

令和5年度第3回唐津地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 時 令和6年1月19日（金）

14時から

場 所 唐津市役所 4階 大会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

（1） 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

（2） 唐津地域利便増進実施計画について

（3） 唐津地域公共交通計画の一部改正について

4 その他

5 閉 会

【配布資料】

資料①：地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

資料②：唐津地域利便増進実施計画書(案)

資料③：交通計画の一部変更について説明資料

資料④：唐津地域公共交通（改正案）

唐津地域公共交通活性化協議会 委員一覧

敬称略

	所 属	役 職 等	氏 名	備考
1	唐津市	副市長	脇山 秀明	
2	学識経験者	学識経験者	井上 信昭	
3	唐津地区行政連絡員会	副会長	安岡 一徳	
4	地域まちづくり会議（浜玉地区）	委員	吉村 悦子	
5	唐津市民生・児童委員連絡協議会	民生委員	吉村 みつ子	
6	唐津市相知地区行政連絡員会	副会長	松本 伸之	
7	唐津市北波多女性ネットワーク「未来」	会長	合田 富士子	
8	唐津市食生活改善推進協議会 肥前支部	支部長	江川 千代美	
9	唐津上場商工会	女性部長	古舘 日登美	
10	呼子地区行政連絡員会	代表	谷口 博憲	
11	七山地区行政連絡員会	大白木行政連絡委員	中村 直樹	
12	唐津市地域婦人連絡協議会	副会長	中武 友子	
13	唐津地区PTA連合会	顧問	緒方 哲哉	
14	唐津市老人クラブ連合会	会長	峯 信廣	
15	唐津地区小中学校校長部会	会長 (久里小学校)	宮本 克一	
16	唐津商工会議所	専務理事	山下 正美	
17	唐津上場商工会	会長	坂本 金満	
18	佐賀県旅客船協会	会長	中道 清成	
19	唐津市社会福祉協議会	事務局長	吉田 稔	
20	佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	草野 武生	
21	昭和自動車株式会社 乗合事業部	副部長	小島 裕之	
22	昭和バス労働組合	執行委員長	中島 栄治	
23	九州地方整備局佐賀国道事務所	計画課長	藤本 知法	
24	佐賀県地域交流部 さが創生推進課	係長	坂井 歩美	
25	佐賀県唐津土木事務所	所長	岸川 俊介	
26	唐津警察署	交通課長	千早 昭平	
27	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道事業部	運輸課長	佐野 嘉彦	
28	特定非営利活動法人 通院送迎サービスふれあい	理事	奥村 文枝	
29	株式会社 玄海タクシー	代表取締役	楠田 愁一郎	
30	玄海町民生委員・児童委員協議会	民生児童委員	伊藤 くみ子	
31	玄海町区長会	新田区長	鬼木 茂信	
32	玄海町社会福祉協議会	事務局長	渡邊 藤江	
33	玄海町	防災安全課長	日高 大助	
34	協議会が必要と認める者 公共交通所管	政策部長	濱口 智	

オブザーバー

	九州運輸局佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官	牟田 嘉伊座	
--	-------------	-----------	--------	--

任期：委嘱の日から令和6年5月28日

令和5年度 第3回
唐津地域公共交通活性化協議会

地域公共交通確保維持改善事業の 事業評価について



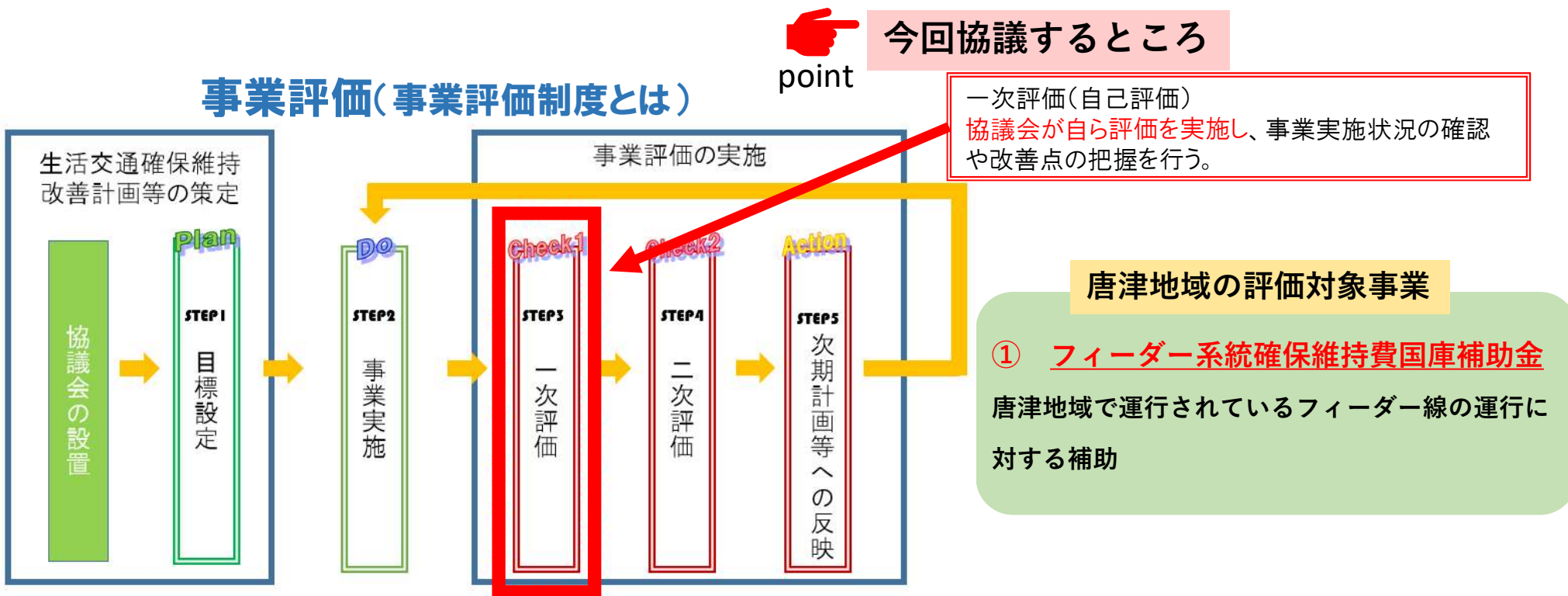
日時：令和6年1月19日（金） 14：00

場所：唐津市役所 4階大会議室

【議題】 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

■ 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価とは・・・

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するものです。



■フィーダー系統確保維持費国庫補助金について

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

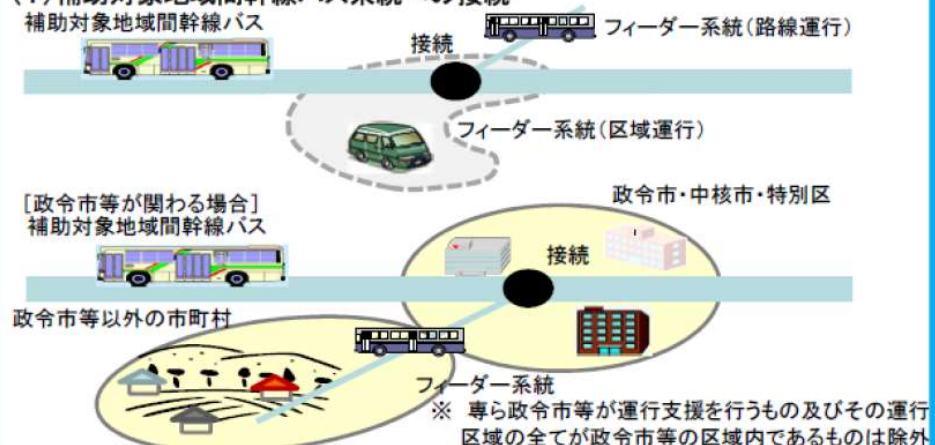


- 補助率
1/2

- 主な補助要件
協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 - ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
 - ・乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
 - ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ

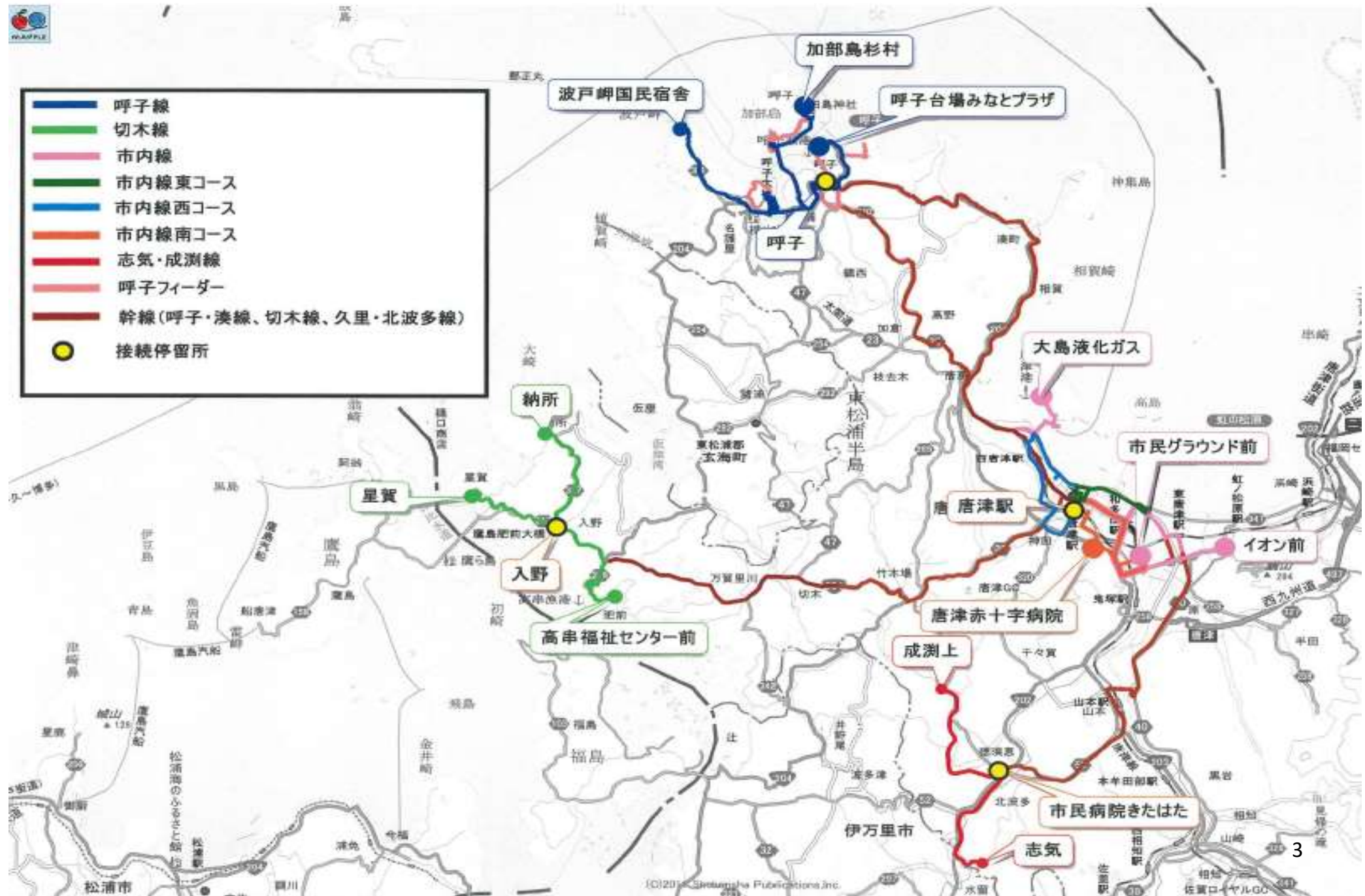
(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



そもそもフィーダー路線とは、各地域内で運行されている支線の役割を果たす路線を指します。地域内ではなく、地域と地域を結ぶ路線は幹線と呼ばれます。例えば、大手口（旧唐津市）から呼子（旧呼子町）をつなぐ路線は幹線に該当し、呼子町内を走る呼子・加部島線などはフィーダー路線に該当します。

