唐津地域公共交通計画
（素案）

令和　　年　　月

唐津市・玄海町

第１章　計画の概要 1
1-1. 計画の位置づけ 1
1-2. 計画の期間 1
1-3. 計画の対象区域 1
第２章　唐津地域における地域公共交通の課題等 2
2-1. 唐津地域の公共交通の現状 2
2-2. 唐津地域全体の課題 3
2-3. 地区ごとの課題 5
第３章　計画の基本方針・目標 12
3-1. 将来方針図 14
3-2. 公共交通の役割分担の考え方 15
3-3. 地域公共交通確保維持事業の活用 16
第４章　目標達成に向けた具体的な取組 17
4-1. 実施事業の一覧 17
4-2. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上 18
4-3. 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現 20
4-4. 関係者の連携による公共交通の利用促進 22
第５章　計画の推進体制と評価方法 24
5-1. 計画の推進体制 24
5-2. 計画の評価方法 25

第１章　計画の概要

１-１．計画の位置づけ

唐津地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）では、生活圏が同じである唐津市及び玄海町（以下「唐津地域」という。）が共同で公共交通の見直し等を行っています。

協議会では、令和３年度に唐津地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）を策定し、唐津地域の持続可能で、高齢者も安心して生活できる公共交通の再編について協議してきました。この交通計画の期間が令和８年度までとなっており、また、国において「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」が開催され、地域の多様な関係者の連携・協働による地域交通の再構築（リ・デザイン）により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるため、地域公共交通計画には司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張等実質化に向けたアップデートが求められている状況にあります。

交通計画の期間満了及び地域公共交通計画策定のアップデートに関する方針に伴い、唐津地域の実情を踏まえて既存の公共交通を見直し、持続可能な地域公共交通を形成するため、新たなマスタープランとなる「唐津地域公共交通計画」を策定します。

１-２．計画の期間

本計画は、令和９年度から令和 13 年度までの５年間を計画期間とします。

１-３．計画の対象区域

本計画は、唐津市・玄海町の全域を対象区域とします。

第２章　唐津地域における地域公共交通の課題等

２-１．唐津地域の公共交通の現状

唐津地域では、路線バス（12 路線）、デマンド交通（10 エリア）、鉄道（2 路線 15 駅）、タクシー（5 社）が運行し、離島航路は 7 航路が運航されています。

唐津地域公共交通路線図

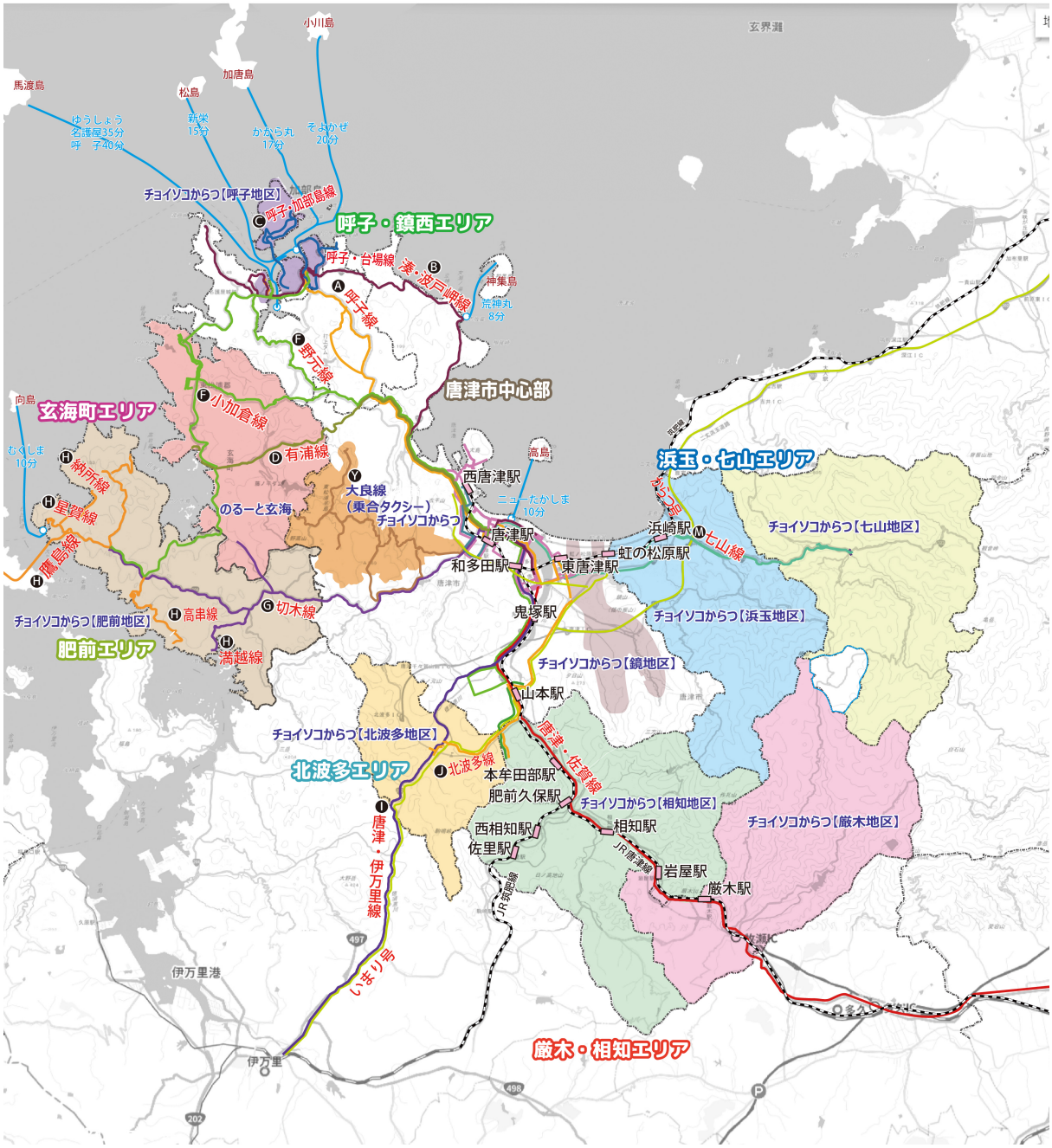


図　2-1　唐津地域の公共交通の現状

2-2. 唐津地域全体の課題

(1) 公共交通利用者数の減少に応じた公共交通サービスの運行

路線バスの利用者数は令和 5 年度に増加しましたが、その後減少に転じています。令和 7 年度の減少は、鏡山・北波多・七山小学校で新たにスクールバスの運行が開始したこと等によるものと考えられます。

一方で、人件費・燃料費の上昇や運転士不足により運行経費は増加傾向にあり、1 人当たり財政負担額は令和 7 年度に 346 円まで上昇しています。

このため、利用実態に応じたサービス水準の見直しと、限られた運転士・車両の効果的な活用を両立させる必要があります。

(2) 地域全体の交通の担い手不足への対応

公共交通の担い手不足は全国的な社会問題となっています。

唐津地域においても、路線バスに加え、タクシー（デマンド交通の運行を含む）等においても運転士の確保が継続的な課題となっており、地域全体で限られた担い手を有効に活用することが求められます。

