

令和4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5年3月28日(火)

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

唐津地域公共交通利便増進実施計画について

4 その他

5 閉 会

# 唐津地域公共交通活性化協議会 委員一覧

敬称略

	所 属 等	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	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	民生委員・児童委員協議会厳木地区 （厳木町区長会推薦）	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	小松 繁治	
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	古館 日登美	
10	呼子地区行政連絡員会	会長	谷口 博憲	
11	七山地区行政連絡員会	区長	山下 富士雄	
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	会長	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 （西唐津中学校）	高木 俊実	
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	横山 敬司	
20	佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	江上 康男	
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	岩熊 真一	
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	和田倉 須美雄	
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	堀田 信	

## 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	津留 崇明	
--	-------------	-----------	-------	--

地域公共交通利便増進実施計画とは

### 1 地域公共交通利便増進実施計画

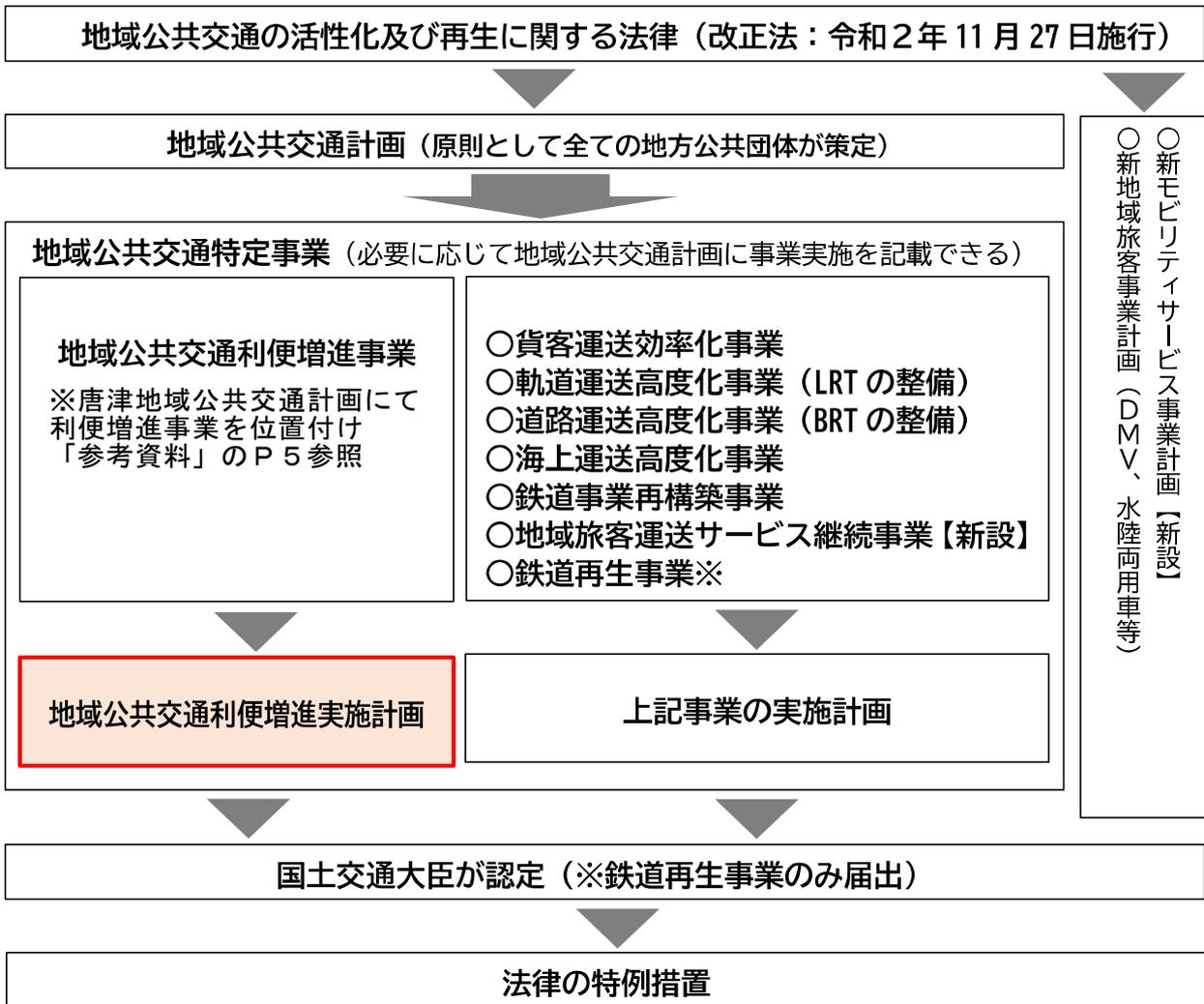
(1) 計画の概要

ア 地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通計画に基づき地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業を実施するための計画です。

イ 地域公共交通利便増進実施計画の作成に当たっては、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者等の同意を得ることが必要で、国土交通大臣の認定を申請することが可能です。

(国による「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(詳細編)」)

#### ■地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



(国土交通省総合政策局地域交通課による「地域公共交通活性化再生法等の改正について」)

## (2) 地域公共交通利便増進実施計画作成のメリット

地域公共交通利便増進実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることにより、次のようなメリットがあります。

### ①地域内フィーダー系統確保維持費や車両減価償却費等の国庫補助金の活用

地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられた運行系統や車両の取得について、匝瑳市地域公共交通活性化協議会が定めた生活交通確保維持改善計画のうち、国の補助（補助率1/2）を受けることが可能。

### ②地域公共交通利便増進実施計画推進事業の活用

地域公共交通利便増進実施計画に基づいて実施される利用促進及び同計画の達成状況等の評価の実施に必要な経費のうち、補助金交付の対象として大臣が認める経費について、予算の範囲内で補助（補助率1/2）を受けることが可能。

#### ○利用促進に係る事業

- ・公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費
- ・公共交通、乗継情報等の提供に要する経費
- ・割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費（割引運賃の設定に伴う減収分の補填については含まない）
- ・地域におけるワークショップの開催に要する経費
- ・モビリティマネジメントの実施に要する経費

#### ○計画の達成状況等の評価に係る事業

- ・効果検証のためのOD調査や満足度調査等のフォローアップ調査費
- ・協議会開催等の事務費

## 2 「地域公共交通利便増進実施計画」作成の留意点

国の手引きでは、地域公共交通利便増進実施計画の留意点が以下のようにされています。

### 国の手引きによる地域公共交通利便増進実施計画

#### ①地域公共交通計画への記載について

地域公共交通利便増進実施計画の作成に当たっては、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を定める必要があり、どの事業につき、地域公共交通特定事業として実施を予定しているのか明示（印）をつけることが必要。

## ②地域公共交通利便増進実施計画の認定について

地域公共交通利便増進実施計画の認定に当たっては、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者その他の関係者の同意のほか、「a. 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に照らして適切なものであること」、「b. 地域公共交通利便増進事業を確実に遂行するため適切なものであること」、「c. 個別事業法の許可基準に適合すること」が必要。

## ③関係者の同意について

地域公共交通利便増進実施計画を定めようとするときには、あらかじめ「地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者」と「地域公共交通利便増進事業に関係すると地方公共団体が認めた者」の同意が必要。併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行うことが必要。

## ④地域公共交通利便増進実施計画の公表について

地域公共交通利便増進実施計画を作成（変更）したときは、計画の区域、期間、事業内容等の概要を地方公共団体の広報やホームページへの掲載等により、公表が必要。

### 3 「地域公共交通利便増進実施計画」に記載する事項

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で地域公共交通利便増進実施計画の記載項目が以下のようにされています。

- ①実施区域
- ②事業の内容・実施主体
- ③地方公共団体による支援の内容
- ④実施予定期間 唐津地域の場合、令和6～8年度(3年間)
- ⑤事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥事業の効果
- ⑦地域公共交通計画に地域公共交通利便増進に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ⑧地域公共交通計画に都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、観光の振興に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- ⑨その他地域公共交通利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

**この項目に沿って、唐津地域公共交通利便増進実施計画(素案)を作成しております。**

## 計画策定の前提条件「2024年問題」への対応について

### 2024年問題とは

「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960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。具体的な労働時間の改善基準は唐津地域公共交通利便増進実施計画（素案）のP8参照。

### 経緯

令和4年6月24日	令和4年度第1回協議会にて利便増進実施計画の策定を含むR4事業計画を承認
令和4年7月～11月	利便増進実施計画策定に向けニーズの把握、実態調査を開始
令和4年12月	現状把握・課題整理
令和5年1月	昭和自動車からバス運転手の労働時間の改善基準の見直しについて説明（問題浮上）
令和5年2月	昭和自動車から改善基準を満たすための再編対象路線が提出
令和5年2月	昭和自動車との協議（唐津市）
令和5年3月初旬	改善基準と利便増進実施計画の内容含めた協議（唐津市・玄海町・九州運輸局、支局）

令和5年3月 当初今年度計画策定予定だったが、2024年4月から改善基準告示の見直しが適用されることとなり、大幅なダイヤ改正や減便等が予想され、路線の再編を含めた計画を再度検討しなければならなくなった。

利便増進実施計画を令和6年1月策定に延期

### 今後のスケジュール（予定）

令和5年4月～	改善基準に対応した再編内容を協議・検討
令和6年1月	計画策定（協議会で承認）と大臣認定
令和6年4月	運行開始

### （参考までに）今年度、第1回協議会で報告したスケジュール内容

内容	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
唐津地域公共交通活性化協議会	R4予算承認							中間報告		新計画承認
計画策定業務委託										
移動実態調査・ニーズ把握										
乗降調査										
ヒアリング										
交通事業者ヒアリング										
現状把握・課題整理										
計画案の作成										

