

唐津地域公共交通網形成計画

平成 27 年 7 月

唐津市・玄海町

目 次

1. はじめに	1-1
1.1. 計画策定の背景と目的	1-1
1.2. 国の地域公共交通政策	1-2
1.3. 本計画の位置づけ	1-4
2. 唐津地域の公共交通における現状	2-1
2.1. 地域の現状	2-1
2.1.1. 唐津市の地勢及び人口構成	2-1
2.1.2. 玄海町の地勢及び人口構成	2-1
2.1.3. 人口の推移	2-2
2.1.4. 人口分布	2-3
2.1.5. 高齢者の分布	2-3
2.2. 地域の公共交通の現状	2-4
2.2.1. 交通手段別利用率	2-4
2.2.2. 交通空白地域	2-5
2.2.3. 観光客の移動手段	2-6
2.2.4. 路線バスの現況	2-7
2.2.5. 離島航路の現況	2-12
2.2.6. 鉄道の現況	2-15
2.2.7. タクシーの現況	2-16
3. 唐津市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年度）の達成状況	3-1
4. 各種調査概要	4-1
4.1. 住民アンケート調査結果	4-1
4.2. 全バス路線利用状況調査（OD 調査）結果	4-5
4.3. 自治体ヒアリング	4-12
4.4. 移動手段潜在ニーズ調査（拠点調査）結果	4-14
4.5. 移動困難地区調査（集落調査）結果	4-18
4.6. グループインタビュー調査	4-21
4.7. 航路利用実態調査結果	4-23
4.8. タクシー事業者アンケート調査結果	4-26
4.9. 福祉的移送サービス団体アンケート調査結果	4-29
5. 計画区域	5-1

6. 基本方針と目標	6-1
6.1. 現状と課題の整理.....	6-1
6.2. 計画の体系図.....	6-2
6.3. 目指す姿.....	6-3
6.4. 基本方針.....	6-3
6.5. 目標.....	6-4
7. 交通網再編に向けた取組	7-1
7.1. 玄海町エリア.....	7-3
7.2. 呼子・鎮西エリア.....	7-10
7.3. 肥前エリア	7-18
7.4. 北波多エリア.....	7-24
7.5. 相知・厳木エリア.....	7-31
7.6. 浜玉・七山エリア.....	7-39
7.7. 鏡・久里・山本エリア	7-43
7.8. 唐津市中心部（大良・旭が丘エリア含む）	7-48
8. 数値目標	8-1
9. 計画期間	9-1

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

唐津地域（唐津市・玄海町）は、佐賀県全体の 20%を超える面積を占めており、また、山間部と海岸部を有する高低差の大きい地形であることや、分散型の都市を形成していることから、目的地までの移動に自家用車や公共交通機関が欠かせない地域である。

公共交通の中でも路線バスについては毎年利用者が減少し、路線を維持するために行政からの財政的な支援が増加していることから唐津市では、平成 23 年 3 月に「唐津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、持続可能な地域公共交通システムの構築に向けた取り組みを行ってきた。また、玄海町においては平成 21 年 6 月より高齢者や障害者の移動手段確保のために福祉バス（乗合）を運行している。しかしながら、さらなる少子高齢社会の進展や、人口減少等に伴い、公共交通利用者は減少の一途をたどっており、高齢者の自家用車運転中の事故も増加していることから、地域で安心して生活できる移動手段の確保が必要になっている。そのため、地域内で運行する全ての交通事業者をはじめ、行政・住民含めた一体的な取り組みが必要になっている。

このような状況の中、国においては、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」を施行し、住民の移動に対する国、県市町村の地方自治体、交通事業者などの役割を明記した。また、平成 26 年 11 月には地域交通の維持確保の仕組みづくりなどを支援する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正された。

唐津市と玄海町は相互の往来があり、例えば、唐津市からは玄海町に立地する企業や高校への通勤・通学などを目的とする移動や、玄海町からは唐津市に立地する商業施設や病院を目的とする移動があり、行政区域を超えた生活圈を形成している。そこで、唐津市と玄海町は、合同で唐津地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、唐津地域の持続可能な地域公共交通網の構築を基本方針とした「唐津地域公共交通網形成計画」を策定する。

1.2. 国の地域公共交通政策

(1) 交通政策基本法

わが国において、少子・高齢化や人口減少、国際競争の激化など、社会経済情勢が変化中、国民生活及び経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。そのため、基本理念を定め、国の責務等を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めるために、平成 25 年 11 月 27 日に交通政策基本法が成立し、同年 12 月 4 日に公布・施行された。

交通政策基本法は、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することで「国民生活の安定向上」と「国民経済の健全な発展」を図ることを基本理念と定め、交通の果たす機能発揮について「国民等の交通に対する基本的需要の充足」と位置付けている。

また、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、わが国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について「豊かな国民生活の実現」「地域の活力の向上」「適切な役割分担と連携」など、具体的な施策の方向性を明示している。

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号） 国土交通省

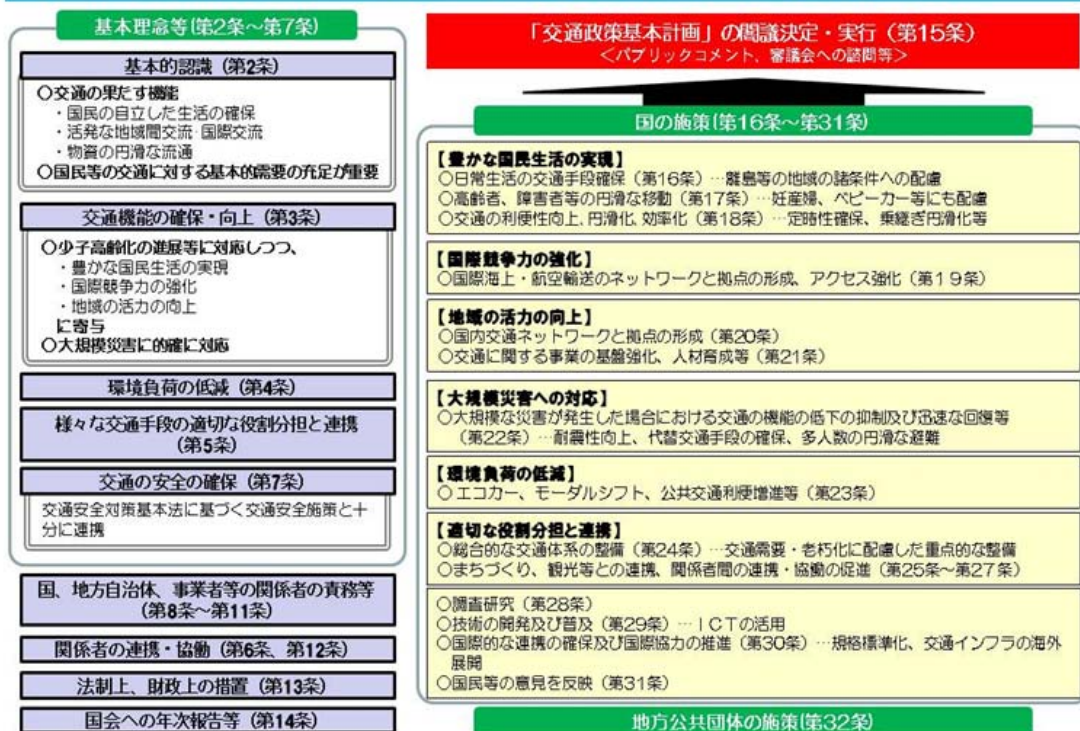


図 1-1 交通政策基本法の概要

出典：国土交通省

(2) 改正地域公共交通活性化再生法

人口減少社会において地域の活力を維持・強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携し地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの考えを踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として関係者合意のもと、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成 26 年 11 月 20 日に改正地域公共交通活性化再生法が施行された。

改正地域公共交通活性化再生法においては、交通政策基本法の基本理念にのっとり、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いる。まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの構築の計画策定・実践に取り組むため、住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組が求められる。



図 1-2 改正地域公共交通活性化再生法

出典：国土交通省

1.3. 本計画の位置づけ

本計画は、唐津市・玄海町において策定されている総合計画・都市計画等の上位計画による理念や目標、方向性を踏まえた上で、唐津市、玄海町を取り巻く社会環境の変化、本計画を策定するに当たり行った調査結果から得られた公共交通の課題と今後の方向性を整理し、まちづくりとの連携により持続可能な公共交通網を形成するための取組みを明確化したものである。

【唐津市総合計画（基本構想平成 27 年 3 月）】

○将来の都市像：海と緑にかこまれたこちよい唐津
○目標年次：平成 37 年
○基本目標：
基本目標 1 快適な生活と安全・安心のまちづくり
基本目標 2 全ての産業が調和して活き活き働けるまちづくり
基本目標 3 生涯を通じてこちよく暮らせるまちづくり
基本目標 4 生きる力に満ちた人をはぐくむまちづくり
基本目標 5 歴史と文化が輝く観光のまちづくり
基本目標 6 市民の力を最大限に引き出すまちづくり
○関連施策：
基本目標 1「快適な生活と安全・安心のまちづくり」において、「中心部から各地域への交通網の整備を進める」ことが示されている。

【玄海町総合計画（平成 18 年 3 月）】

○まちづくりの将来像：輝く未来「協働と共創のまち」玄海町
○目標年次：平成 28 年
○基本目標：
基本目標 1 美しい自然とふれあう安全で快適なまちづくり
基本目標 2 安心して暮らせる人にやさしいまちづくり
基本目標 3 恵まれた資源を生かす活力育むまちづくり
基本目標 4 ふるさとを愛し文化のかおるまちづくり
基本目標 5 住民と共にあゆむ創意工夫のまちづくり
○関連施策：
基本目標 1「美しい自然とふれあう安全で快適なまちづくり」において、「快適に移動できる交通体系の整備を進める」ことが示されている。

【唐津市都市計画マスタープラン（平成 22 年 12 月）】

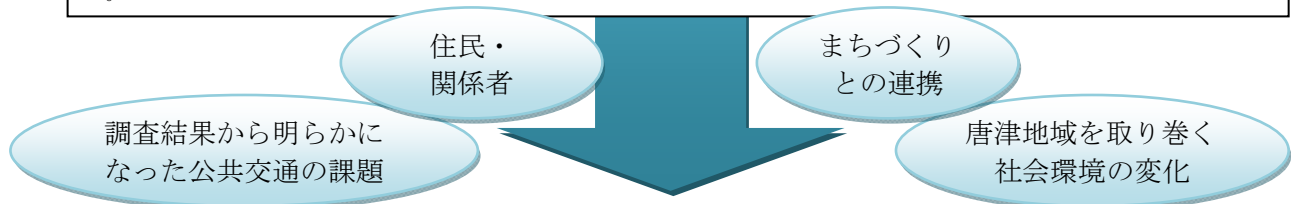
○目標年次：平成 42 年
○関連施策
将来都市構造の基本イメージとして、エリアごとに「地域生活拠点」を設け、「都市中心拠点」と「地域生活拠点」、あるいは各「地域生活拠点」同士が公共交通ネットワークで有機的に結びついている概念図が示されている。
また、都市計画マスタープランの中では、「道路・交通施設に関する方針」が記載されており、
・交流を促進する交通ネットワークの整備促進
・交通施設の機能充実・連携強化
・道路交通環境の充実
という 3 つの基本方針のもとに、公共交通の維持・充実・基盤強化などが示されている。

【唐津市中心市街地活性化基本計画（平成 22 年 3 月）】

○目標年次：平成 28 年 3 月
○関連施策
中心市街地活性化の基本方針として、「歩きたくなる、住みたくなる、観たくなる 城下町唐津」をコンセプト（将来像）にしている。そして、その 1 つ目の基本方針として「都市機能の再生や交通ネットワークの強化、商店街事業の有機的連携による商業まちづくり」を掲げ、再開発拠点（大手口バスセンター）と J R 唐津駅をつなぐ中心商店街を「まちなか骨格軸」として、活性化事業等を連携させ、アクセスと回遊性の向上を図ることが明記されている。

【佐賀県離島振興計画（平成 25 年 3 月）】

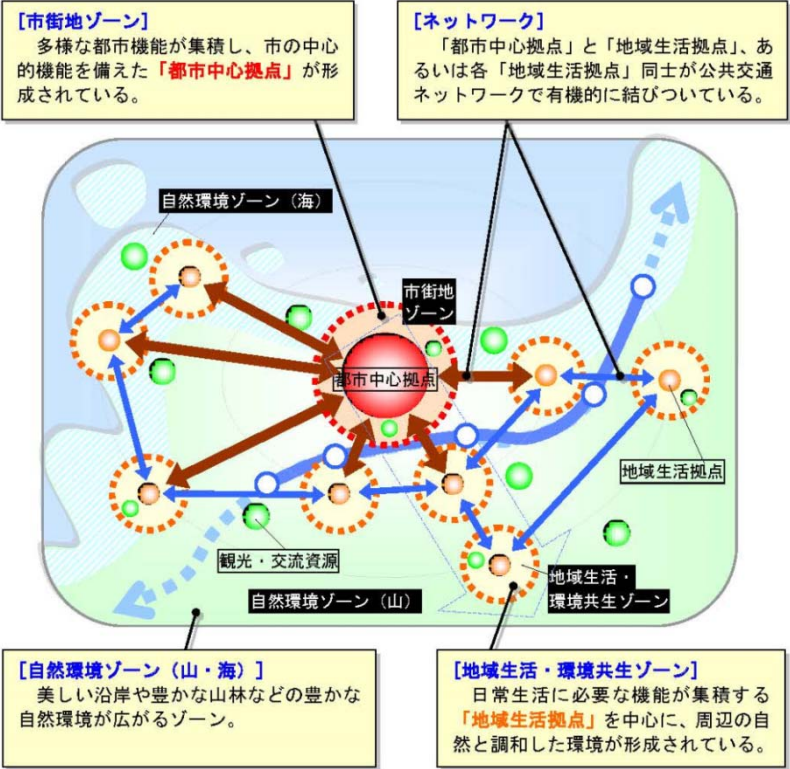
○目標年次：平成 35 年
○関連施策
全ての離島と本土の間は定期航路が 1 日 3 便以上であり日常生活や交流・連携を進める上での重要なツールとなっている。しかしながら 4 航路が集中する呼子においては待合所や乗降施設の整備が進んでいないため、対策が必要と明記されている。



唐津地域公共交通網形成計画（平成 27 年度～平成 31 年度）

図 1-3 本計画と上位計画との関係性

■将来都市構造の基本イメージ



注1:都市中心拠点とは、多様な都市機能が集積し、市の中心的機能を形成する拠点
注2:地域生活拠点とは、日常生活に必要な機能が集積し、周辺の自然環境と調和する拠点

図 1-4 唐津市の将来都市構造の基本イメージ

出典：平成 22 年 12 月 唐津市都市計画マスタープランより抜粋

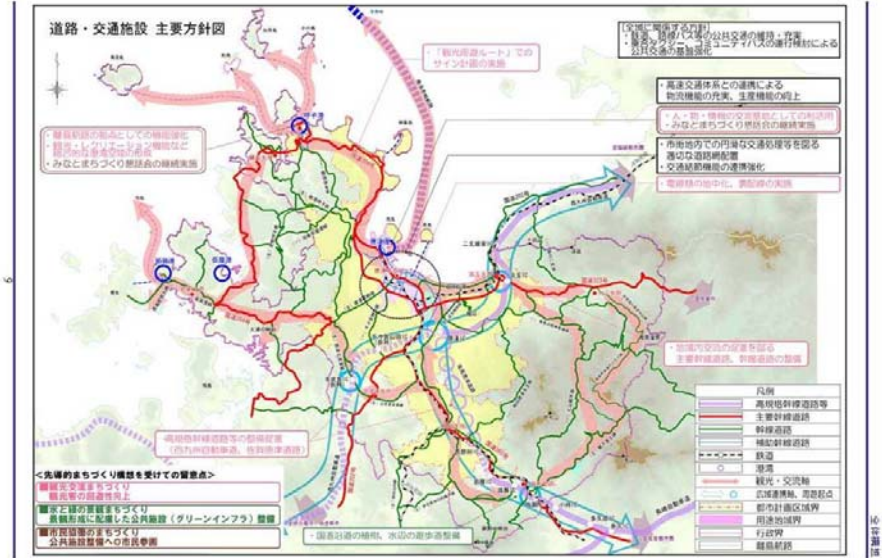


図 1-5 唐津市の道路・交通施設 主要方針図

出典：平成 22 年 12 月 唐津市都市計画マスタープランより抜粋

2. 唐津地域の公共交通における現状

2.1. 地域の現状

2.1.1. 唐津市の地勢及び人口構成

唐津市は、平成 17 年 1 月 1 日に唐津市と東松浦郡浜玉町、厳木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町及び呼子町の 1 市 6 町 1 村が合併し、さらに平成 18 年 1 月 1 日には七山村を編入合併し、現在の唐津市となった。人口は 126,926 人（平成 22 年国勢調査）で、佐賀県下第 2 位の人口規模となり、総面積は 487.45k m²で佐賀県の約 5 分の 1 を占める。