(3) まちづくりや観光等関連する他分野と連携した公共交通施策の実施

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

高校生をはじめとした子ども・高齢者・観光客など、それぞれのターゲットに応じた取組や、商業施設や観光施設などと協力した利用促進の取組など、様々な分野と連携した取組が必要となります。

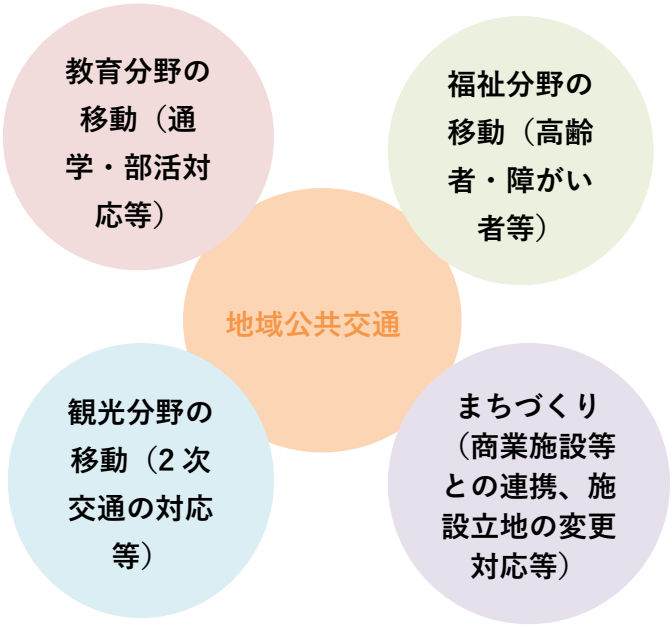


図 2-2 公共交通と他分野の関係性-

（4） 分かりやすく外出意欲を促す情報提供

現在、公共交通に関する情報提供としては、唐津市・玄海町のウェブサイト、昭和自動車㈱のウェブサイト等での情報提供が中心であり、情報提供が不十分である可能性が高いです。また、単なる情報発信にとどまらず、公共交通を利用してみたいと思わせるようなデザインや仕掛けも必要であると考えられます。

さらに、ターゲット別に情報提供をはじめとした利用促進策を考えることも重要です。



図 2-3 現在の情報提供（唐津市・玄海町ウェブサイト）

（5） 公共交通に関わる新技術の活用についての検討

公共交通に関わる新技術としては、AI（人工知能）を活用したデマンド型交通や自動運転、MaaS（スマートフォンなどで経路検索から予約・支払いまでできるサービス）に代表されるようなデジタル技術を活用した検索～予約～決済までを一括で行うサービスなどが挙げられます。それぞれの技術において実証実験から本格運行まで各地で進展してきており、唐津地域でも AI オンデマンドの交通サービスの導入が進んでいます。自動運転等のその他の新技術については、国の動向や他地域の実証状況について情報収集を行い、唐津地域で活用可能かを調査研究していきます。

2-3. 地区ごとの課題

(1) 地区の設定について

本計画の対象区域は、唐津市及び玄海町の全域とします。計画策定は、唐津市中心部、呼子・鎮西、肥前、浜玉・七山、相知・厳木、北波多、玄海町の地区区分を用いて、課題と対応を整理します。



図 2-4 唐津地域の地区分け

（2） 呼子・鎮西地区

鎮西地区を運行する野元線や呼子地区を運行する呼子フィーダー路線（地域内を運行し、主要な幹線につなぐバス路線）は、便によって利用が少なく、運行効率が悪くなっています。

また観光動向については、公表されているデータで見ると、唐津市全体での来訪者は375万人となっていますが、その中で呼子・鎮西の観光スポット等を周遊する人数は3万人余りにとどまっており、呼子地区への観光需要の喚起と公共交通による移動の情報発信を行うことが求められています。

野元線（上り）

No	発時刻	利用者数
1	6:53	8.5
2	8:58	12.5
3	14:11	2.5
4	16:30	2
5	17:33	1.5

野元線（下り）

No	発時刻	利用者数
1	8:10	4
2	12:35	5.5
3	15:28	8.5
4	17:10	14
5	18:45	3.5

図　2-5　路線バス（野元線）の便別利用状況（R8）

資料：昭和自動車㈱提供

唐津市：来訪者375.6万人（対前年比▲3.6%）、うち日帰り337.0万人、宿泊38.6万人。
玄海町：来訪者31.8万人（対前年比3.4%）、うち日帰り30.5万人、宿泊1.3万人。
出典元：九州経済調査協会「おでかけウォッチャー」、観光庁「宿泊旅行統計調査」

（単位：千人）

唐津市	波戸岬周辺	1	⇔ 道の駅 桃山天下市	18.4
		2	⇔ 呼子の朝市	7.9
		3	⇔ 佐賀県立名護屋城博物館	6.3

図　2-6　観光客の動向

資料：佐賀県観光デジタル人流分析（R6年度）

（3） 玄海町地区

玄海町地区を運行する有浦線は、便によって利用が少なく、運行効率が悪くなっています。

また玄海町での暮らしにおける移動・交通に関して「私たちの暮らしている地域では、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動できる」という設問への実感度を居住地域別に分析しました。

※本設問は玄海町「暮らしの実感アンケート（R6)」の設問であり、「公共交通機関」にタクシーが含まれるかは回答者の解釈による

全地域で「共感できない」との回答が 5 割以上を占めており、公共交通で自由に移動できると感じている人の割合は低い状況にあります。

有浦線（上り）

No	発時刻	利用者数
1	6:22	20
2	6:52	38.5
3	7:27	5.5
4	8:02	11.5
5	9:12	4
6	10:42	4
7	12:37	2
8	13:37	1
9	15:17	30
10	15:47	17.5
11	17:02	18
12	18:07	9.5

有浦線（下り）

No	発時刻	利用者数
1	7:30	28.5
2	7:45	22.5
3	9:20	6
4	10:20	3.5
5	11:20	4
6	12:20	5
7	13:20	5
8	14:35	13.5
9	15:35	17
10	16:30	23.5
11	17:40	19.5
12	18:50	10.5
13	19:55	16.5