1月に開催しました第2回では利便増進実施計画の中間報告を実施

## 唐津地域利便増進実施計画（概要版素案）※一覧整理表

2023.3/17 時点

目指す計画 目標	計画の実施事業	利便増進実施事業項目	事業概要	事業効果（※数値目標）	実施にあたっての課題等
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 幹線路線バスの再編 R6年4月～	・呼子エリアの再編（呼子線、湊・呼子線、野元線、小加倉線の見直し検討、湊・呼子線の全便呼子延伸） ・唐津中心部（近郊）エリアの再編（市内線、市内循環線の見直し検討、鏡線の見直し検討 ※鏡小学校の通学利用対応） ・玄海町エリアの再編（有浦線・有浦枝線の見直し検討） ※玄海町コミュニティ交通もこの再編に合わせて見直し ※浜玉循環線（利用状況に応じた見直し） 唐津佐賀線、唐津伊万里線、七山線（JRとの調整～中長期）	・2024年問題への対応 ・市の行政負担の軽減（効率化） ・パターンダイヤ（路線限定）による利便性向上 ※路線バス利用者1人当たりの財政負担額ト	・バス運転手（仕業）の削減（目標数値＝11人のクリア） ・各エリアの再編内容の詳細な詰め（来年1月の計画認定審査に向けて協議・調整予定） ・見直し後の現利用者への対応（通学便は維持確保）
	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 枝線等のオンデマンド化	<既存のデマンド> R5年8月～オンデマンド化 ・厳木エリア ・相知エリア（デマンド導入の一部地域） ・浜玉エリア（デマンド導入の一部地域） ・七山エリア <新規のデマンド> R6年4月～オンデマンド化 ・大良線、北波多枝線（志気・成淵線）※通学利用対応 ・肥前エリア（フィーダー路線）、相知・浜玉（全域）	・オンデマンド導入による利便性向上 ・市の行政負担の軽減（効率化） ※路線バスの収支率	・オンデマンド化への対応（事業者・運転者との協議・説明、利用者への説明・周知等）
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	③ 観光 MaaS（情報～予約～決済）等の検討	・観光に関する情報提供や予約方法、決済状況などを踏まえて、その統合化に向けた取組みなどを検討	・観光振興 ※公共交通を利用した観光来訪者数	・統合化に向けた調整（関係者との協議、実施主体の検討）
	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	④ 次世代モビリティサービスの試験的導入の検討	・対象エリアの検討を踏まえて、次世代モビリティサービスの導入を検討	・次世代モビリティサービスによる利便性向上 ※公共交通の利用者数	・試験的導入の準備（導入システム、エリア、コスト等）
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	⑤ 地域協議体での移動支援に関する検討内容に基づく利便増進施策	・各地域協議体での取組みを踏まえた上で、地域主体での運行や利用促進の取組みなどを検討（・相知・北波多・七山・西唐津など）	・地域主体で公共交通を考える土壌の確立	・地域協議体との協議・調整
	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	⑥ デジタルチケット等の活用・ICカード普及	・デジタルチケットの取組み（「なののゆフリーパス」の導入検討等）やICカードの普及、タクシーへのキャッシュレス端末の導入などについて検討	・利便性の向上 ※ICカード利用率	・取組みの準備
	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	⑦ 航路情報等のGTFIS対応の周知	・オープンデータ化した唐津市の離島7航路の時刻表や路線バス・乗合タクシーの情報などの周知・PR	・情報の幅広い層への訴求 ※主要交通結節点のバス利用者数	・オープンデータ化後の状況確認

# 唐津地域公共交通利便増進実施計画 (素案)

令和5年3月

唐津市 玄海町



－ 目 次 －

<b>1</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1.	計画策定の背景と目的.....	1
1-2.	本計画の位置づけ.....	2
<b>2</b>	<b>計画の対象区域</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>実施予定期間</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>利便増進事業とは</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>地方公共団体による支援の内容</b> .....	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>再編実施にあたっての検討・調査</b> .....	<b>7</b>
6-1.	全体の検討フロー.....	7
6-2.	再編実施の前提条件（2024年問題への対応）.....	8
6-3.	対象路線の選定（2段階）.....	9
6-4.	公共交通の利用状況整理.....	10
6-5.	乗込み調査結果.....	30
6-6.	デマンド実証運行の検証.....	37
<b>7</b>	<b>実施事業の内容・手法・実施主体</b> .....	<b>42</b>
7-1.	実施事業の基本方針.....	42
7-1-1.	地域公共交通サービスの最適化と持続性向上.....	42
7-1-2.	誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現.....	44
7-1-3.	関係者の連携による公共交通の利用促進.....	44
7-2.	実施事業.....	45
7-2-1.	実施事業の整理.....	45
7-2-2.	サービス内容の変更に伴う事業の内容.....	55
<b>8</b>	<b>事業のアクションプラン</b> .....	<b>75</b>
<b>9</b>	<b>事業実施により想定する効果</b> .....	<b>76</b>
9-1.	対象路線における年間利用者数の目標.....	76
9-2.	事業ごとに想定する効果.....	77
<b>10</b>	<b>事業の資金調達の方法</b> .....	<b>78</b>

# 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

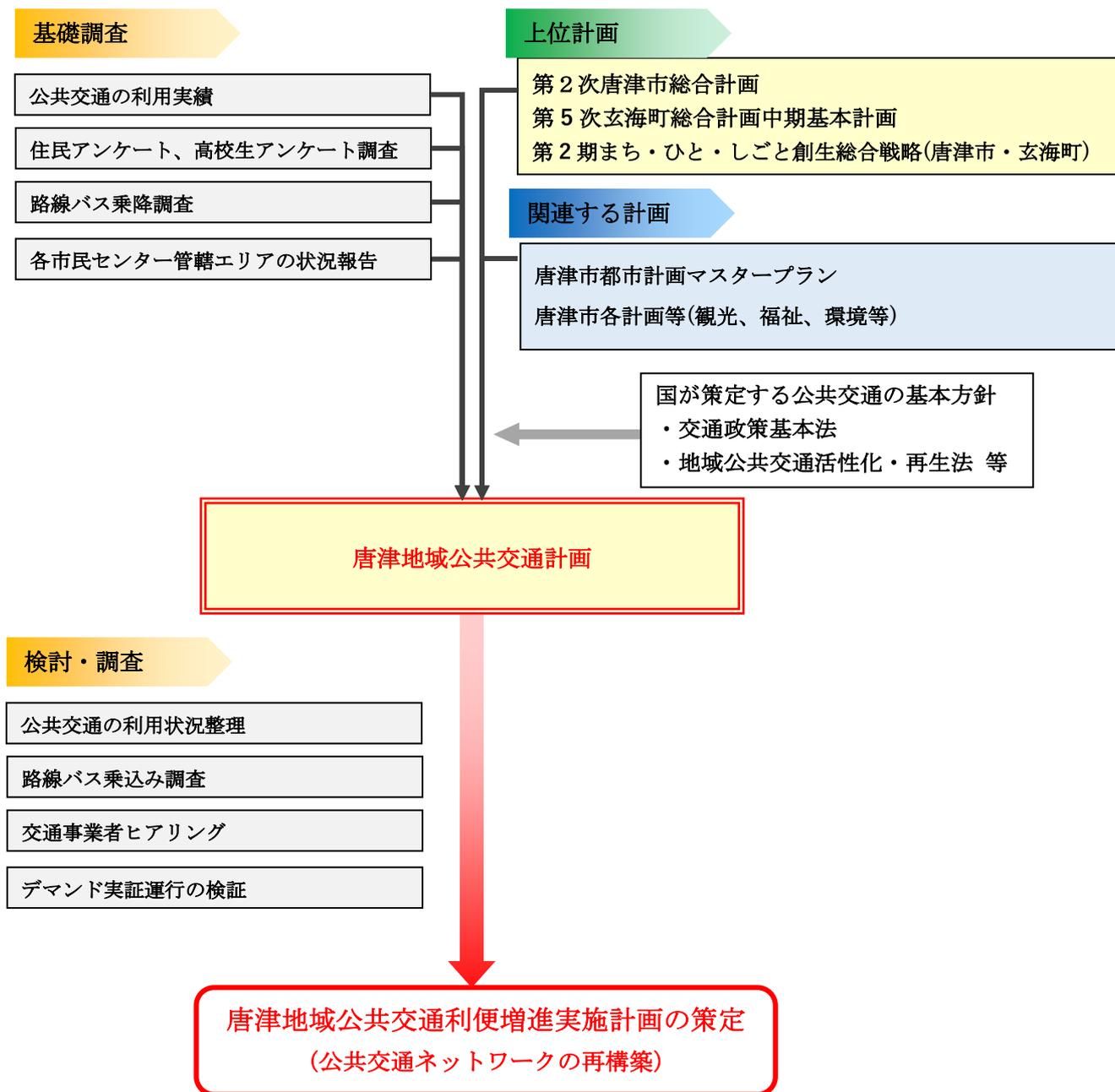


図 1-1 唐津地域公共交通利便増進実施計画の位置づけと策定フロー

昨年度策定した地域公共交通計画では、以下の表の通り、3つの目標のもと、計12の事業を設定し、そのうち7つの事業を「利便増進事業」として位置付けています。

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		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）	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	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	●

## 2 計画の対象区域

唐津市、玄海町の全域を対象とします。



図 2-1 唐津地域の公共交通の現状とエリア分け

## 3 実施予定期間

令和6年（2023年）4月～令和9年（2026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実施計画	→ 計画策定		→		

## 4 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。

### 【事業内容分類】

- イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- ニ. 運賃又は料金の設定
- ホ. 運行回数又は運行時刻の設定
- ヘ. 共通乗車船券の発行
- ト. イ～ヘに掲げる事業を併せて行う以下の事業
  - ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
  - ② 交通結節施設における乗降場の改善
  - ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
  - ④ IC カード又は二次元コードの導入
  - ⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