今回は、唐津地域で運行されているフィーダー路線が計画通り運行されているか、目標を達成できているか等を評価します。

■唐津地域では、現在24系統の路線バスが、フィーダー系統に該当します。



(参考) R4年度の事業評価・今後の改善点の内容

新型コロナウイルス感染症の影響による利用の減少は今後完全に回復することは考えにくく、さらには運転士不足の問題や運転士改善基準の改正対応、整備員不足による外注修繕費用の増加、燃料価格の高止まりなどバス事業を取り巻く環境は深刻なものとなっている。解決策としては地域公共交通計画に基づいた抜本的な路線網の見直し（フィーダー路線についてはモード転換がメイン）と併せ、バス利用を促すイベントやデジタルチケットの開発・普及活動など利用促進策と利便性向上策を総合的かつ積極的に行っていく必要があると考えている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1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: R5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)波戸岬 【呼子～名護屋 浜・名護屋城～波 戸岬国民宿舎】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】22% 【実績】13% 輸送人員 【R4】8,745人 【R5】8,104人※コロナ前R1比 87% 波戸地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。本年度においても通学利用が減少しR4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。全体的にコロナの影響が落ち着きR4と比較し改善する路線が多い中、当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少したことによる運賃収入の減少が要因として挙げられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(2)加部島 【呼子～加部島杉村】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】11% 【実績】10% 輸送人員 【R4】2,180人 【R5】2,190人※コロナ前R1比 43% 加部島地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。多くの路線がコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線においても昨年度と比較して利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては人件費や燃料油脂費の増加により経常費用が増加したが、それに運賃収入が見合わなかったことが考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(3)呼子台場 【呼子～呼子台場 みなとプラザ】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】7% 【実績】7% 輸送人員 【R4】605人 【R5】911人※コロナ前R1比 101% 呼子北部地区の朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。本年度はR4よりも輸送人員は増加、収支率は昨年度と同等となり目標収支率を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の維持につながったと考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(4)呼子・名護屋浜 (小友・名護屋浜) 【呼子～小友・名 護屋浜～呼子】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】12% 【実績】13% 輸送人員 【R4】8,381人 【R5】8,397人※コロナ前R1比 92% 小友地区にとって唯一の公共交通手段である本路線は通学や買い物利用によりコロナ禍においても一定の利用があった路線である。多くの路線においてコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線は昨年度と同等の利用に留まった。しかし、収支率においては目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(5)呼子・加部島 【呼子～加部島杉 村～呼子】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】9% 【実績】8% 輸送人員 【R4】4,691人 【R5】4,912人※コロナ前R1比 73% 沿線の風に見える丘公園や加部島などの観光利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。多くの路線がコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線においても昨年度と比較して利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては人件費や燃料油脂費の増加により経常費用が増加したが、それに運賃収入が見合わなかったことが考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(6)呼子・波戸岬 【呼子～名護屋城址～波戸岬国民宿舎】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】13% 【実績】17% 輸送人員 【R4】6,850人 【R5】8,206人 ※コロナ前R1比 89% 沿線の名護屋城や波戸岬などの観光利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は観光利用が増え、増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和し、観光利用も回復したことで昨年度よりも利用が回復したが、コロナ前の水準には戻っていない。収支率においては目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(7)星賀 【入野～星賀】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】26% 【実績】22% 輸送人員 【R4】4,456人 【R5】4,731人 ※コロナ前R1比 70% 星賀地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り減少傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し、昨年度よりも利用が増加した。しかし、収支率においては目標を達成することができなかった。要因としては人件費や燃料油脂費の増加により経常費用が増加したが、それに運賃収入が見合わなかったことが考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために日中のオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(8)納所 【入野～納所】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】19% 【実績】27% 輸送人員 【R4】3,901人 【R5】4,566人 ※コロナ前R1比 69% 納所地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は通勤・通学の利用が増え増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復したが、コロナ前の水準には戻っていない。収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために日中のオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(9)高串 【入野～高串】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】15% 【実績】19% 輸送人員 【R4】5,356人 【R5】4,349人 ※コロナ前R1比 49% <u>高串地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用者が減り、減少傾向にあった。本年度は多くの路線がコロナの影響が緩和し利用が回復する中、本路線は昨年度よりも利用が減少した。しかし、収支率においては目標を達成することができた。要因としては、利用者の大半を占める通学利用者が減少はしたものの、肥前フィーダー間の乗継割引制度の廃止、通学フリー定期券の価格改定により一人平均支払額が増加したことが考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために日中のオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(10)京泊・納所 (ジャンボ)(火・木・土) 【波戸内広場～納所～入野】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】13% 【実績】13% 輸送人員 【R4】1,136人 【R5】1,137人 ※コロナ前R1比 184% <u>京泊地区における唯一の公共移動手段である本路線は当該地区の通学利用や買い物利用がメインとなっているが、コロナの影響により大きく減少していた。本年度は多くの路線がコロナの影響が緩和し利用が回復する中、本路線は利用者、収支率ともに昨年度と同等となった。要因としては、人件費や燃料油脂費の増加により経費が増加したが、通学フリー定期券の価格改定等により一人平均支払額が増加したことが考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために日中のオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(11)瓜ヶ坂・高串 (ジャンボ)(火・木・土) 【入野～高串福祉センター前～黒崎】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】17% 【実績】22% 輸送人員 【R4】3,151人 【R5】2,993人 ※コロナ前R1比 285% <u>瓜ヶ坂地区における唯一の公共移動手段である本路線はR1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していたが本年度においては昨年度より利用が減少した。収支率においては目標を達成することができた。要因としては多くの路線がコロナの影響により減少した利用が一定程度回復しているが、本路線はそもそもコロナの影響による利用減がほとんどなく、単純に利用者が減少したものと考えられる。収支率に関しては人件費や燃料油脂費の増加により経費は増加したもの、通学フリー定期券の価格改定等により一人平均支払額が増加したことが考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために日中のオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(12)駄竹・星賀 (ジャンボ)(月・水・金) 【駄竹～星賀～入野】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】12% 【実績】13% 輸送人員 【R4】1,489人 【R5】1,612人 ※コロナ前R1比 323% <u>駄竹地区における唯一の公共移動手段である本路線は</u> R1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していた。本年度においても昨年度より利用が増加した。また、収支率においても目標を達成することができた。利用の増加については微妙な差であり特段要因は見当たらないが、収支率に関しては人件費や燃料油脂費の増加により経費が増加したものの、通学フリー定期券の価格改定等により一人平均支払額が増加したことが考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のためにオンデマンド化も含め路線の再編を見直す予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(13)市内東 【唐津駅～シーサイド前～唐津駅】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】24% 【実績】30% 輸送人員 【R4】12,682人 【R5】14,118人 ※コロナ前R1比 82% <u>沿線の唐津城や曳山展示場などの観光利用が多い本路線は</u> 新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より観光利用が減り輸送人員は減少傾向であったが、本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(14)市内西 【大手口～りふれ・済生会病院前～唐津駅】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】37% 【実績】33% 輸送人員 【R4】22,472人 【R5】20,634人 ※コロナ前R1比 73% <u>沿線の商業施設や病院など生活利用が多い本路線は</u> 新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用が増え、増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。本路線はコロナの影響でライフスタイルや移動手段が変わり買い物・通院でのバス利用が減少していることが要因として挙げられる。また、市内線東・西・南コース間の乗継割引券を廃止したことによる影響も考えられる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(15)市内南 【大手口～唐津赤十字病院前～唐津駅】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】49% 【実績】52% 輸送人員 【R4】27,141人 【R5】29,742人 ※コロナ前R1比 91% <u>沿線の商業施設や病院への利用が多く唐津市中心部の生活利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用者が増え増加傾向にあったが、コロナの影響により近年は利用が減少。しかしながら、本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(16)市内南 (赤十字病院線) 【大手口～唐津駅・アルピノ～唐津赤十字病院】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】33% 【実績】28% 輸送人員 【R4】4,850人 【R5】4,336人 ※コロナ前R1比 52% <u>唐津赤十字病院への直行便である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より日赤病院へ通院する利用者が減少していた。本年度においても昨年度と比較し利用が減少した。収支率においても目標を達成することができなかった。要因としては人件費や燃料油脂費の増加により経費が増加したことと併せて、利用の減少により運賃収入が減少したことが考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(17)イオン 【大手口～用尺南～イオン前】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】41% 【実績】54% 輸送人員 【R4】9,001人 【R5】12,410人 ※コロナ前R1比 114% <u>商業施設イオンへの買い物客がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は買い物客が増え増加傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(18)市内 (大手口～大島液化ガス) 【大手口～まいづるCARROT店～大島液化ガス】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】15% 【実績】21% 輸送人員 【R4】7,529人 【R5】12,611人 ※コロナ前R1比 127% <u>大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度はコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。</u>	R6.4Iに唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(19)市内(大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド) 【大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】18% 【実績】21% 輸送人員 【R4】7,997人 【R5】8,395人 ※コロナ前R1比 94% <u>大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が増え増加傾向にあった。本年度もコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。</u>	R6.4Iに唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(20)市内(大島液化ガス～百人町～市民グラウンド) 【市民グラウンド～百人町～大島液化ガス】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】19% 【実績】17% 輸送人員 【R4】7,274人 【R5】6,935人 ※コロナ前R1比 76% <u>大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考え</u> る。	R6.4Iに唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(21)市内(大島液化ガス～唐津東中高前) 【大島液化ガス～大手口～唐津東中高前】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】41% 【実績】24% 輸送人員 【R4】5,445人 【R5】4,380人 ※コロナ前R1比 109% <u>大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通学する生徒数が増え増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考え。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(22)市内(唐津フェリーターミナル～大手口) 【唐津フェリーターミナル～西唐津駅前～大手口】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】8% 【実績】13% 輸送人員 【R4】364人 【R5】365人 ※コロナ前R1比 429% <u>唐津フェリーターミナルからの利用者を唐津中心部へ輸送する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は利用が増加していた。本年度もコロナの影響が緩和したことで昨年度よりも利用が回復した。また、収支率においても目標を達成することができた。要因としては人件費や燃料油脂費が増加するも、コロナの影響が落ち着き、昨年度よりも輸送人員が増加したことによる運賃収入の増加が収支率の向上につながったと考えられる。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。
昭和自動車株式会社	(23)志気(市民病院きたはた～志気) 【市民病院きたはた～志気】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】50% 【実績】42% 輸送人員 【R4】843人 【R5】663人 ※コロナ前R1比 39% <u>志気地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考え。</u>	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

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	(24)成淵(市民病院きたはた～成淵) 【市民病院きたはた～成淵上】	本年度は利用促進策として佐賀県の主導のもと、佐賀県内路線無料デーを実施した。また、収益改善策として通学フリー定期券の価格改定を行った。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】114% 【実績】102% 輸送人員 【R4】1,513人 【R5】1,333人 ※コロナ前R1比 88% 成淵地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度においてはコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復した路線が多い中、R4よりも輸送人員、収支率ともに悪化することとなり、目標を達成することはできなかった。当路線は少子化や人口減少が影響し通勤通学の利用が減少していることが要因として挙げられる。また、日中の利用も減少していることから、コロナの影響によりライフスタイルや移動手段が変わり、買い物・通院利用の減少も起因していると考ええる。	R6.4に唐津地域利便増進実施計画に基づき、運転士不足と改善基準告示改正に対応するとともに、持続可能な公共交通構築のために路線再編を実施する予定。また、利用促進策として広報紙の特集を実施。利便性向上のために唐津地域を対象としたデジタルチケットの販売を計画している。

唐津地域公共交通利便増進実施計画 (案)

令和 6 年 1 月
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.....	13
8-1.	利便増進事業.....	13
8-1-1.	乗合バスの路線等の編成の変更.....	13
8-1-2.	枝線等のオンデマンド化.....	46
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.....	57
8-2.	関連して実施する事業.....	58
8-2-1.	観光 MaaS 等の検討.....	58
8-2-2.	地域協議体での検討.....	59
8-2-3.	DX への対応.....	60
8-2-4.	多様な情報発信.....	61
9	事業のアクションプラン.....	63
10	事業実施により想定する効果.....	64
10-1.	対象路線における年間利用者数の目標.....	64
10-2.	事業ごとに想定する効果.....	65
11	事業の資金調達の方法.....	66