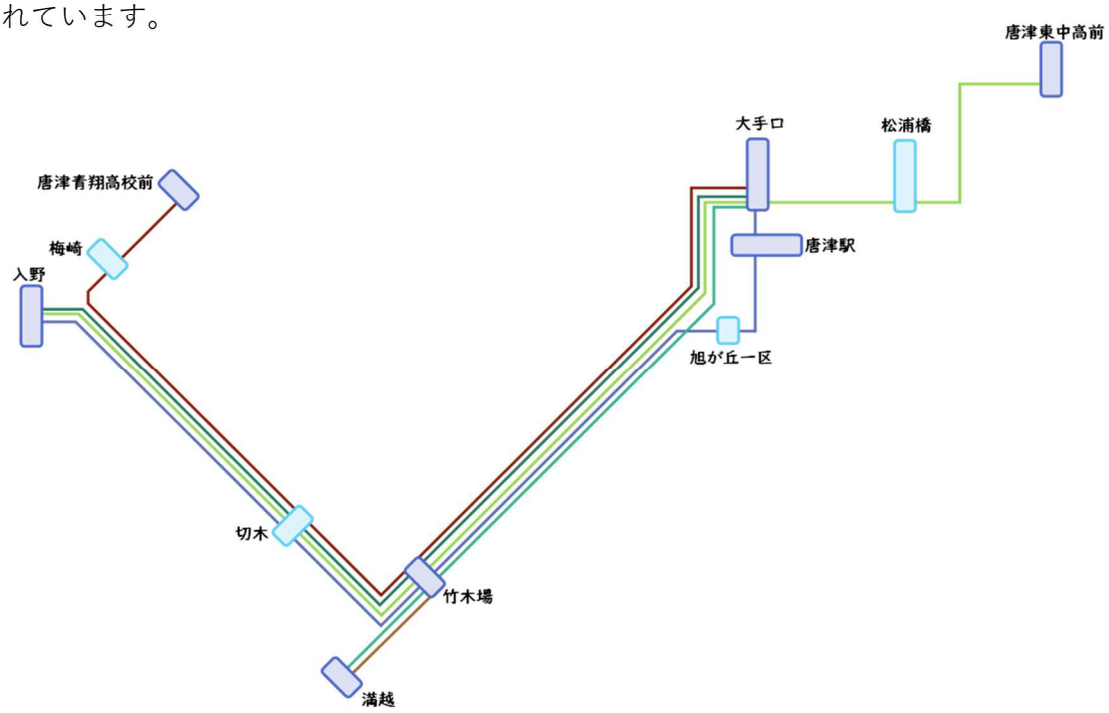
図 2-7 路線バス（有浦線）の便別利用状況（R8）

資料：昭和自動車㈱提供

（4） 肥前地区

肥前地区を運行する切木線は、便によって利用が少なく、運行効率が悪くなっています。

また、高校生アンケートにおいて、通学先ごとの移動手段のデータで見ると、路線バスと家族の送迎が多くなっており、特に、唐津工業・唐津南高では路線バスの割合が高くなっています。肥前地区から高校への通学手段として、路線バスの運行を維持することが求められています。



切木線（上り）

No	発時刻	利用者数	備考
1	6:52	42	
2	7:20	12.5	満越～大手口
3	7:25	20.5	
4	8:33	5.5	
5	10:38	4	
6	11:38	2	
7	13:28	2.5	
8	14:38	1.5	
9	16:38	8	
10	17:38	5.5	

切木線（下り）

No	発時刻	利用者数	備考
1	7:35	21	
2	9:58	1	
3	10:58	2.5	
4	12:00		竹木場～満越（データなし）
5	12:38	10	
6	14:28	7.5	
7	15:00	0	竹木場～満越
8	15:38	6	
9	16:00	4	大手口～満越
10	17:08	18	
11	17:30	3	竹木場～満越
12	18:28	12.5	
13	18:38	0	大手口～満越
14	20:05	10	

図　2-8　切木線の路線図・便別利用状況（R8）

資料：昭和自動車㈱提供（令和 8 年 6 月 23 日・25 日の乗降調査を 1 日当たりに換算）

（5） 相知・厳木地区

相知・厳木地区を運行する唐津・佐賀線は、便・系統によって佐賀市側の利用が多く、また相知・厳木地区内のバス停の利用は少なく、運行効率が悪くなっています。

また住民アンケートにおいて、買い物に行く場所のデータを地区別で見ると、厳木地区において県内の唐津市外の割合が多くなっており、多久市方面に買い物に行っていると考えられます。こうした買い物ニーズ及び朝夕の通学ニーズに対応した路線バスの確保を行うことが求められています。

表 2-9 路線バス（唐津・佐賀線）の区間別利用状況（R8）

地域（区間）	乗降者数	割合
唐津市中心部	35.5 人	22%
相知・厳木	12.5 人	8%
多久市	16.5 人	10%
小城市	31.5 人	20%
佐賀市	62.0 人	39%
合計	158.0 人	100%

※1 日あたり平均（6/23・24）平日【路線番号 9100】唐津-佐賀線（大手口発）
資料：昭和自動車㈱提供

（6） 唐津市中心部地区

唐津市中心部地区には鉄道駅が複数ありますが、東唐津駅や和多田駅など利用が増加傾向にある駅も見受けられます。こうした鉄道の利用促進を図ることも重要です。

また、高校生アンケートにおいて、鬼塚・久里地域の通学先別移動手段を見ると、路線バスや鉄道が利用可能であるにも関わらず、家族の送迎が多い状況になっています。ダイヤや駅までのアクセスなど公共交通を利用されない理由を把握することが求められます。

（7） 北波多地区

北波多地区の 2020 年（国勢調査）から 2030 年（推計）までの 10 年間の 75 歳以上人口の増減をみると、唐津市中心部地区と同様に 50 人以上の増加が見込まれる地域も見られ、今後の高齢化に対応した公共交通の確保が重要だと考えられます。

また、高校生アンケートにおいて、公共交通に対する不満点を見ると、路線バス・JR 両方とも「運行本数が少ない」「利用したい時間が合わない」「運賃が高い」の順に多くなっています。路線バスの利用が可能であり、JR にも乗り継げる地区であるため、バスと鉄道の時刻を合わせるなど、全体として使いやすい公共交通を目指すことが求められています。

