブ連合会	会長	利用者代表(高齢者)	欠	
15	委員	ことう さとる 古藤 悟	唐津地区PTA連合会	会長	地方公共団体が必要と認める者 (児童生徒の通学)	出席	
16	委員	やました まさみ 山下 正美	唐津商工会議所	専務理事	地方公共団体が必要と認める者 (買物の移動確保、交通拠点との連携)	出席	
17	委員	さかもと かねみつ 坂本 金満	唐津上場商工会	会長	地方公共団体が必要と認める者 (買物の移動確保、交通拠点との連携)	出席	
18	委員	のうずみ りょうこ 能隅 良子	唐津東商工会	女性部員	地方公共団体が必要と認める者 (買物の移動確保、交通拠点との連携)	出席	
19	委員	たなか ひさゆき 田中 寿幸	唐津市社会福祉協議会	事務局長	地方公共団体が必要と認める者 (高齢者の移動確保)	出席	
20	委員	なぐみち きよなり 中道 清成	佐賀県旅客船協会	会長	航路事業者	出席	
21	委員	くさの たけお 草野 武生	佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	交通事業者の協会	出席	
22	委員	まつぎき よしゆき 松崎 義行	昭和自動車株式会社 乗合事業部	部長	路線バス事業者	出席	(随行) 大崎 翔太
23	委員	なかしま えいじ 中島 栄治	昭和バス労働組合	執行委員長	運転手の団体	出席	
24	委員	なかの すすむ 中野 将	九州地方整備局佐賀国道事務所	計画課長	国道管理者	出席	
25	委員	ながもと たかゆき 長本 敬幸	佐賀県地域交流部 交通政策課地域交通システム室	係長	交通施策担当	出席	(随行) 中野 健太郎、 岸本 瑞生
26	委員	いげや ゆたか 伊賀屋 豊	佐賀県唐津土木事務所	所長	道路・港湾管理者	出席(代理)	副所長 高塚 光明
27	委員	はせがわ とおる 長谷川 達	唐津警察署	交通課長	公安委員会	出席	
28	委員	しのはら ちとき 篠原 基樹	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道事業部	企画運輸課長	旅客鉄道事業者	欠	
29	委員	くすだ しゅういちろう 楠田 悠一郎	株式会社 玄海タクシー	代表取締役	タクシー事業者	欠	
30	委員	あおき まさひろ 青木 昌廣	玄海町区長会	有浦下区長		出席	
31	監査委員	わたなべ ふじえ 渡邊 藤江	玄海町社会福祉協議会	事務局長		出席	
32	委員	にしやま まさお 西山 将夫	協議会が必要と認める者 公共交通所管	地域づくり部長	協議会が必要と認める者 (公共交通所管)	出席	
33	委員	むた かい ざ 牟田 嘉伊座	九州運輸局佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官		出席	

全委員33人のうち

出席者（代理含む）30人 欠席者3人

ほか随行者 5人

令和7年度第3回 唐津地域公共交通活性化協議会



日時：令和7年12月24日（水）14:00～
場所：唐津市役所本庁舎 4階大会議室

議 事

- （1）令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業の評価
- （2）令和8年4月予定の路線再編等について
- （3）唐津地域公共交通計画及び利便増進計画の一部改正について
- （4）令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部改正について

(1) 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業の評価



自己評価の実施

国の支援(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助)を受けるにあたっては、協議会で事業の実施状況(=フィーダー系統運行状況)について「**自己評価**」を行い、国へ報告する必要がある。

※地域公共交通確保維持改善事業実施要領「8.事業評価について」に記載

評価の概要

事業の実施は、全路線(19路線)で計画どおり適正に運行が行われました。

各路線では、運行に対する目標収支率を設定しており、その達成状況は次のとおりです。

A評価(達成)3路線 B評価(目標-5%以内)5路線 C評価(目標-6%以上)11路線

【C評価の分析】

- 呼子台場線、星賀線、高串線の3路線は、通学する**高校生の人数が減少**
- 市内東線・市内南線、志気線の3路線は、**令和7年4月で廃止(再編)**
- 大良、浜玉、肥前のデマンドタクシーは、他のエリアより収支率の目標を高いため評価は低いが、デマンドタクシーは全体的に認知度が向上し、**利用者は増加傾向**にある
- からワンラインと玄海町AIオンデマンド交通は、**再編前より利用者は増加**している