12	（資料編）各種調査結果	67
12-1.	乗込み調査結果	67
12-2.	デマンド実証運行の検証	74

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

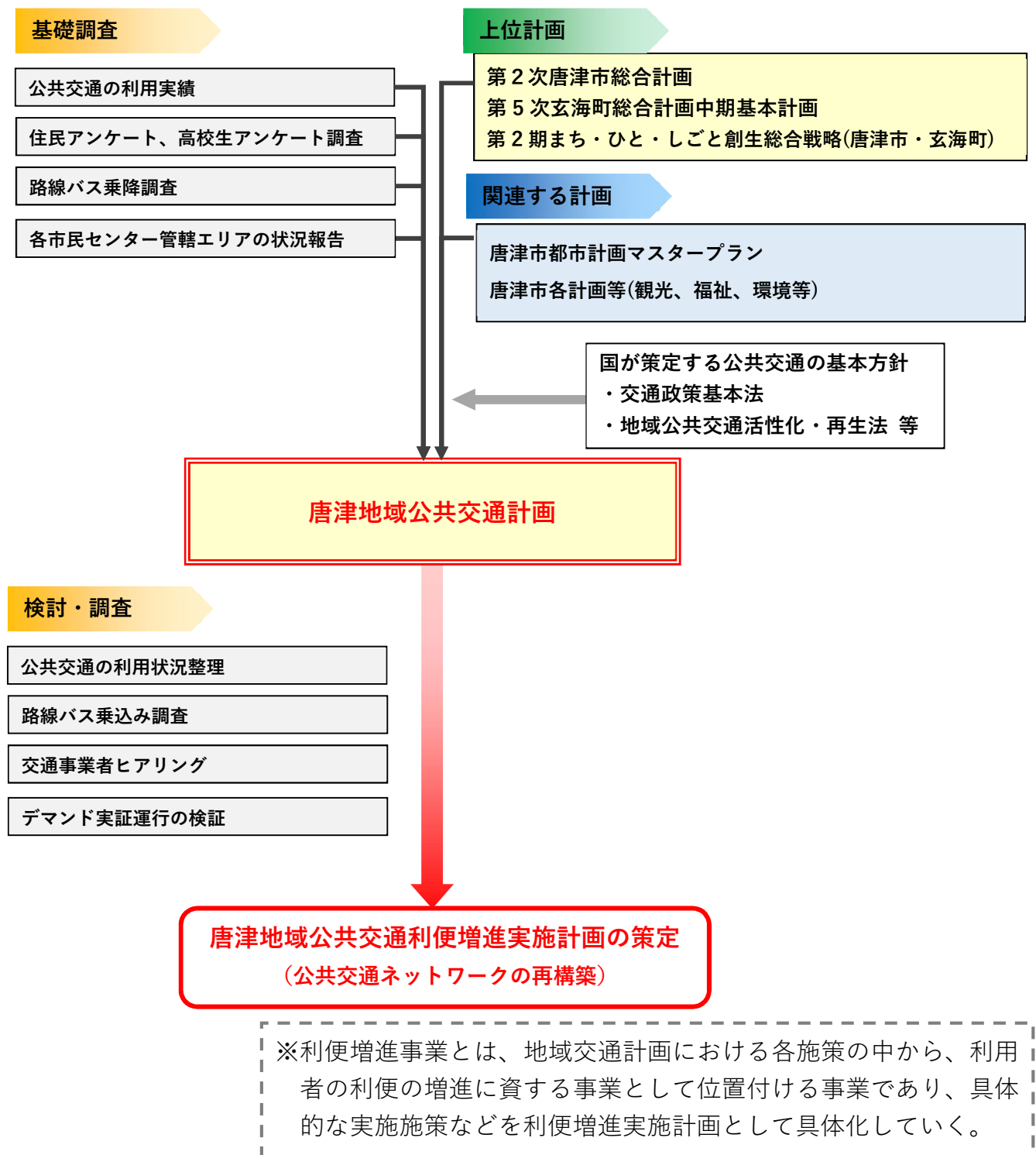
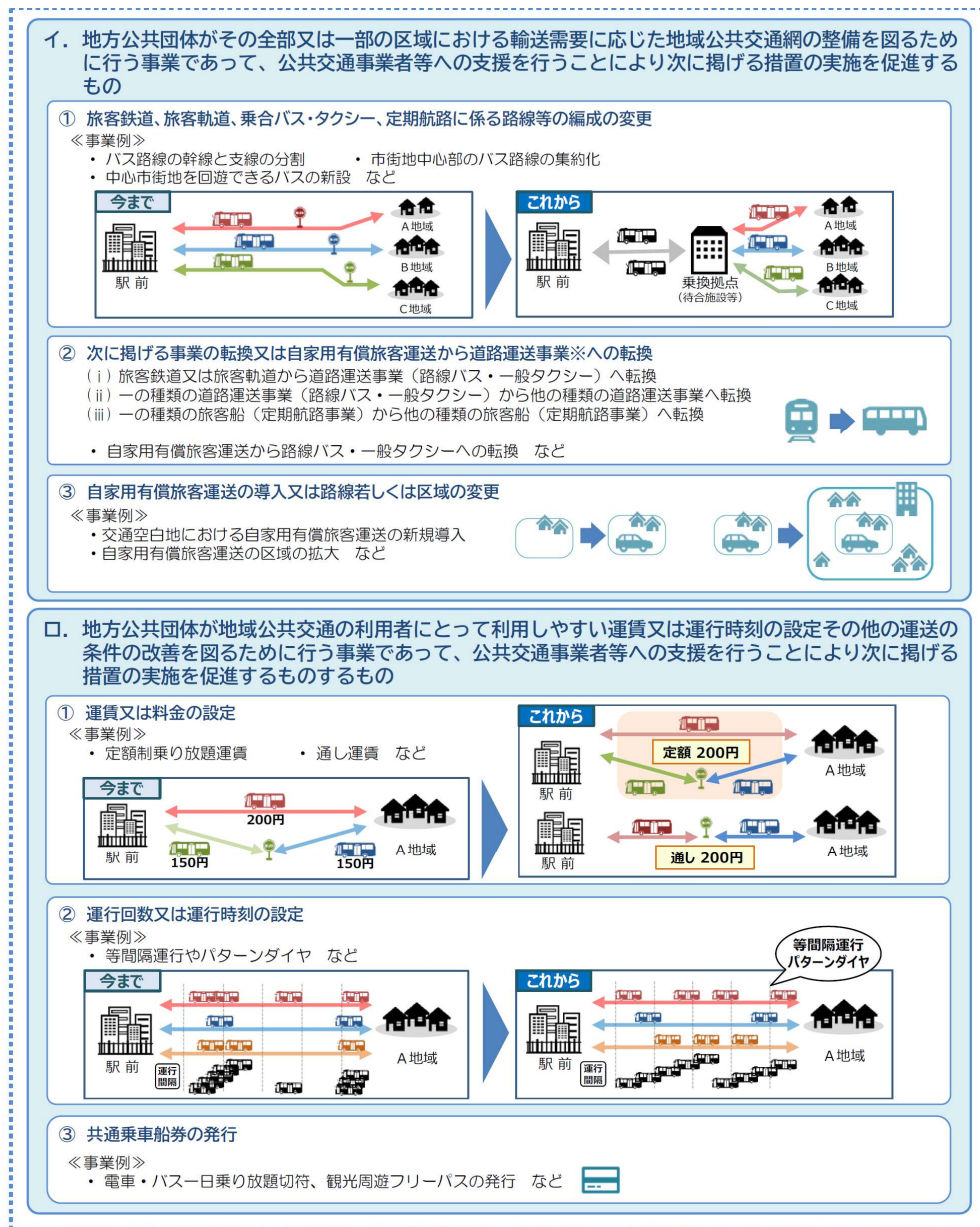


図 1-1 唐津地域公共交通利便増進実施計画の位置づけと策定フロー

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、肥前、浜玉・七山、相知・厳木の地域、及び東松浦郡玄海町を対象とします。

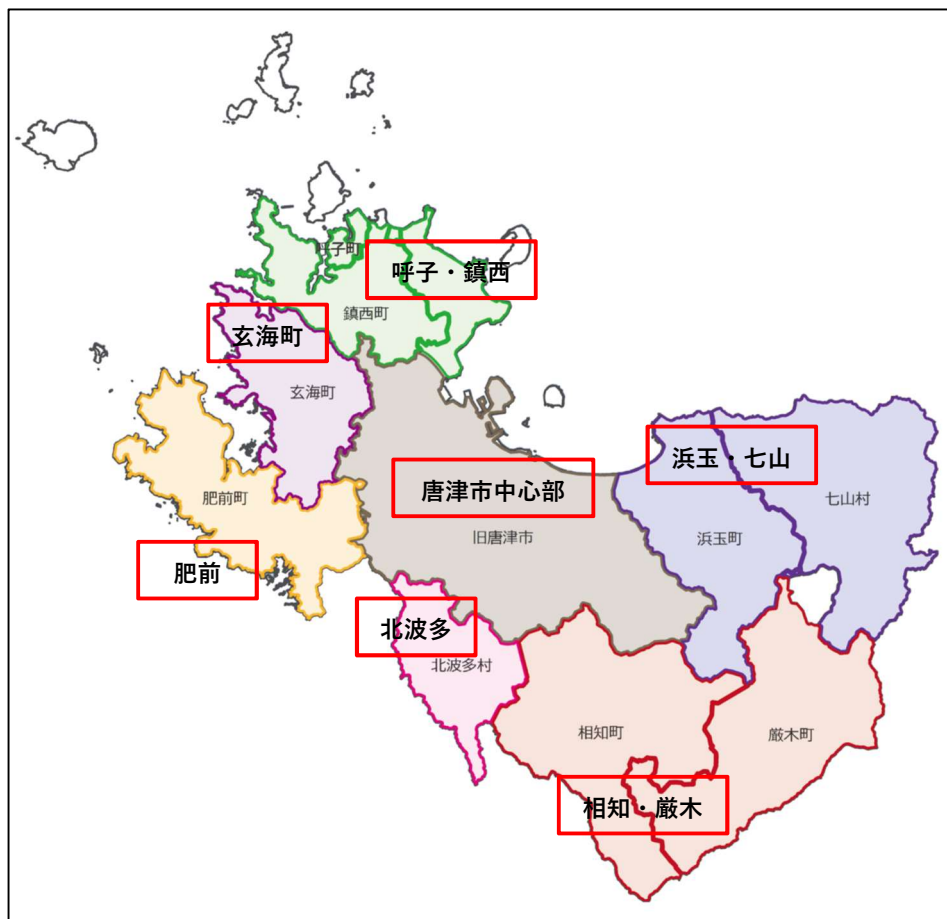


図 3-1 唐津地域のエリア分け

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

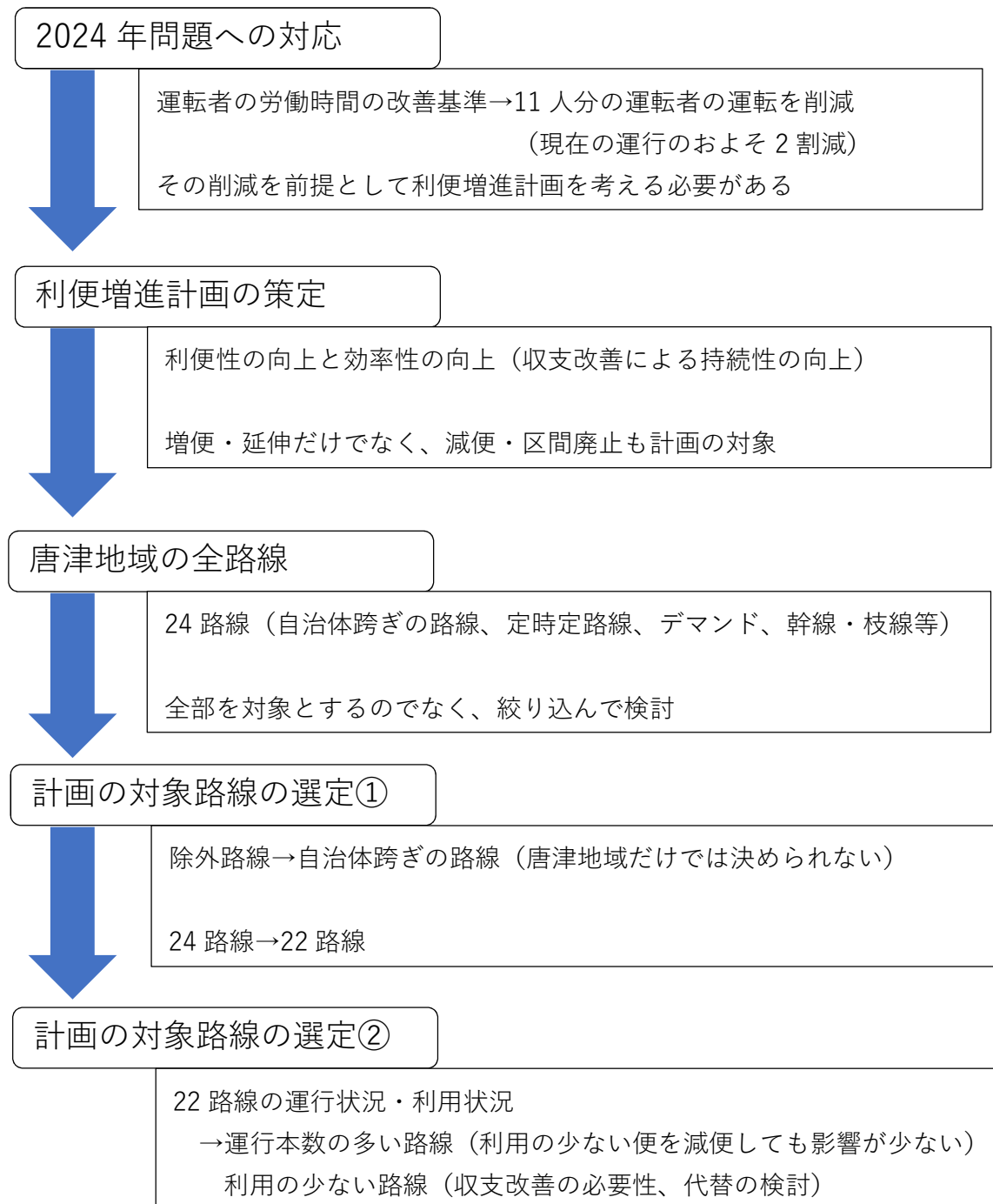


図 6-1 検討フロー

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, 3 8 0 時間 最大：3, 4 8 4 時間	原則：3, 3 0 0 時間 最大：3, 4 0 0 時間
1 カ 月 の 拘 束 時 間	原則：2 8 1 時間 最大：3 0 9 時間	原則：2 8 1 時間 最大：2 9 4 時間
1 日 の 拘 束 時 間	1 3 時間以内	1 3 時間以内（上限1 5 時間、 1 4 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1 1 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