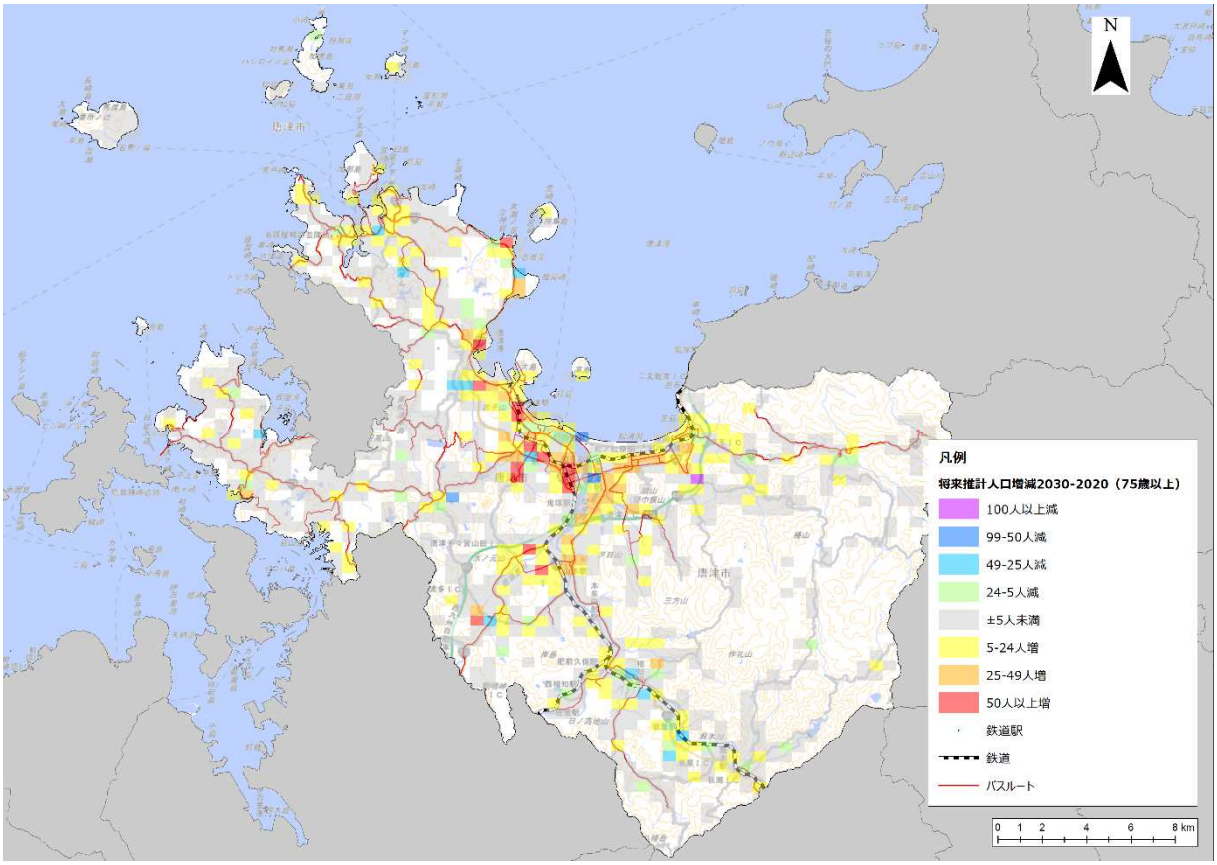


図 2-10 高齢者人口の推移予測（2020-2030）

資料：国勢調査（R2）

（8） 浜玉・七山地区

浜玉・七山地区の 2020 年（国勢調査）から 2030 年（推計）までの 10 年間の 15～19 歳人口の増減をみると、唐津市中心部地区と同様に 5～24 人の増加が見込まれる地域も浜玉中心部などに多く見られ、今後継続的に高校生の通学等に対応した公共交通の確保が重要だと考えられます。

また住民アンケートにおいて、買い物をする場所までにかかる時間を見ると、七山地区では 20 分以上かかるという回答が 60%を占めています。地理的に近くに商業施設がないため、買い物にも利便性の高い公共交通を維持・確保することが求められます。

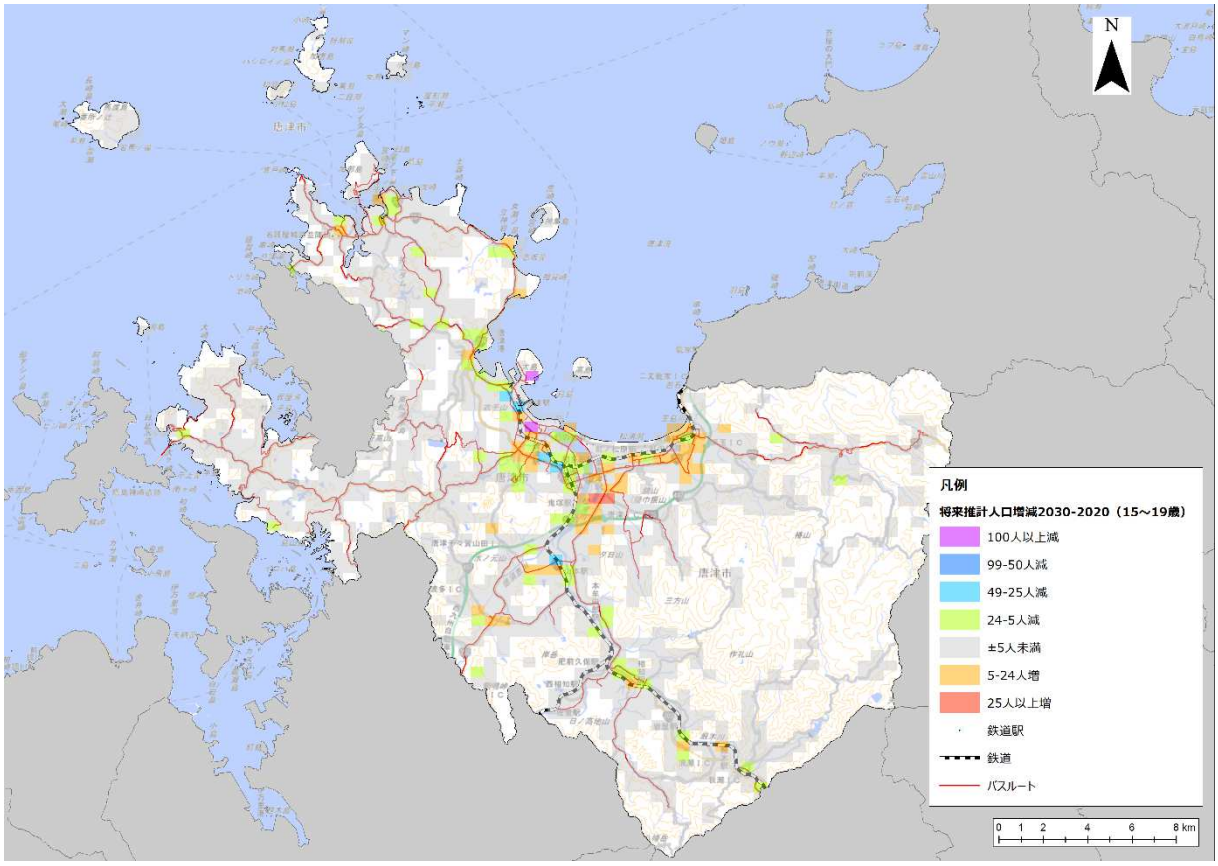
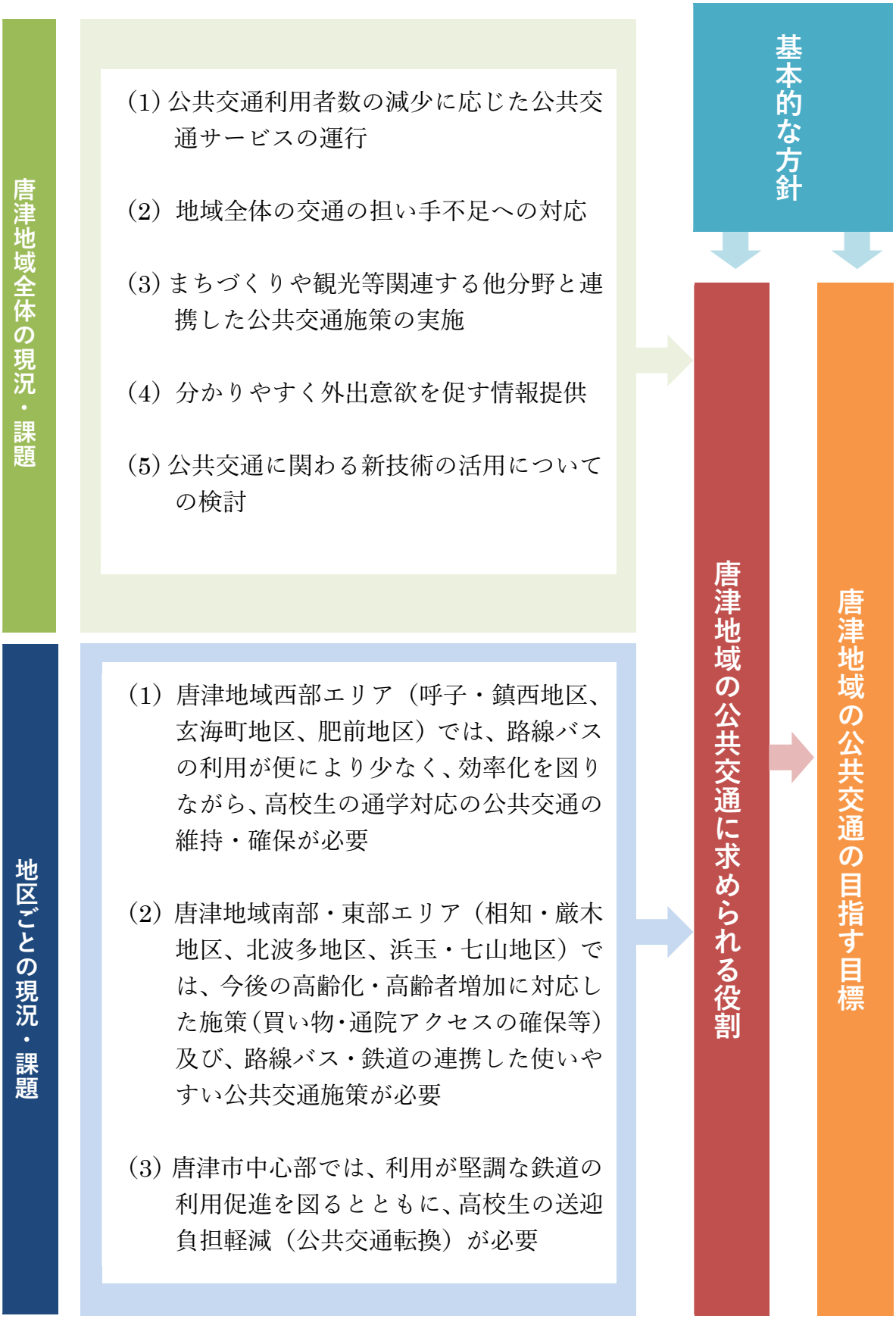