イの「特定旅客運送事業」とは、旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業を指す

## 5 地方公共団体による支援の内容

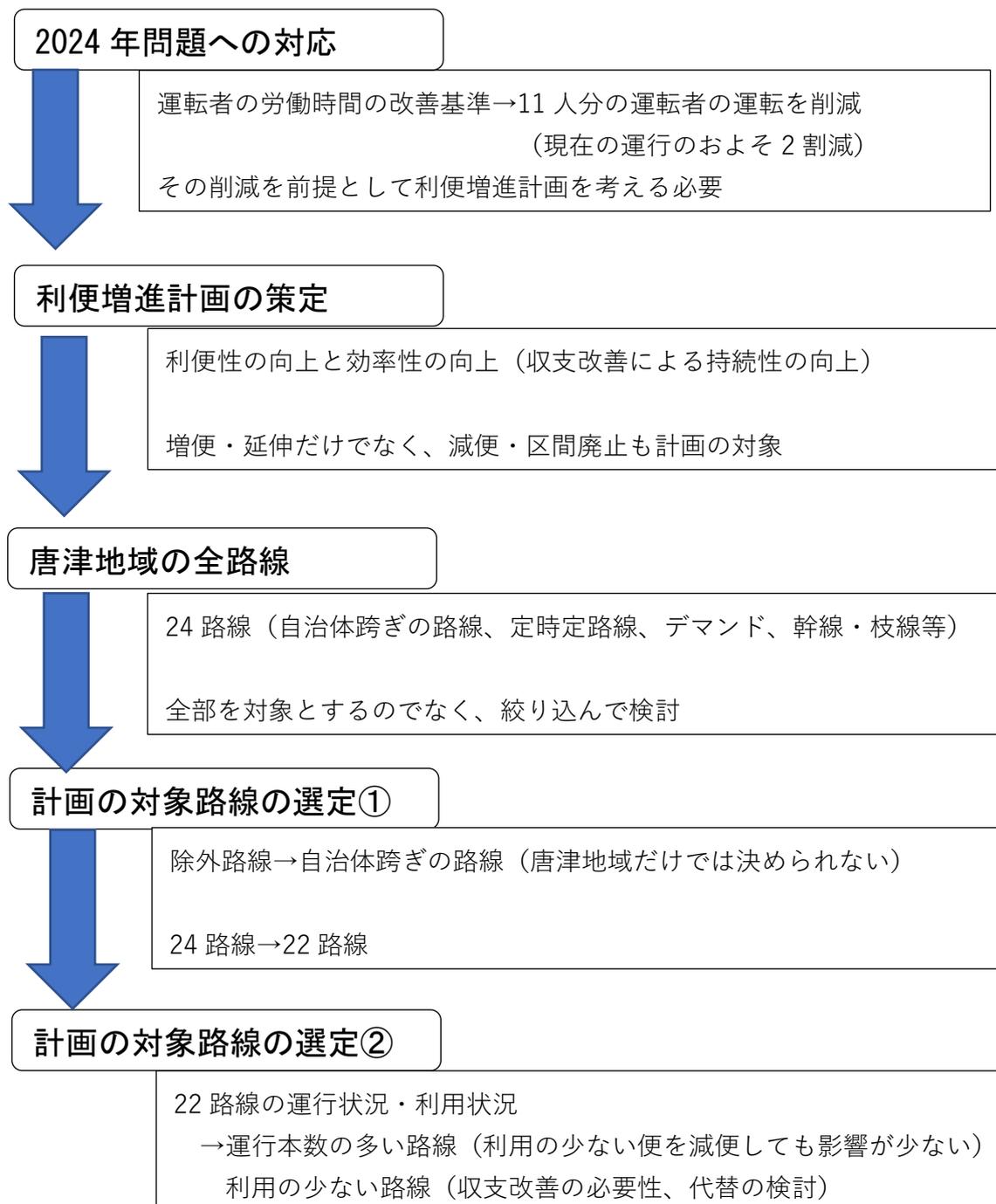
利便増進事業に関連して地方公共団体が行う支援策については、以下のものが挙げられます。

表 1 地方公共団体による支援の内容

支援策	実施主体
利便増進事業に伴う運行経費等に対する予算的支援	唐津市、玄海町
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	唐津市、玄海町
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	唐津市、玄海町
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	唐津市、玄海町
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	唐津市、玄海町
時刻表作成等の公共交通に関する情報提供支援	唐津市、玄海町

## 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



## 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上限が960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。協議の結果、運転士不足の問題は今後も続くと考えられますが、収支改善を図り、利便性の向上と効率性の観点から中長期的に持続可能な公共交通ネットワークの構築につながる計画の策定が必要です。

表 6-1 改善基準告示の概要

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

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

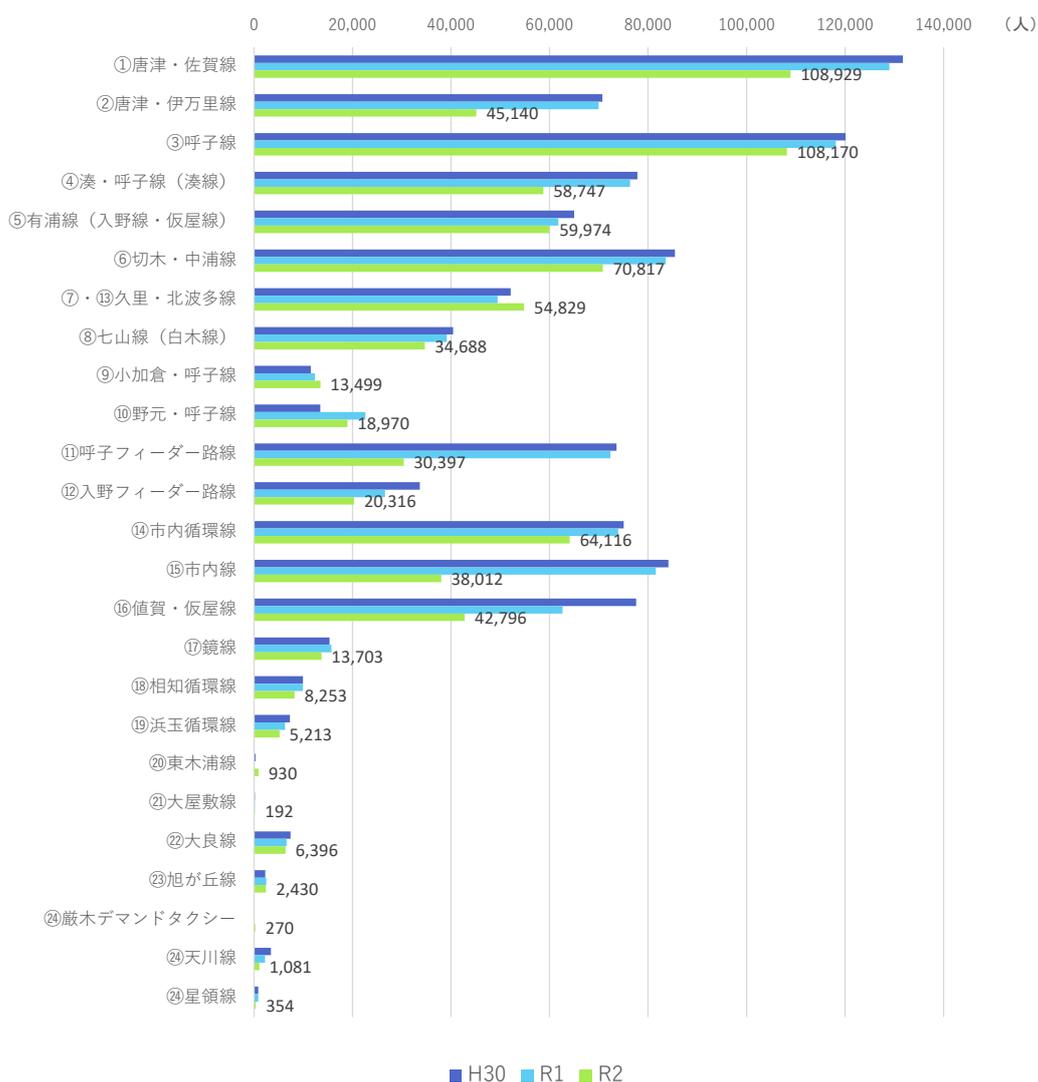
No	路線名	選定①	選定②		
		自治体 跨ぎ路線	運行本数 (交通計画に 記載)	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり平均	利用者数 (R4昭和調 査) 便当 たり 3人以下の便 数の割合
①	唐津・佐賀線	○	24		
②	唐津・伊万里線	○	20		
③	呼子線		42	6.6	37.8%
④	湊・呼子線（湊線）		38	6.5	40.0%
⑤	有浦線（入野線・仮屋線）		47	5.9	48.1%
⑥	切木・中浦線		23	7.2	17.6%
⑦	久里・北波多線		22	9.2	22.7%
⑧	七山線（白木線）		26	4.5	56.3%
⑨	小加倉・呼子線		11	7.5	16.7%
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	入野（肥前）フィーダー路線		53	3.0	80.0%
⑬	久里・北波多枝線（成湊・志気）		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	予約型乗合タクシー（七山・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%
唐津地域外			30本以上	3.0人以下	50%以上

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、次々頁以降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整理

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

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



※年間利用者数の数値は補助申請データに基づくものである。

図 6-2 路線バスの路線別年間利用者数の推移

③呼子線

次に個別の路線について、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、以降のデータは、令和4年6月に実施した調査日1日あたりの利用データです。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>90</b>	19	19:24	19
			20	20:04	5
			21	21:11	11
			<b>合計</b>		<b>160</b>

図 6-3 呼子線の便別利用状況 (R4・平日全便、左：上り、右：下り)

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。

No	発時刻	利用者数
1	6:57	11
<b>合計</b>		<b>11</b>

No	発時刻	利用者数
1	10:44	6
2	12:39	3
3	16:59	26
<b>合計</b>		<b>35</b>

No	発時刻	利用者数
1	12:03	3
2	14:25	0
<b>合計</b>		<b>3</b>

図 6-4 呼子線（打上経由）の便別利用状況 (R4・平日全便、左：上り、右：下り)

④湊・呼子線（湊線）

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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>38</b>	7	17:45	11
			<b>合計</b>		<b>66</b>

図 6-5 湊・呼子線の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>54</b>	10	17:20	15
			11	18:20	3
			12	19:00	4
			13	20:00	2
			<b>合計</b>		<b>68</b>

図 6-6 湊線の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

⑤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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>31</b>	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
			<b>合計</b>		<b>113</b>

図 6-7 有浦線の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

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。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	10:50	1	1	12:15	3
2	13:50	0	2	15:05	1
3	14:50	1	3	16:10	1
<b>合計</b>		<b>2</b>	4	20:25	7
			<b>合計</b>		<b>12</b>

図 6-8 有浦枝線（仮屋線）の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

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は利用は低調です。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。

No	発時刻	利用者数
1	6:52	31
2	7:23	3
3	7:43	12
4	16:07	4
5	16:53	6
6	17:31	2
7	18:20	2
<b>合計</b>		<b>60</b>

No	発時刻	利用者数
1	7:15	23
2	7:42	20
<b>合計</b>		<b>43</b>

図 6-9 有浦線（入野延伸）の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

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。

No	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
<b>合計</b>		<b>0</b>

No	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
<b>合計</b>		<b>48</b>

図 6-10 有浦枝線（入野線）の便別利用状況（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

⑥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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>46</b>	8	17:08	25
			9	18:28	9
			10	20:05	7
			<b>合計</b>		<b>76</b>

図 6-1 1 切木・中浦線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り)

⑦久里・北波多線

久里・北波多線の便別利用状況を見ると、利用の少ない便もありますが、どの時間帯でも全般的に利用は堅調です。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	6:05	1	1	6:52	22
2	6:57	5	2	7:45	10
3	8:05	11	3	9:00	6
4	9:10	3	4	10:00	7
5	10:10	9	5	11:10	3
6	11:30	1	6	12:40	8
7	13:10	9	7	14:10	5
8	14:10	2	8	15:10	27
9	15:35	13	9	16:30	14
10	17:05	24	10	17:55	4
11	17:50	6	11	18:40	13
<b>合計</b>		<b>84</b>	<b>合計</b>		<b>119</b>

図 6-1 2 久里・北波多線の便別利用状況 (R4・平日全便)

⑬久里・北波多枝線

久里・北波多線（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全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
<b>合計</b>		<b>14</b>

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
<b>合計</b>		<b>5</b>

図 6-1 3 久里・北波多線（枝線）の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り)

⑧七山線

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。

七山線下り：  
大手口→なのゆ

No	発時刻	利用者数
1	9:45	1
2	10:35	3
3	12:25	1
4	13:55	2
5	16:00	4
6	16:45	10
7	18:20	4
8	19:32	1
<b>合計</b>		<b>26</b>