(2) 令和8年4月予定の路線再編等について



呼子フィーダー線

変更概要

日中にジャンボタクシーで循環運行していた呼子フィーダー線(①呼子～台場・浜線、②呼子～加部島線)を廃止し、デマンドタクシー(チョイソコからっ)を導入

変更の内容

①呼子～台場・浜線

8時～16時の時間帯
ジャンボタクシー7便

②呼子～加部島線

9時～16時の時間帯
ジャンボタクシー6便

呼子・名護屋(一部)地区

デマンドタクシー
8:00～17:00



(2) 令和8年4月予定の路線再編等について



<運行の概要>

運行 エリア	呼子・名護屋（一部）地区
運賃	<ul style="list-style-type: none">・ 同じ地区内の利用 1乗車300円・ 小児、障がい者、運転免許証返納者などは半額 ※運賃は運賃等協議分科会で承認を受けた金額
運行車両	ジャンボタクシー 1台（8人乗り）
運行日時	8：00～17：00（ <u>土日祝日も運行</u> ）

(3) 唐津地域公共交通計画及び利便増進計画の一部改正について



① 唐津地域公共交通計画

変更内容

◆枝線等のオンデマンド化および、
AI予約システム本格導入エリアに
「呼子」「鎮西(一部)」を追加

◆一覧表に
「呼子地区デマンドタクシー」を追加

※廃止した路線について削除
(市内東、市内南、市内西、志気、成瀬)

公共交通計画・利便増進事業の概要 < 一部抜粋 >

- 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・呼子エリア、鎮西エリアの一部) ※追加
- 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・呼子エリア・鎮西エリアの一部) ※追加

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						

公共交通計画・運行系統の一覧表 < 一部抜粋 >

	デマンドタクシー					
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
交通事業者	呼子地区 デマンドタクシー		呼子・名護屋 (一部)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

※新規追加

(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

(3) 唐津地域公共交通計画及び利便増進計画の一部改正について



② 唐津地域公共交通利便増進計画

変更内容

● 2) 枝線等のオンデマンド化

「呼子エリアにデマンドタクシーを新たに導入する(令和8年4月)」を追加

● 3) デマンドタクシーへのAI予約システムの本格導入

対象エリアに「呼子エリア」を追加

利便増進計画・事業の全体整理 < 一部抜粋 >

	北波多エリア…成淵・志気線	
2) 枝線等のオンデマンド化 R6 年 4 月～	<ul style="list-style-type: none"> ・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…成淵・志気線 唐津市中心部エリア…大良線、旭が丘線 ・唐津市中心部エリアの一部にデマンドタクシーの導入と拡大(令和7年10月) 鏡線 旭が丘線(山田地区の追加) ・呼子エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。(令和8年4月) ※追加 ・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 	
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～	<ul style="list-style-type: none"> ・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・鏡線の運行地域)、呼子エリア ※追加 	

(4) 令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部改正



【変更概要】令和8年4月再編に伴い、対象の路線に「**呼子地区デマンドタクシー**」を追加する。

【計画期間】令和7年10月1日～令和8年9月30日



令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業の評価（案）

令和7年12月 日

協議会名：唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名：令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
昭和自動車株式会社	(1)加部島 【呼子～加部島杉村】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】10% 【実績】10% 輸送人員 【R6】2,547人 【R7】2,920人 加部島地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行しており、本年度は通勤通学者の増加により、昨年度と比較して輸送人員が約115%となり収入が増加した一方で、経費面においては運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用の増加が見られたことから、収支率は目標と同水準となった。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(2)呼子台場 【呼子～呼子台場みなとプラザ】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】9% 【実績】4% 輸送人員 【R6】816人 【R7】365人 呼子北部地区の朝夕の通勤通学時間帯に運行しており、本年度は通学者の減少により、昨年度と比較して輸送人員が約45%となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加もあったことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(3)呼子・名護屋浜 【呼子～小友・名護屋浜～呼子】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】13% 【実績】11% 輸送人員 【R6】8,322人 【R7】7,434人 小友地区にとって唯一の公共交通手段として呼子地区内を循環して運行しており、本年度は観光客の減少により、昨年度と比較して輸送人員が約89%となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を達成することはできなかった。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