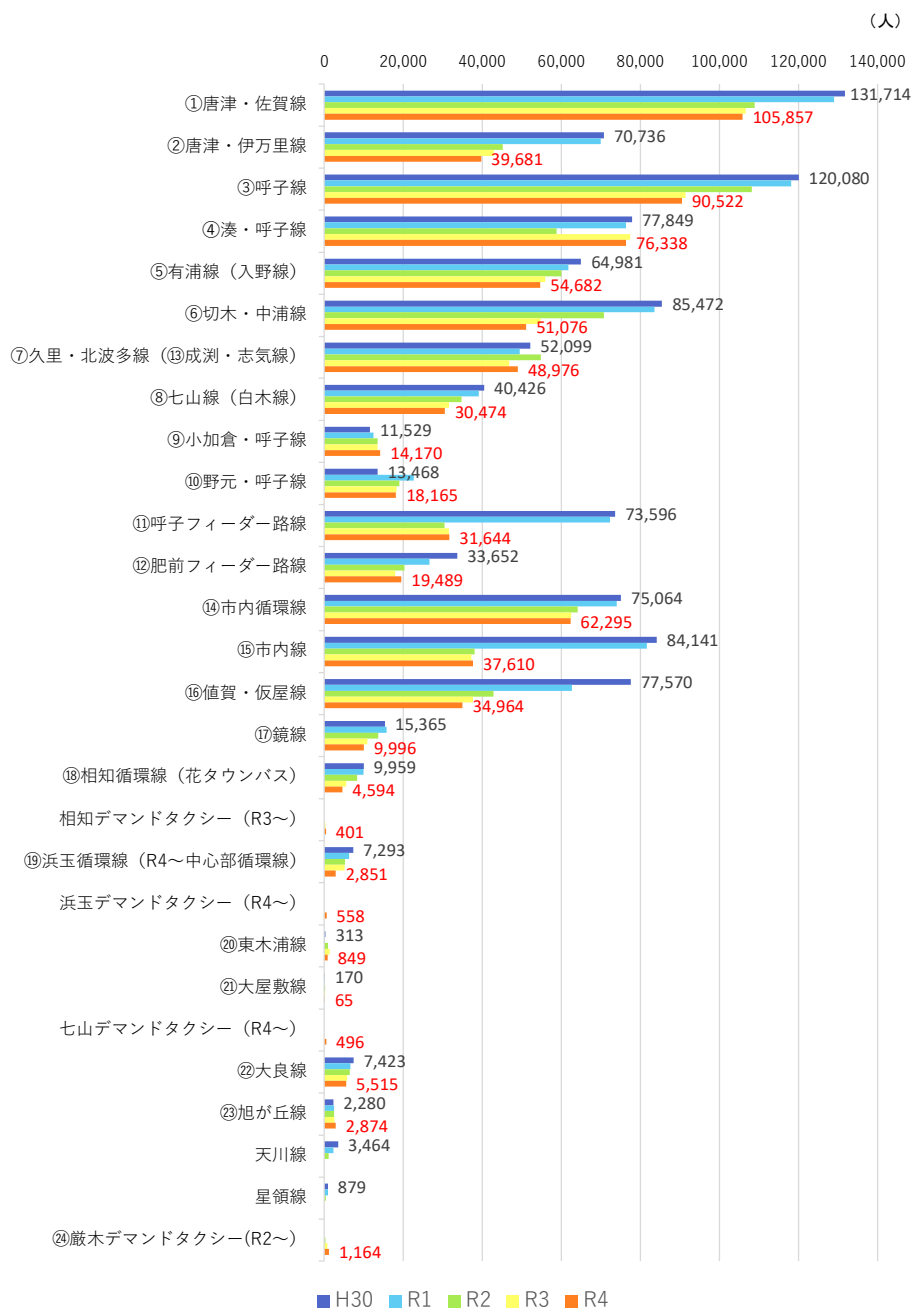
No	路線名	選定①	選定②		
		自治体 跨ぎ路線	運行本数 (交通計画に 記載)	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり平均	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり3人 以下の便 数の割合
①	唐津・佐賀線	○	24		
②	唐津・伊万里線	○	20		
③	呼子線		42	6.6	37.8%
④	湊・呼子線（湊線）		38	6.5	40.0%
⑤	有浦線（入野線・仮屋線）		47	5.9	48.1%
⑥	切木・中浦線		23	7.2	17.6%
⑦	久里・北波多線		22	9.2	22.7%
⑧	七山線（白木線）		26	4.5	56.3%
⑨	小加倉・呼子線		11	7.5	16.7%
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。

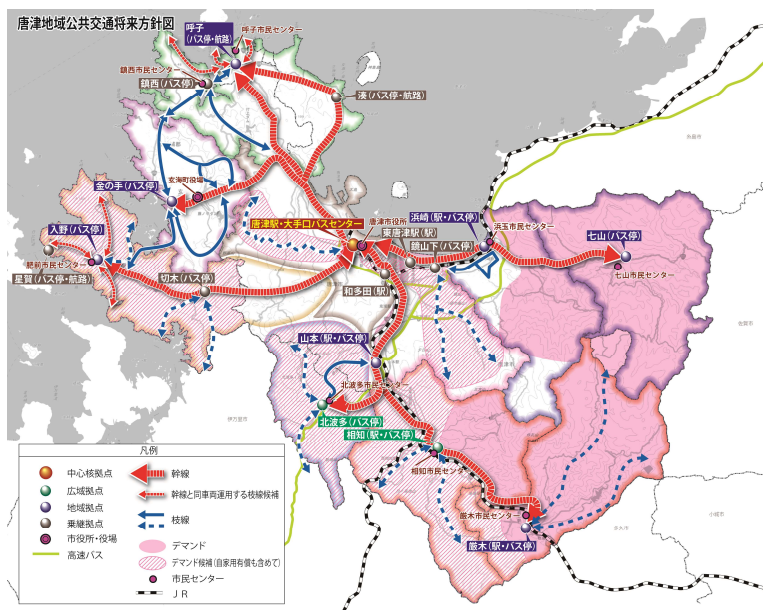


図 7-1 公共交通ネットワークの再編方針

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、成淵・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（呼子エリア・鎮西エリア）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 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 唐津市中心部エリア…市内循環線、市内線	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。 市内循環線（東・西・南コース）については、令和 7 年 4 月に向けルート等の再編を検討。
	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。 肥前エリア…肥前フィーダー路線	以下は令和 6 年 10 月以降に向けオンデマンド化を検討。 ・北波多エリア（成瀬・志気線） ・相知エリア（相知循環線） ・浜玉エリア（浜玉循環線） ・唐津市中心部エリア（鏡線、大良線）
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 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～	・R5.8 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、R6.4 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	
	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	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

呼子線

[illegible]

打上経由について、利便性を基に、運行便数適正化（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

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	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
呼子フィーダー線	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
	変更前 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
	変更前 運行本数合計		22	22	22

湊・呼子線（湊・波戸岬線）

[illegible]

みなと園止まりの便を呼子及
岬まで延伸させることで、利
向上を図る

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	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

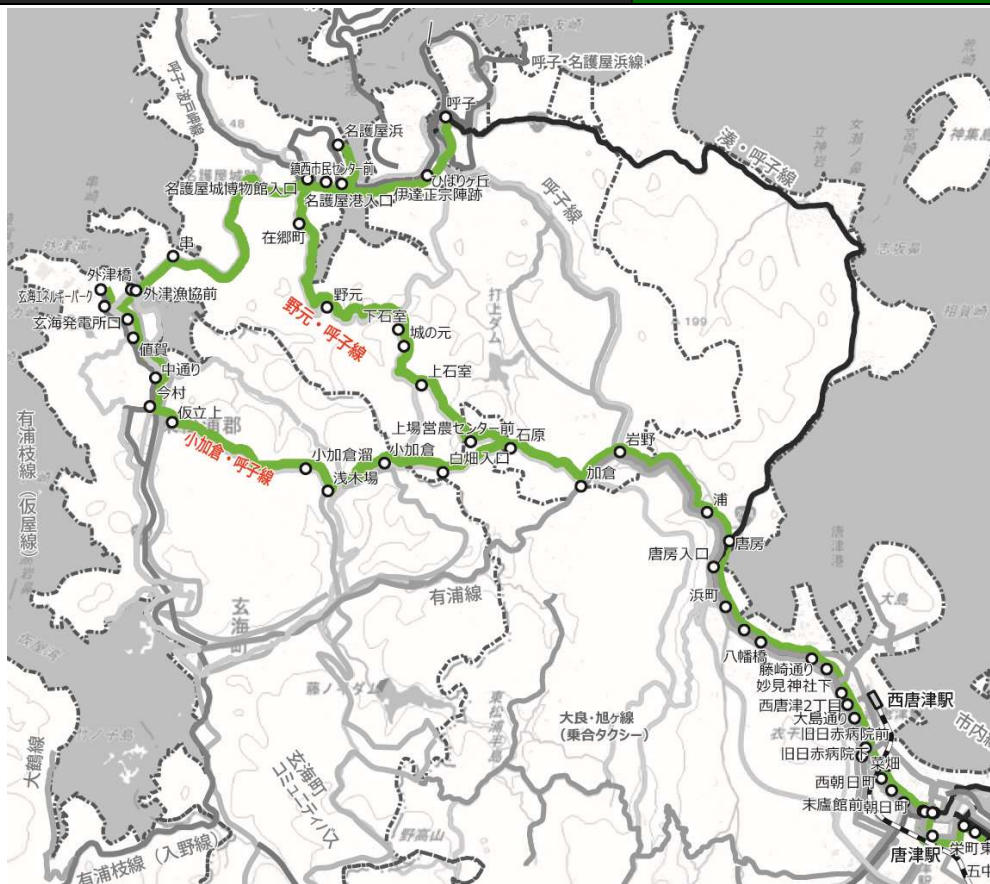
変更後

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
	変更前 運行本数合計		20	18	18

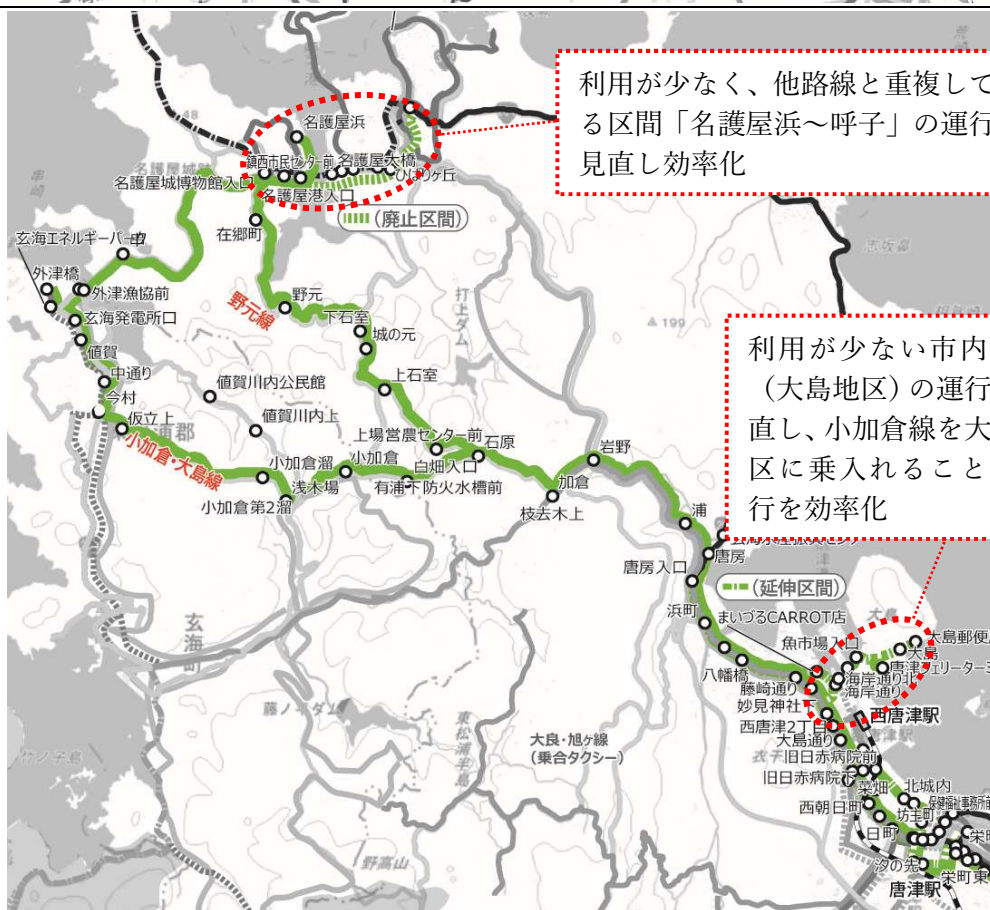
■ 運行路線図

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
1	6:52	 30
2	7:23	 5
3	7:43	 16
4	16:07	 23
5	16:53	 14
6	17:31	 9
7	18:20	 10
合計		107

下り	発時刻	利用者数
1	7:15	 24
2	7:42	 19
合計		43

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
1	8:35	0
2	9:20	0
3	12:20	0
4	13:55	0
5	15:00	0
合計		0

下り	発時刻	利用者数
1	10:05	 2
2	11:05	 1
3	13:10	 1
4	14:05	 1
5	15:55	 16
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 (今村～仮屋～金の手間は停車しない)	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