七山線上り：  
なのゆ→大手口

No	発時刻	利用者数
1	10:10	9
2	11:10	2
3	13:00	2
4	15:10	10
5	16:50	2
6	17:45	10
<b>合計</b>		<b>35</b>

図 6-1 4 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、朝の七山市民センター方面では利用がありますが、白木方面の利用は低調です。

七山線下り：  
七山市民C→白木

No	発時刻	利用者数
1	16:50	1
<b>合計</b>		<b>1</b>

七山線上り：  
白木→七山市民C

No	発時刻	利用者数
1	7:30	10
<b>合計</b>		<b>10</b>

図 6-1 5 七山線（白木系統）の便別利用状況 (R4・平日全便)

⑨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るが、全体としては利用は低調です。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>22</b>	<b>合計</b>		<b>23</b>

図 6-1 6 小加倉線の便別利用状況 (R4・平日全便、左：上り、右：下り)

⑩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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>32</b>	<b>合計</b>		<b>43</b>

図 6-1 7 野元線の便別利用状況 (R4・平日全便、左：上り、右：下り)

⑪呼子フィーダー路線

小友・名護屋浜線の便別利用状況を見ると、一部の便で利用が少ない便が見受けられます。

小友・名護屋浜線：  
呼子→小友・名護屋浜→呼子

No	発時刻	利用者数
1	8:00	4
2	9:35	5
3	14:30	0
<b>合計</b>		<b>9</b>

小友・名護屋浜線（経由なし）：  
呼子→名護屋浜→呼子

No	発時刻	利用者数
1	10:35	9
2	12:45	3

小友線：  
呼子→小友→呼子

No	発時刻	利用者数
1	11:30	1
2	13:45	1

図 6-1 8 小友・名護屋浜線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

加部島線の便別利用状況を見ると、一部の便で利用が少ない便が見受けられます。

No	発時刻	利用者数
1	9:40	6
2	10:30	1
3	11:30	6
4	13:00	0
5	14:00	1
6	15:00	0
<b>合計</b>		<b>14</b>

図 6-1 9 加部島線の便別利用状況（R4・平日全便）※タクシー事業部

波戸岬線の便別利用状況を見ると、特に上りの便では全般的に利用は低調です。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>5</b>	<b>合計</b>		<b>13</b>

図 6-2 0 波戸岬線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※タクシー事業部

⑫入野フィーダー路線

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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>10</b>	<b>合計</b>		<b>5</b>

図 6-2 1 高串線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※乗合事業部

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	8:35	1	1	8:07	2
2	10:43	3	2	10:00	6
3	11:35	3	3	11:09	0
4	15:05	0	4	14:12	4
<b>合計</b>		<b>7</b>	<b>合計</b>		<b>12</b>

図 6-2 2 高串線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※タクシー事業部

星賀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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>13</b>	<b>合計</b>		<b>11</b>

図 6-2 3 星賀線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※乗合事業部

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	8:08	2	1	11:35	0
2	12:55	5	2	13:17	3
<b>合計</b>		<b>7</b>	3	15:07	8
			<b>合計</b>		<b>11</b>

図 6-2 4 星賀線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※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。

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>11</b>	<b>合計</b>		<b>5</b>

図 6-2 5 納所線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※乗合事業部

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	8:13	2	1	11:35	1
2	13:00	2	2	13:16	0
<b>合計</b>		<b>4</b>	3	15:07	2
			<b>合計</b>		<b>3</b>

図 6-2 6 納所線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※タクシー事業部

鷹島線の便別利用状況を見ると、下りの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。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	6:51	6	1	8:40	0
2	7:34	9	2	13:35	2
3	10:00	1	3	14:55	14
4	14:10	1	4	16:24	11
5	15:30	0	5	17:30	1
6	16:54	1	6	18:50	0
<b>合計</b>		<b>18</b>	<b>合計</b>		<b>28</b>

図 6-2 7 鷹島線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り) ※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。

No	発時刻	利用者数
1	7:08	3

No	発時刻	利用者数
1	19:10	0

図 6-2 8 大鶴線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り)

⑭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
<b>合計</b>		<b>24</b>

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
<b>合計</b>		<b>92</b>

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
<b>合計</b>		<b>126</b>

図 6-29 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。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	8:45	1	1	9:00	0
2	9:10	1	2	9:25	1
3	10:10	3	3	10:25	3
4	11:10	0	4	11:25	4
5	13:10	0	5	13:25	0
6	14:10	1	6	14:25	0
7	15:10	0	7	15:25	1
8	16:10	0	8	16:25	1
<b>合計</b>		<b>6</b>	<b>合計</b>		<b>10</b>

図 6-30 赤十字病院線の便別利用状況(R4・平日全便 左：下り、右：上り)

⑮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。

No	発時刻	利用者数	No	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	<b>合計</b>		<b>6</b>
<b>合計</b>		<b>14</b>			

図 6-3 1 市内線（大島液化ガス～大手口）の便別利用状況  
（R4・平日全便、左：上り、右：下り）

No	発時刻	利用者数	No	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
<b>合計</b>		<b>22</b>	7	18:54	1
			<b>合計</b>		<b>18</b>

図 6-3 2 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、左：上り、右：下り）

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。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	14:08	0	1	14:30	1
2	15:06	2	2	15:30	1
3	16:02	5	3	16:30	2
4	17:02	7	4	17:30	2
<b>合計</b>		<b>14</b>	<b>合計</b>		<b>6</b>

図 6-3 3 市内線（大手口～イオン）の便別利用状況  
 (R4・平日全便、左：下り、右：上り)

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。

No	発時刻	利用者数	No	発時刻	利用者数
1	8:05	24	1	17:45	0
2	8:30	33	2	17:45	0
3	8:30	35	<b>合計</b>		<b>0</b>
4	8:40	32			
<b>合計</b>		<b>124</b>			

図 6-3 4 市内線（唐津駅～唐津城）の便別利用状況  
 (R4・平日全便、左：下り、右：上り)

⑰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。

鏡線（上り）：  
広田→鏡山小

No	発時刻	利用者数
1	7:35	6

鏡線（上り）：  
広田→大手口

No	発時刻	利用者数
1	8:05	4
2	10:30	2

鏡線（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

鏡線線（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
<b>合計</b>		<b>22</b>

図 6-3 5 鏡線の便別利用状況（R4・平日全便）

⑱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：  
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
<b>合計</b>		<b>6</b>

相知花タウンバス：  
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
<b>合計</b>		<b>5</b>

相知花タウンバス：  
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
<b>合計</b>		<b>2</b>

相知花タウンバス：  
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
<b>合計</b>		<b>1</b>

図 6-3 6 相知花タウンバスの便別利用状況（R4・平日全便）

⑲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
<b>合計</b>		<b>1</b>

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
<b>合計</b>		<b>2</b>

図 6-3 7 浜玉循環線の便別利用状況（R4・平日全便）

②大良線

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

大良線（上り）：  
山道入口→見借→大手口

No	発時刻	利用者数
1	7:09	16

大良線（上り）：  
山道入口→長松校前→大手口

No	発時刻	利用者数
1	9:10	6

大良線（上り）：  
山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	13:10	1

大良線（上り）：  
山道入口→大手口

No	発時刻	利用者数
1	16:40	0

大良線（下り）：  
大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	8:43	0

大良線（下り）：  
大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	12:17	5

大良線（下り）：  
大手口→見借→山道入口

No	発時刻	利用者数
1	15:56	3
2	19:45	1

図 6-3 8 大良線の便別利用状況 (R4・平日全便)

③旭が丘線

旭が丘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。

No	発時刻	利用者数
1	7:50	0
2	8:50	4
3	9:50	6
<b>合計</b>		<b>10</b>

No	発時刻	利用者数
1	11:30	0
2	17:30	0

図 6-3 9 旭が丘線の便別利用状況 (R4・平日全便 左：上り、右：下り)

## 6-5. 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 6-1 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
○調査対象	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
○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。

以下、その結果を示します。

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

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

有効回答	無回答	回答数
21	9	30

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

有効回答	無回答	回答数
28	12	40

図 6-4 0 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	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
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 6-4 1 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 6-4 2 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

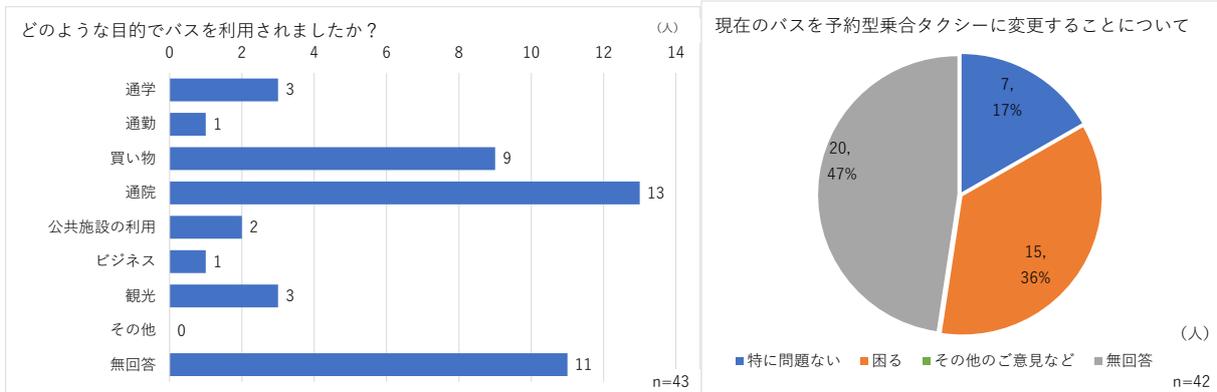
有効回答	無回答	回答数
38	8	46

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 6-4 3 市内循環線の便別利用状況 (R4・乗込み調査結果)

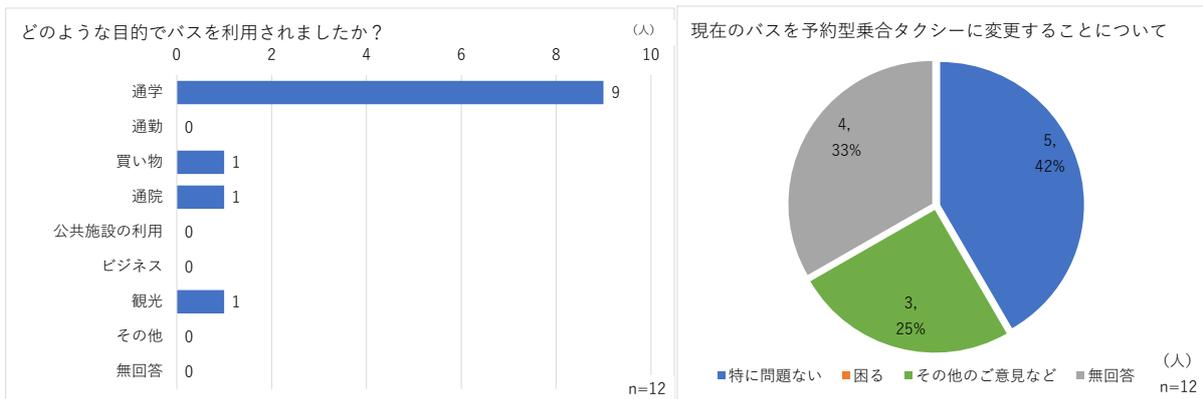
入野フィーダー路線の利用状況を見ると、通院・買い物での利用が多い傾向にあります。デマンドへの変更についての意向では、「困る」が36%あり、その内容は「予約が面倒」が多くなっています。