道路網は、福岡県、伊万里市方面に通じる国道 202 号が市を東西に横断しており、佐賀市方面に通じる国道 203 号が南北に縦断している。さらには、国道 323 号は浜玉・七山地区を通り佐賀市へ、国道 204 号は東松浦半島を巡回し伊万里市へと通じている。また、西九州自動車道、佐賀唐津道路の整備が進められており、市中心部から福岡都市圏までは車で約 60 分、佐賀市までは約 70 分程度の所要時間となっている。

鉄道網は、J R 唐津駅を基点として、J R 筑肥線が海岸沿いに福岡市へと、J R 唐津線が佐賀市へと通じており、J R 山本駅を基点として、J R 筑肥線が伊万里市へと通じている。

2.1.2. 玄海町の地勢及び人口構成

玄海町は、昭和 31 年 9 月に旧値賀村・旧有浦村の合併によって玄海町となり、さらに翌年旧切木村の一部を編入して現在の行政区となった。人口は 6,379 人（平成 22 年国勢調査）で、総面積は 36.01 k m²である。

道路網は呼子、肥前方面に通じる国道 204 号が南北に縦断している。

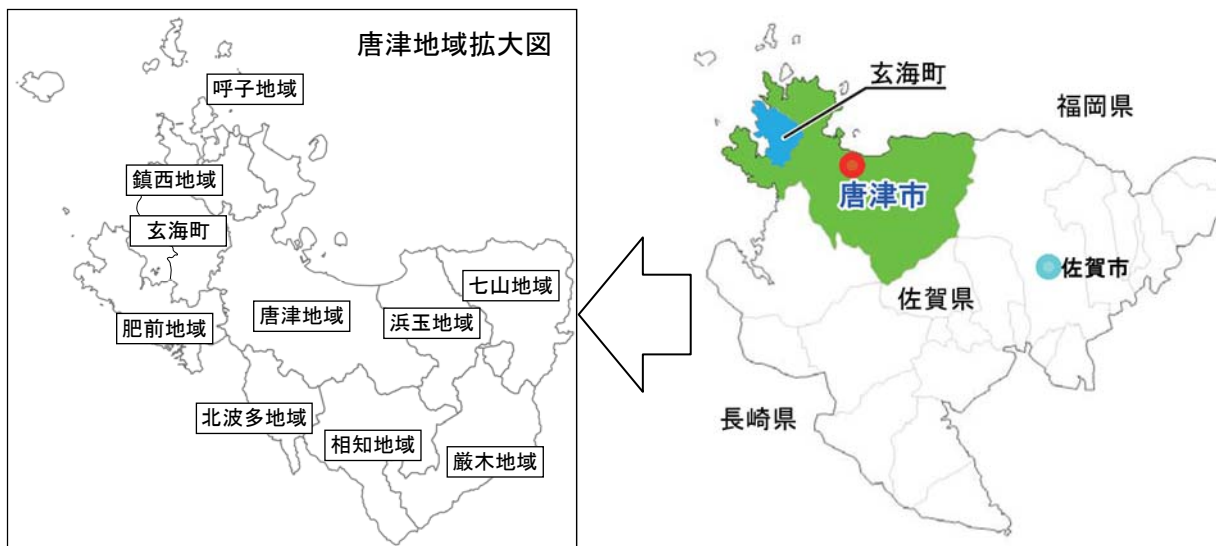
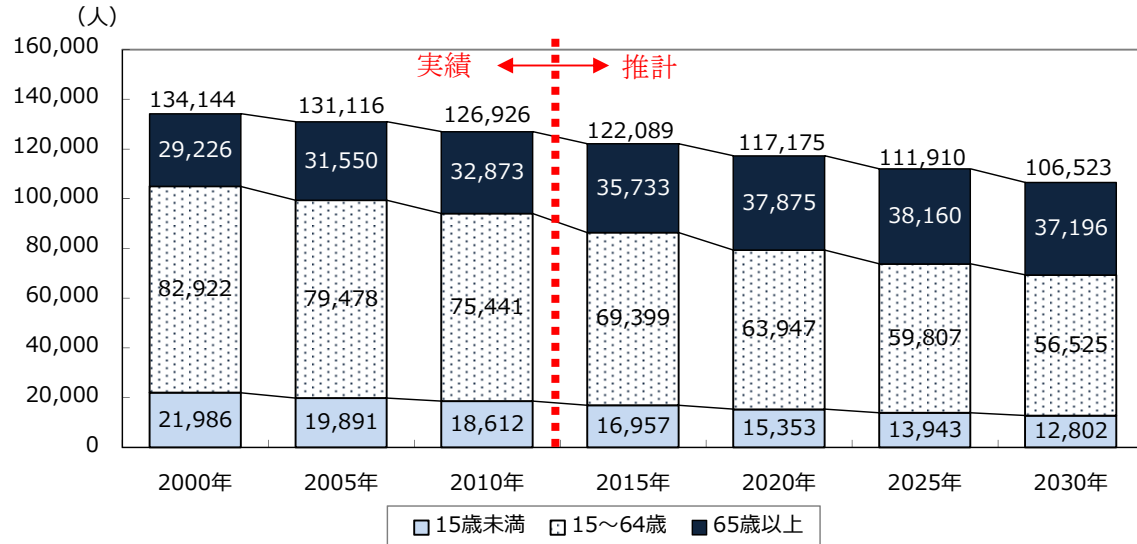


図 2-1 唐津地域の位置図

2.1.3. 人口の推移

(1) 唐津市

唐津市の総人口は年々減少傾向にあるが、高齢者の割合は増加している。2030年には高齢化率が約35%、3人に1人が高齢者となると予想されている。



注) 合併以前は、旧町村の人口を加算

図 2-2 人口の推移 (唐津市)

出典：2000～2010年は国勢調査、2015年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

(2) 玄海町

玄海町は総人口の減少傾向が著しく、2015年から2030年にかけて約20%減少する。2030年の高齢化率は約34%と唐津市と同程度の割合となると予想されている。

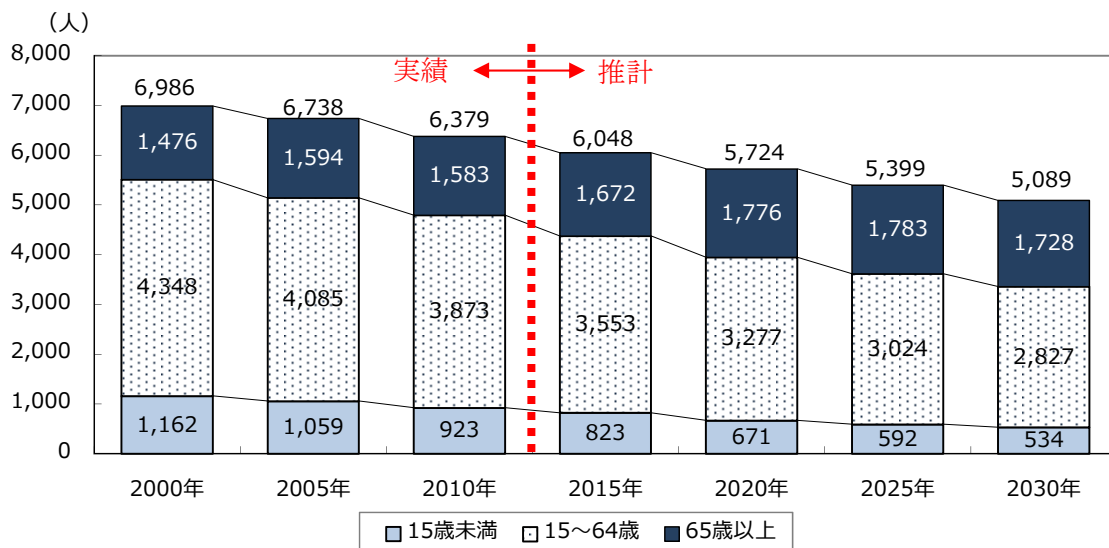


図 2-3 人口の推移 (玄海町)

出典：2000～2010年は国勢調査、2015年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

2.1.4. 人口分布

唐津市の中心部に人口が集中しているほか、合併前の旧町村区分の役場等が立地していた区域において人口が集中している箇所がみられる。

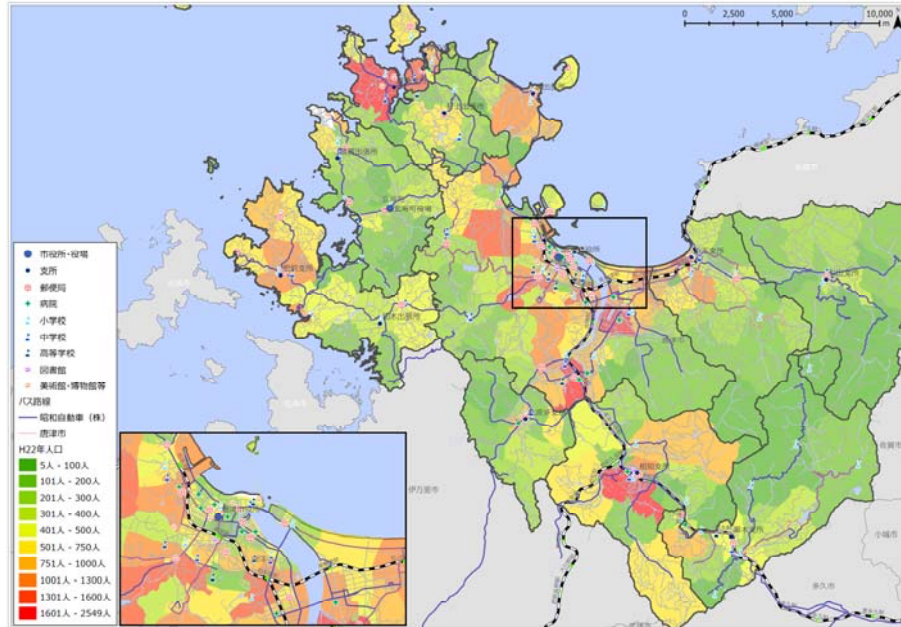


図 2-4 人口分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.1.5. 高齢者の分布

玄海町や呼子、鎮西、肥前の沿岸部、北波多、相知、厳木の中山間地で高齢者の人口が高くなっている。また、唐津市中心部でも高齢者が多い地区が見られる。

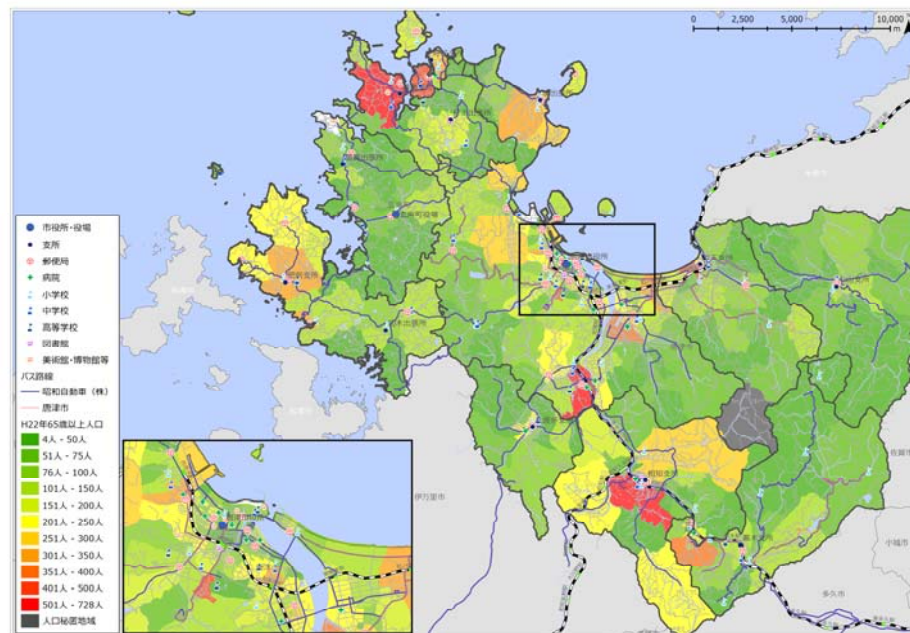


図 2-5 65 歳以上人口分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.2. 地域の公共交通の現状

2.2.1. 交通手段別利用率

(1) 利用人数分布

交通手段別の1日当たりの利用者数と利用率の分布を以下に示す。唐津市、玄海町とも自家用車の利用率が高く、公共交通の利用率は低くなっている。玄海町においては「勤め先・学校のバス」の割合が高くなっているのが特徴的である。(図 2-6) 地域別に見ると、呼子・鎮西地域、玄海町、肥前地域での乗合バスの利用率が比較的高い。(図 2-7)