図 2-11 若年者人口の推移予測（2020-2030）

資料：国勢調査（R2）


唐津地域全体の現況・課題
(1) 公共交通利用者数の減少に応じた公共交通サービスの運行
(2) 地域全体の交通の担い手不足への対応
(3) まちづくりや観光等関連する他分野と連携した公共交通施策の実施
(4) 分かりやすく外出意欲を促す情報提供
(5) 公共交通に関わる新技術の活用についての検討
地区ごとの現況・課題
(1) 唐津地域西部エリア（呼子・鎮西地区、玄海町地区、肥前地区）では、路線バスの利用が便により少なく、効率化を図りながら、高校生の通学対応の公共交通の維持・確保が必要
(2) 唐津地域南部・東部エリア（相知・厳木地区、北波多地区、浜玉・七山地区）では、今後の高齢化・高齢者増加に対応した施策（買い物・通院アクセスの確保等）及び、路線バス・鉄道の連携した使いやすい公共交通施策が必要
(3) 唐津市中心部では、利用が堅調な鉄道の利用促進を図るとともに、高校生の送迎負担軽減（公共交通転換）が必要
基本的な方針
唐津地域の公共交通に求められる役割
唐津地域の公共交通の目指す目標

唐津地域全体の現況・課題

地区ごとの現況・課題

基本的な方針

地域力を最大限活用し、「唐津地域」の生活と活力を支える公共交通

～まちづくりと連携した持続可能な移動サービスの実現～

唐津地域の公共交通に求められる役割

①地域に応じた公共交通サービスの提供

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

②利用しやすい公共交通の実現

日常生活の移動において、高齢者をはじめ各利用者層が利用しやすい公共交通の環境づくりを推進する。
また、豊富な食資源・歴史資源・自然資源を活用し、お出かけしたくなる・利用したくなる公共交通環境を整える。

③まちづくりとの連動による持続可能な地域の形成

各地域の拠点が連携した都市の実現とそれによる地域の持続可能性の向上に向け、交通結節点の機能強化を図るとともに、観光によるまちづくりとして、各交通モードのスムーズな乗継ぎや支払いにも配慮した公共交通を推進する。

④利用促進のための輸送資源の相互連携

鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー、離島航路等の公共交通に加え、スクールバス等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できるように利用促進策を推進する。

唐津地域の公共交通の目指す目標

①地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

地域間交通・地域内交通等の役割に応じた目標を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化と持続性向上を図る。
- ●路線バスの収支率
- ●路線バス運転士の充足率

②誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

公共交通と目的地との連携による施策展開を推進し、交通弱者を中心とした人々の生活を支える交通を目指す。また、観光・まちづくり・教育・福祉等の分野間連携による総合的な施策展開により、自家用車に過度に依存せずに誰もが公共交通を賢く使って移動できるまちの実現を図る。
- ●公共交通の利用者の割合
- ●デジタルチケットの販売枚数

③関係者の連携による公共交通の利用促進

移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに、各交通事業者や地域住民との連携による利用促進を図る。
- ●キャッシュレス決済の割合
- ●主要交通結節点の駅の利用者数

3-1. 将来方針図

今後の唐津地域の公共交通の将来方針図を以下に示します。

各エリアの拠点から唐津市中心部までの幹線を維持しつつ、エリア内の交通については幹線との連携やデマンド交通の導入等といった多様な運行形態により、移動サービスを全域で展開することが必要になります。