その他のご意見など	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 6-4 4 入野フィーダー路線の利用状況 (R4・乗込み調査結果)

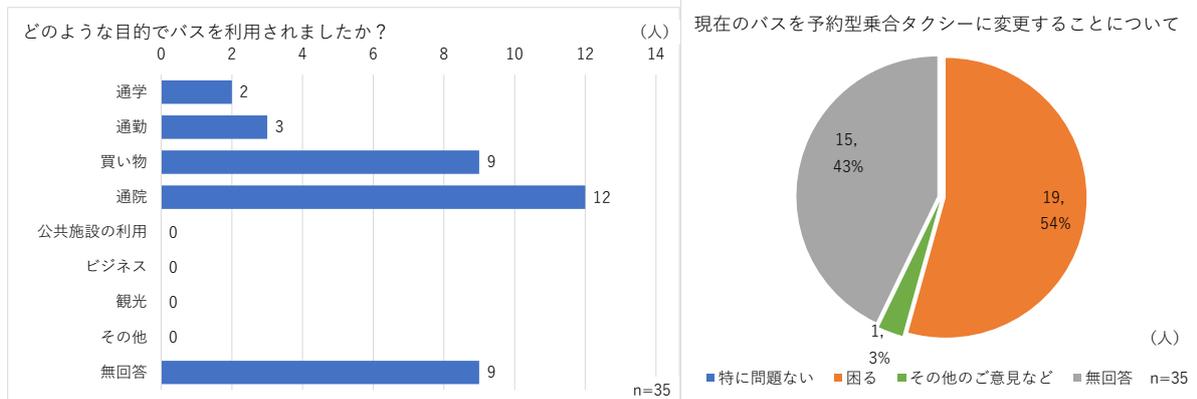
北波多枝線の利用状況を見ると、通学での利用がほとんどです。デマンドへの変更についての意向では、「その他のご意見など」が25%あり、その内容は「帰りの時間帯がバラバラなので不安」となっています。



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 6-4 5 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。



その他のご意見など	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

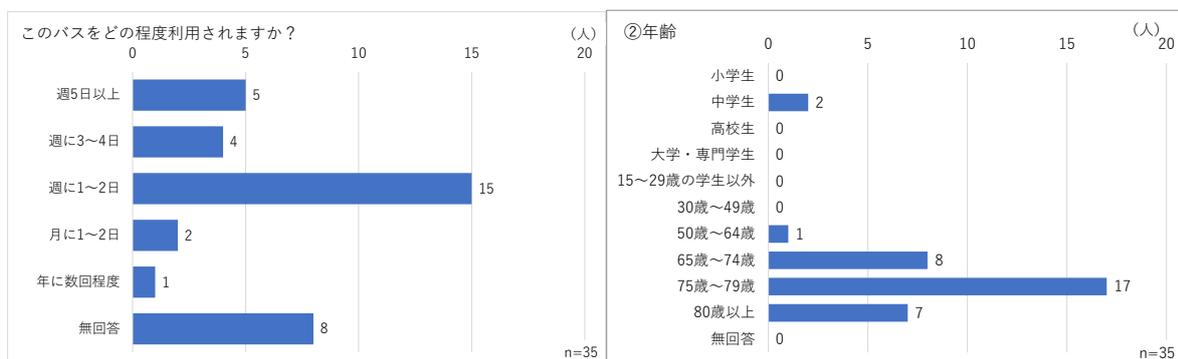


図 6-4 6 相知花タウンバスの利用状況 (R4・乗込み調査結果)

## 6-6. 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時台の利用が多くなっています。

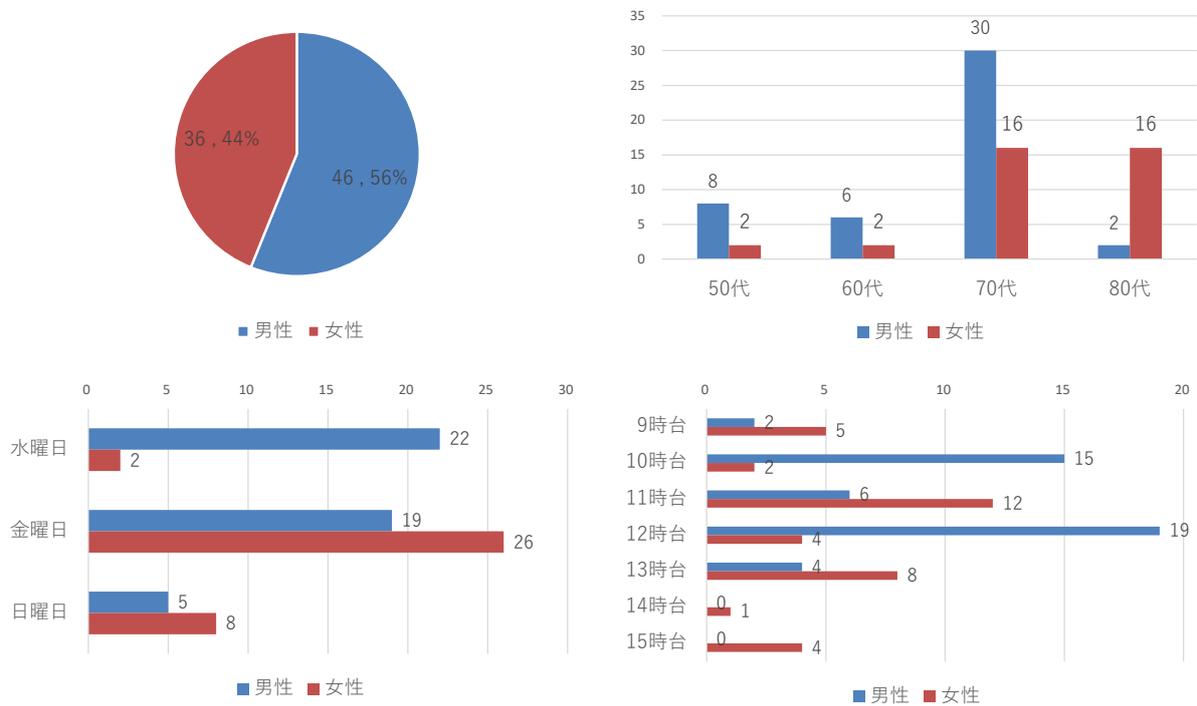
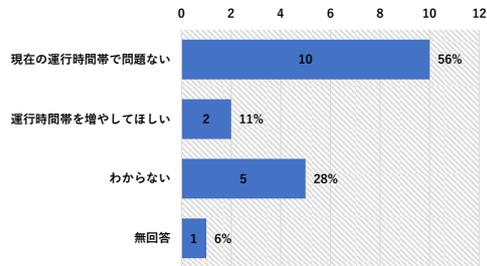


図 6-47 大良デマンドタクシーの利用状況 (R4年10月～11月・実証運行結果)

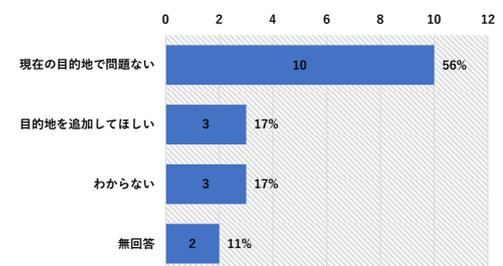
大良地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価は概ね高く、今後の利用意向も高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものであり、今後、免許返納が進めばさらに利用が広がる可能性はあります。

■デマンド実証運行アンケート（事中②） ※利用者に対するアンケート

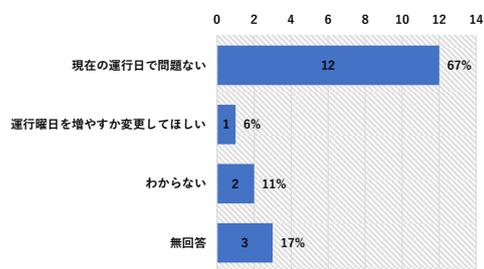
デマンドの評価<運行時間帯> (N=18)



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

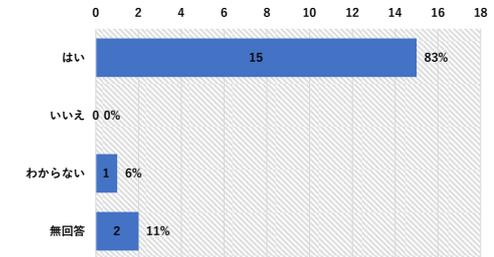
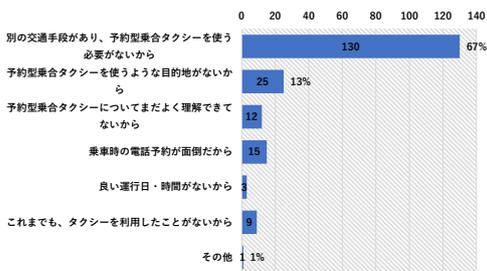


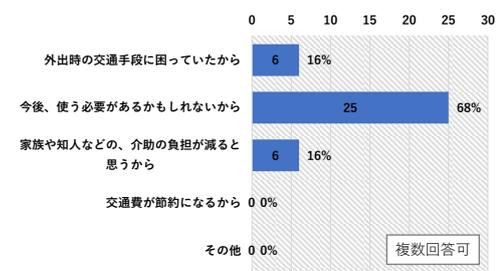
図 6-4 8 大良デマンドタクシーのアンケート結果（事中・利用者アンケート）

■デマンド実証運行アンケート（事後）

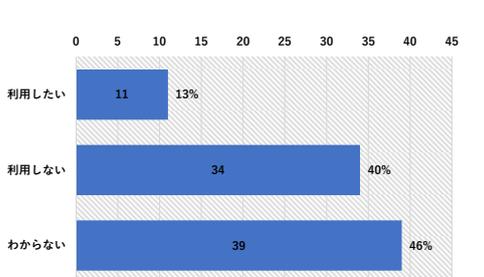
デマンドを知っていて利用しなかった理由 (N=195)