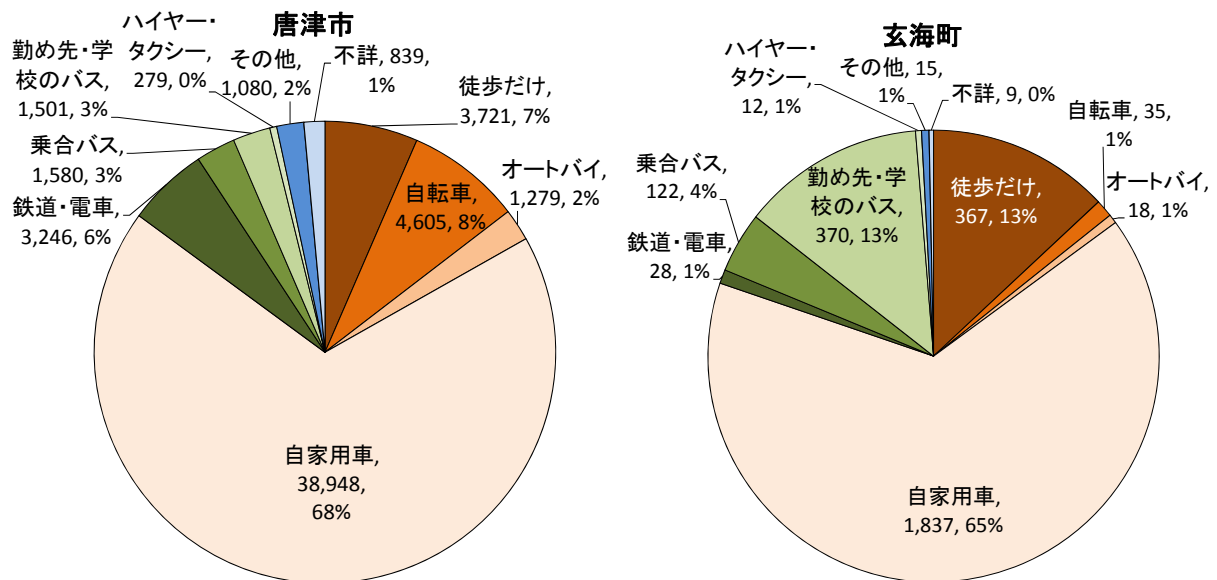


図 2-6 交通手段別の利用者の割合

出典：平成 22 年国勢調査

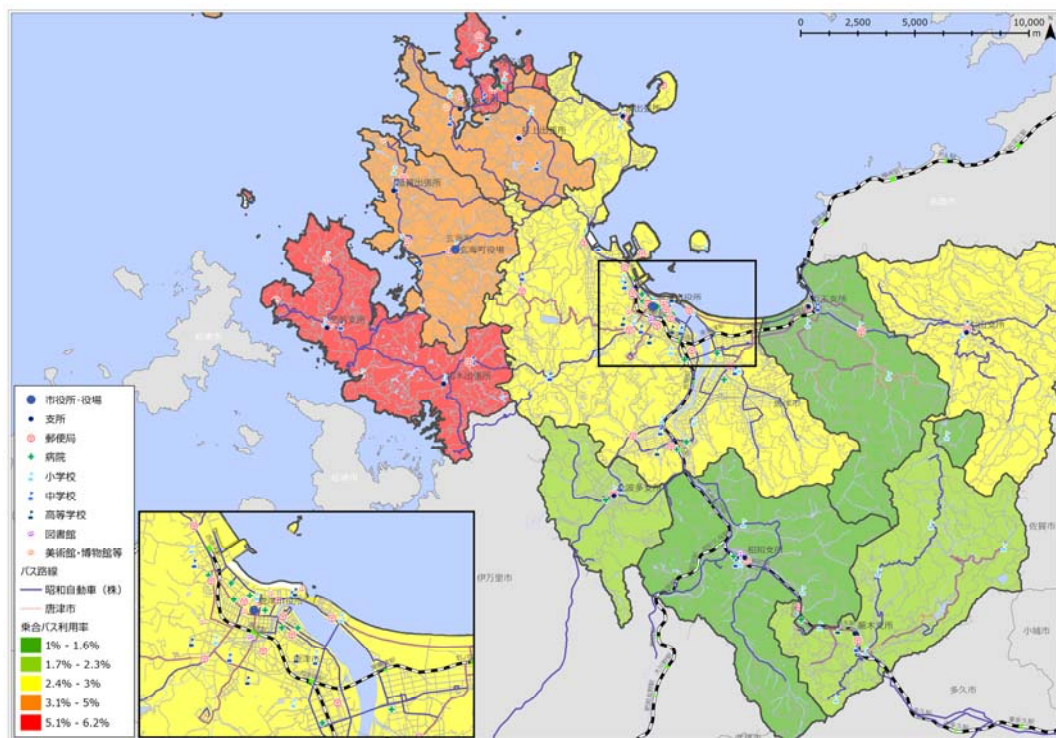


図 2-7 公共交通利用率の分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

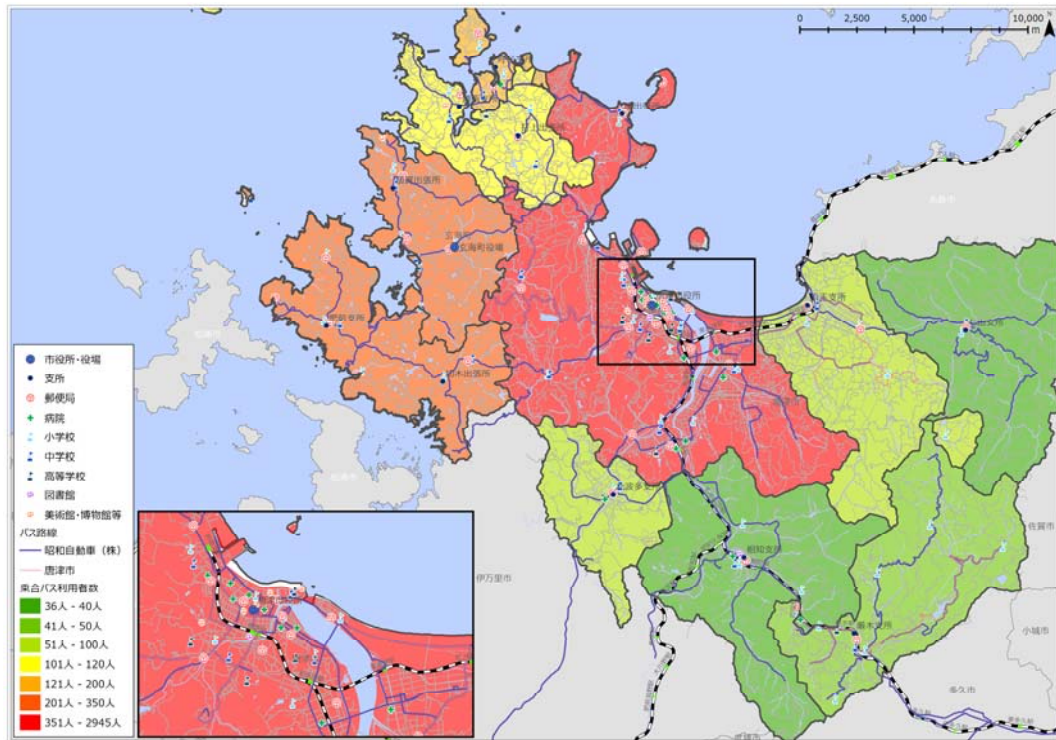


図 2-8 公共交通利用者数の分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.2.2. 交通空白地域

唐津地域には自宅近くにバス停や駅等が無い交通空白地域（バス停や駅から 300m以上離れている地域）が点在している。

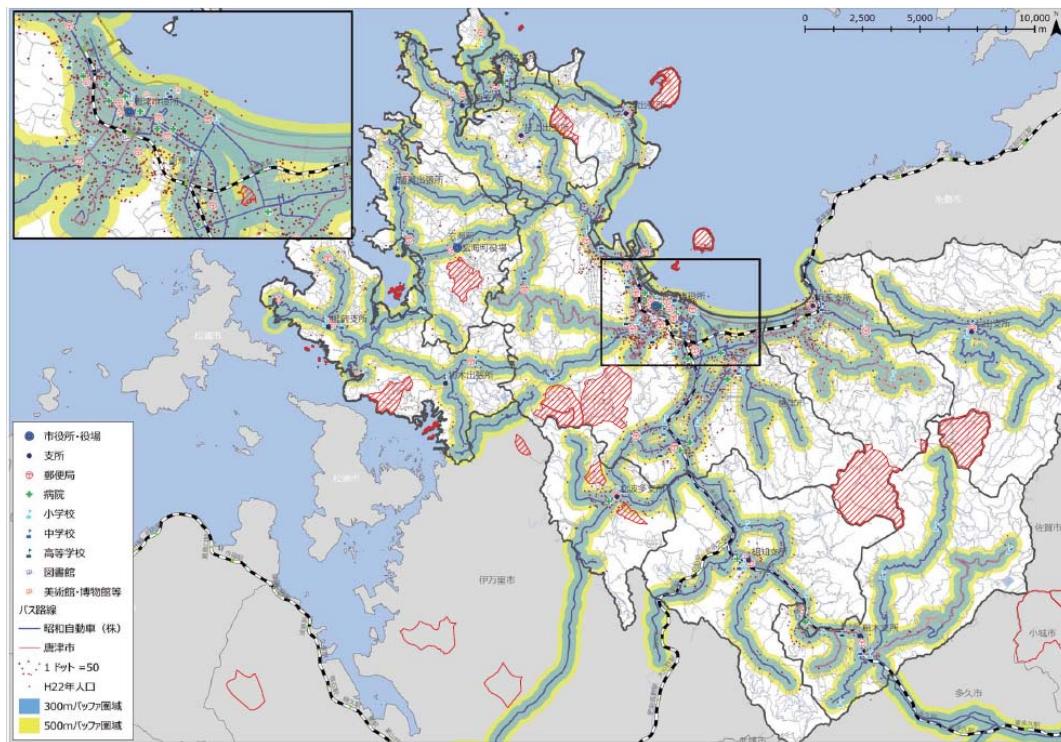


図 2-9 交通空白地域分布図

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.2.3. 観光客の移動手段

唐津地域には「唐津くんちの曳山行事」、「虹の松原」、「唐津城」、「呼子大綱引き」、「名護屋城跡並びに陣跡」、「宝当神社」、「浜野浦の棚田」などの観光資源があり、年間の観光客数は約 800 万人となっている。そのうち、約 2 割弱の方が鉄道、バスを利用して観光地を訪れている。（図 2-10） また、唐津市には約 2 割の方が九州外から訪れている。（図 2-11）

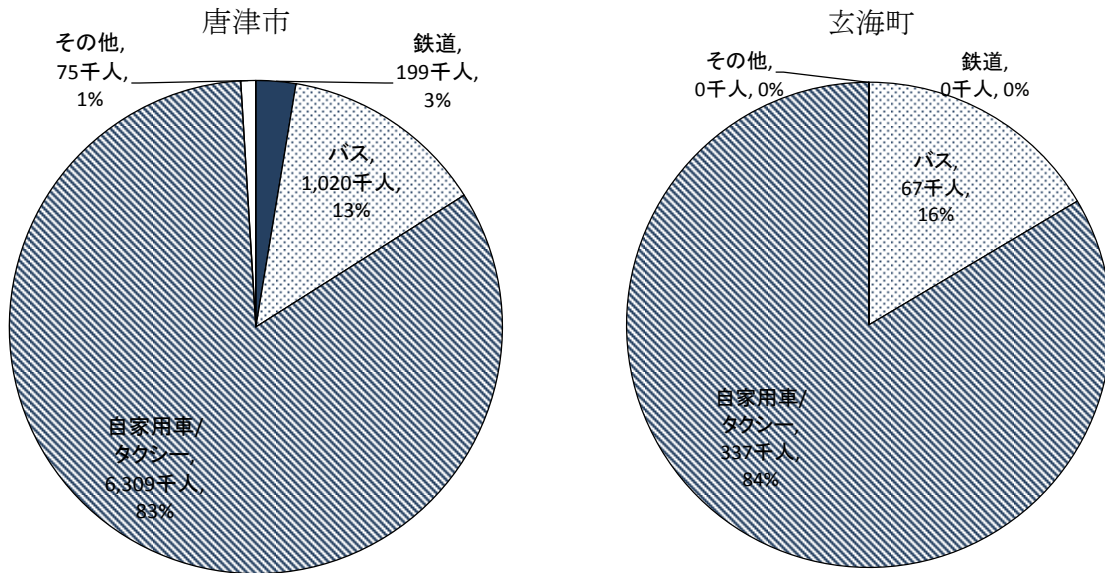


図 2-10 交通機関別観光客数（平成 23 年度）

出典：佐賀県統計年鑑平成 25 年版

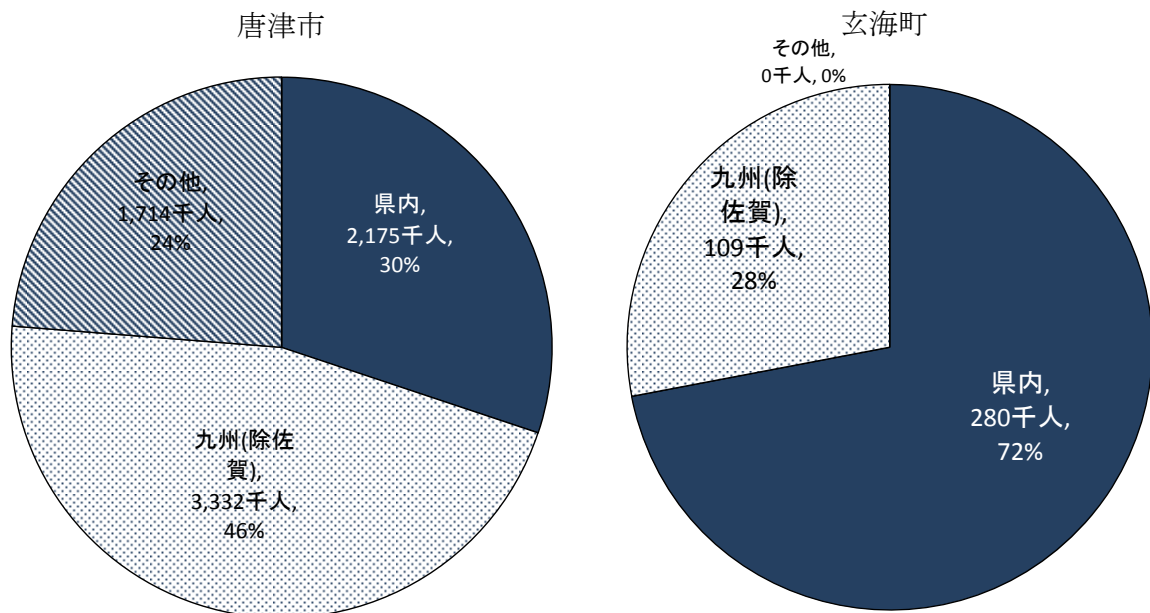


図 2-11 発地別観光客数（平成 23 年度）

出典：佐賀県統計年鑑平成 25 年版

2.2.4. 路線バスの現況

唐津地域には路線バスが 19 路線、乗合タクシー5 路線、福祉バス（乗合）3 路線が運行している。

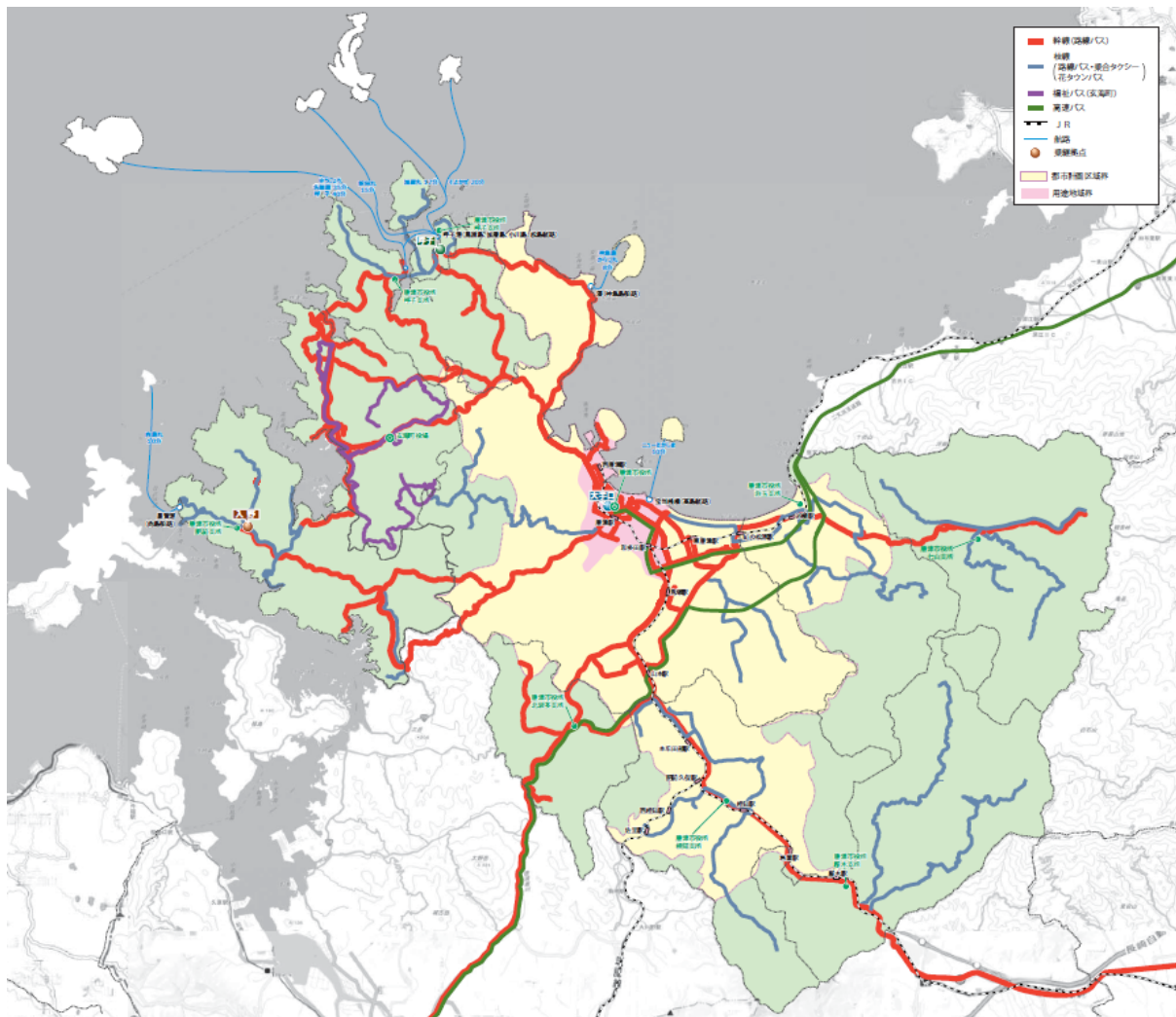
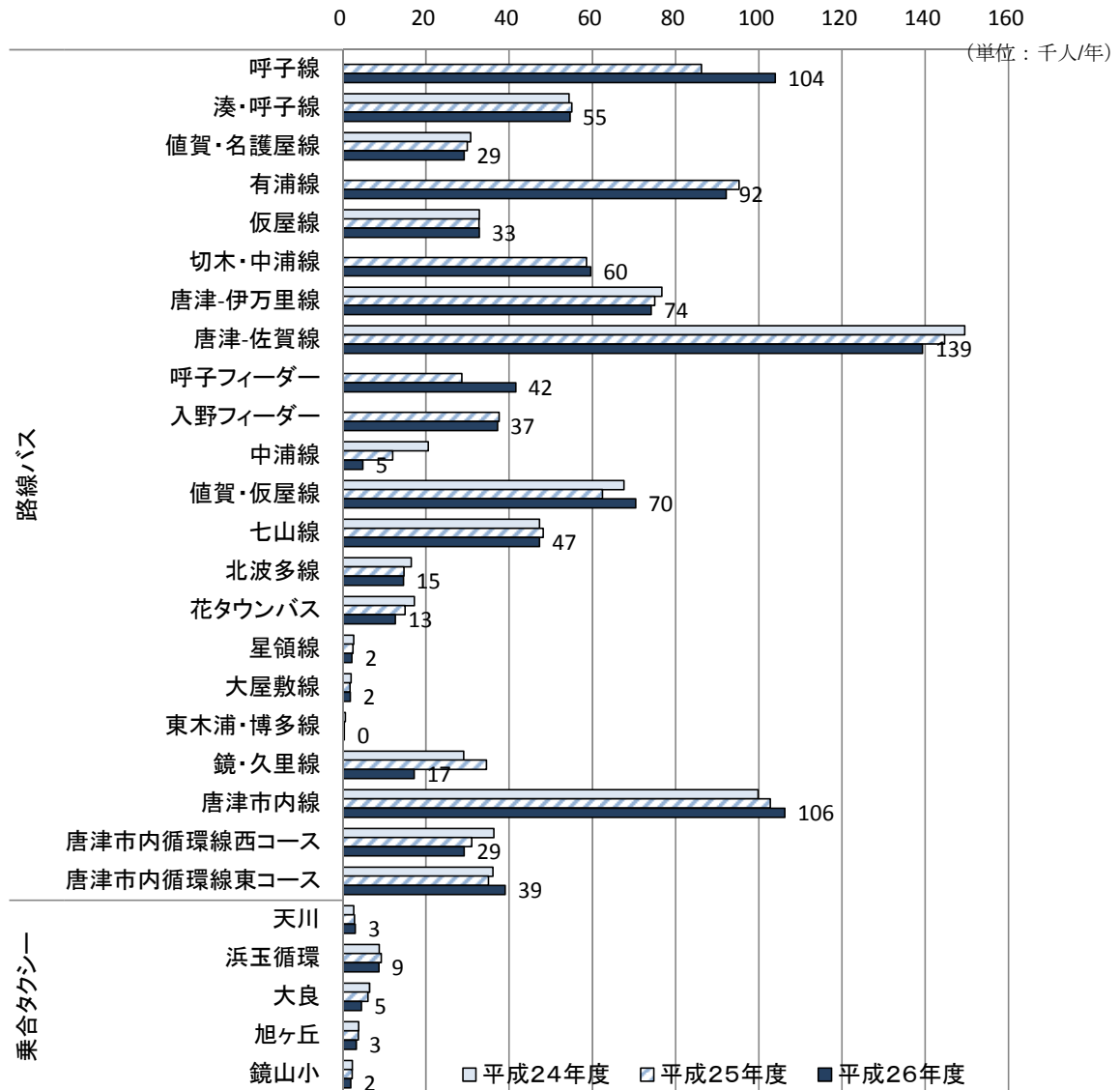