昭和自動車株式会社	(4)呼子・加部島 【呼子～加部島杉村～呼子】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	B	収支率 【目標】8% 【実績】7% 輸送人員 【R6】4,653人 【R7】4,596人 沿線の風に見える丘公園や加部島などの観光客が利用する路線バスとして呼子地区内を循環して運行しており、昨年度と比較して輸送人員はほぼ横ばいであり、収入は同額程度であったが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率が悪化し、目標を達成することはできなかった。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(5)星賀 【星賀～入野】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】80% 【実績】17% 輸送人員 【R6】2,169人 【R7】960人 星賀地区における朝夕の通勤通学利用をメインとして運行しており、令和6年4月から日中の運行をオンデマンドタクシーに切り替えたことにより利用が減少し、昨年度と比較して輸送人員は約44%となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(6)納所 【納所～入野】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	A	収支率 【目標】39% 【実績】52% 輸送人員 【R6】3,038人 【R7】3,120人 納所地区における朝夕の通勤通学利用をメインとして運行しており、令和6年4月から日中の運行をオンデマンドタクシーに切り替えたが、利用状況は変わらず、昨年度と比較して輸送人員は約102%となり、収入は同水準であったが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加した。しかし、運行の効率化が図られたことで経費が削減されたことが大きく影響し、費用が減少したことで、収支率は目標を大きく上回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(7)高串 【高串福祉センター前～古保志気～入野】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】68% 【実績】39% 輸送人員 【R6】2,443人 【R7】960人 高串地区における朝夕の通勤通学利用をメインとして運行しており、令和6年4月から日中の運行をオンデマンドタクシーに切り替えたことにより利用が減少し、昨年度と比較して輸送人員は約39%となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

昭和自動車株式会社	(8)市内東 【唐津駅～シーサイド前～唐津駅】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】32% 【実績】23% 輸送人員 【R6】13,710人 【R7】6,496人 沿線の唐津城などの観光客が利用する路線バスとして市内を循環して運行しており、令和6年4月から路線再編のため半期のみの運行となったことから、昨年度と比較して輸送人員は約47%（通年運行と試算した場合約95%）となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(9)市内南 【大手口～唐津赤十字病院前～唐津駅】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】45% 【実績】32% 輸送人員 【R6】29,962人 【R7】14,184人 沿線の商業施設や病院などに利用される路線バスとして市内を循環して運行しており、令和6年4月から路線再編のため半期のみの運行となったことから、昨年度と比較して輸送人員は約47%（通年運行と試算した場合約95%）となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(10)志気 【志気～市民病院きたはた】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】69% 【実績】6% 輸送人員 【R6】368人 【R7】34人 志気地区住民の買い物・通院などの生活利用をメインとして運行しており、令和6年4月からオンデマンドタクシーへの切替とスクールバスの導入により半期のみの運行となったことから、昨年度と比較して輸送人員は約9%（通年運行と試算した場合約18%）となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(11)成洲 【成洲上～市民病院きたはた】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】69% 【実績】66.49% 輸送人員 【R6】1,095人 【R7】417人 成洲地区住民の買い物・通院などの生活利用をメインとして運行しており、令和6年4月からオンデマンドタクシーへの切替とスクールバスの導入により半期のみの運行となったことから、昨年度と比較して輸送人員は約38%（通年運行と試算した場合約76%）となり、収入が減少したことと併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