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)

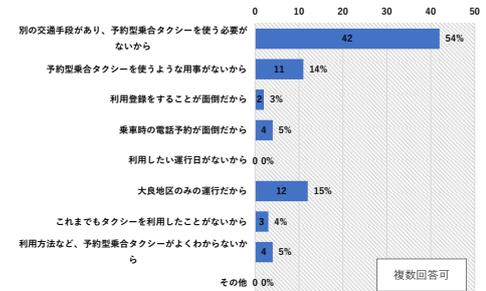


図 6-4 9 大良デマンドタクシーのアンケート結果（事後・世帯アンケート）

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。

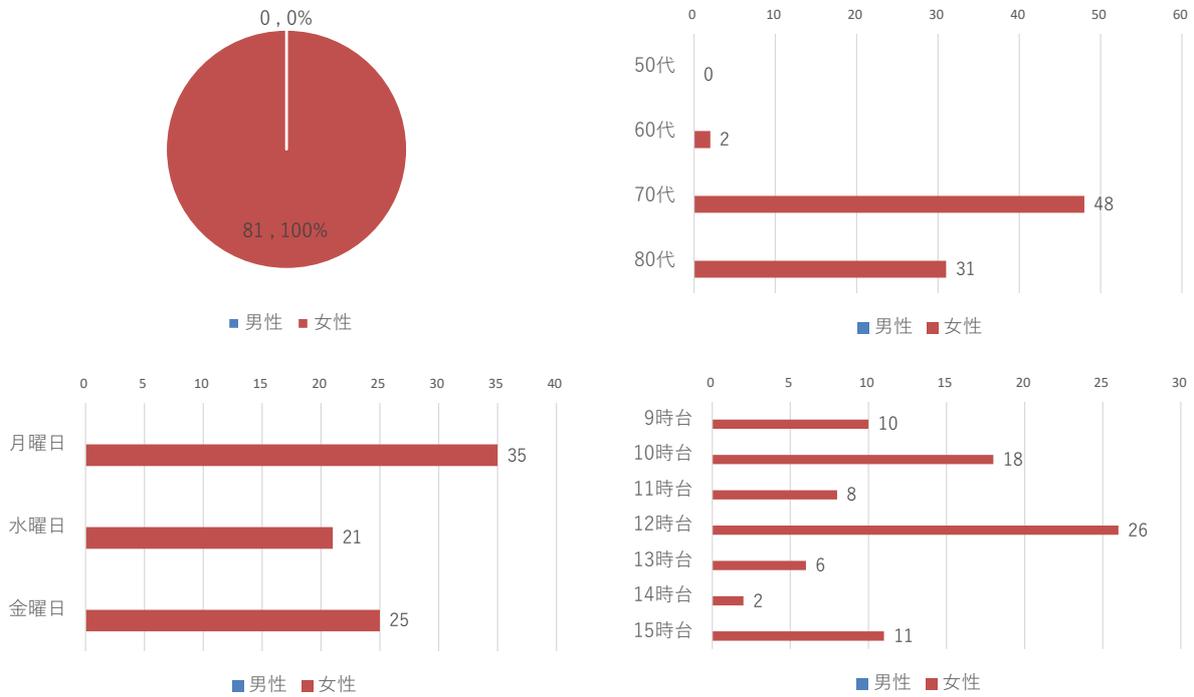
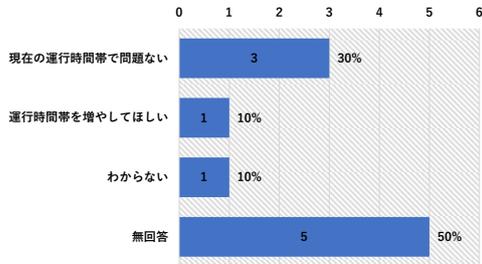


図 6-50 湊デマンドタクシーの利用状況 (R4年10月～11月・実証運行結果)

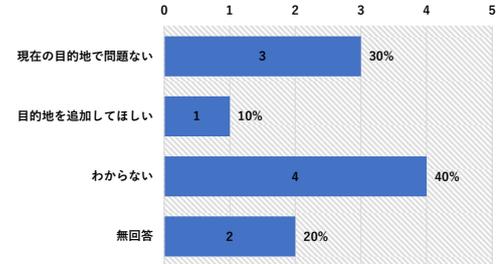
湊地区のデマンドタクシーのアンケート結果を見ると、利用者の評価はN値も少なく一定程度にとどまりますが、今後の利用意向は高くなっています。外出の交通手段に困っている人には必要なものですが、自家用車の利用者には必要性を訴求するのは難しく、導入には検討が必要になると考えられます。

■デマンド実証運行アンケート（事中②） ※利用者に対するアンケート

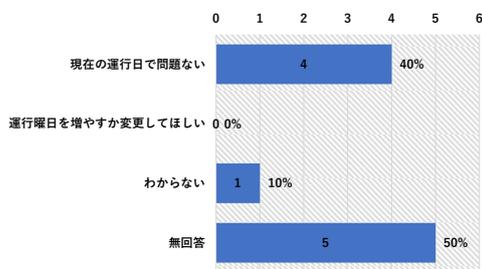
デマンドの評価<運行時間帯> (N=10)



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)

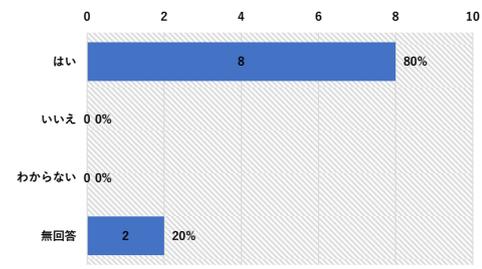
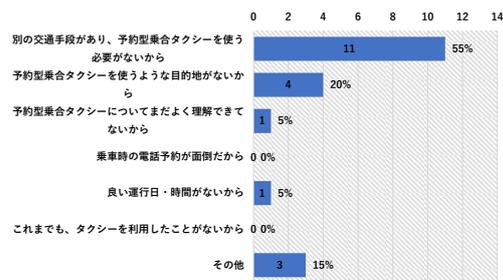
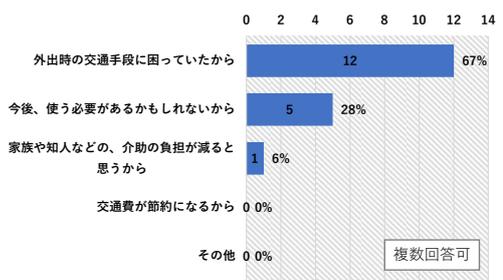


図 6-5 1 湊デマンドタクシーのアンケート結果（事中・利用者アンケート）

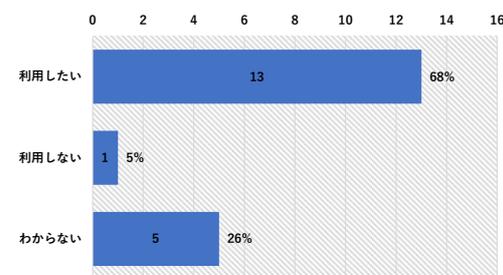
デマンドを知っていて利用しなかった理由 (N=20)



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)

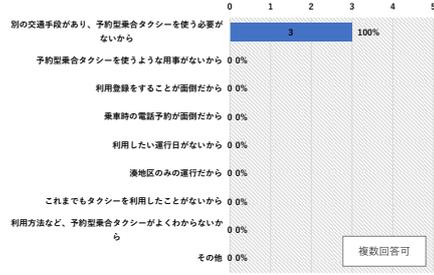


図 6-5 2 湊デマンドタクシーのアンケート結果（事後・世帯アンケート）

なお、各地区で実施しているデマンドの利用状況は以下の通りです。



図 6-5 3 巖木・相知デマンドタクシーの利用状況 (R2年4月～)

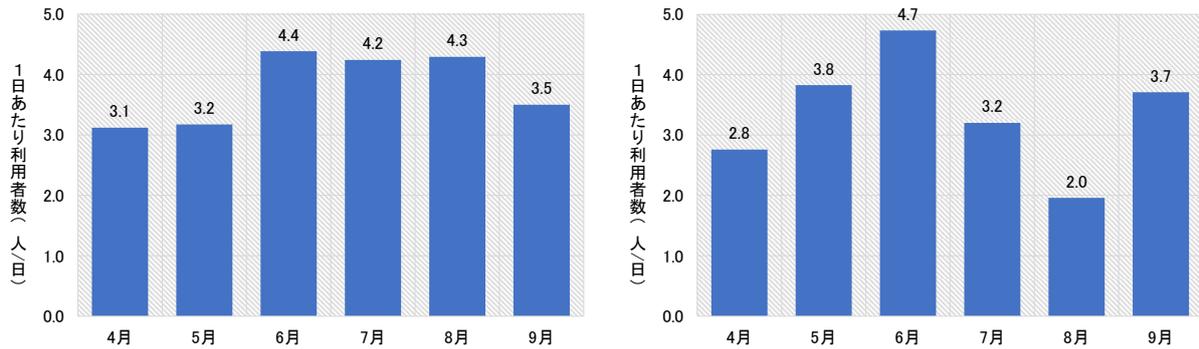


図 6-5 4 浜玉・七山デマンドタクシーの利用状況 (R4年4月～)