図 2-12 バス路線図

(1) 輸送人員の推移

唐津地域内で運行している路線バス・乗合タクシーの平成 24 年から 26 年までの路線別輸送人員の推移を以下に示す。概ね横ばいで推移しているが、呼子線については観光を目的とする利用者の増加等により平成 26 年度に前年度と比べて 20%増加している。一方、鏡・久里線については、学生利用者の減少等に伴い利用者が半減している。



注 1) 平成 25 年度の途中から補助対象となった、切木・中浦線、有浦線、呼子線、呼子フィーダー、入野フィーダーは、平成 24 年度の輸送人員が欠落していることから平成 25 年度は半期分のデータを 2 倍にしている。

注 2) 唐津-佐賀線は、一部区間を重複運行していた唐津-多久線の廃止に伴い、平成 25 年 4 月に増回している。そのため、唐津-佐賀線の平成 24 年度、平成 25 年度上期の輸送人員は唐津-多久線の輸送人員を加算している。

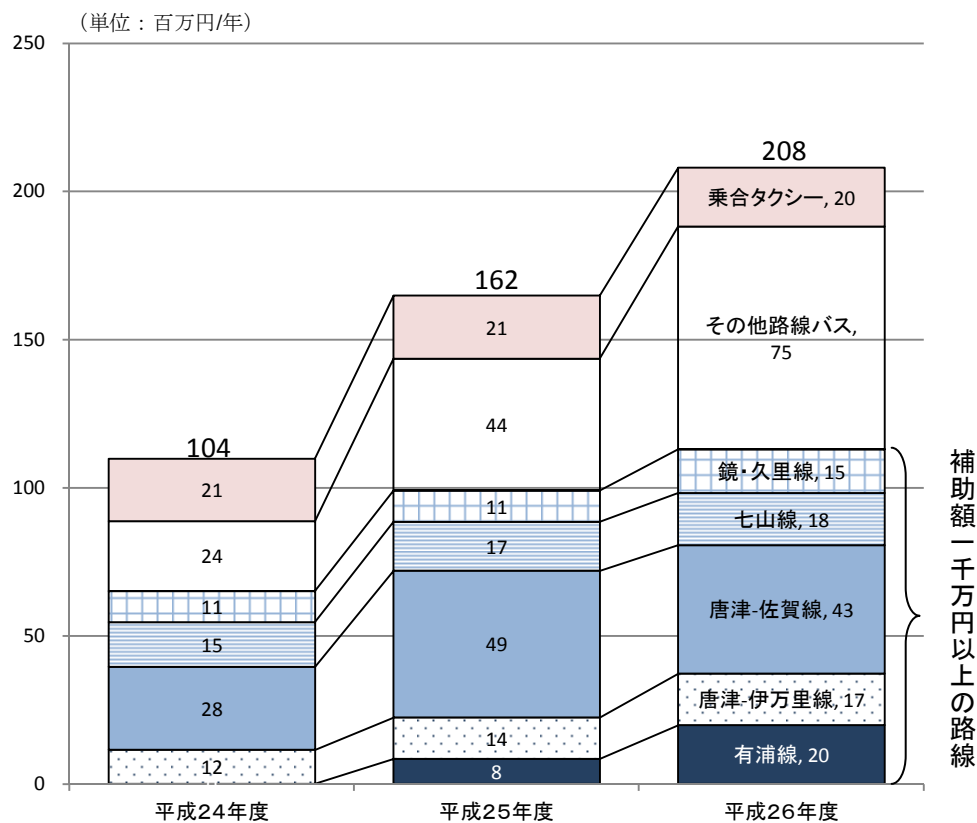
注 3) 中浦線は系統廃止により輸送人員が減少している。

図 2-13 路線バス・乗合タクシーの路線別輸送人員の推移（年間）

出典：昭和自動車㈱からの提供資料

(2) 補助対象路線の補助金額の推移

路線バス・乗合タクシーに対する国・県・沿線市町の補助金合計額の推移は、増加傾向にあり、平成 26 年度は約 2 億円の補助が行われている。特に唐津・佐賀線の平成 25 年度、平成 26 年度の補助額は 4 千万円を超えている。



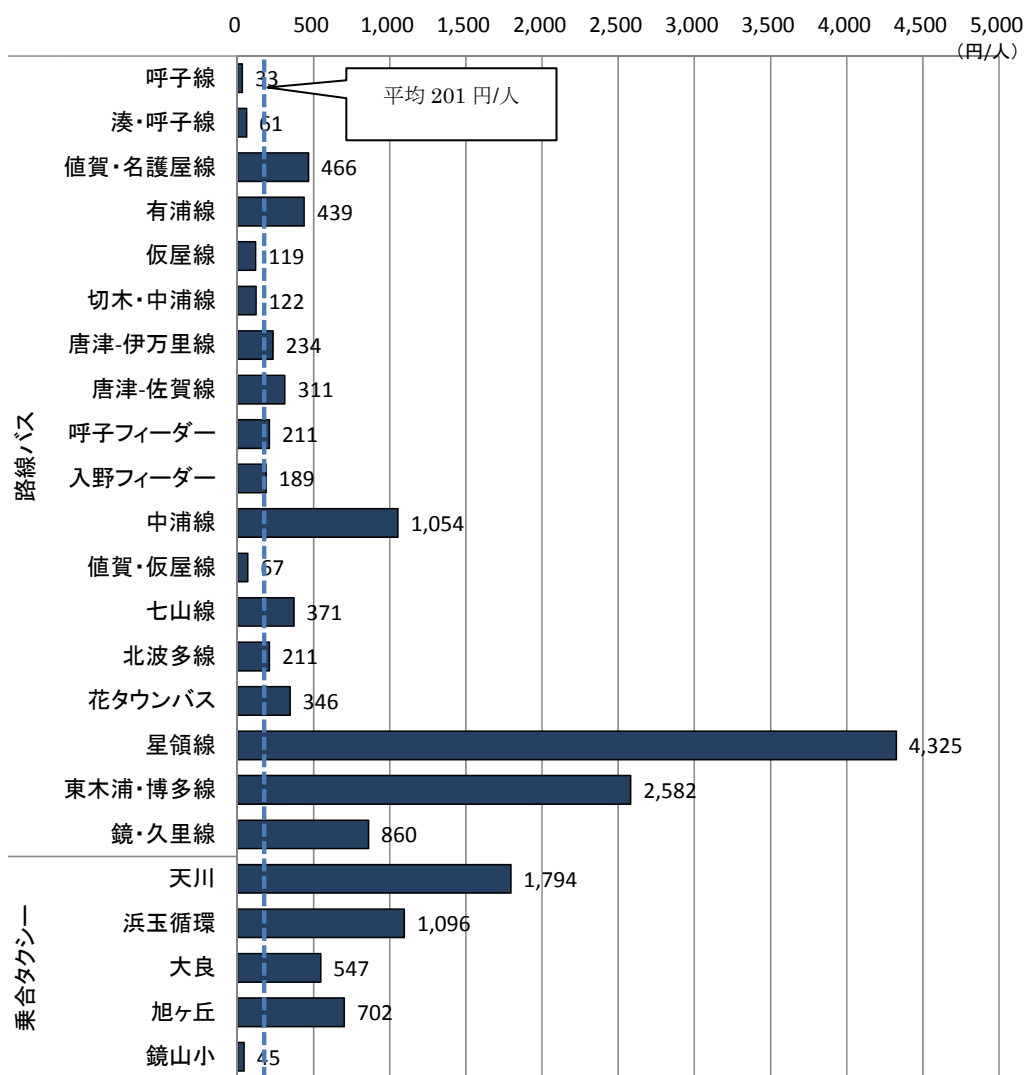
注) 唐津-佐賀線は、一部区間を重複運行していた唐津-多久線の廃止に伴い、平成 25 年 4 月に増回している。そのため、唐津-佐賀線の平成 24 年度、平成 25 年度上期の補助額は唐津-多久線の補助額を加算している。

図 2-14 補助金額の推移(年間)

出典：昭和自動車(株)からの提供資料

(3) 利用者 1 人当たり補助金額

平成 26 年度における路線バス、乗合タクシーに対する路線別利用者 1 人当たりの補助金額は星領線が最も高く、4,325 円/人となり、次いで、東木浦・博多線の 2,582 円/人、乗合タクシーの天川線の 1,794 円/人となっている。



注) 大屋敷線、唐津市内線、唐津市内循環線は補助なし

図 2-15 路線別利用者 1 人当たり補助金額 (平成 26 年度)

出典：昭和自動車(株)からの提供資料

(4) 路線バスにおける割引制度の概要

路線バスを運行する昭和自動車（株）においては、中高生を対象に、以下のサービスを実施している。

1) 通学フリー定期券

(a) 概要

バス通学利用者を対象に、大幅割引に加え乗降区間を限定しない佐賀県内の一般路線で利用できる『通学フリー定期券』を販売している。

名称 : 通学フリー定期券
 販売額 : 1ヶ月定期 10,300 円
 3ヶ月定期 27,800 円

※購入時に通学証明書又は入学を証明する書類を提示する。

(b) 売上実績

通学フリー定期券の売上実績を以下に示す。販売額は年々増加している。

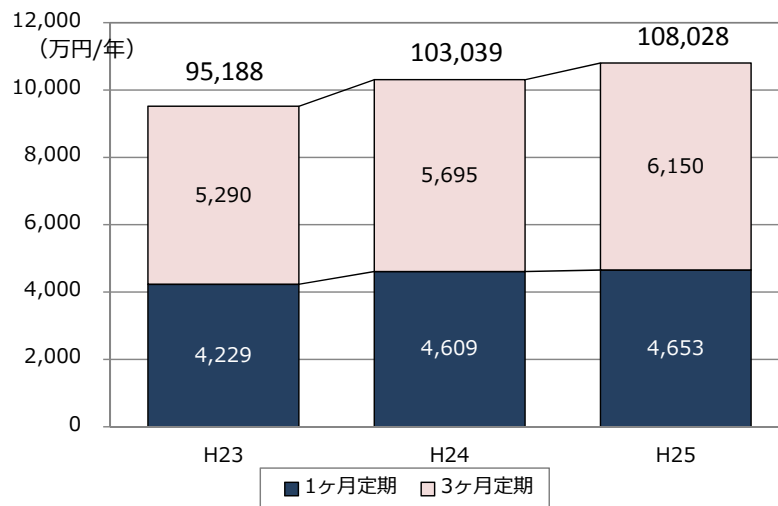


図 2-16 通学フリー定期の販売額の推移（年間）

出典：昭和自動車(株)からの提供資料

2.2.5. 離島航路の現況

(1) 航路の概要

唐津市内の離島には、1 島に 1 航路（1 事業者）が運航している。離島の人口減少による利用者の減少等、経営を取り巻く環境は厳しく、全ての航路事業者が補助金による支援を受けている。

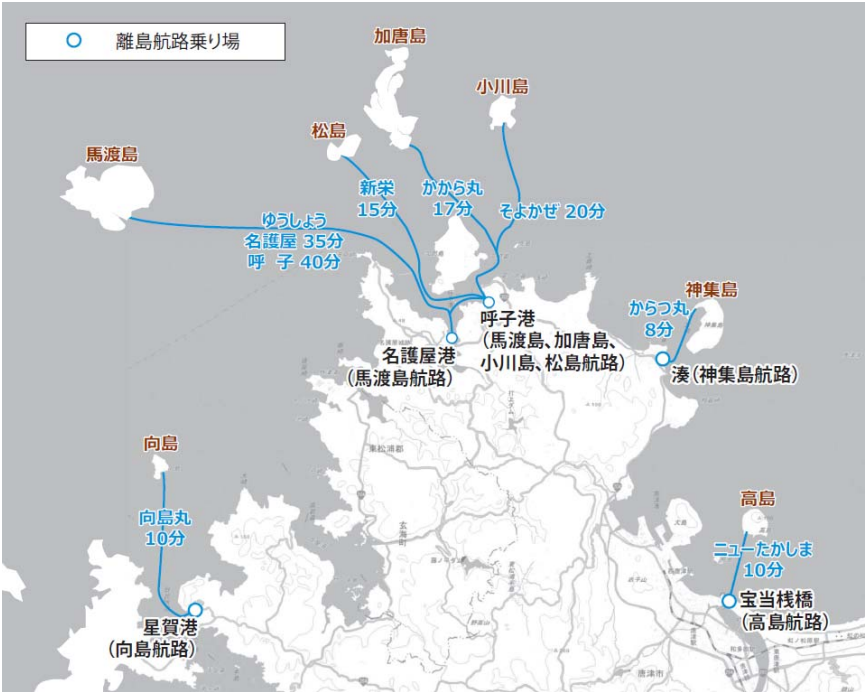


図 2-17 離島航路図

表 2-1 離島航路の概要（平成 26 年 4 月 1 日現在） *H22 国勢調査

航路	高島	神集島	小川島	馬渡島	加唐島	向島	松島
人口*	306	421	426	437	184	72	64
世帯数*	119	169	157	166	76	22	25
高齢化率*	39.22%	42.99%	39.44%	32.27%	38.59%	36.11%	28.13%
運航事業者	佐賀玄海漁港	唐津汽船（株）	川口汽船（有）	（有）郵正丸	（有）加唐島汽船	個人（樋口勝）	個人（中尾正人）
船舶名	ニューたかしま	からつ丸	そよかぜ	ゆうしょう	かから丸	向島丸	新栄
区間	高島～千代田町	神集島～湊町	小川島～呼子	馬渡島～名護屋 呼子	加唐島～呼子	向島～星賀	松島～呼子
運航回数	6 便	平土 9 便 日祝 7 便	5 便 (冬 4 便)	4 便	4 便	3 便	3 便
大人運賃	210 円	230 円	510 円	860 円	510 円	460 円	460 円
定員	98 名	96 名	95 名	80 名	86 名	12 名	12 名
航路距離	2.6 k m	2.5 k m	6.8 k m	15.4 k m	7.0 k m	11.5 k m	7.5 k m
運航時間	10 分	8 分	20 分	40 分	17 分	10 分	15 分

(2) 輸送人員の推移

唐津市内の有人離島は 7 島で、各島に 1 航路（1 事業者）、管内で計 7 航路が運航している。総乗客数が年々減少していたが、平成 24 年度からは横ばいとなっている。