昭和自動車株式会社	(12)肥前地区デマンドタクシー 【肥前地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】13% 【実績】7% 輸送人員 【R6】2,315人 【R7】5,367人 1運行あたり輸送人員1.0人 肥前地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。本年度より1年間の運行となっており、単純にR6年実績輸送人員を2倍にして本年度と比較すると約116%と輸送人員は増加しているが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。 1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(13)相知・厳木地区デマンドタクシー 【相知・厳木地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	B	収支率 【目標】6% 【実績】3.78% 輸送人員 【R6】2,033人 【R7】4,857人 1運行あたり輸送人員1.0人 相知地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。輸送人員は昨年度と比較して239%と増加しているが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を達成することはできなかった。 1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(14)浜玉地区デマンドタクシー 【浜玉地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】10% 【実績】5% 輸送人員 【R6】3,136人(浜玉地区＋七山地区) 【R7】5,471人(浜玉地区＋七山地区) 1運行あたり輸送人員1.4人 浜玉・七山地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。輸送人員は昨年度と比較して174%と増加しているが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。 1運行あたりの輸送人員が1.4人と他のデマンドと比べて乗合は発生しているが、さらなる効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(15)七山地区デマンドタクシー 【七山地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	A	収支率 【目標】1% 【実績】5% 輸送人員 【R6】3,136人(浜玉地区＋七山地区) 【R7】5,471人(浜玉地区＋七山地区) 1運行あたり輸送人員1.4人 浜玉・七山地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。輸送人員は昨年度と比較して174%と増加しているが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は低いが、目標の設定が低かったことから達成している。 1運行あたりの輸送人員が1.4人と他のデマンドと比べて乗合は発生しているが、さらなる効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

昭和自動車株式会社	(16)北波多地区デマンドタクシー 【北波多地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	B	収支率 【目標】2% 【実績】0.61% 輸送人員 【R7】80人 1運行あたり輸送人員1.0人 北波多地区における生活利用の利便性向上を図るため令和7年4月より運行開始した。従前から利用者が少なかったことと、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を達成することはできなかった。 1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(17)大良地区デマンドタクシー 【大良・旭ヶ丘地区内】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】33% 【実績】4.61% 輸送人員 【R7】1,387人 1運行あたり輸送人員1.0人 大良と旭ヶ丘地区における生活利用の利便性向上を図るため、2つの定時定路線を廃止して令和7年4月より運行開始した。従前から利用者が少なかったことと、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。 1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(18)からワンライン 【唐津駅～まいづる999～イオン唐津店】	本年度は持続可能な公共交通構築のためR7.4Iに利便増進実施計画に基づく路線再編を実施し、運行効率化と運転士不足への対応を進めた。 また、関係機関との協議を経て、持続可能な公共交通の構築に向けた取り組みを推進している。	A	事業は適切に実施した。	C	収支率 【目標】33% 【実績】22.72% 輸送人員 【R7】23,424人 市内東、市内南の廃止に伴い、令和7年4月より商業施設や病院などの生活利用が多い箇所と唐津城など観光利用が多い箇所をどちらも運行をしている。輸送人員は単純にR7年度の輸送人員を2倍にして、昨年度の市内東・市内南と比較すると約107%と増加し、収入が増加した一方で、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したことで、収支率は目標を大きく下回った。	R8.4Iに利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
玄海町	(19)玄海町AIオンデマンド交通 【玄海町】		A	事業は適切に実施した。	C	利用会員登録者数及び1日平均利用者数 【目標】利用会員登録者数1,000人 1日平均利用者数25人 【実績】利用会員登録者数477人(達成率 47%) 1日平均利用者数26人(達成率 104%) ※R7.1.15より実証運行開始、R7.3.1より本格運行開始 R7.3.31のコミュニティバス運行廃止に伴い、R7.1より運行を開始した。 1日平均利用者数については、目標達成をすることができたが、利用会員登録者数については、目標を達成することができなかった。利用会員登録者については、現在も毎月約30人程度増加しており、今後も増加していくものと思われる。	利用者からの要望に柔軟に対応しながら、サービス向上を図り、効率性及び利便性を向上させていく。また今後もデマンド交通の周知と利用促進を図っていく。

6) 唐津市呼子エリア

呼子フィーダー線（名護屋浜線・加部島線）

運行ルートごとに利用状況を見ると、加部島線では朝の学生が利用する時間帯は一定の利用者数がある一方で、日中の利用者はほとんどありません。いずれの路線も全般的に利用は低調です。