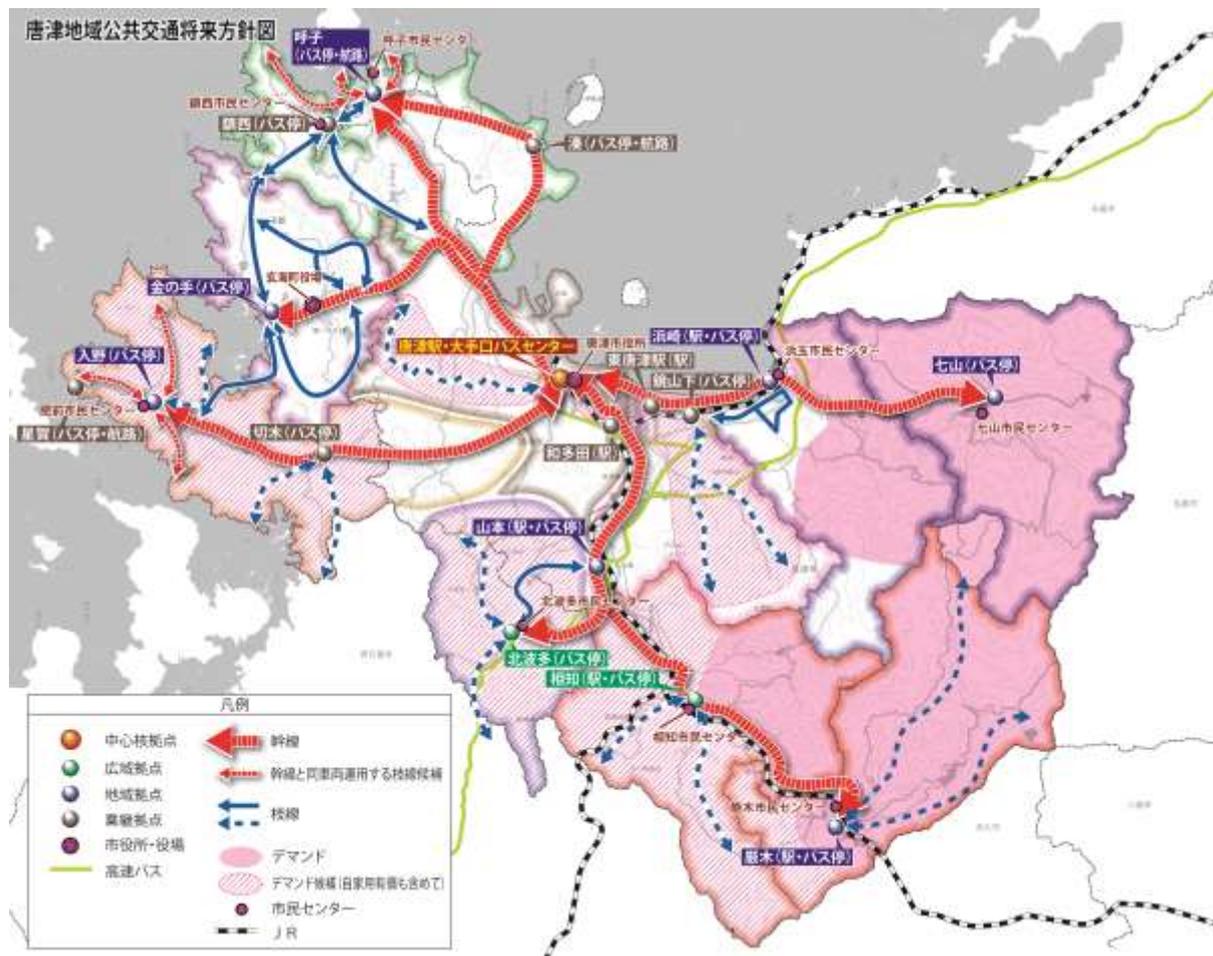
## 7 実施事業の内容・手法・実施主体

### 7-1. 実施事業の基本方針

#### 7-1-1. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

地域間交通・地域内交通等の役割に応じた目標を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化と持続性向上を図ります。

#### ■唐津地域における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、伊万里線呼子線、有浦線、切木・中浦線、北波多線、七山線
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 入野フィーダー路線 有浦枝線、北波多枝線 玄海町コミュニティバス
	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。	厳木デマンド 相知デマンド 浜玉デマンド 七山デマンド
	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

交通結節点の種類	交通結節点
地域間交通相互（鉄道と幹線バス路線）で連携を図る拠点	唐津駅・大手口、山本駅、浜崎駅、相知駅、厳木駅
地域間交通相互（航路と幹線バス路線）で連携を図る拠点	呼子港、湊港
地域間交通相互（幹線バス路線）及び地域内交通と連携を図る拠点	呼子、入野、切木、市民病院きたはた、金の手、浜玉、七山、相知、厳木
地域内交通相互で連携を図る拠点	

### 7-1-2.誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

---

公共交通と目的地との連携による施策展開を推進し、交通弱者を中心とした人々の生活を支える交通を目指します。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ります。

### 7-1-3.関係者の連携による公共交通の利用促進

---

移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに、各交通事業者や地域住民との連携による利用促進を図ります。

## 7-2. 実施事業

### 7-2-1. 実施事業の整理

利便増進事業の対象路線として、選定②の基準等に基づき、運行状況・利用状況などの観点から、以下の各路線について、利便増進に向けた状況の整理を行います。

路線	③呼子線、④湊・呼子線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：25.0 往復、土日祝：18.5 往復の運行（呼子線）</li> <li>➤ 平日：20.0 往復、土日祝：17.0 往復の運行（湊・呼子線）</li> <li>➤ 108,170 人/年（R2）の利用が存在（呼子線）</li> <li>➤ 58,747 人/年（R2）の利用が存在（湊・呼子線）</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 呼子線、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</li> <li>➤ 呼子で地域内フィーダー系統が接続</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> </ul>

路線	⑤有浦線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：17.0往復、土日祝： 往復の運行</li> <li>➤ 59,974人/年（R2）の利用が存在</li> <li>➤ 朝夕で通学利用、日中で通院・買い物利用が中心</li> <li>➤ 有浦枝線の仮屋線の利用は少ない</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 仮屋線の利用が少ないため、見直しの検討が必要</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 仮屋線の見直しを検討</li> <li>➤ 仮屋線の見直しに合わせて、玄海町内で運行中のコミュニティバスの運行見直しを検討</li> <li>➤ 入野線は大手口までの直通運行として、利便性を確保</li> <li>➤ 有浦線は、利用の少ない便もあるため、見直しを検討</li> </ul>

路線	⑥切木・中浦線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：13.0往復、土日祝： 往復の運行</li> <li>➤ 70,817人/年（R2）の利用が存在</li> <li>➤ 朝夕で通学利用、日中で通院・買い物利用が中心</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 利用の少ない便がある</li> <li>➤ 系統が複雑</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 切木・中浦線は、利用の少ない便もあるため、見直しを検討</li> <li>➤ 座川内経由の見直しを検討</li> </ul>

路線	⑧七山線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日：9.0往復、土日祝： 往復の運行 34,688人/年（R2）の利用が存在</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>七山線は全般的に利用は低調</li> <li>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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>減便を検討</li> <li>白木系統の見直しを検討（通学利用対応の確保を図る）</li> </ul>

路線	⑫入野フィーダー路線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日：22.5往復、土日祝：20.5往復の運行（曜日運行分除く）</li> <li>20,316人/年（R2）の利用が存在</li> <li>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あるかどうか要確認）</li> <li>高串線の利用がやや多く（R1・8,556人）、納所線の利用はやや少ない（R1・6,794人）。星賀線はその中間となっている。（R1・7,134人）</li> <li>※曜日運行分（延伸地域の利用）</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。（運行事業者について対応状況を調整）</li> </ul>

路線	⑬久里・北波多枝線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：4.0往復の運行（志気2.0、成淵2.0）</li> <li>➤ 3,190人/年（R1）の利用が存在</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 小学生利用の便は維持を図る</li> <li>➤ それ以外の便について、オンデマンド化を検討。（運行事業者について対応状況を調整）</li> </ul>

路線	⑭市内循環線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 64,116人/年（R2）の利用が存在</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 赤十字病院線の見直しを検討（南コースの活用等）</li> </ul>

路線	⑮市内線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：26.0 往復、土日祝：24.5 往復の運行</li> <li>➤ 38,012 人/年（R2）の利用が存在</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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を図る）</li> </ul>

路線	⑰鏡線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平日：5.0 往復、土曜：4.5 往復の運行（登校日運行含む）</li> <li>➤ 13,703 人/年（R2）の利用が存在 鏡小学校での利用以外、利用は少ない</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 唐津市中心部近郊路線としての位置づけを検討</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 鏡線の全面的な見直し等検討（新たなモビリティ技術の活用等）</li> <li>➤ 鏡小学校の通学利用の代替手段の確保</li> </ul>

路線	⑱相知循環線（相知花タウンバス）
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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）</li> <li>➤ 8,253人/年（R2）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</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ すでに部分的にデマンド化を進めているため、域内全体でのオンデマンド化に向けた対応を検討</li> <li>➤ 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</li> </ul>

路線	⑳大良線・㉑旭が丘線
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 登校日：4.5往復（大良線）、平土：2.5往復（旭が丘線）の運行 8,826人/年（R2）の利用が存在</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 大良地区でのデマンド実証運行の結果も踏まえ、旭が丘線も含めてのデマンド化を検討</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ オンデマンド化を検討。（運行事業者について対応状況を調整）</li> <li>➤</li> </ul>

路線	玄海町コミュニティバス
<b>路線再編</b>	
運行状況 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 月曜日～土曜日（北部：月・水・金、南部：火・木・土） 5 便/日 運行</li> <li>5,681 人/年（R3）の利用が存在</li> </ul>
利便増進に向けた 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 利用者がパレア（温泉施設）、病院、買い物等を利用する高齢者に偏っている</li> <li>➤ 自宅からバス停までの距離が長い</li> <li>➤ 町外の人には乗れない</li> </ul>
利便増進（路線維持） の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 誰もが利用しやすいデマンド交通への移行を検討</li> </ul>

施策	観光における利用促進
<b>路線再編以外</b>	
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ R3 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)</li> <li>「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</li> </ul>
利便増進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 数値目標を達成するための利用促進策の検討が必要</li> <li>➤ 「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</li> </ul>
利便増進(路線維持)の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 観光 MaaS(情報～予約～決済)の取組みなどについて検討</li> </ul>

施策	次世代モビリティサービスの導入
<b>路線再編以外</b>	
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ R3 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。</li> <li>➤ 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、唐津市でもエリア限定での導入検討、実証運行の検討が求められている</li> </ul>
利便増進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 次世代モビリティサービスの導入について検討</li> <li>➤ 対象エリアの検討(鏡線沿線など)</li> </ul>
利便増進(路線維持)の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 次世代モビリティサービスについて、導入の検討を行う</li> <li>➤ 対象エリアについても、デマンド導入に適切な場所について、市街地やその周辺部等の検討を行う</li> </ul>

施策	地域での公共交通に関する検討の場
<b>路線再編以外</b>	
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ R3 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。</li> <li>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</li> </ul>
利便増進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ ・相知 ・北波多 ・七山 ・西唐津</li> </ul>
利便増進（路線維持）の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 各地域協議体での取組みを踏まえた上で、地域主体での運行や利用促進の取組みなどを検討</li> </ul>

施策	デジタル技術の活用
<b>路線再編以外</b>	
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ R3 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。</li> <li>➤ 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）の導入をおこなうなど、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</li> </ul>
利便増進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>
利便増進（路線維持）の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ デジタルチケットの取組みなどについて検討・推進</li> <li>➤ タクシーへのキャッシュレス端末導入</li> <li>➤ IC カードの普及</li> </ul>

施策	情報のオープンデータ化
<b>路線再編以外</b>	
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ R3 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。</li> <li>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</li> </ul>
利便増進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 離島航路の情報についても、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</li> </ul>
利便増進（路線維持）の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 公共交通情報の G T F S 対応の状況確認と周知・PR</li> </ul>