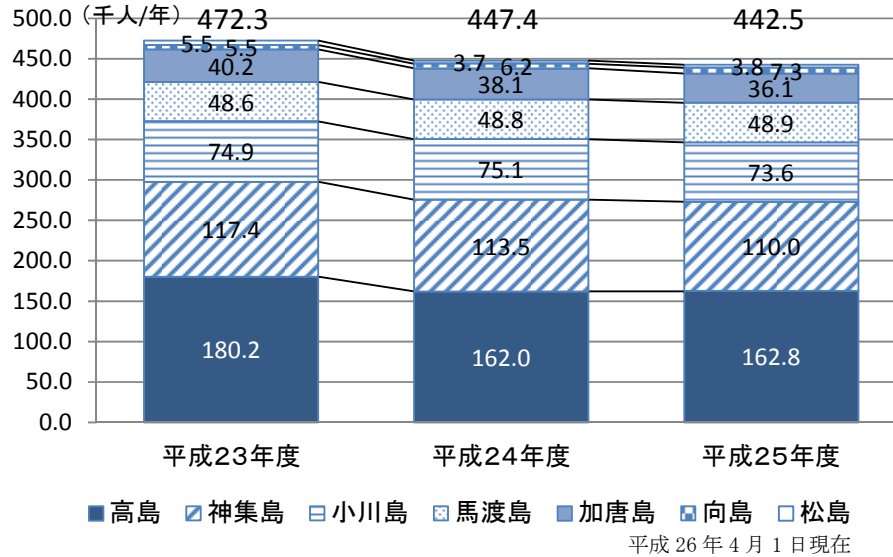
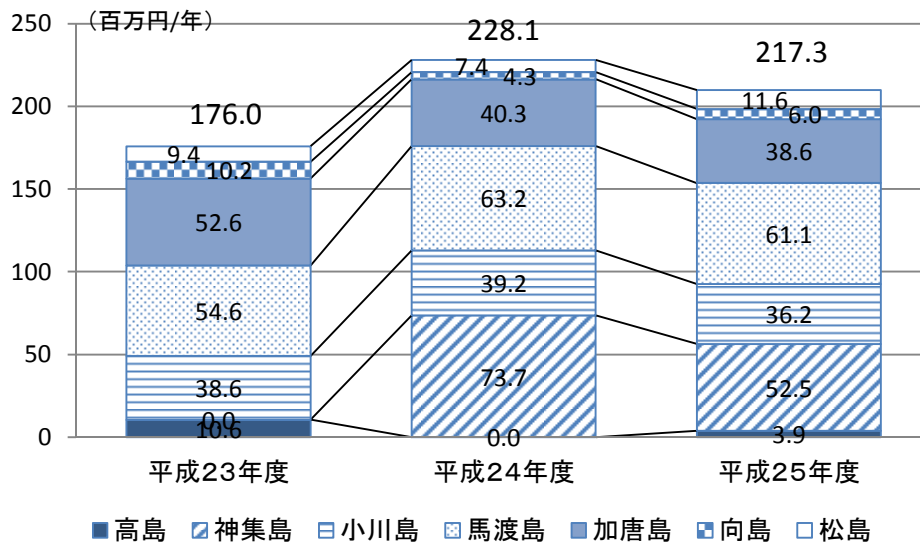


図 2-18 航路別輸送人員の推移（年間）

出典：唐津市

(3) 補助額の推移

全航路の補助額の合計は、毎年約 2 億円となっている。



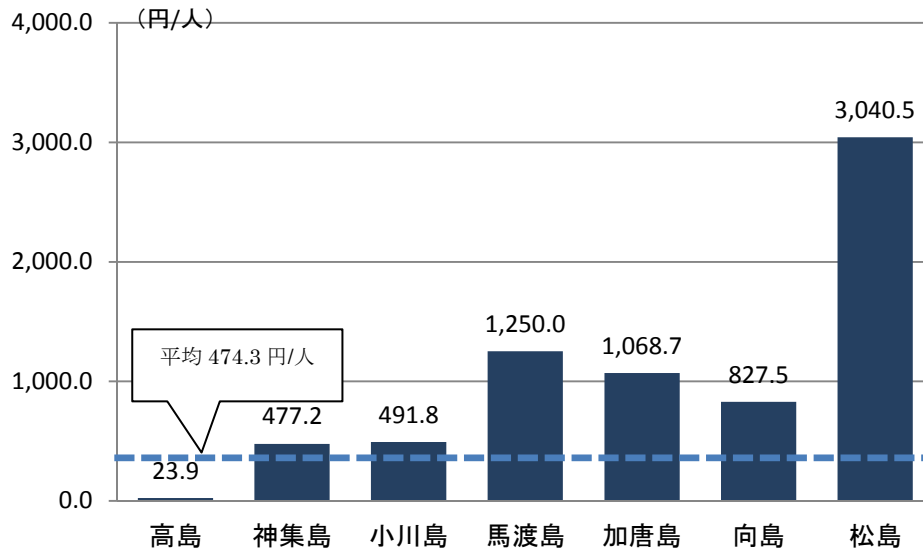
注）松島は新船導入に伴う減価償却費補助分を除いている。

図 2-19 航路別補助額の推移（年間）

出典：唐津市

(4) 1人当たり運航コスト（補助額ベース）

平成 25 年度の航路別の利用者 1 人当たりの補助金額は、松島航路が最も高く 3,040 円/人、次いで、馬渡島 1,250 円/人、加唐島 1,069 円/人となっている。



注) 松島航路は新船導入に伴う減価償却費補助分を除いている。

図 2-20 航路別利用者 1 人当たり補助金額（平成 26 年度）

出典：唐津市

2.2.7. タクシーの現況

唐津地域においては8事業者が運行している。

表 2-2 タクシーの概要

事業者	営業エリア	提供サービス等
昭和自動車(株)	唐津地域全域	福祉、観光、タクシー代行、タクシー便利屋、乗合タクシー、貸切バス
唐津観光 タクシー(株)	呼子、鎮西、 唐津市中心部	観光、タクシー代行
唐津タクシー(株)	北波多、鏡、久里、 山本、唐津市中心部	タクシー代行
温泉交通(株)	浜玉、七山	
(有)鎮西タクシー	呼子、鎮西、肥前	
七山タクシー	浜玉、七山	
岩屋タクシー	相知、厳木	
(株)玄海タクシー	玄海町	貸切バス

以下に、平成23年から25年の唐津市・玄海町のタクシーの輸送人員を示す。唐津市においては平成23年度から平成24年度に8%程度減少している一方、玄海町はわずかではあるが毎年増加している。

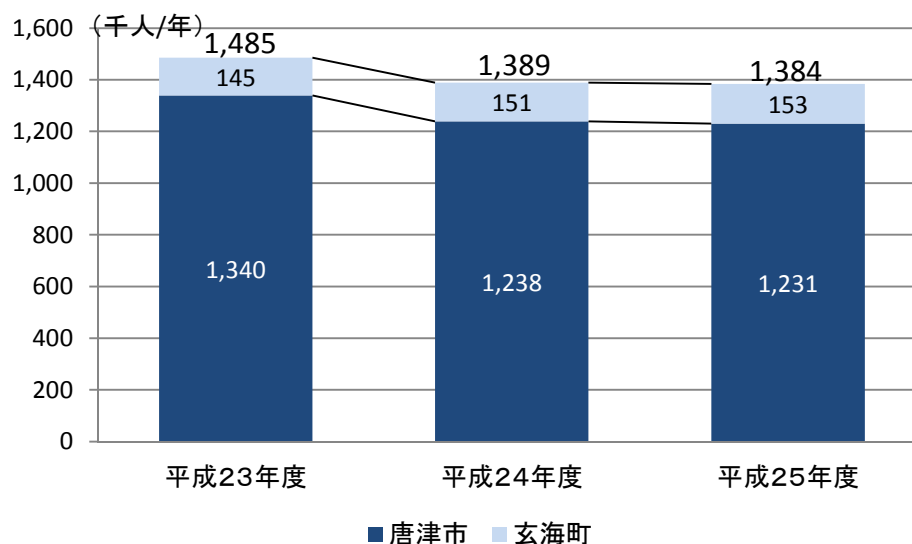


図 2-23 タクシーの地域別輸送人員の推移

出典：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（九州運輸局）

3. 唐津市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年度）の達成状況

平成 22 年度に策定した唐津市地域公共交通総合連携計画では、唐津市を対象として、平成 23～25 年度までの方針及び施策を示している。各種調査に基づき、公共交通機関の現状と課題を分析した上で市内の公共交通の総合的な見直しを行う計画を策定した。

各種施策の実施は、平成 23 年度に完成した大手口バスセンターを有効活用した効率的な運行によって、持続可能な新たな各公共交通連携策と市民誰もが快適な生活を実現できる公共交通体系を構築する、という基本方針のもとに、以下の 8 つの目標を設定し、公共交通の利便性向上を図ることとした。

唐津市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月）に記載された計画目標

- ①公共交通利用者の明確化とニーズに合わせた路線再編
- ②幹線と枝線を明確にした効率的な公共交通体系の構築
- ③生活に密着した運行コースの設定
- ④生活時間帯・乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
- ⑤快適な公共交通利用を推進する付帯設備の高質化
- ⑥リピーター確保・新規利用者獲得に向けた運賃体系の設定
- ⑦誰にでもわかりやすい公共交通に関わる情報提供とサービスの向上
- ⑧市民協働による新たなコミュニティ輸送サービスの実施

以下に、現状把握の一環として、目標ごとに達成状況を検証し、達成度を

A：達成できた

B：取り組んだが達成できなかった

C：取り組みに至らず達成できなかった

で評価を行い、達成できていない部分については、その理由を明らかにした。

目標 1：公共交通利用者の明確化とニーズに合わせた路線再編

唐津市において、公共交通を主に利用しているのは、高校生を中心とした若年層と高齢者であり、利用の傾向が異なるので、それぞれの意向に合わせた路線再編を実施し、利用者の公共交通利用に対する満足度向上に努める。

達成度 C

■目標の達成状況

ニーズに合わせた路線バス再編は実施していない。

本計画で実施した調査から、路線バスの主要利用者は、17 歳以下の通学利用者（33%）及び高齢者（37%）となっており、公共交通（路線バス）利用者は明確化している。そのため、通学利用者に対しては朝夕の通学時間帯に、唐津青翔高校（玄海町）や唐津東中学校行きのバスが運行されるなどの通学対応を行っているが、高齢者などのニーズに合わせた路線バス再編は実施していない。

■目標を達成できなかった理由

目標達成のための具体的な手法やスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。

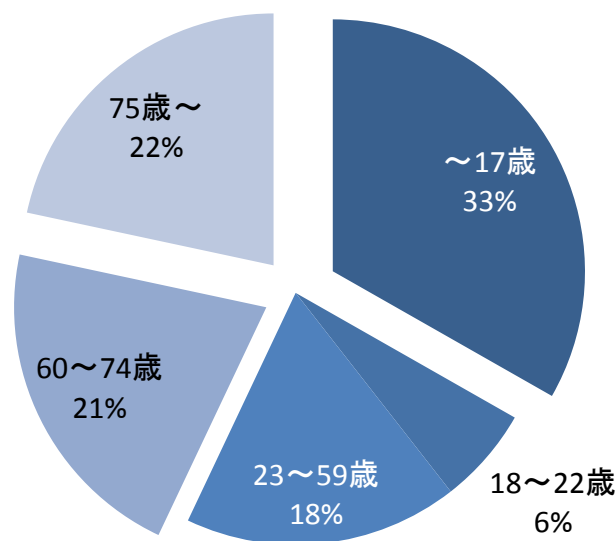


図 3-1 路線バスの年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

目標 2：幹線と枝線を明確にした効率的な公共交通体系の構築

既存路線では幹線と枝線の区別が明確でないため、路線（系統）毎の起終点が複雑であり、利用しにくい状況にある。そのため、都市中心拠点と地域生活拠点を結ぶ路線を「幹線」、地域生活拠点と集落等を結ぶ路線を「枝線」と位置付け、実証運行を実施し、「幹線」及び「枝線」の運行水準を検証する。

また、離島航路の発着場とのアクセスを改善させ、バス停と発着場が近接するように調整する。

達成度 B

■目標の達成状況

幹線・枝線の設定は呼子・入野で実現しているが、その他の拠点では実現していない

路線バスの幹線と枝線の設定は、呼子と入野については、乗継拠点として分かりやすい交通体系に整理され、実現されているが、その他のエリアでは実現していない。

■目標を達成できなかった理由

幹線・枝線の整理が十分にできていなかった。また、幹線・枝線の整理に向けた、関係者間での議論・調整が十分でなかった。



■目標の達成状況

航路発着場とバス停のアクセス改善は未実施

■目標を達成できなかった理由

呼子地区の航路発着所とバス停へのアクセス改善については、バスが通行することになる臨港道路は漁船の荷揚げ場所であるため通行の妨げになることや、観光シーズンには渋滞による運行遅延等の可能性があるため取組みに至っていない。



図 3-3 呼子航路の乗り場と呼子バス停の位置関係



図 3-4 神集島航路の乗り場と湊公園前バス停の位置関係

目標 3：生活に密着した運行コースの設定

既存の路線バスの運行カバー率は地域ごとに異なり、網羅的な交通ネットワークが確立されているとは言い難い状況にある。そこで可能な限り「枝線」の運行により公共交通空白地域の解消を図る。

ただし、補助路線において利用が少なく、一人当たりの運行補助費等が高い路線については、運行水準の見直し等を図る（トリガー制度*等の導入）。

達成度 C

■目標の達成状況

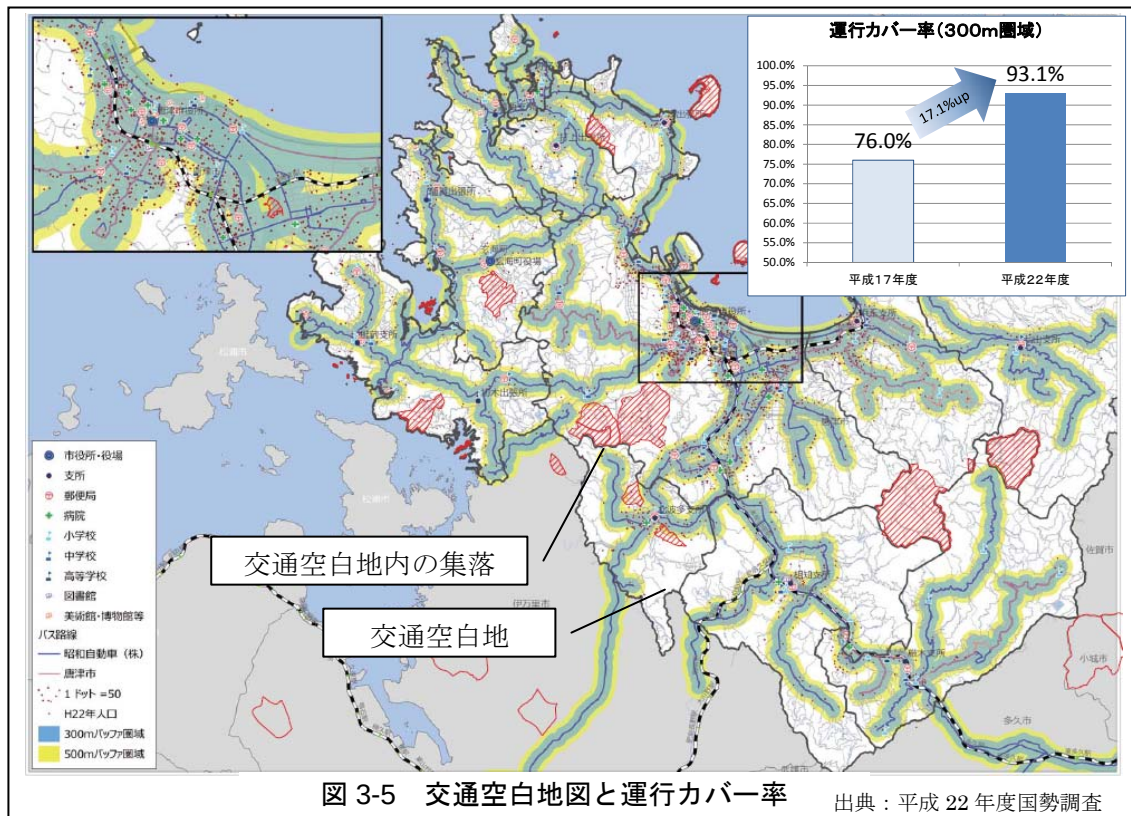
運行カバー率は 90%超えるが、路線の新設はなく、交通空白地は存在する。

路線バスの運行カバー率（バス路線から 300mの幅をとった人口の割合）は、平成 22 年 93.1%（国勢調査）と高い割合となっているが、交通空白地は存在し、交通空白地解消のための路線の新設や既存交通網の見直しもない。

トリガー制度*は導入できていない

■目標を達成できなかった理由

- ・これまで交通空白地へのバス乗り入れに関する要望はあったが、公共交通に対する需要の把握ができなかった。
- ・トリガー制度*導入に向けた具体的な手法やスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。



※トリガー制度：バス事業維持に必要な目標利用者数を設定、公表し、住民にバス利用を促進する。利用者が少ない場合はバス停また路線を廃止する場合もある。

目標 4：生活時間帯・乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定

公共交通利用者の主な移動目的は通勤、通学、通院及び買い物であるが、路線によっては、これらの目的に沿った時間帯に運行していないものがみられる。

そこで、運行ダイヤの設定にあたっては、公共交通利用目的に合わせた時刻を設定するほか、幹線と枝線の相互の乗り継ぎや、J R、渡船等の接続にも配慮する。

達成度 B

■目標の達成状況

乗り継ぎダイヤは呼子・入野において実現できたが、運行ダイヤは「乗りたい時間に便がない」の意見が多い

「幹線から枝線への乗り継ぎダイヤは、枝線化した「呼子」と「入野」では実現できたが、利用目的に合わせた時刻設定や J R 渡船等との接続への配慮が行われていない。本計画で実施した住民アンケートの結果によると、「乗りたい時間に便がない」という意見が多く出ている。