名護屋浜線（呼子～小友～名護屋浜～呼子）

No.	発時刻	利用者数	車両	備考
1	8:00	2.0人	ジャンボタクシー	
2	9:35	4.0人		
3	10:30	3.0人		
4	11:30	3.0人		台場折り返し
5	12:45	4.5人		
6	13:45	2.0人		台場折り返し
7	14:25	2.5人		
8	16:37	1.5人	バス	台場折り返し
9	18:07	0.5人		

加部島線（呼子～加部島～呼子）

No.	発時刻	利用者数	車両	備考
1	6:58	11.5人	バス	加部島発
2	9:30	2.5人	ジャンボタクシー	
3	10:15	1.0人		
4	11:15	2.5人		
5	12:45	0.0人		
6	13:30	0.0人		
7	14:30	1.0人		
8	15:55	0.5人	バス	
9	18:02	0.5人		

図 8-36 呼子フィーダー線の便別利用状況（R7・平日全便）

路線	呼子フィーダー線
路線再編	
運行状況 利用状況	➤ 平日・土日祝日：9回の運行 名護屋浜線 7,699人/年（R6）の利用が存在 加部島浜線 4,404人/年（R6）の利用が存在
利便増進に向けた課題	➤ 朝夕の通学時間帯を除き、全体的に利用は少ない ➤ 循環線のため、乗車場所から目的地までに時間を要する ➤ 離島航路が4航路あり、発着時間が異なるため乗り継ぎが不便
利便増進（路線維持）の方針	➤ オンデマンド化を検討。

エリア	呼子	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	<p>呼子フィーダー線は、名護屋浜線（呼子～小友～名護屋浜～呼子）と加部島線（呼子～加部島～呼子）の２ルートで運行しており、所要時間は約 40 分程度の枝線路線である。</p> <p>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。</p> <p>そこで、バス車両で運行している朝夕の通学利用便のみ残して、日中の運行時間帯においては、呼子フィーダー線の沿線地区を区域運行（オンデマンド化）することで運行の効率化を図る。</p> <p><運行エリアの設定></p> <p>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、鎮西町波戸地区への拡大についても検討し、更なる利便性の向上を目指す。</p>			
利便増進を図る内容	<p>●利用の少ない系統を見直し、オンデマンド化</p> <p>●今後、運行エリアの拡大を検討中</p>			
対応する主な移動	買い物、通院、観光	運行日	毎日運行	
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

變更前

路線名	起点・経由地・終点	キロ 程	運行本数		
			平日	土	日祝
呼子 フイ ーダ ー 線	呼子～小友～名護屋浜～呼子（名護屋浜線）	17.5	9	9	9
	呼子～加部島～呼子（加部島線）	15.6	9	9	9
	変更前 運行本数合計		18	18	18

變更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
呼子 フイ ー ダ ー 線	呼子～小友～名護屋浜～呼子（名護屋浜線）	17.5	2	2	2
	呼子～加部島～呼子（加部島線）	15.6	3	3	3
	変更後 運行本数合計		5	5	5
【呼子地区】 チ ョ イ ソ コ か ら つ	呼子地区全域（区域運行）				
	変更後 運行本数合計				

■運行路線図

呼子フィーダー線

旧



新



朝夕の高校生の通学時間帯の便を残し、それ以外の時間帯をオンデマンド化へ。

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	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 ➤ 令和 7 年 10 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) 唐津市中心部エリアの一部（鏡線の運行地域） ➤ <u>令和 8 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。</u> <u>(対象エリア)</u> <u>呼子エリア</u>

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	
	北波多エリアの再編	検討・協議・準備	R7 年 4 月～成淵・志気線	
2) 枝線等のオンデマンド化				
	肥前エリア	検討・協議・準備		
	相知エリア		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～成淵・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	
	唐津市中心部エリア (鏡線)	検討・協議・準備	R7 年 10 月～オンデマンド化	
	呼子エリア (呼子フィーダー線)	検討・協議・準備		R8 年 4 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		