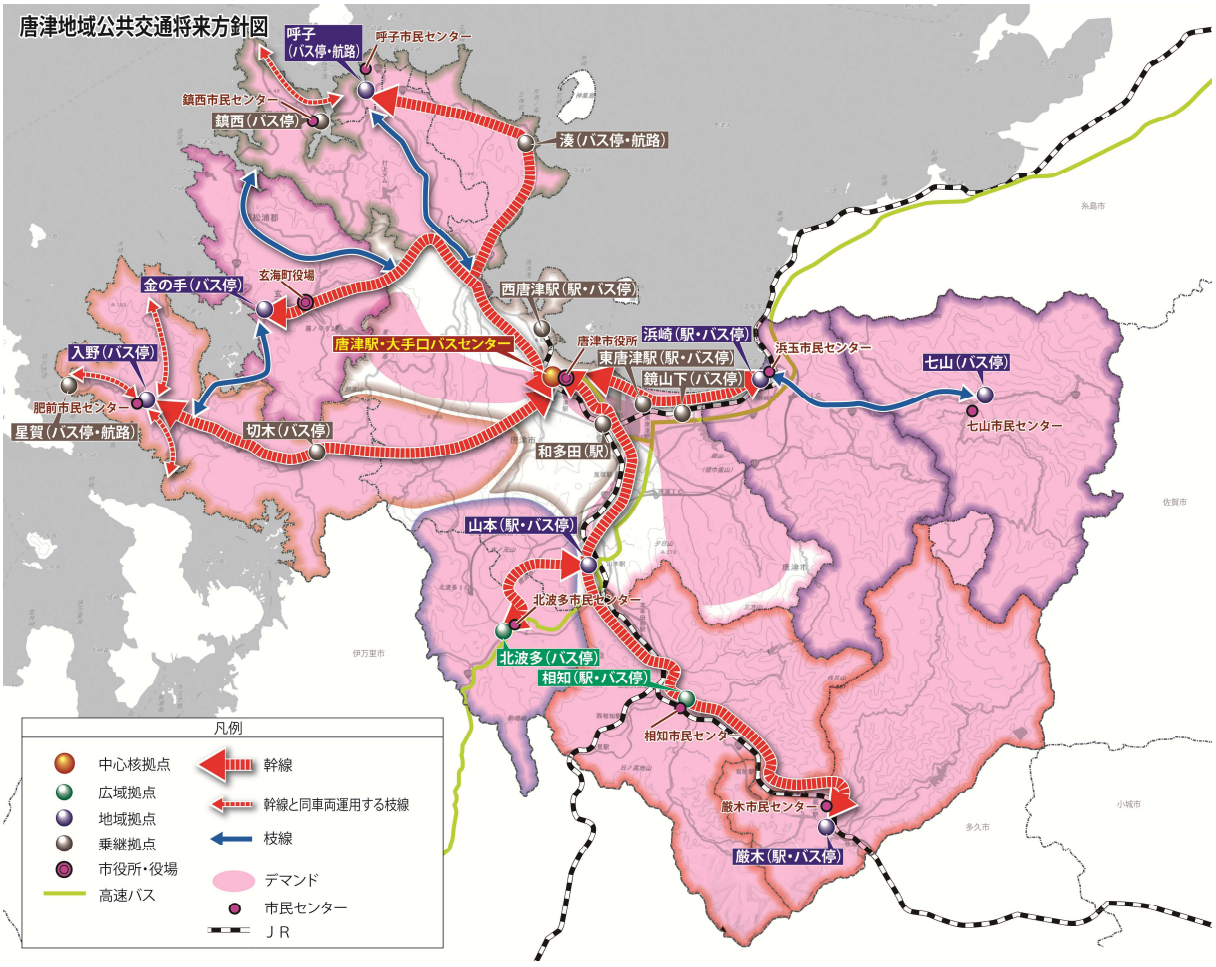


図　3-1　唐津地域の公共交通の将来方針図（案）

3-2. 公共交通の役割分担の考え方

交通機関のモード別に、役割と主なターゲットについて、以下に整理した考え方を示します。

表 3-2 唐津地域の公共交通の将来方針図（案）

地域間幹線	地域内支線	交通機関	役割	主なターゲット
↕		**鉄道**	福岡市・佐賀市・伊万里市方面等との地域間の幹線として、広域かつ大量輸送を担う。	・通勤通学 ・観光 ・ビジネス
↕		**高速バス**	福岡市・伊万里市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	・通勤通学 ・観光 ・ビジネス
↕		**幹線路線バス**	唐津市や玄海町の各地域拠点間や佐賀市・伊万里市方面との幹線として、鉄道駅間等におけるきめ細かなニーズを拾いながら、広域の移動を担う。	・通勤通学 ・日常的な買い物 ・通院 ・来訪者
	↕	**枝線路線バス**	幹線路線バスと接続し、地域拠点周辺をきめ細かく結ぶ支線交通の役割を担う。	・日常的な買い物 ・通院 ・観光
	↕	**AI オンデマンド乗合タクシー**	鉄道や路線バスが運行されていない地域において、商業・医療施設へのきめ細かなアクセスを担う地域内支線交通としての役割を担う。	・日常的な買い物 ・通院 （特に高齢者等自家用車移動が困難な方）
	↕	**航路**	離島地域とのアクセスを担う。	・通勤通学 ・日常的な買い物 ・通院 ・来訪者
	↕	**タクシー**	鉄道や路線バスでは網羅できない個別の移動を満たす地域内交通の役割を主に担う。（深夜・早朝など他の公共交通が運行していない時間帯の移動、プライバシーを確保した移動（通院等）、荒天時の移動など）	・ドア・ツー・ドアで速やかに移動したい方 ・観光 ・ビジネス

3-3. 地域公共交通確保維持事業の活用

本計画期間中に国の地域公共交通確保維持事業を活用する系統は次表のとおりとします。

表 3-3 唐津地域の補助対象系統

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	星賀 （ジャンボタクシー）	入野		星賀	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	納所	入野		納所	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	高串	入野	古保志気	高串福祉 センター前	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	肥前地区 デマンドタクシー		肥前地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	相知・厳木地区 デマンドタクシー		相知・厳木地区内、多久駅		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	浜玉地区 デマンドタクシー		浜玉地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	七山地区 デマンドタクシー		七山地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘・山田地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	からワンライン	唐津駅	まいづる999	イオン唐津店	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	鏡地区 デマンドタクシー		鏡地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	呼子地区 デマンドタクシー		呼子・名護屋（一部）地区内		区域運行	フィーダー補助	
玄海町	玄海町AI オンデマンド交通		玄海地区内		区域運行	フィーダー補助	

第４章　目標達成に向けた具体的な取組

４-１．実施事業の一覧

基本目標	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	【継続】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の構築	①路線バスの収支率 ②路線バス運転士の充足率	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	●
	【継続】利用の低迷する路線における交通モードの転換･エリア拡大・サービス拡充		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	●
	【継続】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	
	【新規】運転士確保に向けた取組		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	
誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現	【継続】高齢者運転免許証自主返納者への支援	①公共交通の利用者の割合 ②デジタルチケットの販売枚数	唐津地域公共交通活性化協議会 福祉部署	短期	
	【新規】交通結節点の機能強化		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	
	【拡充】二次交通の充実や DX 化による､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	●
	【継続】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 飲食施設等	長期	
関係者の連携による公共交通の利用促進	【継続】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等に向けた協議・協力	①キャッシュレス決済の割合 ②主要交通結節点の駅の利用者数	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	●
	【継続】公共交通事業者が一体となった公共交通についての協議・連携		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	中期	
	【継続】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	●
	【新規】高齢者・高校生・子ども等、多様なターゲットに応じた情報提供・利用促進策の実施		唐津地域公共交通活性化協議会 交通事業者	短期	

4-2. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

事業名	【継続】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の構築
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、運転士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。 ＜主な対応方針＞ ・全エリア共通で、朝夕の高校生の通学便については維持・確保を図る ・西部エリアでは、利用の少ない便を中心に減便し、運行の効率化を図る ・南部と東部エリアでは、高齢者の生活ニーズに対応した運行と鉄道との接続を図る
実施主体 実施時期	実施主体：公共交通活性化協議会 スケジュール：令和9年度～13年度 **再編内容についての協議・承認** 実施主体：交通事業者等 スケジュール：令和9年度～13年度 **計画に基づいた運行**

事業名	【継続】利用の低迷する路線における交通モードの転換・エリア拡大・サービス拡充
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るとともに、デマンド交通のエリア拡大・サービス拡大等も行います。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。
実施主体 実施時期	実施主体：公共交通活性化協議会、交通事業者 地域団体等 スケジュール：令和9年度～13年度 **地域ごとに実態把握、転換やエリア変更・統合等について検討・実施**

事業名	【継続】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。 国の地域公共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 9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
公共交通 活性化協議会	**継続実施**				
交通事業者等					

事業名	【新規】運転士確保に向けた取組
事業概要	路線バスの運転士不足が深刻化する中で、運転士確保の施策が求められています。唐津市や佐賀県でも、二種免許取得の支援や運転士の仕事の紹介、職場見学会の情報提供支援など、運転士確保の取組を実施しています。 今回、交通計画の一事業として新たに位置づけを行い、今後も継続的にこの取組を実施します。