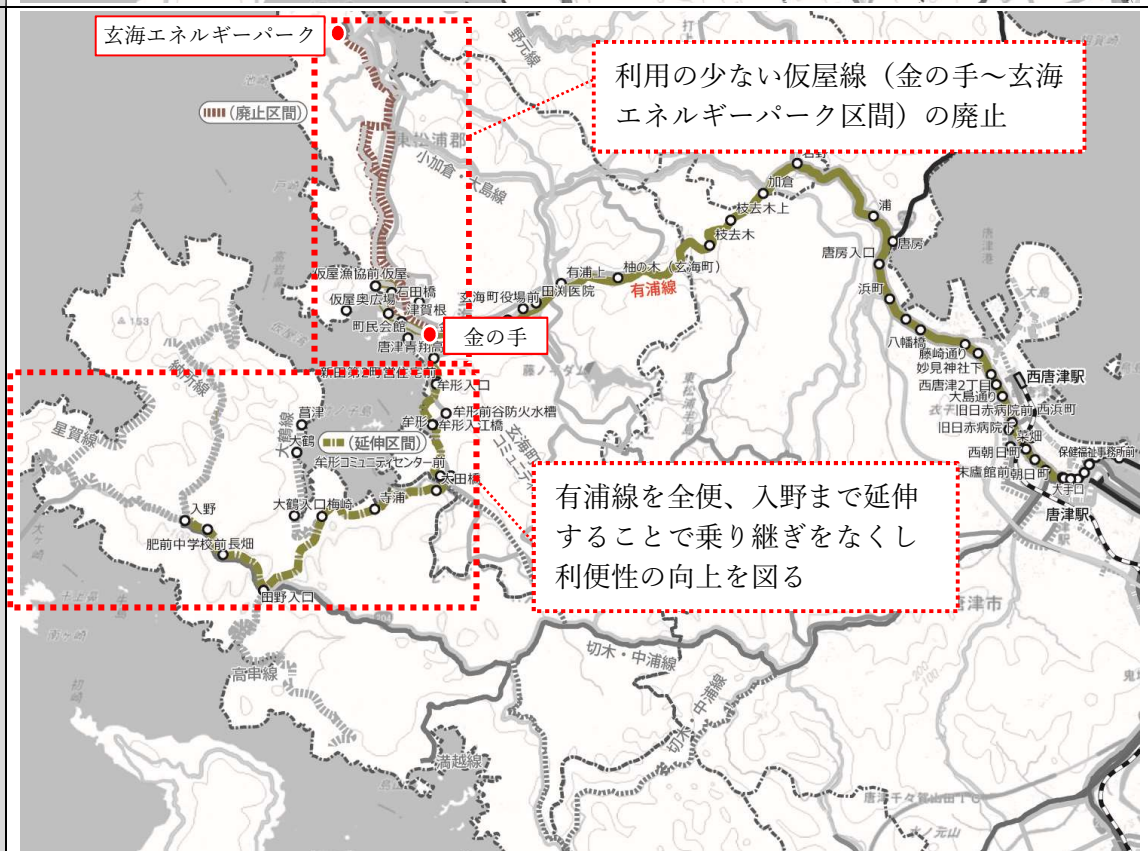
■ 運行路線図

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
	変更前 運行本数合計		22	16	14

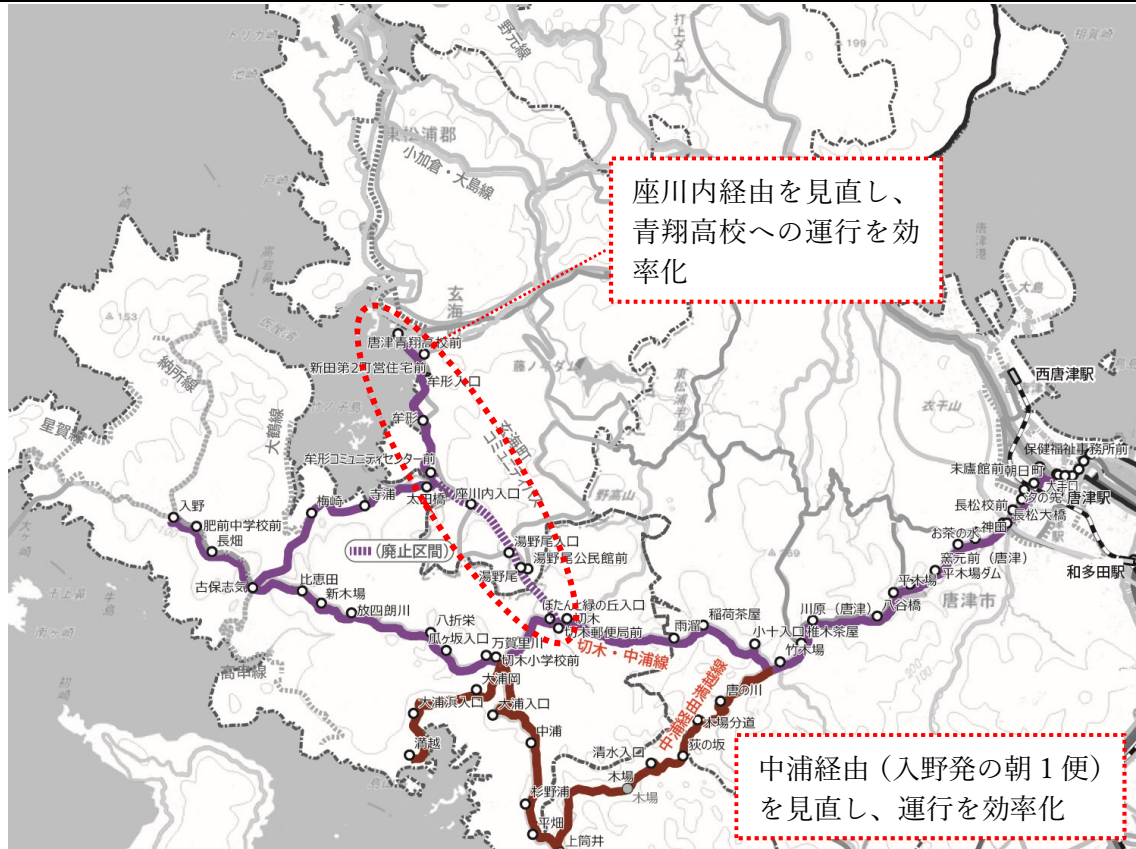
■ 運行路線図

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、午後の便で利用があるほかは、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	10:10	9	1	9:45	1
2	11:10	2	2	10:35	3
3	13:00	2	3	12:25	1
4	15:10	10	4	13:55	2
5	16:50	2	5	16:00	4
6	17:45	10	6	16:45	10
合計		35	7	18:20	4
			8	19:32	1
			合計		26

図 8-15 七山線の便別利用状況（R4・平日全便）

七山線（白木系統）の便別利用状況を見ると、朝の上り・七山市民センター方面では利用がありますが、夕方の下り・白木方面の利用は低調です。

上り	発時刻	利用者数	下り	発時刻	利用者数
1	7:30	10	1	16:50	1
合計		10	合計		1

図 8-16 七山線（白木系統）の便別利用状況（R4・平日全便）

運行状況 利用状況	平日：9.0 往復、土日祝： 往復の運行 30,474 人/年（R4）の利用が存在
利便増進に向けた 課題	- 七山線は全般的に利用は低調 - 白木系統は、朝は小学生の利用があるが、帰り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 - 白木系統の見直しを検討（通学利用対応の確保は図る）

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、午後を除いて利用者の少ない便の効率化や、枝線の白木系統・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 ●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	14	10	10
	七山市民センター前～大手口	18.0	4	2	2
	細川～七山市民センター前	5.6	4	0	0
	白木～七山市民センター前	5.5	3	0	0
	白木～細川	11.1	2	0	0
	変更前 運行本数合計		27	12	12

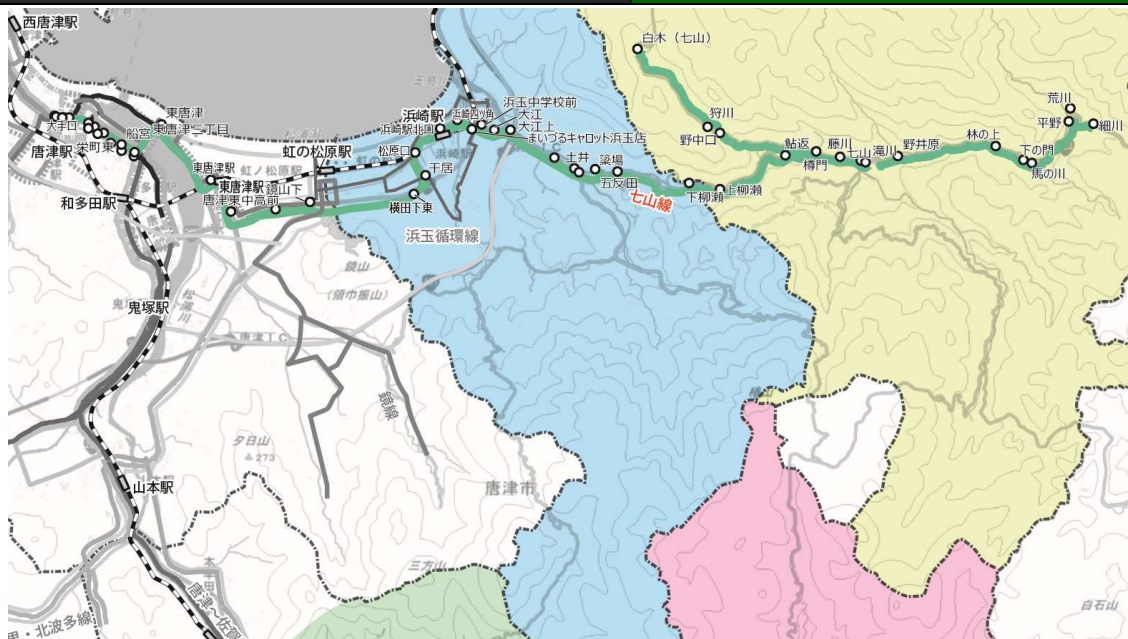
変更後

路線名	起点・経由地・終点	キロ程	運行本数		
			平日	土	日祝
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	11.2	1	0	0
	変更後 運行本数合計		15	8	8

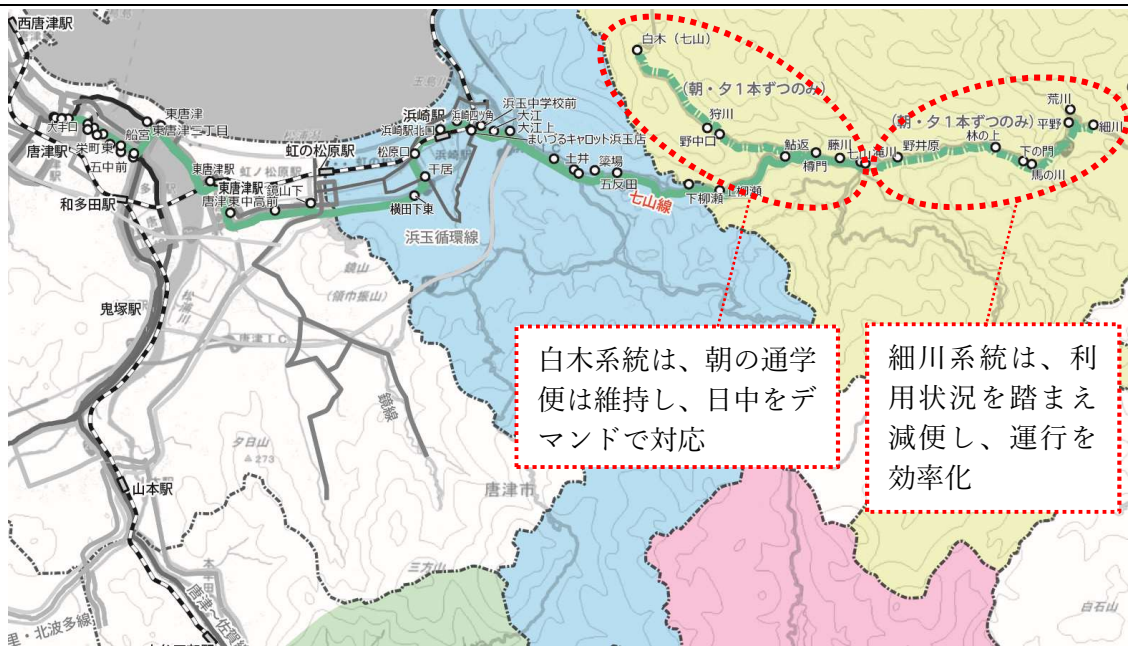
■運行路線図

七山線（白木系統・細川系統）

旧



新



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時台までの利用は多い傾向にあります。

■市内循環線（東コース）

No	発時刻	利用者数
1	9:20	4
2	10:20	4
3	11:10	3
4	12:10	1
5	13:10	5
6	14:10	2
7	15:10	3
8	16:10	1
9	17:10	1
合計		24

■市内循環線（西コース）

No	発時刻	利用者数
1	8:50	13
2	9:50	11
3	10:50	16
4	11:50	6
5	12:50	14
6	13:50	9
7	14:50	7
8	15:50	9
9	16:50	7
合計		92

■市内循環線（南コース）

No	発時刻	利用者数
1	8:25	14
2	9:35	21
3	10:35	6
4	11:35	19
5	12:35	16
6	13:35	11
7	14:35	11
8	15:35	15
9	16:35	6
10	17:35	7
合計		126

図 8-17 市内循環線（東・西・南コース）の便別利用状況（R4・平日全便）

赤十字病院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	9:00	0	1	8:45	1
2	9:25	1	2	9:10	1
3	10:25	3	3	10:10	3
4	11:25	4	4	11:10	0
5	13:25	0	5	13:10	0
6	14:25	0	6	14:10	1
7	15:25	1	7	15:10	0
8	16:25	1	8	16:10	0
合計		10	合計		6

図 8-18 赤十字病院線の便別利用状況（R4・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 8-19 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 8-20 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 8-21 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 8-22 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）、赤十字病院線：8.0 往復の運行 ➤ 62,295 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 南コースの利用が多く、東コース・赤十字病院線の利用は少ない
利便増進に向けた課題		➤ 東コースの利用が少ないため、生活面・観光面の両方での利用に見合ったルートやダイヤの検討が必要 ➤ 南コース・西コースは生活面での利用が見込まれるため、更なる利用増加に向けて、利用促進策の検討等が必要
利便増進（路線維持）の方針		➤ 東コースは維持しつつ、将来的には観光面での利用も想定して、虹ノ松原・鏡山温泉への延伸等を検討 ➤ 南コース・西コースは住民の日常生活の移動手段として、運行水準、運行ダイヤ等を調整したうえで維持を図る ➤ 赤十字病院線の見直し（廃止）を検討（南コースで代替可能）

路線		⑮市内線
運行状況 利用状況		➤ 平日：26.0 往復、土日祝：30.0 往復の運行 ➤ 37,610 人/年（R4）の利用が存在 ➤ 日中は通院・買い物での利用、朝夕は通勤・通学での利用が想定される 便数が多く、他の路線も乗入れているため、重複運行されている
利便増進に向けた課題		➤ 便数が多く、利用も全般的に低調であるため、大幅な整理・見直しが必要 ➤ 通勤・通学での利用動向を踏まえつつ、日中での減便など、効率面の改善が求められている
利便増進（路線維持）の方針		➤ 大幅な見直しを検討する（唐津城線などの通学利用対応の確保は図る）

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 4 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
	赤十字病院直行（大手口～唐津駅～唐津赤十字病院）	4.8	16	0	0
	変更前 運行本数合計		44	27	27
市内線	イオン唐津店～大手口	5.5	8	8	8
	大島液化ガス～大手口	6.3	11	16	16
	大島液化ガス～大手口～用尺南～市民グラウンド 前	10.6	6	6	6
	大島液化ガス～大手口～百人町～市民グラウンド 前	9.1	7	7	7
	大島液化ガス～大手口～唐津東中高前	10.9	2	2	2
	唐津フェリーターミナル～大手口	5.0	1	1	1