策定年月日 令和 7 年 6 月 2 5 日

変更年月日 令和 7 年 1 2 月 2 4 日

（名称）唐津地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

唐津市は、平成 1 7 年 1 月 1 日に唐津市と東松浦郡浜玉町、厳木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町及び呼子町の 1 市 6 町 1 村が合併し、平成 1 8 年 1 月 1 日には七山村を編入合併し現在の唐津市となり、佐賀県下第 2 位の人口規模で、総面積では佐賀県の約 5 分の 1 を占める広さとなった。

この広域に路線バスによる公共交通網が広がっており、旧唐津市と旧呼子町・旧肥前町・玄海町を結ぶ幹線及び枝線（乗継路線）が、主に高齢者の通院・買い物や学生の通学などに利用されている。そのため、人口の減少や自家用車の普及により利用者は減少しているが、住民にとって生活に必要不可欠な交通手段となっている。

そのような中、平成 2 3 年 3 月に地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づく「唐津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、路線バスの実証運行を実施。

平成 2 5 年 4 月 1 日から、呼子地区・入野地区（肥前町）を中心に乗継路線の実証運行を実施し、住民の意見等を反映させ、平成 2 5 年 1 0 月 1 日より本格運行を開始した。

平成 2 7 年度には佐賀県及び唐津市が行った調査事業の結果を基に、「唐津地域公共交通網形成計画」を策定し、翌年度にはこの計画に基づく「唐津地域公共交通再編実施計画」を策定。

平成 2 8 年 8 月から市内循環線のフィーダー化、1 0 月から市内線のフィーダー化、呼子地域内フィーダーの大幅な路線見直し、平成 3 0 年 4 月から隣接する玄海町の乗継拠点整備等を行い、運行路線・ダイヤの総合的な最適化を図り、平成 3 1 年 4 月から肥前町エリア、令和 2 年 4 月から厳木エリア、令和 2 年 1 0 月から相知エリア、令和 4 年 4 月から浜玉町、七山エリアについて路線等の見直しを行った。

また、令和 3 年度には、「唐津地域公共交通計画」を策定。令和 6 年にこの計画に基づく「唐津地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、公共交通の利便増進に係る取組を推進していく。

これからも、枝線（乗継路線）については、幹線交通との相互の連携を図りつつ、地域内フィーダー路線として確保・維持する事で、住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（1）事業の目標

【唐津市内】

「唐津地域公共交通計画」の目標収支率を基準に、別表 1 「令和 8 年度唐津市地域内フィーダー系統目標収支率表」のとおり収支率の改善を図る。

【玄海町内】

玄海町 AI オンデマンド交通

デマンド交通の利用会員登録者数 1,000 人、デマンド交通の利用者数 25 人/日（平均）

※上記は「デジタル田園都市国家構想交付金」の事業計画における活動指標

(2) 事業の効果

唐津地域内の各地域内フィーダー路線を維持することにより、車を運転できない高齢者等の交通弱者の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、幹線・枝線のネットワークが連携することで公共交通が便利に感じられ、地域住民だけでなく観光客においても利用しやすくなり、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・利用促進策として、バスの乗り方教室を開催（運行事業者）
- ・外国人観光客が多い呼子線に外国語表記・外国語音声案内を導入する事により、外国人の利便向上を図る（一部導入済・運行事業者）
- ・買い物・病院等へのアクセスがわかりやすい目的別時刻表の作成（唐津地域公共交通計画 P 95－96 参照）
- ・市ホームページで利用促進のキャンペーンの案内、会議や集会に出向いた際に公共交通の利用の現状と利用促進を案内（唐津市）
- ・町のホームページ、広報紙、公式 LINE に加え、デマンド交通システム専用のホームページ等を作成し、デマンド交通の周知と利用促進を図る（玄海町）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表 1 を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

唐津市及び玄海町から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を基準に負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