実施主体
実施時期

実施主体	スケジュール				
	令和 9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
公共交通 活性化協議会	**継続実施**				
交通事業者等					

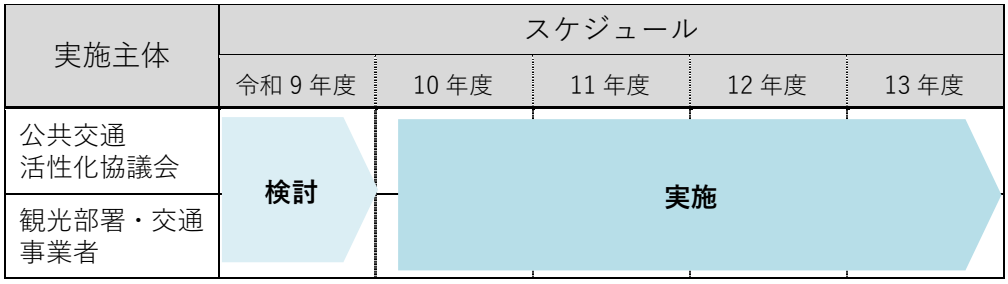
4-3. 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

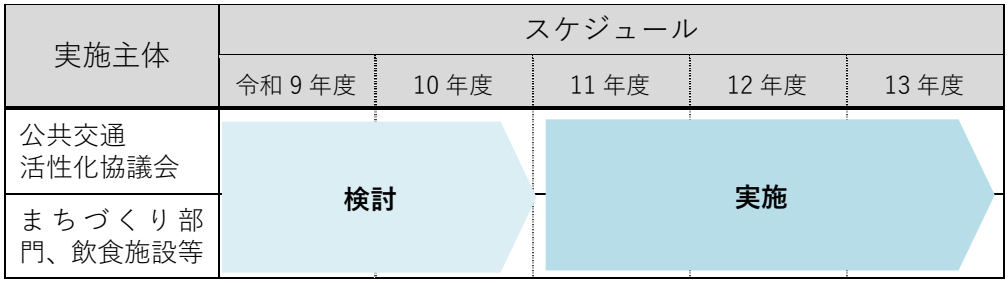
事業名	【継続】高齢者運転免許証自主返納者への支援
事業概要	運転免許返納後の移動手段を担保することにより、運転に不安を抱える高齢者が返納しやすい環境づくりや交通事故防止を目的に、公共交通機関を利用しやすい支援の継続を図ります。
実施主体 実施時期	

実施主体	スケジュール				
	令和 9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
公共交通 活性化協議会	継続実施				
福祉部署					

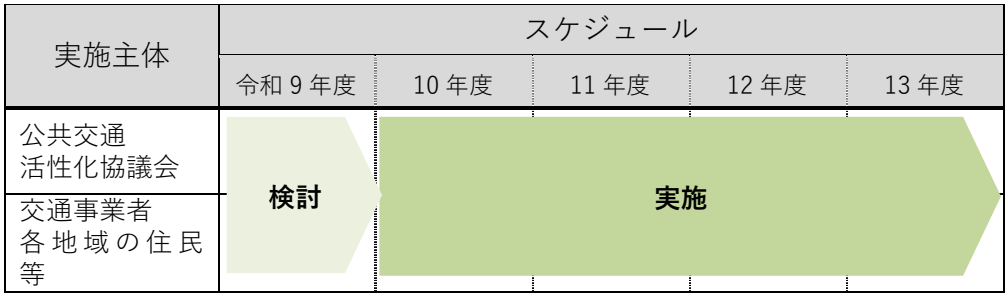
事業名	【新規】交通結節点の機能強化
事業概要	唐津駅・山本駅等での路線バスと鉄道の接続強化や乗り継ぎ案内の情報発信など、異なるモード間の乗継拠点の機能強化を行います。 また、呼子等の離島航路の発着地における航路と路線バス・デマンド交通の接続に配慮し、乗継ぎ案内の情報発信など異なるモード間の乗継拠点の機能強化を行います。
実施主体 実施時期	

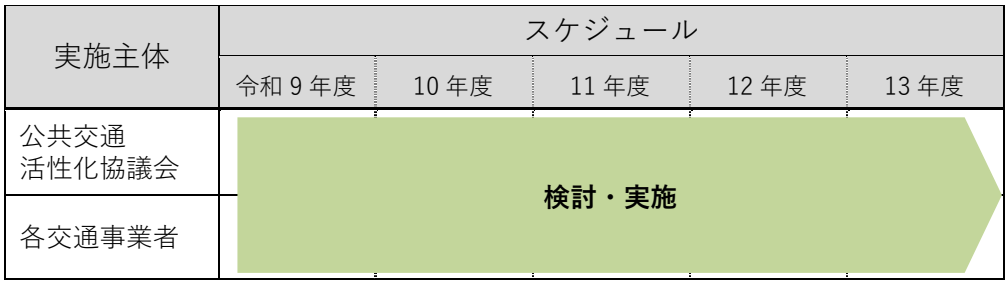
実施主体	スケジュール				
	令和 9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
公共交通 活性化協議会	検討	実施			
交通事業者					

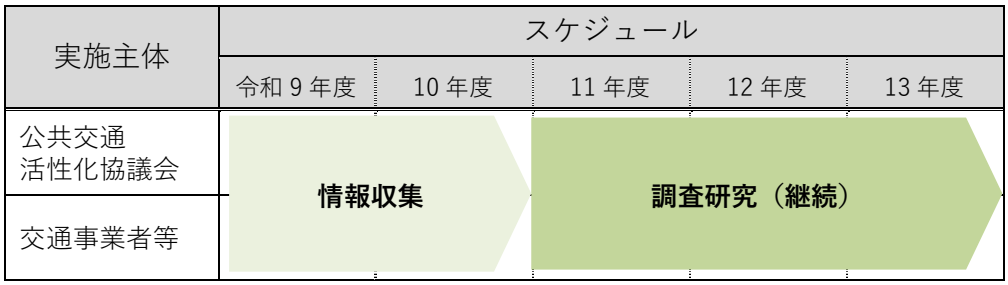
事業名	【拡充】二次交通の充実や DX 化による、観光における公共交通利用促進
事業概要	路線バスやチョイソコ等の二次交通の情報発信・企画乗車券（デジタルチケット）の造成・充実や、DX 化（デジタル技術の活用）による MaaS の推進等について観光部署や観光施設等と共に検討し、観光客が自家用車を利用せずに気軽に観光地を巡ることができる環境を構築します。
実施主体 実施時期	

事業名	【継続】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と路線バスの見直しを進め、食・歴史・自然等のまちづくりに関わるテーマでの公共交通によるお出かけ企画の検討等を行うことで、新たなバス利用者の創出を図ります。
実施主体 実施時期	

4-4. 関係者の連携による公共交通の利用促進

事業名	【継続】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等に向けた協議・協力
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、利用促進に向けた協議の場を設置します。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。また、運転士不足への対応として住民ドライバーによる自家用有償旅客運送等の新たな移動手段の導入についても検討します。
実施主体 実施時期	

事業名	【継続】公共交通事業者が一体となった公共交通についての協議・連携
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、鉄道やタクシー事業者、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・検討する場を設置します。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	