■目標を達成できなかった理由

目標達成のための具体的な取り組みやスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。



図 3-6 呼子・入野での枝線への乗り継ぎ状況(左図：呼子バス停、右図：入野バス停)

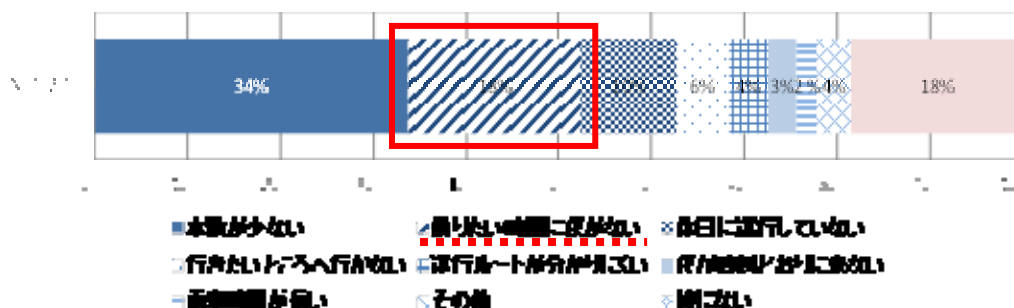


図 3-7 住民アンケート調査結果（公共交通への不満）

出典：本計画で実施した住民アンケート調査

目標 5：快適な公共交通利用を推進する付帯設備の高質化

公共交通の利用において待ち時間を減らすことは重要であるが、運行本数が少ない区間では限界がある。そこで幹線と枝線の接続箇所を地域生活拠点に位置付け、その待ち合い施設の高質化を図る。

バス停においては正確な情報提供が不可欠なため、路線図・時刻表の掲示を行う。また複数の路線が乗り入れる箇所では、バス停の統合化を図り利用者がわかりやすく利用できるよう配慮する。

達成度 B

■目標の達成状況

乗継拠点の「大手口」は高質化できたが、その他の拠点は取り組めなかった。

大手口バスセンターでは待ち施設の高質化が、「乗継環境」（乗降場所が集約）「待合環境」（コンビニや飲食店など待ち時間を過ごせる機能）「情報提供」（時刻表一覧の掲示、リアルタイム情報）の各視点で実現されており、優良な乗継拠点となっている。一方で、その他の拠点ではまだ十分な整備はできていない。

■目標を達成できなかった理由

目標達成のための具体的な取り組みやスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。



図 3-8 大手口バスセンターの様子

目標 6：リピーター確保・新規利用者獲得に向けた運賃体系の設定

唐津市の路線バスは原則距離制による運賃体系であるが、一部定額制を導入している。また、リピーターに対する優遇制度や福岡市のバス会社と相互利用が可能な電子通貨が導入されるなど、運賃負担軽減に向けた取組が行われている。

今後は、路線再編に向け、幹線と枝線の乗り継ぎ負担軽減に向けた運賃設定や、新規バス利用者獲得に向けた運賃割引制度の導入について検討を行う。

また新たな利用者の確保のため、高齢者の免許証返納に対する支援のほか、安全・安心な乗り物、読書等時間の有効活用が可能な点をPRし、合わせて利用喚起を促す。

達成度 B

■目標の達成状況

通学フリー定期の販売は堅調に伸びているが、新規利用者獲得のための運賃制度は導入していない

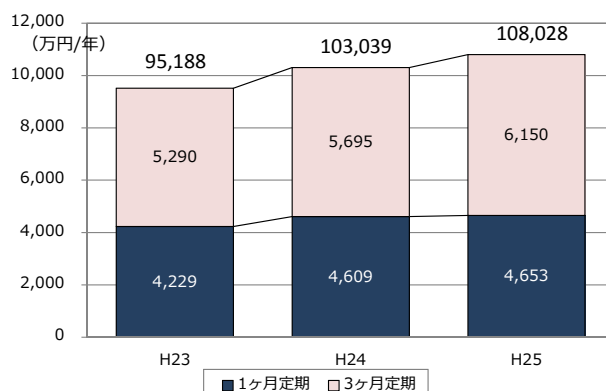
学生向けの通学フリー定期（1カ月、3カ月）は利用数こそ増減あるものの、売り上げは順調に伸びており、リピーター確保に寄与していると考えられる。新規利用者獲得のためのサービスとして高速バスの回数券は好調であるが、路線バスの運賃割引制度は導入していない。

ICカードは福岡行き的高速バスのみ導入、唐津市内の路線バスでは未導入

福岡行き的高速バスでは全国共通のICカード全て利用できるように実現され、利便性が高まっているが、唐津市内の路線バスではまだ導入していない。

■目標を達成できなかった理由

計画策定段階で実施主体を明確にしておらず、目標達成のための具体的な取組みやスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。



出典：昭和自動車(株)からの提供資料



図 3-9 左図：通学フリー定期の販売額の推移（再掲）、右図：福岡行きの回数券

目標 7：誰にでもわかりやすい公共交通に関わる情報提供とサービスの向上

新たなバス利用者の獲得のためには、利用者がわかりやすく利用できる環境を整えることが重要である。インターネットによる路線図・時刻表の配信や地域生活拠点におけるきめ細やかな情報提供（出来れば掲示だけでなく、案内者を常駐させるなど）は、利用者の利用環境改善に必要である。

そこで、市内の路線バスや離島航路等すべての公共交通を明示する路線図、時刻表をインターネット・市報において配信することに努める。

また、公共交通は初めて乗る人にはわかりにくいことが多く、運転士や船員のマナーやサービスが利用者の増減に影響することもある。そこで、運行事業者との協力のもと、運転マナーの向上や地域に根ざした市民から愛される公共交通を目指すため、利用者とのコミュニケーションを積極的に行う。

達成度 B

■目標の達成状況

ウェブサイトでの情報提供等は進んでいるが、情報提供はまだ不十分

路線バスの情報については、昭和自動車のウェブサイトで時刻表・路線図を閲覧でき、また、「九州のバス時刻表」のウェブサイト（平成 18 年 4 月～開設）でも時刻表を閲覧できるようになっており、情報提供に関する利便性は一定程度向上していると考えられる。

一方で、全ての唐津地域の公共交通が一覧で明示された路線図・時刻表については、印刷物やウェブサイト等では提供されておらず、情報提供については対応が不十分である。

利用者とのコミュニケーションは積極的に行われていない

■目標を達成できなかった理由

計画策定段階で実施主体を明確にしておらず、目標達成のための具体的な取り組みやスケジュールなどが関係者間で十分に議論できていなかった。

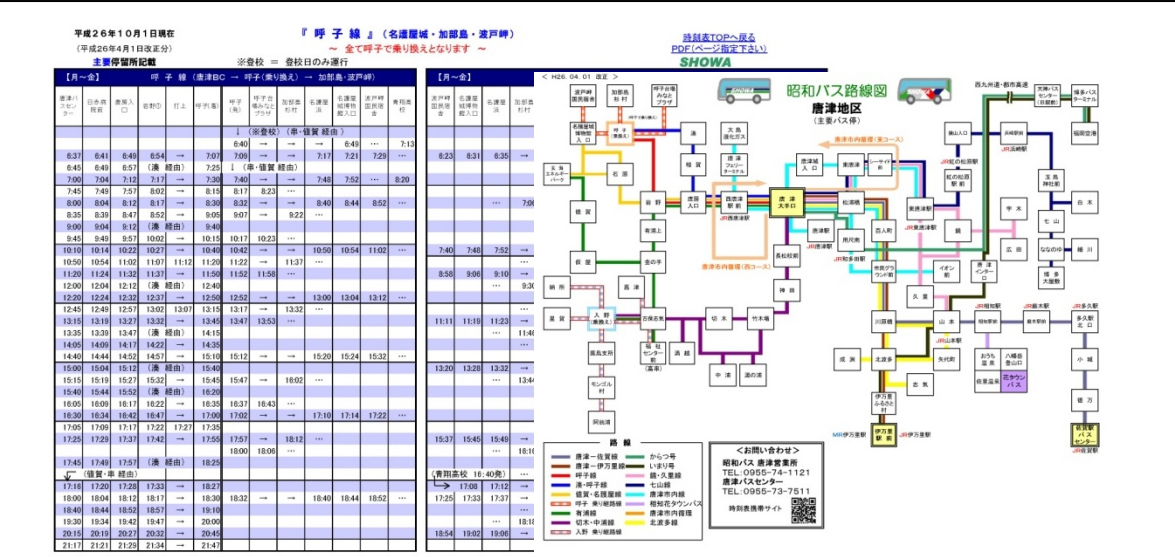


図 3-10 昭和自動車時刻表・路線図 出典：昭和自動車ウェブサイト

目標 8：市民協働による新たなコミュニティ輸送サービスの実施

周辺地域において、交通事業者では対応できない枝線が発生する場合には、新たなコミュニティ輸送サービスの実施について検証する。

具体的には、「住民＋地元経済団体＋交通事業者」、「住民＋NPO」、「住民＋交通事業者＋行政」等の様々な形態が想定されるが、地域のニーズと実情に合わせた市民協働によるコミュニティバスの運行モデルの構築を検討する。

達成度 C

■目標の達成状況

新たな輸送サービスは実施されてはいるが、市民協働の取組みとしては不十分

「外出支援サービス にこにこサポート」（唐津市菜畑）や「NPO法人幸の輪」などいくつかの団体が、新たに高齢・身障者の方を対象に、外出サポート事業を展開しているが、公共交通としての一体的な運用にはなっていない状況にある。

■目標を達成できなかった理由

目標達成のための具体的な取組みやスケジュールが検討できていなかった。また、ニーズの把握と関係者間での議論が十分にできていなかった。

●新たな輸送サービスの実施団体概要

表 3-1 新たな輸送サービスの実施団体概要

	外出支援サービス にこにこサポート	NPO法人幸の輪
設立	平成 16 年	平成 16 年
会員数	37 人	15 人
年会費	3,000 円	3,000 円
利用料金	実費	100 円／5 k m (他に支援料 1 か所最低 1,000 円)
主な活動地域	唐津市・東松浦郡	唐津市
主な活動内容	高齢者、障害者への外出サポート サービス	・通所介護事業所 ・宅老所（宿泊、家事支援、託児） ・福祉有償運送

4. 各種調査概要

4.1. 住民アンケート調査結果

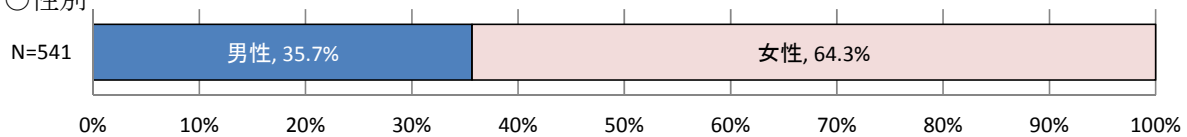
(1) 調査概要

公共交通の利用実態や利用意向、今後の公共交通のあり方等について、地区の駐在員や区長協力の下、唐津地域の住民の意識調査を行った。

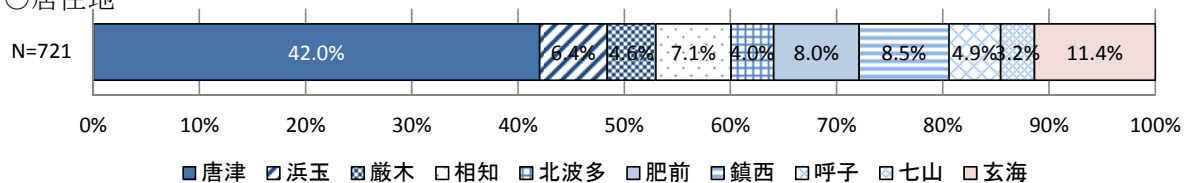
(2) 調査結果

調査票配布数 1,195 票に対し、回収数 721 票（回収率 60.3%）であった。なお、本調査は、主に移動手段にお困りの方、近い将来お困りになると思われる方に調査票を配布したことから、年齢属性が高齢者偏重となっている。

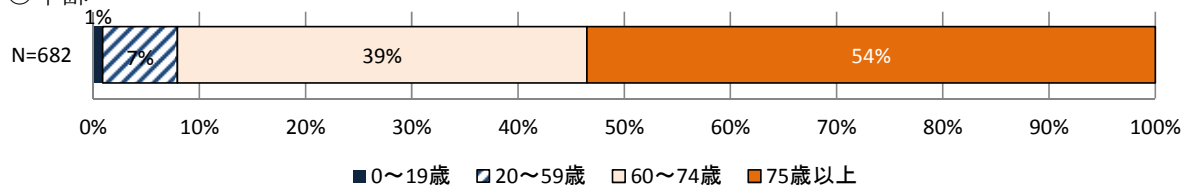
○性別



○居住地



○年齢



○日常の移動手段

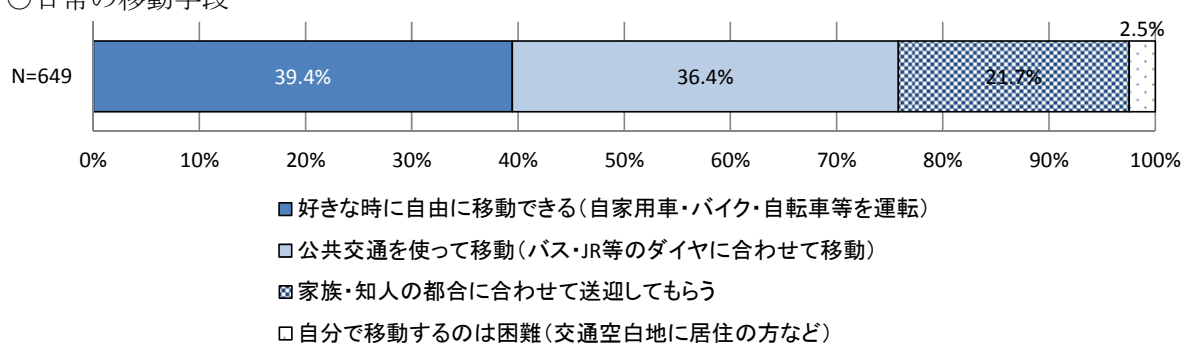


図 4-1 回答者の基本属性（性別・居住地・年齢・日常の移動手段）

年齢別に外出頻度を見ると、「ほぼ毎日」の割合は 65 歳未満で約 60%に対し、65 歳以上は約 20%と、高齢者の外出頻度は低い。

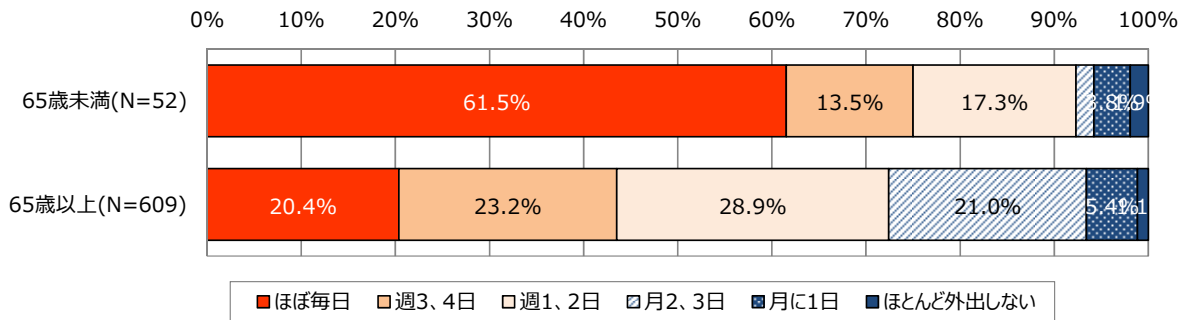


図 4-2 年齢別外出頻度

外出時間、帰宅時間を見ると、外出時間は 9 時・10 時にピークがあり、帰宅時間は 12 時～17 時に分散している。

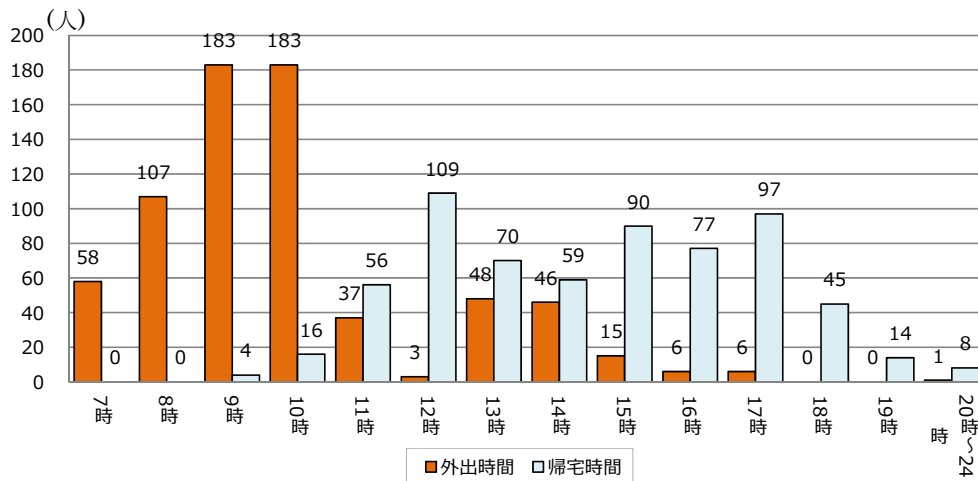
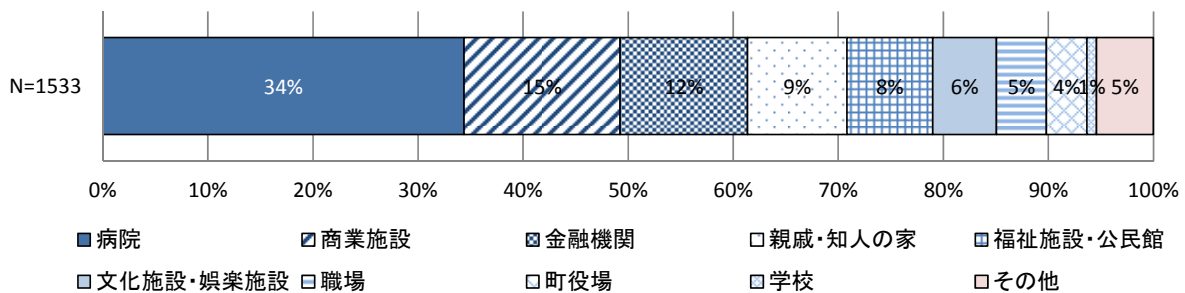