	市民グラウンド前～用尺南～大手口	4.3	3	2	2
	唐津東中高前～大手口	4.6	7	6	6
	工業高校前～百人町～大手口	9.7	1	0	0
	変更前 運行本数合計		46	48	48

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 (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

■ 運行路線図

市内循環線、市内線

旧



新



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 9:00～19:00 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
	変更前 運行本数合計		7	0	0

肥前フィーダー路線

朝の通学・通勤便は維持し、平日昼間の時間帯をオンデマンド化
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

既存バス停に加えて乗降ポイントを倍以上増やし、多様な移動ニーズに応えることが可能に

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・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

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

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

5) 唐津市中心部エリア

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 8-33 鏡線の便別利用状況（R4・平日全便）

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。

平良線（上り）

山道入口→見借→大手口

No	発時刻	利用者数
1	7:09	16

平良線（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

平良線（上り）

山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	13:10	1

平良線（上り）

山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	16:40	0

平良線（下り）：

大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	8:43	0

平良線（下り）：

大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	12:17	5

平良線（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 8-34 大良線の便別利用状況（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
利便増進（路線維持） の方針	➤ 鏡線の全面的な見直し等検討（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

路線	⑱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。

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	➤ R5. 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、R6.4 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

乗合送迎サービス

チョイとソコまで、ごいっしょに

チョイソコからつ

チョイソコからつ概要 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。

チョイソコからつって何？

- 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様が不在の場合、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

会員登録制

無 料

運賃

【エリア内】
大人：300円
減価対象者：150円 ※2
【エリア外を指定した乗車】
大人：500円 ※3
減価対象者：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

【厳木・相知・七山地区】
8:30-17:00
【浜玉地区】
8:00-17:00

※1 唐津市営バス、唐津市営バス、唐津市営バス、唐津市営バス
※2 減価対象者：小学生・高校生・大学生、唐津市営バス、唐津市営バス
※3 厳木地区のみ適用



図 8-35 次世代モビリティサービス（チョイソコ）

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 8-36 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 8-37 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

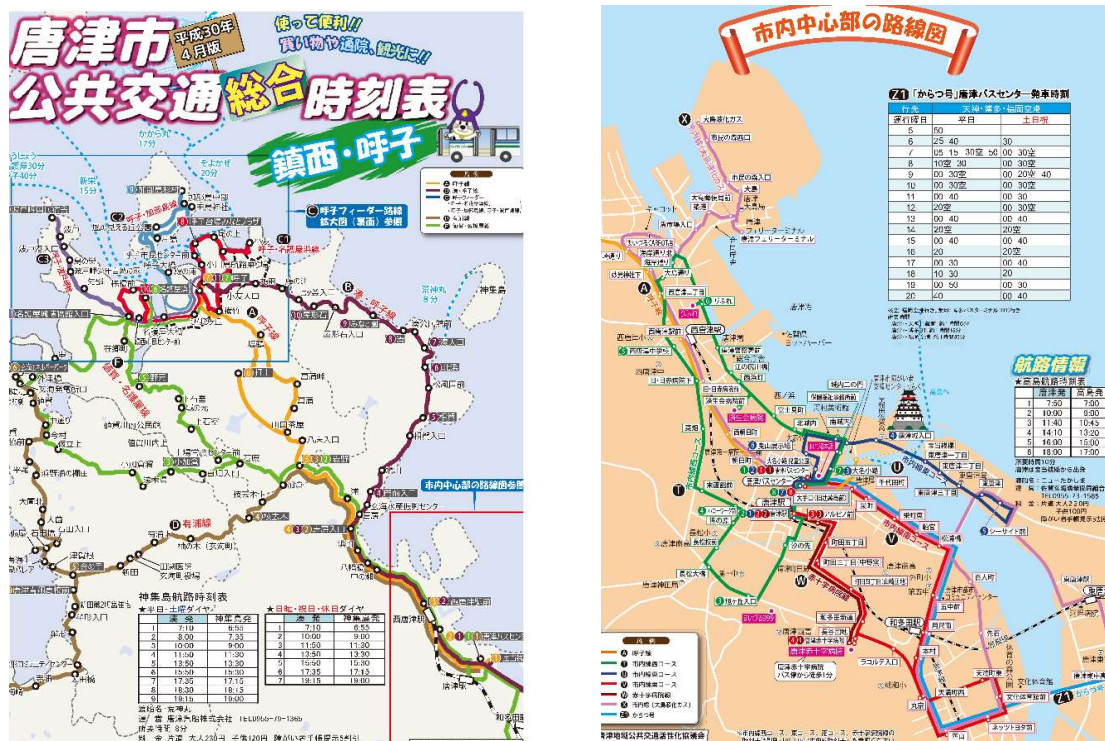


図 8-38 現在の公共交通マップ（唐津市）



図 8-39 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			
	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	R7 年 4 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	
	唐津中心部エリア (鏡線ほか)	検討・協議・準備	R7 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	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成瀬・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：オンデマンド化の予定であるが、定時定路線で試算している路線

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DX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	408,013	国庫補助	96,206	令和 6 年度
		佐賀県	94,943	
		唐津市	163,777	
		玄海町	8,971	
2）枝線等のオンデマンド化	38,630	国庫補助	9,038	令和 6 年度
		唐津市	29,592	
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

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・宝当桟橋（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	宝当桟橋→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

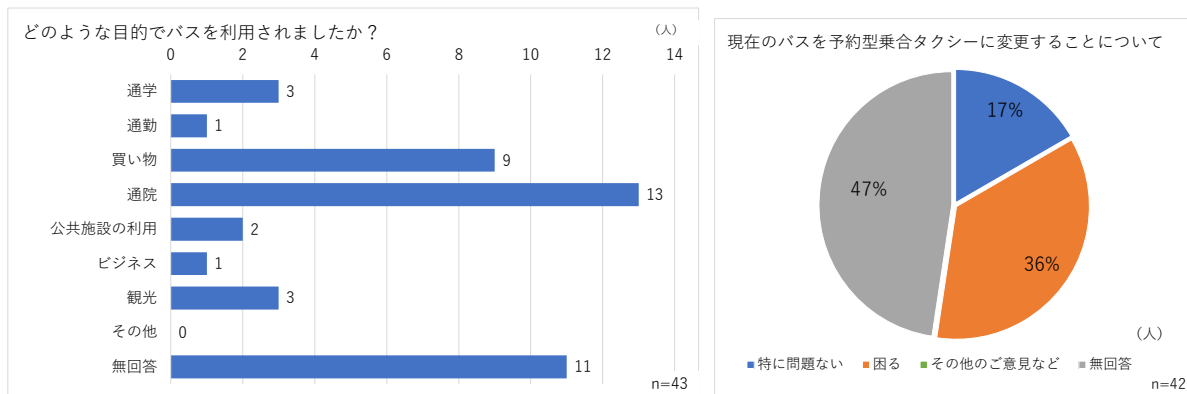
有効回答	無回答	回答数
38	8	46

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）

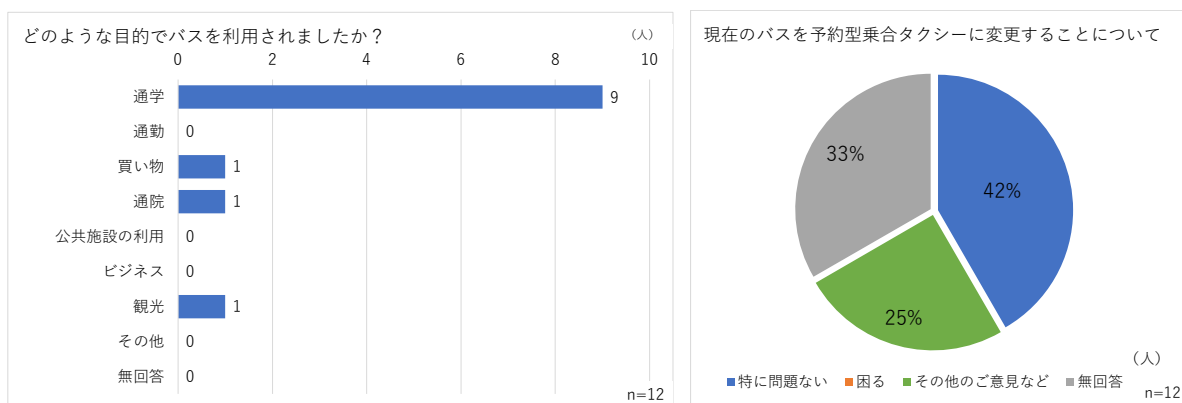
肥前フィーダー路線の利用状況を見ると、通院・買い物での利用が多い傾向にあります。デマンドへの変更についての意向では、「困る」が36%あり、その内容は「予約が面倒」が多くなっています。



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)

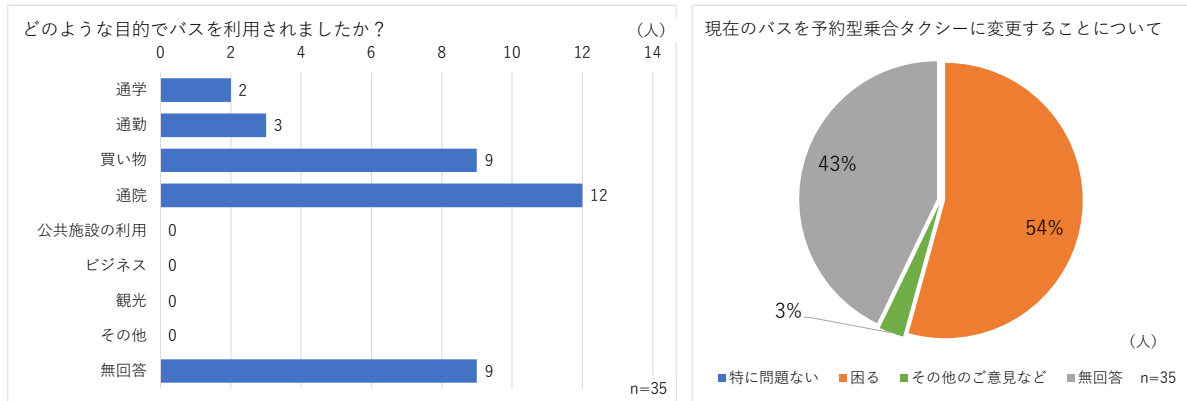
北波多枝線の利用状況を見ると、通学での利用がほとんどです。デマンドへの変更についての意向では、「その他のご意見など」が25%あり、その内容は「帰りの時間帯がバラバラなので不安」となっています。



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

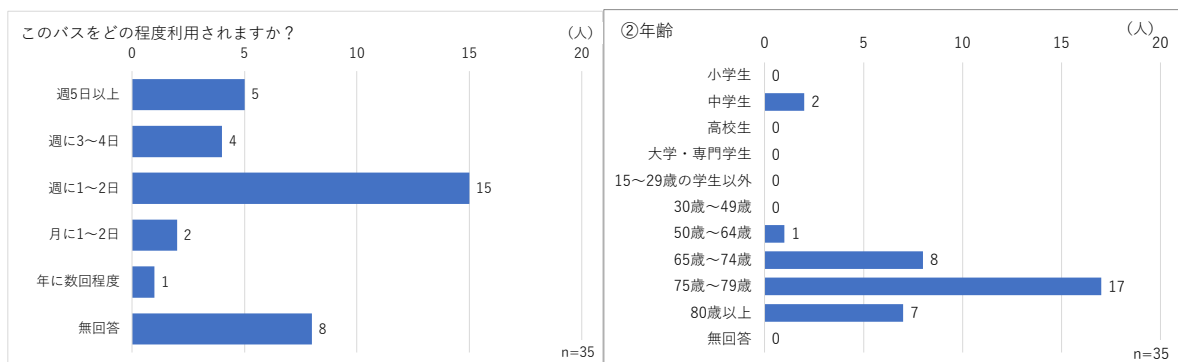


図 12-7 相知花タウンバスの利用状況 (R4・乗込み調査結果)