事業名	【継続】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	タッチ決済などのキャッシュレス決済の拡充・普及促進を行うとともに、チョイソコの利用促進として、スマホからの予約を増やすために、スマホ説明会等の実施を検討します。また、自動運転等の新たな技術・考え方について情報収集を行い、調査研究等を継続します。
実施主体 実施時期	

事業名	【新規】高齢者・高校生・子ども等、多様なターゲットに応じた情報提供・利用促進策の実施
事業概要	高齢者向けにチョイソコの体験乗車会を実施したり、高校生向けのからつ号の期間限定割引等を検討します。また、小学生・高齢者等を対象としたバス・デマンド交通の乗り方教室を実施するなど、ターゲットに応じた情報提供・利用促進に努めます。
実施主体 実施時期	

第５章　計画の推進体制と評価方法

５-１．計画の推進体制

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

5-2. 計画の評価方法

（1） 成果指標（KPI）・目標値

本計画の達成状況を評価するため、基本目標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 11 年度と最終年度である令和 13 年度を目標年度とします。

基本目標１　地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

【評価指標】 地域交通の最適化の状況を評価	現状値 令和８年度	中間値 令和 11 年度末	目標値 令和 13 年度末
① 路線バスの収支率			
路線バスの収支率	※※％	※※％	※※％
【目標値の設定根拠】 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８年度の実績を維持・改善） 【把握方法】 「運賃収入」を「運行経費」で除した数値。 ※資料：昭和自動車㈱提供データ			
② 路線バス運転士の充足率			
路線バス運転士の充足率	100％	100％	100％
【目標値の設定根拠】 路線バス運転士の充足度の推移を踏まえて、交通サービスの供給側の状況を明確化し、交通サービスの需給の最適化状況の判断材料とする。（100％を維持する） 【把握方法】 昭和自動車㈱より提供された運転士の人数データを実際に必要な人数（仕業数×1.3）。 補助指標として、運転士の平均年齢、70 歳以上の人数 ※資料：昭和自動車㈱提供データ			

※「①路線バスの収支率」の目標値については、令和８年度〔R7.10-R8.9〕の実績を踏まえて設定する予定（現在調整中）

基本目標２　誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現

【評価指標】 地域交通の利便性の向上を評価 地域交通の観光面の進展を評価	現状値 令和７年度	中間値 令和 11 年度末	目標値 令和 13 年度末
① 公共交通の利用者の割合 （路線バス・JR 主要 6 駅・離島航路・タクシー合計）			
路線バス・JR 主要 6 駅・離島航路・タクシー合計の 1 日あたりの利用率（利用者数／人口）	8.0%	8.0%	8.0%
【目標値の設定根拠】 利用者数／人口の「利用率」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、利用率を維持することを目標として交通モード別の見直しや改善の判断材料とする。（令和７年度の実績を維持） 【把握方法】 「路線バス・JR、離島航路・タクシーの年間利用者数」を「唐津市・玄海町の人口」で除した数値。※資料：各事業者及び九州運輸局のデータ（本計画資料編 P9～12 参照）			
② デジタルチケットの販売枚数			
デジタルチケットの販売枚数	836 枚/年	886 枚/年	920 枚/年
【目標値の設定根拠】 九州 MaaS 等でのデジタルチケット（からつ 1day、からつ 2day フリーパス等）における販売数の増減を踏まえて、観光客の動向を把握し、公共交通の見直しや改善の判断材料とする。（令和７年度の実績の維持） 令和 13 年度末で約 10%増加を目指す。 【把握方法】 九州 MaaS 等でのデジタルチケット（からつ 1day、からつ 2day フリーパス等）の年間販売数。 ※資料：昭和自動車㈱提供データ			

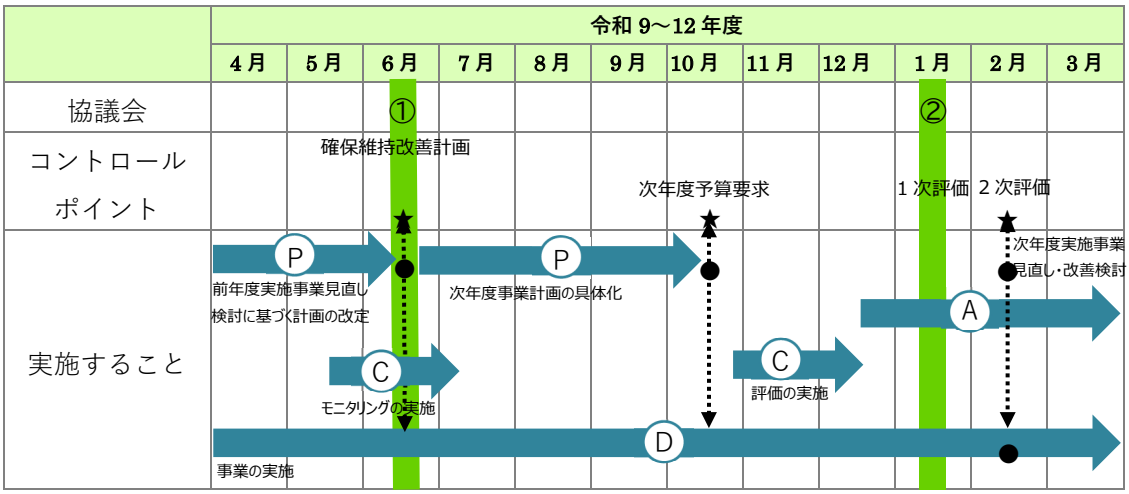
基本目標３　関係者の連携による公共交通の利用促進

【評価指標】 地域交通の積極的利用を評価	現状値 令和７年度	中間値 令和 11 年度末	目標値 令和 13 年度末
① キャッシュレス決済の割合			
キャッシュレス決済の割合	20.7%	25.5%	27.9%
【目標値の設定根拠】 キャッシュレス決済の割合を踏まえて、公共交通のデジタル化・支払いの効率化の状況を測るとともに、その割合の増加により支払いの利便性向上に寄与させる。R6～R7 のトレンドに従い、年 1.2%（R7 比）ずつの増加を目指す。 【把握方法】 キャッシュレス決済による収入とキャッシュレス以外の現金等の収入の割合（年間）から、キャッシュレス決済の割合を算出。運行事業者の提供データにより把握する。 ※資料：昭和自動車㈱提供データ			
② 主要交通結節点の駅の利用者数			
主要交通結節点の駅の利用者数（1 日当たり、唐津駅、西唐津駅、東唐津駅、山本駅の 4 か所）	3,502 人/日	3,502 人/日	3,502 人/日
【目標値の設定根拠】 異なる交通モード間の接続・連携状況を測るため、主要交通結節点における利用者数をチェックする（結節点を唐津駅、西唐津駅、東唐津駅、山本駅の 4 か所に設定） 目標は現状値を維持。 【把握方法】 結節点に指定した 4 か所の駅で乗降した 1 日当たりの利用者数。 ※資料：九州旅客鉄道㈱			

（2） 具体的な PDCA スケジュール

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）から継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つかればさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」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実施により、取組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 5-1 PDCA の実施サイクル（令和 9～13 年度）



本計画の最終年度である令和 13 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。