図 4-3 外出/帰宅時間

外出の目的地を見ると、病院・商業施設・金融機関で全体の約 6 割を占める。特に病院を目的とする外出が多く、商業施設を目的地とする人の 2 倍以上となっている。



注) 複数回答可

図 4-4 外出の目的地

地域別外出地を見ると、浜玉・相知以外の地域では唐津市中心部への外出が約 5 割となっている。また、厳木は佐賀市方面への割合が他の地域に比べて高くなっている。

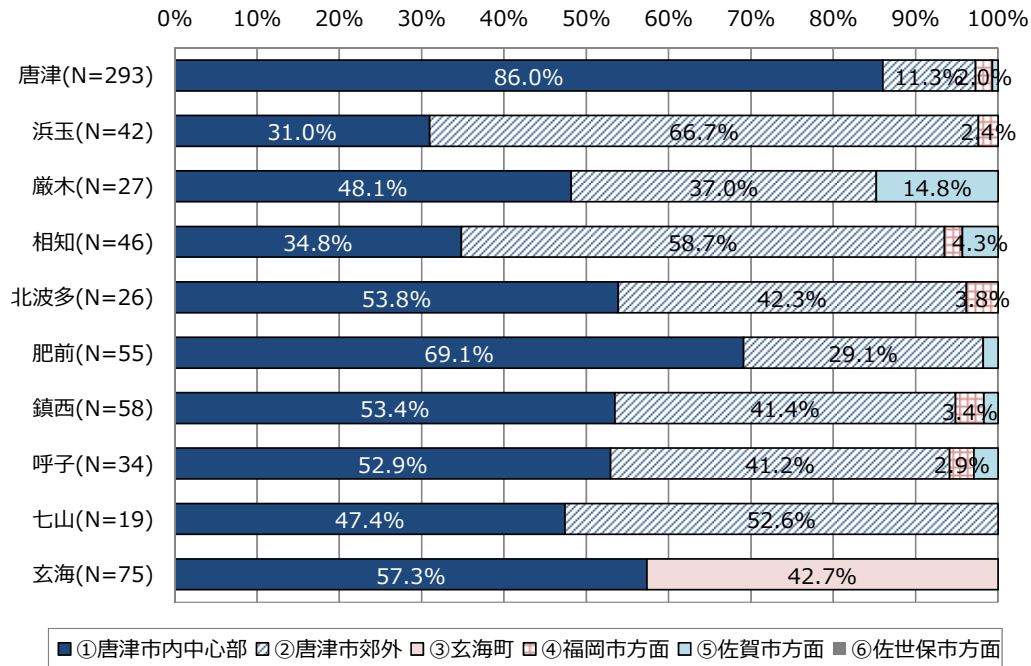


図 4-5 地域別の外出地

地域別の利用する公共交通機関を見ると、鉄道のない北波多、肥前、鎮西、呼子、七山で路線バスの利用が 6 割以上と高くなっている。また、七山では病院送迎バスの利用が他の地域に比べて高くなっているのが特徴的である。

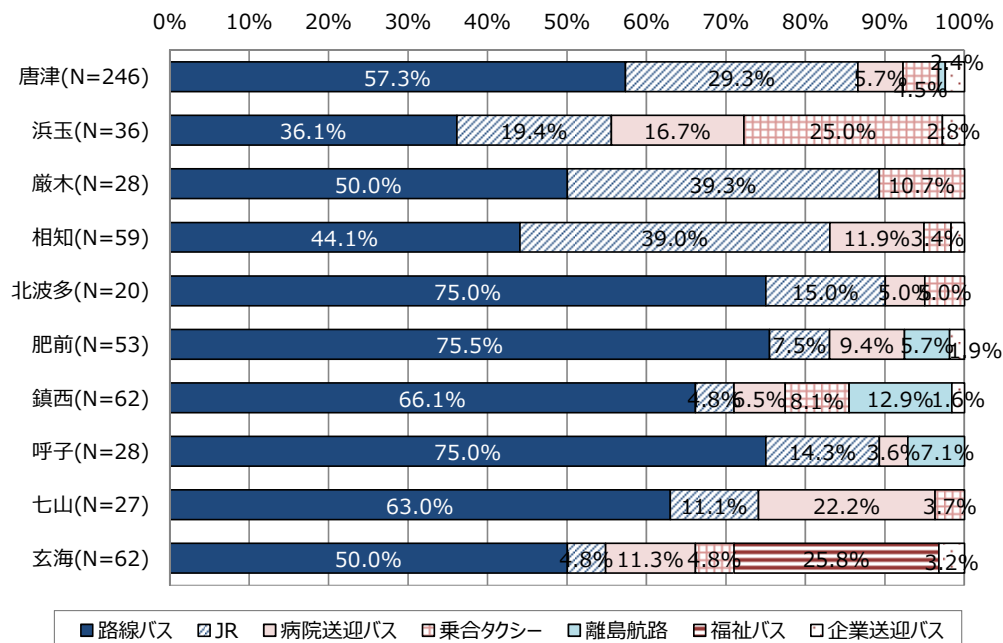


図 4-6 地域別の利用する公共交通機関

乗合タクシー、福祉バスの認知度について、運行されている浜玉、厳木、玄海においては知っていて利用していない人の割合が高くなっている。

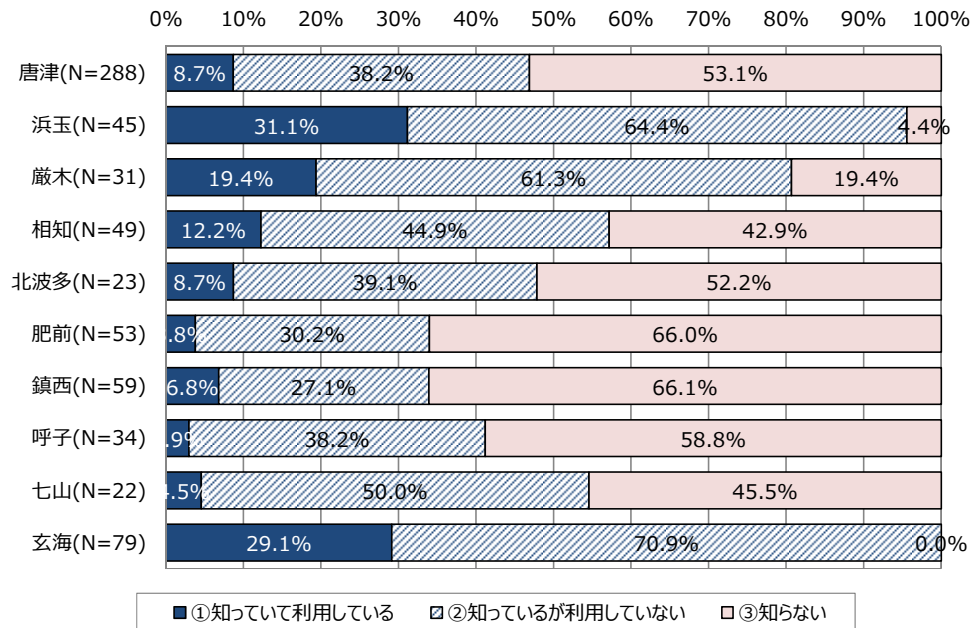


図 4-7 乗合タクシー（唐津市）、福祉バス（玄海町）の認知度

公共交通の運行ダイヤ・ルートに対する不満点について、運行本数が少ないことに対する不満が約 3 割と多く、次いで、乗りたい時間に便がない、休日に運行していないが多くなっている。

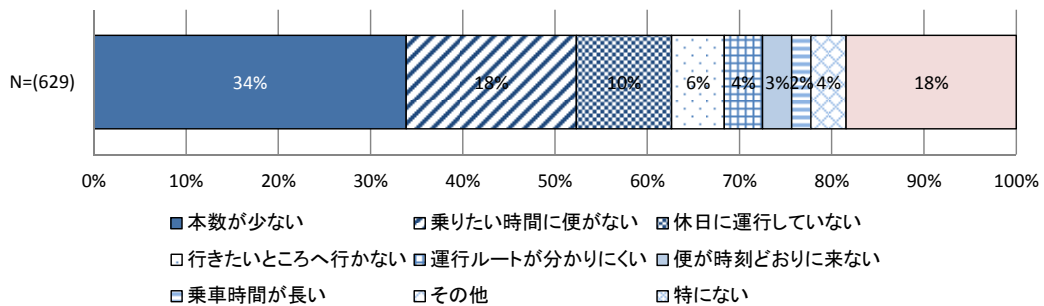


図 4-8 公共交通の運行ダイヤ・ルートに対する不満点

公共交通の車両・船舶や乗場に対する不満点について、乗り場に屋根やベンチがないことに対する不満が約 3 割と多く、次いで、車両が乗りにくい（段差）、乗り場が遠い、乗り換えが不便が多くなっている。

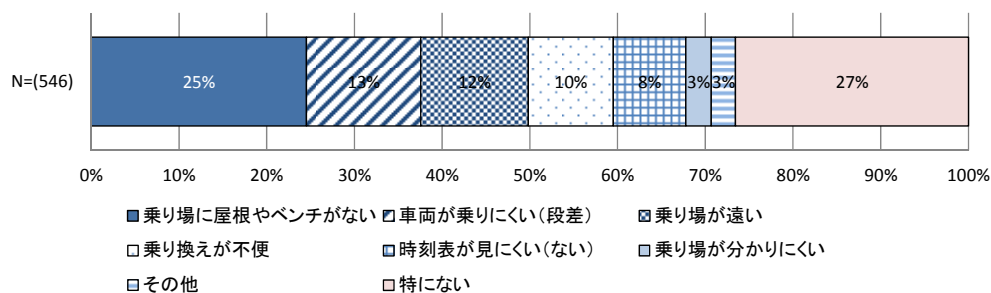


図 4-9 公共交通の車両・船舶や乗り場に対する不満点

4.2. 全バス路線利用状況調査（OD 調査）結果

（1）調査概要

バス利用実態を把握するため、唐津地域を運行する全バス路線 19 路線（平日 524 便、日祝日 374 便）の利用者全員に対し、乗降バス停、運転免許の有無、利用頻度、利用目的、直前・直後の移動手段等のアンケート調査を行った。

（2）調査結果

路線バスの利用者 5,325 人（平日 3,475 人、日祝日 1,850 人）から回答を得た。

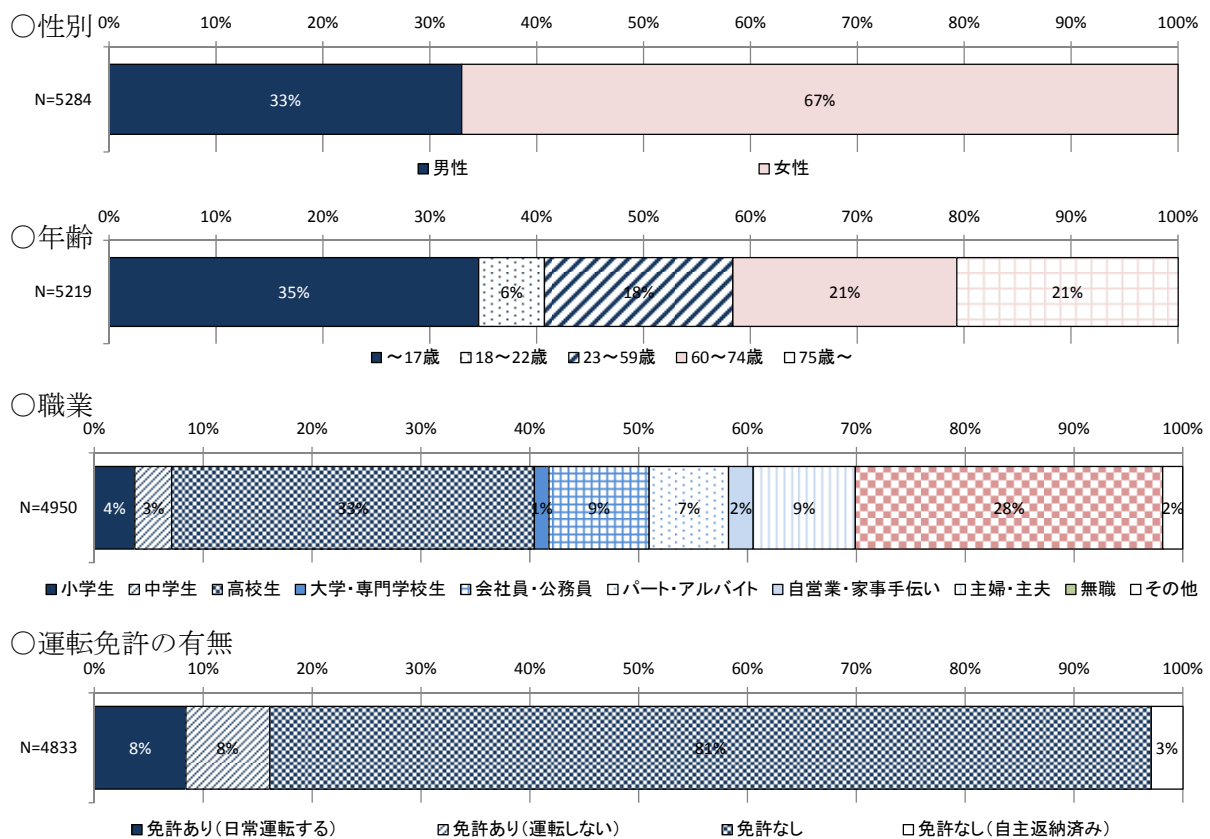


図 4-10 回答者の基本属性（性別・年齢・職業・運転免許の有無）

路線別に便あたりの乗客数を見ると、幹線、市内線については市内中心部を起点とする路線であることから比較的乗客数が多いが、枝線については乗客数が少なく、大屋敷線、東木浦・博多線については1.0人/便を下回っている。

表 4-1 路線バス利用状況調査 路線利用概況

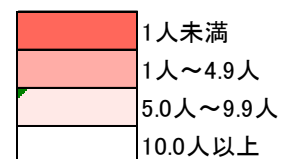
路線			便あたり乗客数		乗客数/便数			
事業者	路線名	区分	平日	日祝	平日		日祝	
					乗客数	便数	乗客数	便数
昭和バス	唐津-佐賀線	幹線	20.4人	11.3人	449人	22便	158人	14便
	唐津-伊万里線	幹線	8.4人	5.7人	167人	20便	80人	14便
	呼子線	幹線	10.0人	7.3人	522人	52便	322人	44便
	湊・呼子線	幹線	8.1人	6.4人	333人	41便	218人	34便
	呼子フィーダー	枝線	3.9人	2.5人	146人	37便	85人	34便
	値賀・名護屋線	幹線	12.1人	6.8人	145人	12便	75人	11便
	有浦線	幹線/枝線	10.0人	5.6人	481人	48便	203人	36便
	切木・中浦線	幹線	8.3人	4.7人	216人	26便	85人	18便
	入野フィーダー	枝線	2.0人	1.4人	122人	62便	75人	54便
	唐津市内循環線西コース	市内線	7.0人	6.3人	84人	12便	75人	12便
	唐津市内循環線東コース	市内線	8.8人	5.7人	114人	13便	74人	13便
	唐津市内線	市内線	4.1人	4.3人	288人	71便	291人	68便
	鏡・久里線	枝線	4.4人		93人	21便	0人	0便
	北波多線	幹線/枝線	5.7人	4.6人	85人	15便	46人	10便
	花タウンバス	枝線	3.7人		89人	24便	0人	0便
	星領線	枝線	2.7人		16人	6便	0人	0便
	七山線	幹線/枝線	4.4人	5.3人	114人	26便	63人	12便
	大屋敷線	枝線	0.5人		4人	8便	0人	0便
	東木浦・博多線	枝線	0.9人		7人	8便	0人	0便
	合計				3,475人	524便	1,850人	374便
	平均乗客数				6.6人		4.9人	