【唐津市内】

- ・収支率について、数値指標によるモニタリング・評価を実施
- ・乗降調査

【玄海町内】

- ・A I システム上で実績数値を把握し、数値指標によるモニタリング・評価を実施

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

表 5 を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和7年6月25日 →地域公共交通計画認定申請書（R8年度地域内フィーダー計画）について協議・承認 ・ <u>令和7年12月24日</u> →<u>R8年度地域内フィーダー計画の変更について協議・承認</u>
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>唐津地域公共交通活性化協議会の構成員に、住民又は利用者の代表として、「老人クラブ連合会」「地域婦人連絡協議会」「唐津商工会議所」「唐津上場商工会」「社会福祉協議会」の各種団体の代表者及び地区ごとの住民代表者が含まれており、意見を反映して本計画を作成している。</p> <p>また、利用者の意見においても、調査等で寄せられた意見を参考に、各路線の再編において運行時刻やルートの設定に活用している。</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 佐賀県唐津市西城内1-1
 (所 属) 地域づくり部 地域政策課
 (氏 名) 脇山 徹也
 (電 話) 0955-72-9220
 (e-mail) kokusai-chiiki@city.karatsu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

令和8年度 唐津市地域内フィーダー系統目標収支率表

協議会名:唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

補助対象路線名	起点	経過地	終点	目標収支率
加部島	呼子		加部島杉村	10%
呼子台場	呼子		呼子台場みなとプラザ	7%
呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	13%
呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	9%
星賀	入野		星賀	13%
納所	入野		納所	25%
高串	入野	古保志気	高串福祉センター前	9%
からワンライン	唐津駅	唐津赤十字病院・まいづる999前	イオン唐津店	33%
肥前地区 デマンドタクシー		肥前地区内		7%
相知・厳木地区 デマンドタクシー		相知・厳木地区内 多久駅		4%
浜玉地区 デマンドタクシー		浜玉地区内		3%
七山地区 デマンドタクシー		七山地区内		1%
北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		2%
大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘地区内		33%
鏡地区 デマンドタクシー		鏡地区内		34%
<u>呼子地区 デマンドタクシー</u>		<u>呼子・名護屋(一部) 地区内</u>		<u>31%</u>

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
唐津市	昭和自動車株式会社	(1) 加部島	呼子		加部島杉村	往 6.5km 復 6.5km	365日	912.5回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(2) 呼子台場	呼子		呼子台場みなとプラザ	往 2.8km 復 2.8km	365日	730.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(3) 呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	循環 17.5km .km	182日	1,274.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(4) 呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	循環 15.6km .km	182日	1,092.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(5) 星賀	星賀		入野	往 3.6km 復 .km	239日	239.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(6) 納所	納所		入野	往 3.8km 復 .km	239日	358.5回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(7) 高串	高串福祉センター前	古保志気	入野	往 4.4km 復 .km	239日	119.5回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(8) からワンライン	唐津駅	唐津赤十字病院・まいづる999前	イオン唐津店	往 10.km 復 10.km	365日	3,832.5回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの唐津-佐賀線他と大手口停留所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(9) 肥前地区デマンドタクシー		肥前地区内		.km .km	239日	4,762.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦線と入野停留所他にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(10) 相知・厳木地区デマンドタクシー		相知・厳木地区内、多久駅		.km .km	239日	2,015.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの唐津-佐賀線他と相知駅前停留所他にて接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
唐津市	昭和自動車株式会社	(11) 浜玉地区デマンドタク シー		浜玉地区 内		.km .km	239日	1,702.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの七山線と浜崎駅北口停留所他 にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(12) 七山地区デマンドタク シー		七山地区 内		.km .km	239日	1,229.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの唐津伊万里線他と徳須恵停留 所他にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(13) 北波多地区デマンドタク シー		北波多地区 内		.km .km	239日	80.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの唐津伊万里線他と徳須恵停留 所他にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(14) 大良地区デマンドタク シー		大良・旭ヶ 丘地区内		.km .km	239日	2,492.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの切木線と竹木場停留所他にて 接続	③
	昭和自動車株式会社	(15) 鏡地区デマンドタクシー		鏡地区内		.km .km	239日	1,195.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの久里北波多線と東唐津駅停留 所にて接続	③
	昭和自動車株式会社	(16) 呼子地区デマンドタク シー		呼子地区 内		.km .km	183日	3,000.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの呼子線と呼子停留所他にて接 続	③
玄海町	株式会社玄海タクシー	(17) 玄海町AIオンデマンド 交通		玄海町内		.km .km	293日	8,637.0回	○		区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの有浦線と金の手停留所他にて 接続	③
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。