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。

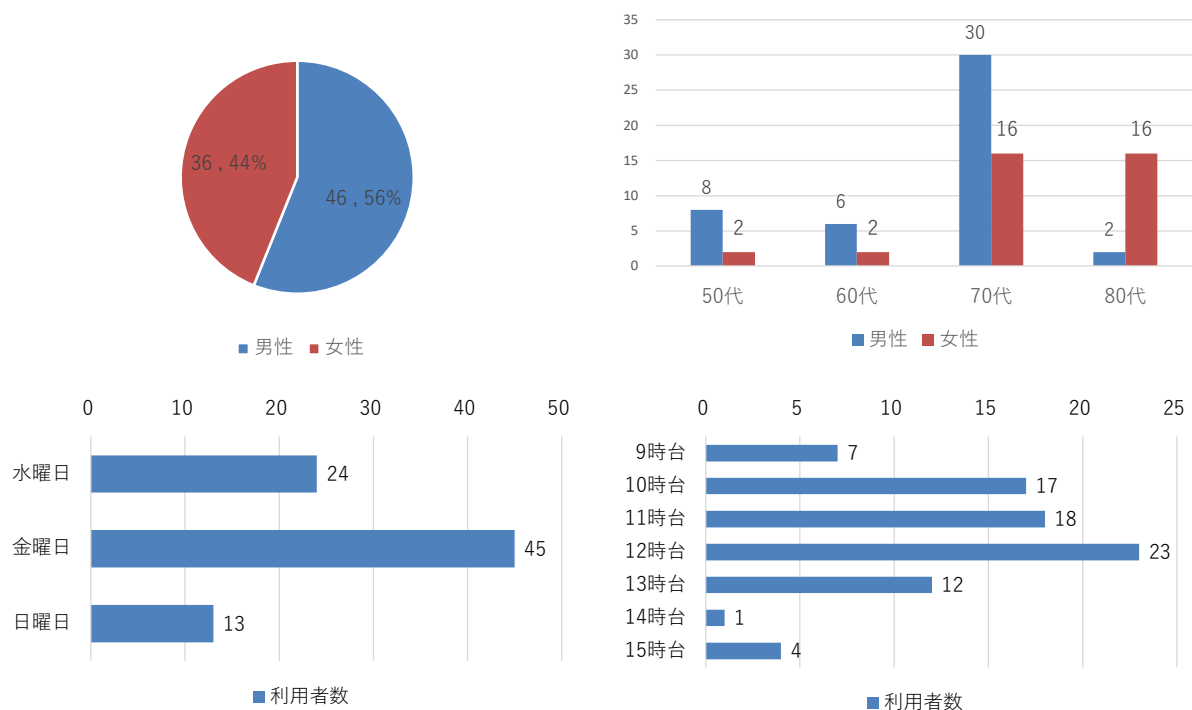
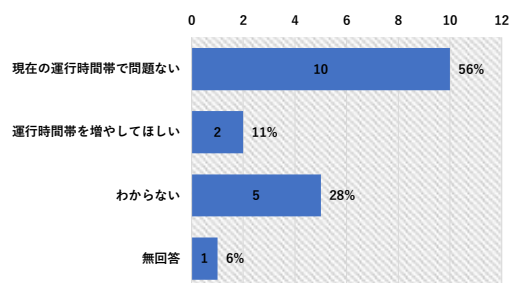


図 12-8 大良デマンドタクシーの利用状況（R4年10月～11月・実証運行結果）

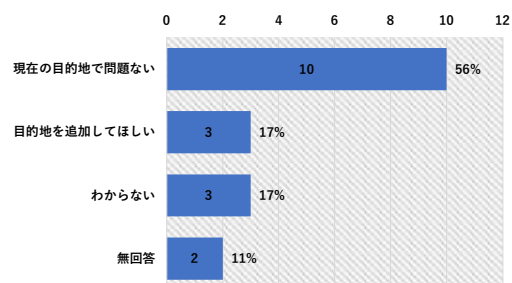
大良地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価は概ね高く、今後の利用意向も高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものであり、今後、免許返納が進めばさらに利用が広がる可能性があります。

■ 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

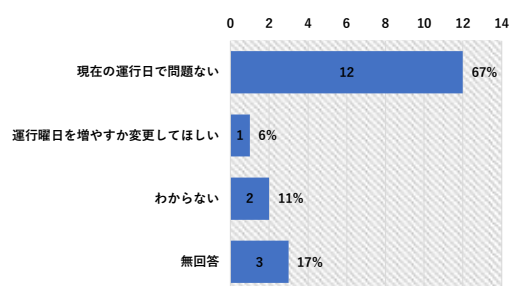
デマンドの評価＜運行時間帯＞（n=18）



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）

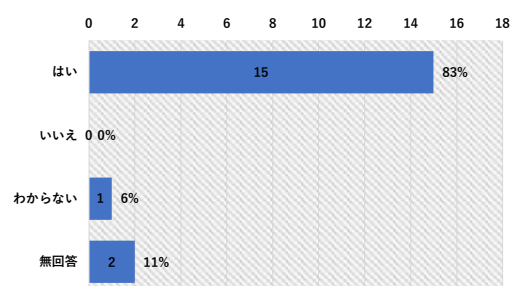
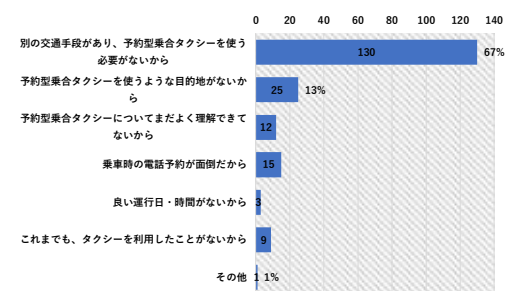


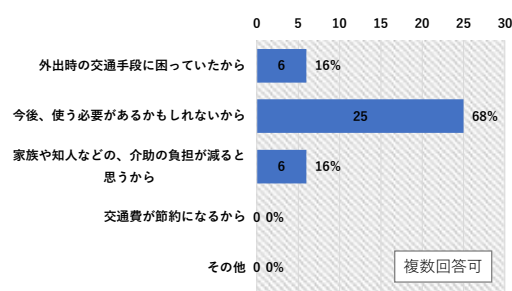
図 12-9 大良デマンドタクシーのアンケート結果（実施中・利用者アンケート）

■ デマンド実証運行アンケート（実施後）

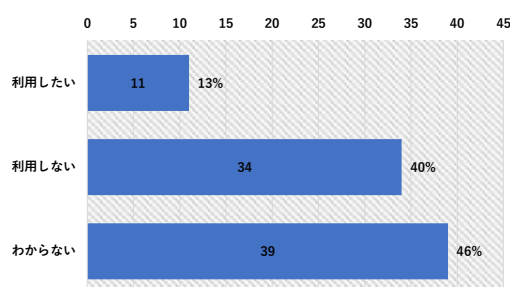
デマンドを知っていて利用しなかった理由（n=195）



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）

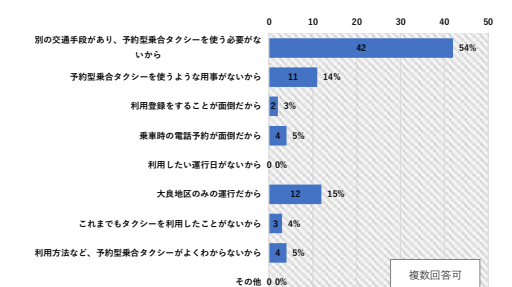


図 12-10 大良デマンドタクシーのアンケート結果（実施後・世帯アンケート）

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。

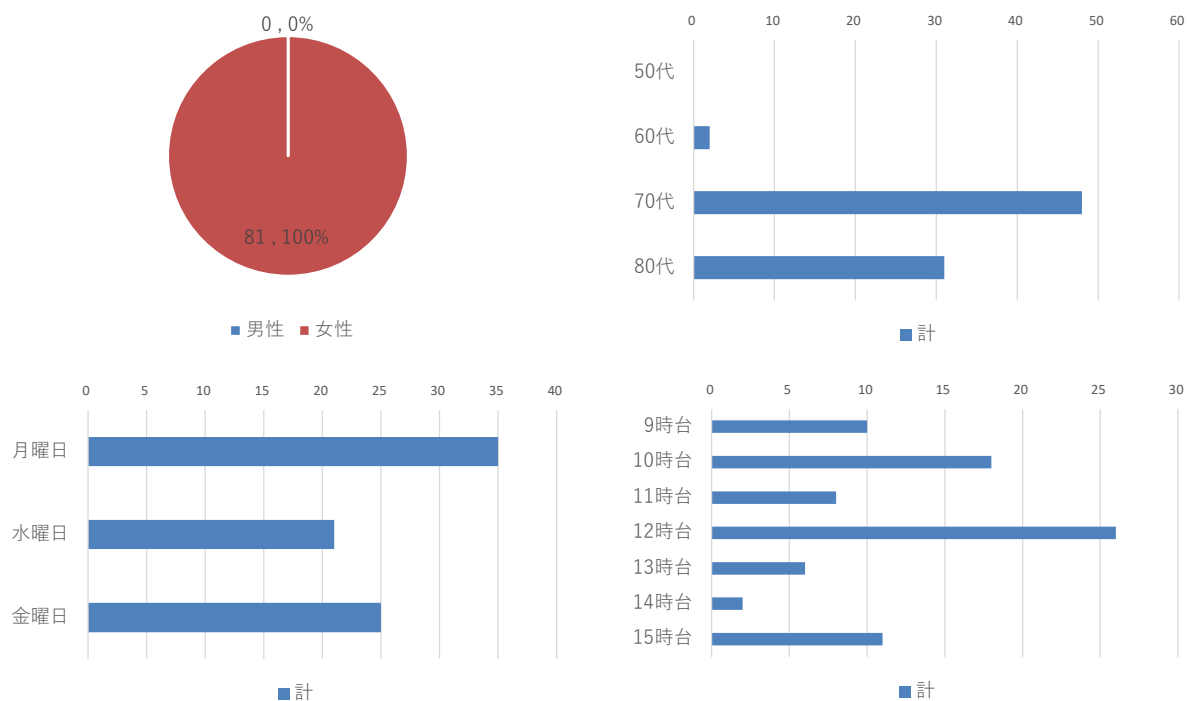
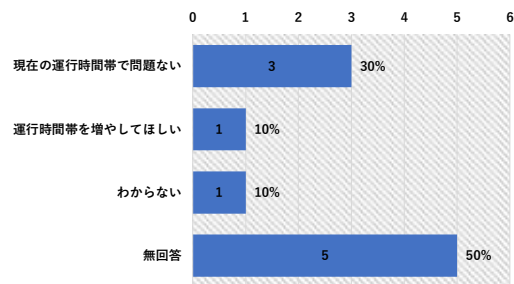


図 12-11 湊デマンドタクシーの利用状況（R4 年 10 月～11 月・実証運行結果）

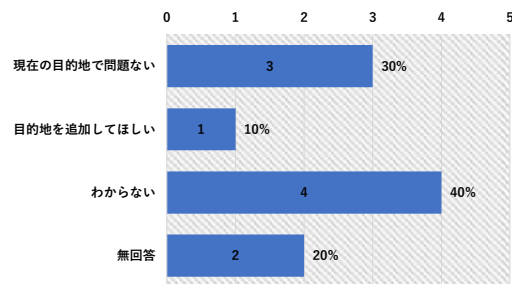
湊地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価は値も少なく一定程度にとどまりますが、今後の利用意向は高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものですが、自家用車の利用者には必要性を訴求するのは難しく、導入には検討が必要になると考えられます。

■ 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

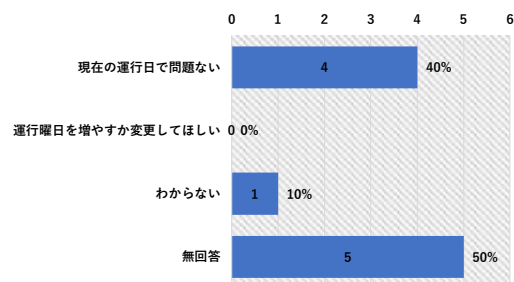
デマンドの評価＜運行時間帯＞（n=10）



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）

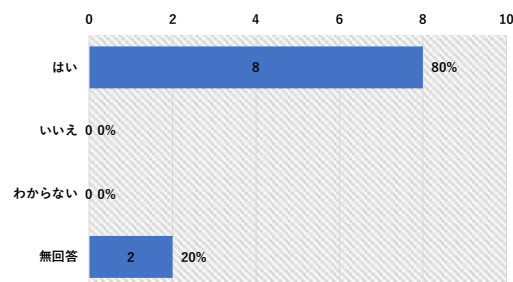
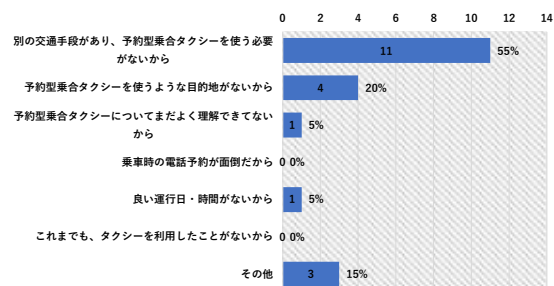


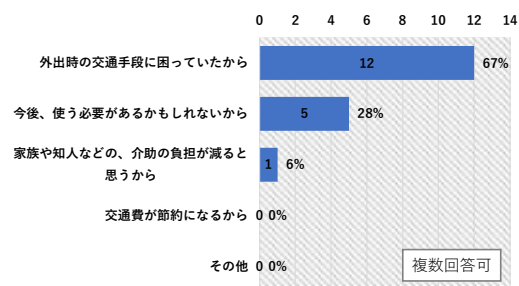
図 12-12 湊デマンドタクシーのアンケート結果（実施中・利用者アンケート）

■ デマンド実証運行アンケート（実施後）

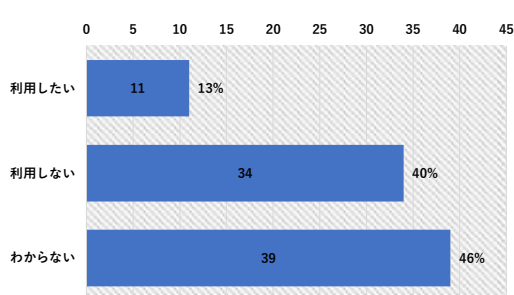
デマンドを知っていて利用しなかった理由（n=20）



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）

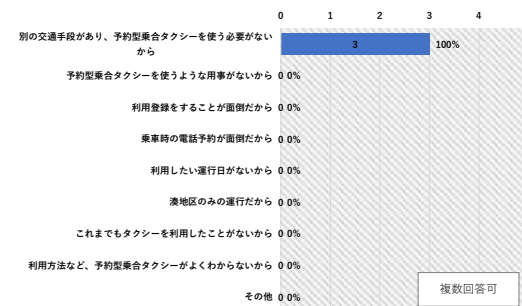


図 12-13 湊デマンドタクシーのアンケート結果（実施後・世帯アンケート）

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。

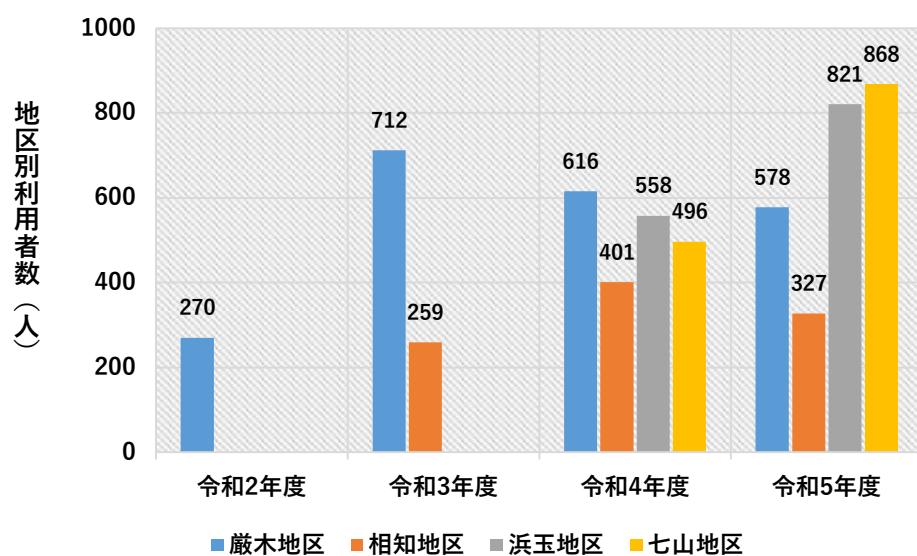


図 12-14 厳木・相知・浜玉・七山デマンドタクシーの利用状況（R2 年 4 月～）

※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

唐津地域公共交通計画の一部改正について

(1) 利便増進実施計画策定に伴う交通計画の一部改正について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域交通法)の第27条14項にて「地域公共交通計画において、地域公共交通利便増進事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通計画に即して地域公共交通利便増進事業を実施するための計画(以下「地域公共交通利便増進実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該地域公共交通利便増進事業を実施し又はその実施を促進するものとする。」とあり、具体的な利便増進事業を定めた場合には交通計画にも記載が必要となるため、今回実施内容を掲載し改正するもの。