## 7-2-2. サービス内容の変更に伴う事業の内容

### ③呼子線

系統	呼子	実施事業	地域間路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	
区分	幹線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市			
<b>■事業内容</b>				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
<b>■運行の概要</b>				
運行の目的	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>また、朝夕を除いて利用者の少ない便が存在することや、系統が複数あること、便数が多いことから運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● パターンダイヤによる分かりやすいダイヤの検討</li> </ul>			
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											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停車数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	呼子	菖蒲	宝当栈橋	17.7	24	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2	呼子	打上	宝当栈橋	18.1	23	往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

呼子線

旧



新



見直し検討の系統

④湊・呼子線

系統	呼子	実施事業	地域間路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	
区分	幹線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>また、朝夕を除いて利用者の少ない便が存在することや、湊から呼子方面への移動ニーズがあることから利便性に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 全便を呼子延伸することによる移動ニーズへの対応</li> </ul>			
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											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス回数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	呼子	みなと園	大手口	18.2	32	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2	みなと園		大手口	12.2	24	往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

湊・呼子線

旧



新



みなと園止まりを呼子まで全便延伸

⑤有浦線

系統	有浦	実施事業	地域間路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	
区分	幹線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市・玄海町			
■事業内容				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	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（玄海エネパ）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。 利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。 また、朝夕を除いて利用者の少ない便が存在することや、枝線のうち仮屋線での利用が少ないことから運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。			
利便増進を図る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 利用の少ない系統の見直しの検討</li> </ul>			
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											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	金の手		大手口	15.8	22	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2	玄海エネルギーパーク		金の手	8.6	18	往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

有浦線 (有浦枝線・仮屋線)

旧



新



⑥切木・中浦線

系統	切木	実施事業	地域間路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	
区分	幹線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>また、朝夕を除いて利用者の少ない便が存在することや、系統が複雑であることから利便性に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 利用の少ない系統の見直しの検討</li> </ul>			
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											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	入野 (青翔高)	切木 (座川内)	大手口	19.6	30	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2	入野 (満越)	中浦	大手口		28	往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

切木・中浦線（座川内経由）

旧



新



⑧七山線

系統	七山	実施事業	地域間路線による持続可能な公共交通ネットワーク構築	
区分	幹線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>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。</p> <p>枝線として白木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。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>また、午後を除いて利用者の少ない便が存在することや、枝線の白木系統での利用が便により少ないことから運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 利用の少ない系統の見直しの検討</li> </ul>			
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											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス回数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	なののゆ		大手口	17.9	34	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2	白木		七山市民センター	7.1	8	往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

七山線 (白木系統)

旧



新



⑫入野フィーダー路線 <オンデマンド化>

系統	肥前	実施事業	利用の低迷する路線における交通モードの転換・	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客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>入野フィーダー路線（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。</p> <p>主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>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性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統の見直しの検討（オンデマンド化）			
対応する主な移動	買い物、通院	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	距離制運賃	

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停車数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	入野		福祉センタ	4.4	10	往路	-	<b>検討中</b>		
			-			復路				
2	入野		納所	3.8	8	往路	-			
						復路				
3	入野		星賀	3.6	6	往路	-			
						復路				

■ 運行路線図

入野フィーダー路線

旧



新



見直し検討の系統

⑬久里・北波多枝線 <オンデマンド化>

系統	北波多	実施事業	利用の低迷する路線における交通モードの転換・	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客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	北波多枝線（2 路線）は、市民病院きたはたから成湊上（成湊線）、志気（志気線）に向かう所要時間 8～10 分程度の枝線路線である。 主に通学及び買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。 利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。 2 路線においては通学での利用を除いて、一般的に利用者の少ない状況から運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統の見直しの検討（オンデマンド化）			
対応する主な移動	通学、買い物、通院	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	距離制運賃	

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停車数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	市民病院 きたはた		成湊上	5.0	8	往路	－	検討中		
						復路	－			
2	市民病院 きたはた		志気	4.4	5	往路	－			
						復路	－			
3						往路	－			
						復路	－			

■ 運行路線図

久里・北波多枝線（成淵・志気線）

旧



新



⑭市内循環線（南コース）

系統	市内	実施事業	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	
区分	枝線		公共交通の維持に向けた支援	
関係市町	唐津市			
■事業内容				
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>市内循環線（南コース）は、大手口から赤十字病院を經由して唐津駅に向かう所要時間 36 分程度の幹線路線である。</p> <p>赤十字病院に直行する系統が運行されており、主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>また、循環線の南コースは利用があるものの、赤十字病院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性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統の見直しの検討			
対応する主な移動	買い物、通院	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	定額運賃	

■系統毎の運行回数											
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停車数	往復	新旧	平日	土曜	日祝	
1	大手口		赤十字病院	2.4	4	往路	旧	<b>検討中</b>			
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				
2						往路	旧				
						復路	旧				
						往路	新				
						復路	新				

■ 運行路線図

市内循環線南コース（赤十字病院線）

旧



新



⑱相知循環線（花タウンバス） <オンデマンド化エリアの拡大>

<b>系統</b>	<b>相知</b>	実施事業	利用の低迷する路線における交通モードの転換・	
区分	枝線			
関係市町村	唐津市			
<b>■事業内容</b>				
ハ	特定旅客運送事業に係る区域運行路線の区域の変更			
<b>■運行の概要</b>				
運行の目的	<p>相知花タウンバスは、八幡岳・坊中公民館から相知中心部に向かう所要時間 31～33 分程度の枝線路線である。</p> <p>主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>系統が複数あるが、全般的に利用者の少ない状況から運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>			
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統の見直しの検討（オンデマンド化）			
対応する主な移動	買い物、通院	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	距離制運賃	

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス回数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	八幡岳（棚田交流広場）		佐里上	14.4	31	往路	－	検討中		
						復路	－			
2	坊中公民館前		おうち温泉	17.2	30	往路	－			
						復路	－			
3						往路	－			
						復路	－			

■ 運行路線図

相知循環線 (花タウンバス)

旧



新



見直し検討の系統

②大良線 <オンデマンド化>

系統	市内	実施事業	利用の低迷する路線における交通モードの転換・		
区分	枝線				
関係市町村	唐津市				
<b>■事業内容</b>					
イ	特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更				
<b>■運行の概要</b>					
運行の目的	<p>大良線は、山道入口から大手口に向かう所要時間 30～47 分程度の枝線路線である。</p> <p>主に通学及び買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。</p> <p>利用者数は長期的に見ると減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の影響長期化を受けて、利用のさらなる減少が予想される。</p> <p>系統が複数あるが、通学での利用を除いて、一般的に利用者の少ない状況から運行効率性、運転手の負担に関する課題が存在する。</p>				
利便増進を図る内容	●利用の少ない系統の見直しの検討（オンデマンド化）				
対応する主な移動	通学、買い物、通院	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	定額制運賃		

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停車数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	山道入口	(系統複数あり)	大手口	20.4	21	往路	-	検討中		
						復路	-			
2						往路	-			
						復路	-			
3						往路	-			
						復路	-			

■ 運行路線図

大良線

旧



新



## 8 事業のアクションプラン

本計画において予定する事業については、最速で令和6年4月の実施に向けて調整中です。

表2 事業のアクションプラン

項目	事業内容	系統名	事業期間
			令和5年4月～令和9年3月
<b>地域公共交通サービスの最適化と持続性向上</b>			
	運行回数・運行ダイヤ・運行ルートの調整	③呼子線 ④湊・呼子線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行回数・運行ダイヤ・運行ルートの調整	⑤有浦枝線 ⑥切木・中浦線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行回数・運行ダイヤ・運行ルートの調整	⑧七山線 ⑭市内循環線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行形態の変更（オンデマンド化）	⑫入野フィーダ ー路線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行形態の変更（オンデマンド化）	⑬久里・北波多枝 線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行形態の変更（オンデマンド化）	⑱相知循環線（花 タウンバス）	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
	運行形態の変更（オンデマンド化）	⑳大良線	令和5年度：検討・調整 令和6年4月～実施
<b>誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現</b>			
二次交通の充実による、観光における公共交通利用促進			
	観光 MaaS の取組み		令和5・6年度：検討・調整 令和7年4月～随時実施
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			
	次世代モビリティサービスの導入		令和5・6年度：検討・調整 令和7年4月～随時実施
<b>関係者の連携による公共交通の利用促進</b>			
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			
	各地域協議体での検討		令和5年度：検討・調整 令和6年4月～随時実施
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			
	デジタルチケットの発行等		令和5年度：検討・調整 令和6年4月～随時実施
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			
	航路情報等の GTFIS 対応の周知		令和5年度：検討・調整 令和6年4月～随時実施

## 9 事業実施により想定する効果

### 9-1. 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 3 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			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整
④湊・呼子線			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整 ✓ 運行ルート調整
⑤有浦枝線			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整
⑥切木・中浦線			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整
⑧七山線			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整
⑭市内循環線（南コース）			<調整中> ✓ 運行回数・運行ダイヤの調整
⑫入野フィーダー路線			<調整中> ✓ 運行形態の調整
⑬久里・北波多枝線			<調整中> ✓ 運行形態の調整
⑱相知循環線（花タウンバス）			<調整中> ✓ 運行形態の調整
⑳大良線			<調整中> ✓ 運行形態の調整

**今後、協議会において調整する**

## 9-2. 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 4 想定する効果

項目	事業内容	事業の効果	交通計画の目標 における位置づけ
<b>幹線路線・枝線路線の見直し</b>			
<b>幹線路線に関する路線の編成の変更 / 運行回数・運行ダイヤの設定</b>			
	利用状況に即した路線に変更 (路線・系統のサービス水準の調整、必要に応じた運行回数・ダイヤの変更や系統見直しの検討)	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <u>運行ダイヤの調整による利用者の利便性の向上</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	目標① 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上
<b>枝線路線の運行形態の変更</b>			
	運行形態の変更 (オンデマンド化)	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	目標① 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上
<b>観光における公共交通利用促進や次世代モビリティサービスの導入</b>			
	観光 MaaS やモビリティサービスの導入	<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
<b>地域主体での検討・デジタル技術の活用・公共交通オープンデータの利活用</b>			
	地域協議体での検討・デジタルチケット発行等・公共交通情報のオープンデータの利活用	<u>新たな利用者の獲得</u> 地域主体の検討やデジタル活用、公共交通情報のオープンデータ活用により、利用増につなげる	目標③ 関係者の連携による公共交通の利用促進

## 10 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調整中です。

表 5 資金調達の方法

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
			調達主体	(補助金等)	
<b>地域公共交通サービスの最適化と持続性向上</b>					
運行回数・運行ダイヤ・運行ルート of 調整					
運行形態の変更 (オンデマンド化)					
<b>誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現</b>					
観光 MaaS の取組み					
次世代モビリティサービスの導入					
<b>関係者の連携による公共交通の利用促進</b>					
各地域協議体での検討					
デジタルチケットの発行等					
航路情報等の GTFS 対応の周知					

**今後、協議会において調整する**