P 9 3 「地域公共交通利便増進事業の実施」

利便増進実施計画にて位置付けた路線の再編やオンデマンドタクシーの導入などの具体的な取組を記載。

(2) 地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴う一部改正について

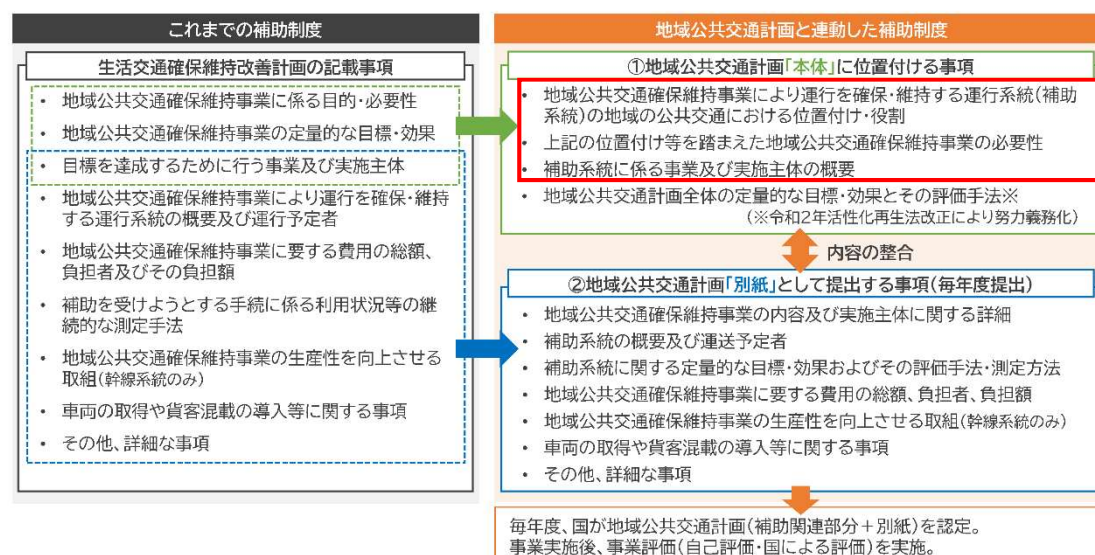
令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、地域内フィーダー系統確保保持費国庫補助金の要件として地域公共交通計画における当該系統の位置づけが求められることとなった。(経過措置期間：～令和6年9月30日)

経過措置が終了する来年度事業に備え、地域公共交通計画に補助制度との連動化を行う必要がでてきたため、今回交通計画の一部を改正するもの。

P 1 0 2 「補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表」

唐津市で地域内フィーダー系統確保保持費国庫補助金を受けている系統について、交通計画で系統の役割や必要性を最終ページに追記。

また、記載については、交通計画本体の最終頁にその役割等を記載した「補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表」を付けることで位置づけを行う。



(3) 実施事業のスケジュール変更に伴う一部改正について

「誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現」の実施事業のうち、「二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進」については、2024年問題への対応が最重要課題であると捉え、課題解決に向けた市全域の見直しを優先して取り組まなければならなかったこと、また、グリーンスローモビリティ導入に際しても、運転手不足の問題があり検討を進めることができなかった。

そのため、令和4年度までの検討期間を令和6年度までに、スケジュールを改正するもの。

P 95 「誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現」～

「二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進」のスケジュールの変更

改正案

唐津地域公共交通計画

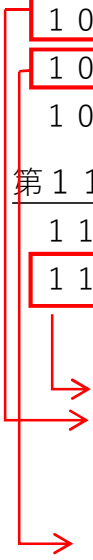
令和4年3月

令和 年 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.....	94
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
	
※この章に新規追加文を挿入	
※一部スケジュールの変更	

～第1章から第9章までの内容は変更がないため省略～

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
	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・肥前・浜玉・七山・相知・厳木の地区 ●玄海町 <実施内容> ①唐津地域北部（呼子エリア・鎮西エリア）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枝線等のオンデマンド化（肥前エリア） ⑤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）					
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					

※新規追加文

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					

(変更前)

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			実証実験・社会実装		

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

(変更後)

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				実証実験・社会実装

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

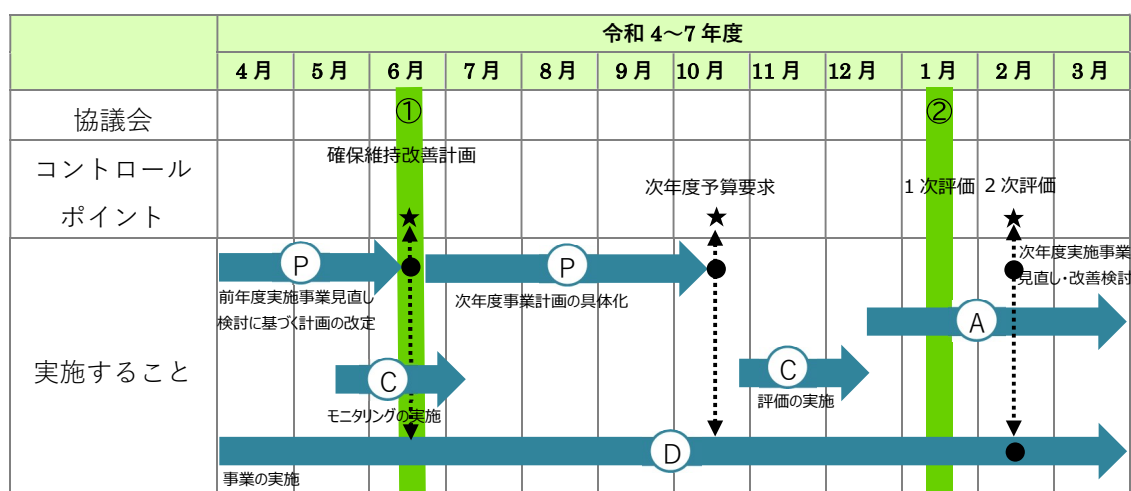
計画目標		実績値 R 元年度	中間値 R 6 年度	目標値 R 8 年度	設定・算出 方法
評価指標	指標の設定根拠				
(1) 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上					
①路線バス利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額（欠損額）	利用者 1 人あたりの公共交通の財政負担額の推移を踏まえて、財政負担の程度を明確化し、交通サービスの最適化状況と持続可能性の判断材料とする。（令和元年度の実績値の維持）	227.0 円	227.0 円	227.0 円	「唐津市・玄海町の路線バス運行補助金」を「路線バス利用者数」で除した数値。 ※資料：唐津市・玄海町路線バス補助金申請資料
②路線バ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

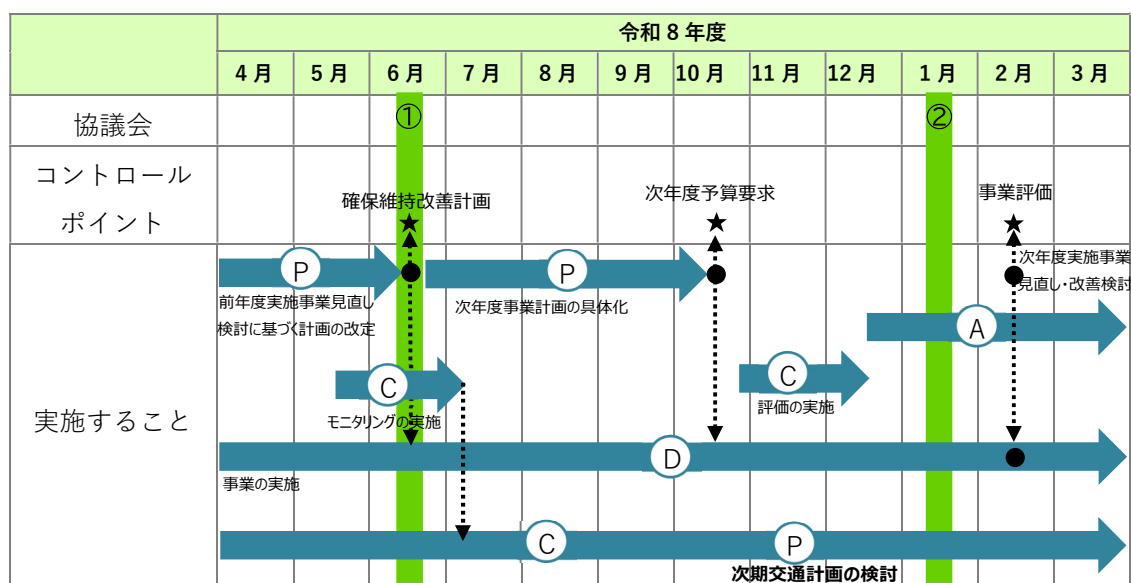
1 1 - 2. 達成状況の評価

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		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	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	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	

（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。

※新規追加文

唐津地域公共交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 唐津地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項及び地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか。以下「交付要綱」という。）第3条の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）及び生活交通確保維持改善計画の作成及び実施に係る協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における住民の生活に必要な運送手段の確保・維持・改善その他公共交通の利便の増進及び課題解決を図り、実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置するものとする。

(業務)

第2条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、公共交通に関して必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 委員は次に掲げる者のうちから会長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 唐津市長が指名する職員
- (2) 学識経験を有する者
- (3) 住民又は利用者
- (4) 関係する公共交通事業者、団体、道路管理者その他連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織す

る団体の代表

(6) 関係行政機関の職員

(7) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営上必要と認められる者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、唐津市副市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、委員の中から会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、事業実施に係る事項については、事業の実施主体として定められた者の同意を要する。

4 会長は、会議への代理出席を認めることができる。

5 会議は、原則として公開する。ただし、個人情報情報の取扱いについては、十分配慮し、必要に応じて非開示とする等の適切な措置を講じるものとする。また、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる議題については、非公開で行うものとする。

6 会長は、協議会の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、または会議への出席を求めることができる。

7 会長は、協議会の議事に支障があると認められるときは、委員を退席させることができる。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第7条 第2条各号に掲げる事項のうち、唐津市内、玄海町内それぞれの地域内に関する事項について協議または調整を行うため、分科会を設置することができる。

2 唐津市分科会の委員は、会長が指名する。

3 玄海町分科会は、玄海町地域公共交通会議とする。

4 唐津市分科会について必要な事項は、本要綱を準用する。

(幹事会)

第8条 協議会は、その運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、次に掲げる者をもって構成する。

(1) 第3条に定める委員のうちから会長が選任した者

(2) 前号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めた者

3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

4 幹事会は、幹事会において協議した事項に関して協議会に報告する。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が整った事項については、協議会の委員は、その結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第 10 条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、唐津市役所内に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事業年度)

第 11 条 協議会の事業年度は、毎年 4 月 1 日に始まり、翌年 3 月 31 日に終わる。

(経費)

第 12 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第 13 条 協議会に監査委員を 2 名置く。

2 監査委員は、委員の中から会長が指名する。

3 会長は、毎事業年度終了後、必要な書類を監査委員に提出し、その監査を受けなければならない。

4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第 14 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 15 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(補則)

第 16 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附則

- 1 この要綱は、平成 22 年 3 月 3 日から施行する。
- 2 第 6 条第 1 項の規定に関わらず、第 1 回協議会は、唐津市長が招集する。
- 3 第 10 条の規定に関わらず、協議会が設立された初年度の事業年度については、平成 23 年 3 月 31 日までとする。

附則

（改正後の施行期日）

- 1 改正後の要綱は、平成 26 年 5 月 29 日から施行する。

（改正後の委員の任期）

- 2 改正前から引き続き委嘱又は任命する委員の任期は、改正前からの残存期間とする。

附則

（改正後の施行期日）

改正後の要綱は、平成 29 年 7 月 28 日から施行する。

附則

（改正後の施行期日）

改正後の要綱は、令和 2 年 1 月 10 日から施行する。