幹線：旧市町村間をまたぐ運行を行うバス路線

枝線：旧市町村内で運行が完結するバス路線

市内線：唐津市中心部で運行するバス路線

便あたり乗客数



路線別に、年齢別・利用頻度別の利用状況を見ると、幹線では、有浦線、切木・中浦線、七山線において17歳以下で週5日以上の利用が多い。一方、唐津市内循環線は60歳以上の利用者が多く、週5日以上の利用者は少ない。

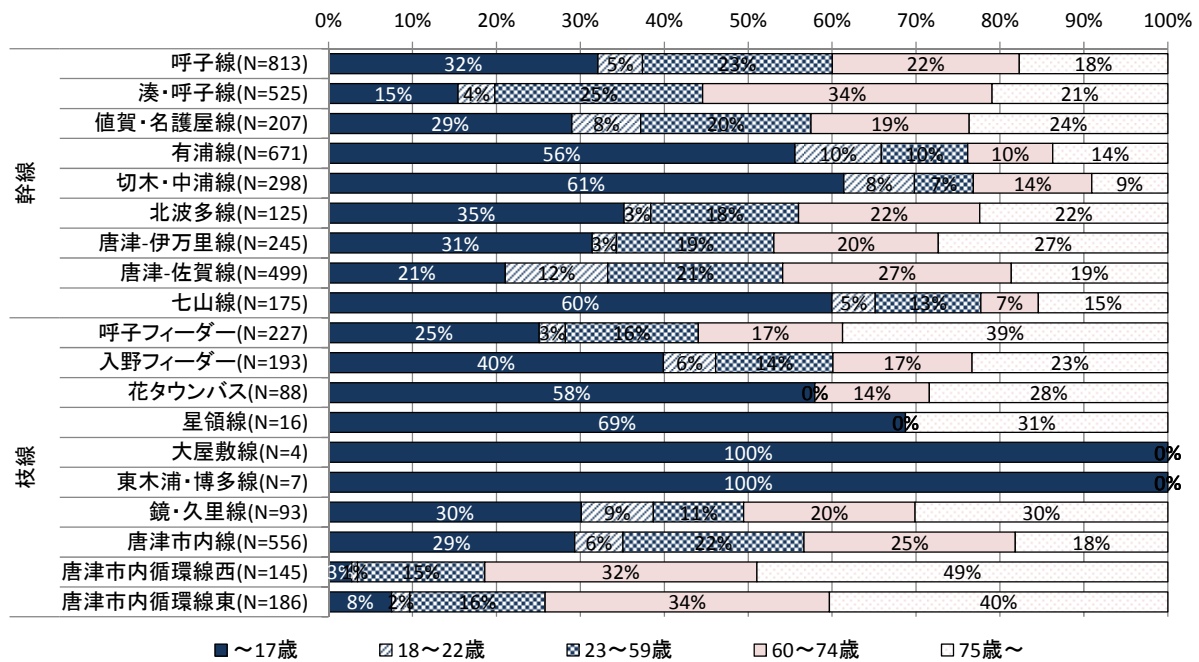


図 4-11 路線別・年齢別の利用状況（平日・日祝合計）

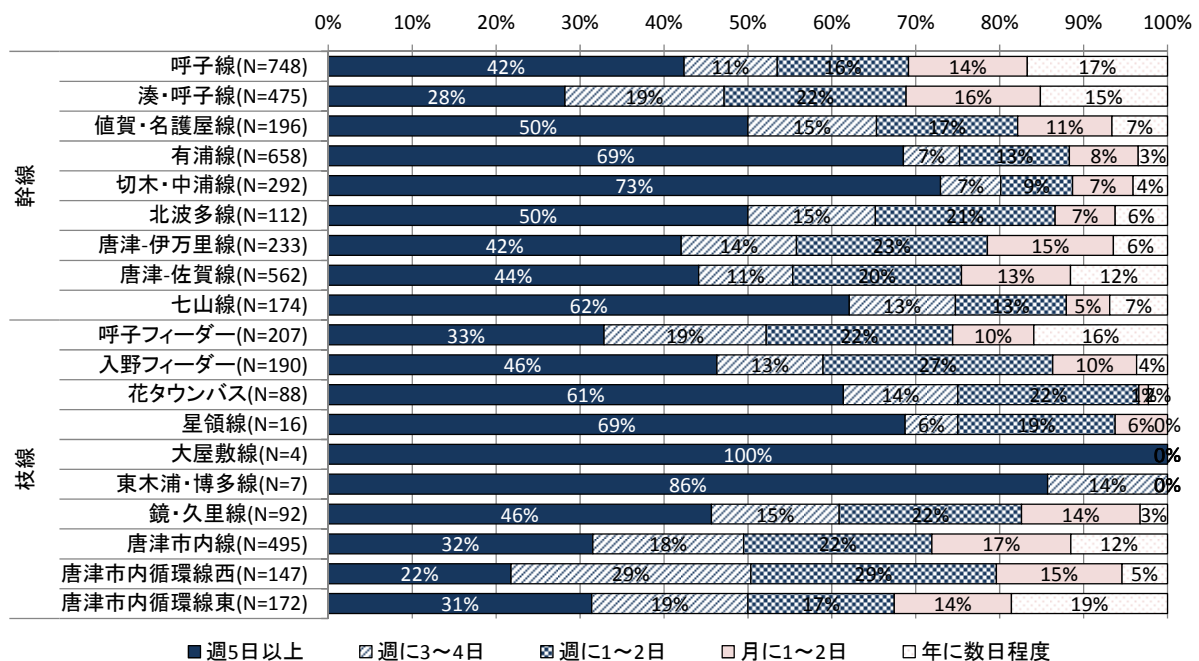


図 4-12 路線別・利用頻度別の利用状況（平日・日祝合計）

注）N 値は回答者数を示す。

路線別に、乗車区間数別の利用状況を見ると、幹線については、北波多線、七山線で短区間の利用者が多く、利用者の半数以上が10区間以内の利用である。一方、切木・中浦線の利用者の半数は21～30区間の利用者である。枝線については、短区間利用者の占める割合が多く、特に入野フィーダーについては約半数が5区間以内の利用者である。一方、大屋敷線、東木浦・博多線は1～5区間の利用者はおらず、6～20区間の利用者のみとなっている。また、星領線についても短区間利用者は少なく、3割が31～40区間の長区間利用者である。

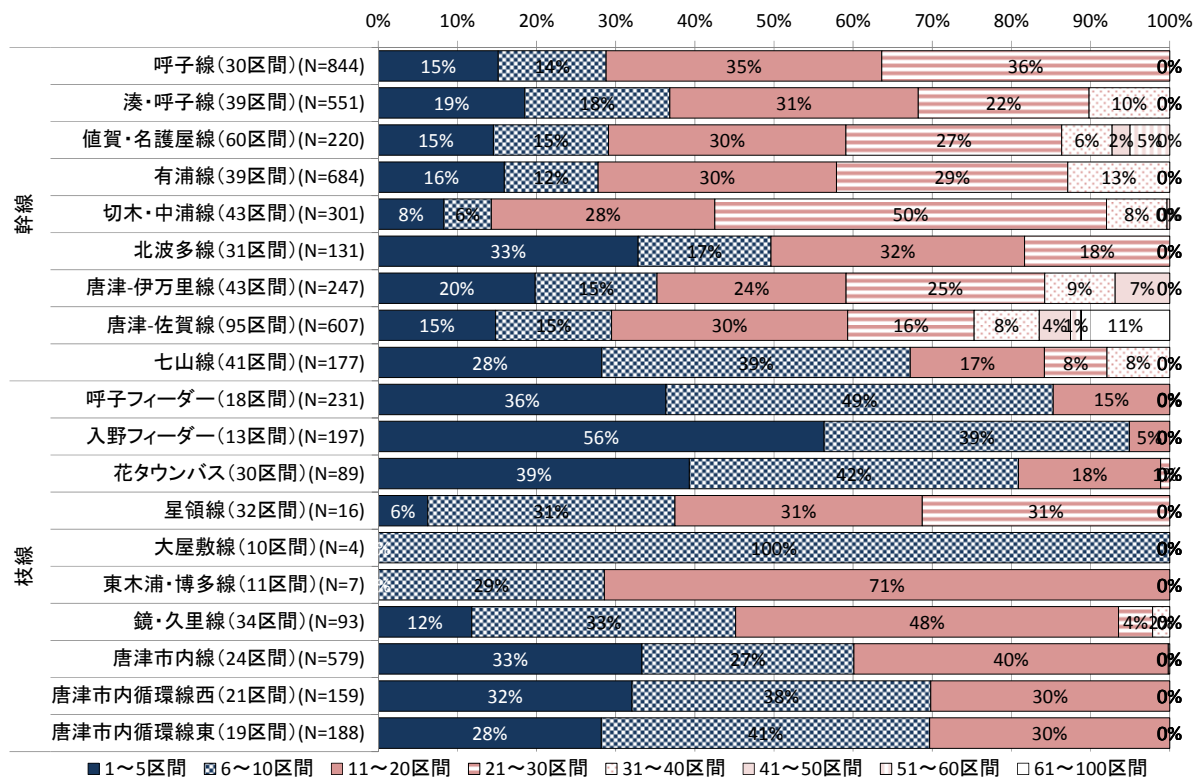


図 4-13 路線別・乗車区間別の利用状況（平日・日祝合計）

注 1) N 値は回答者数を示す。

注 2) フィーダー：交通網において、幹線（主に鉄道や路線バス）と接続して支線の役割をもって運行される路線（路線バスや乗合タクシーなど）のこと。

各路線の便別の最大乗車人員を見ると、呼子線、湊・呼子線、値賀・名護屋線、唐津・佐賀線以外の路線では半数以上の便で最大 5 人の乗車となっている。特に枝線においては、全く乗客がいない便が多く、大屋敷線、東木浦・博多線においては 8 便中 6 便で全く乗客がいないことが明らかになった。

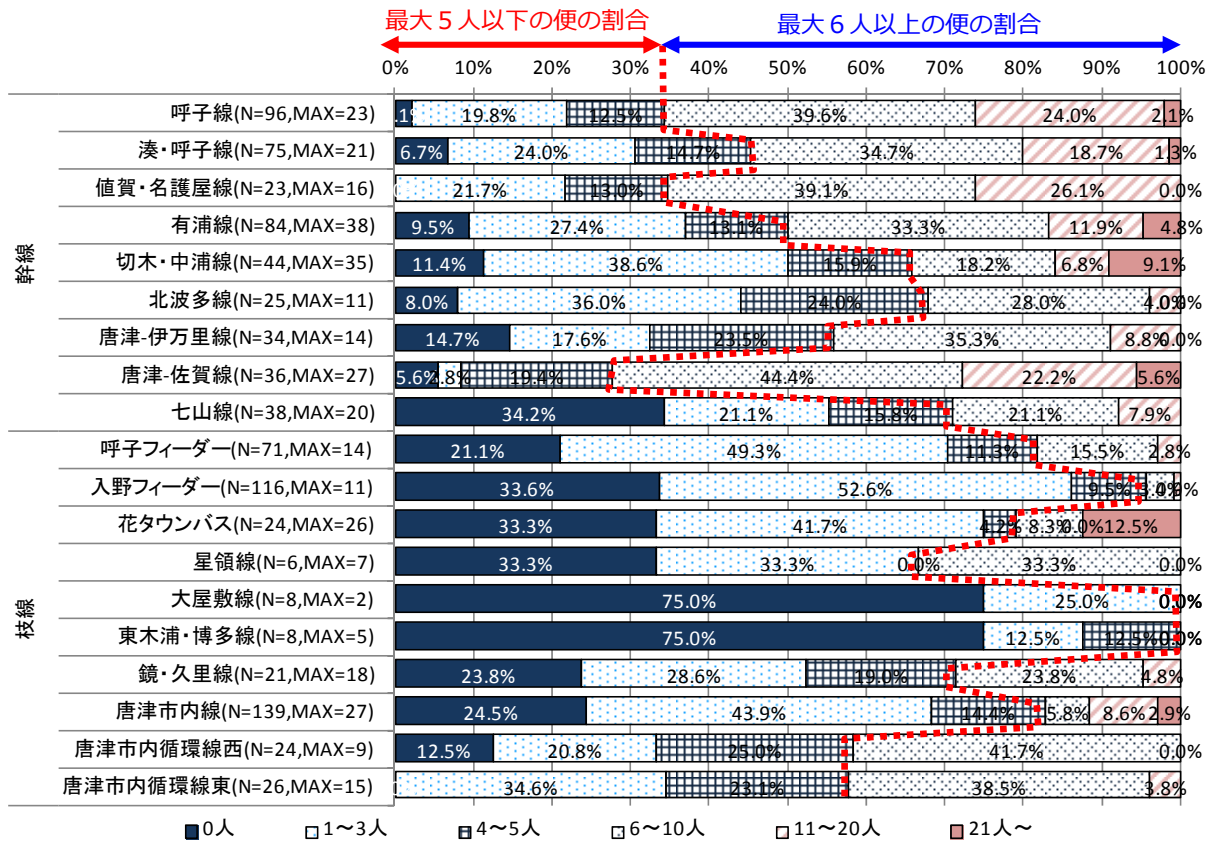


図 4-14 各路線の便別・最大乗車人員（平日・日祝合計）

路線別に、利用目的を見ると、有浦線、切木・中浦線、花タウンバス、星領線、大屋敷線、東木浦・博多線において通学利用者の割合が 5 割を超えている。また、市内線、唐津市内循環線西コースは買い物利用者が約 4 割、唐津市内循環線西コースについては通院利用も約 4 割となっている。

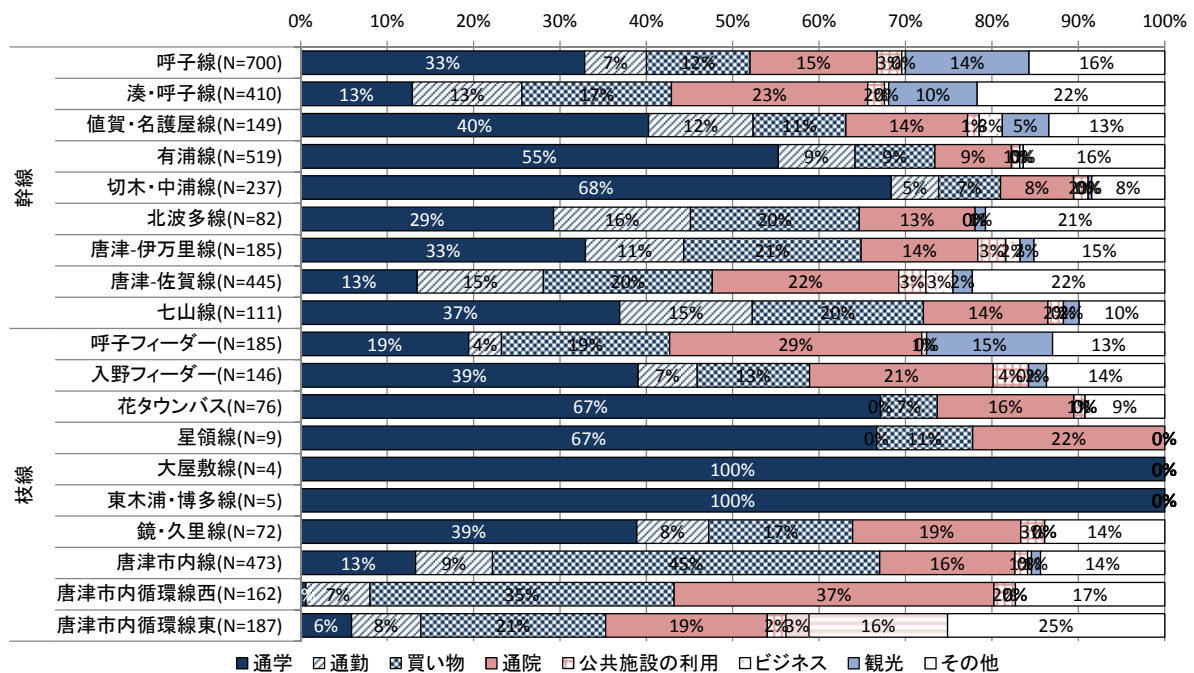
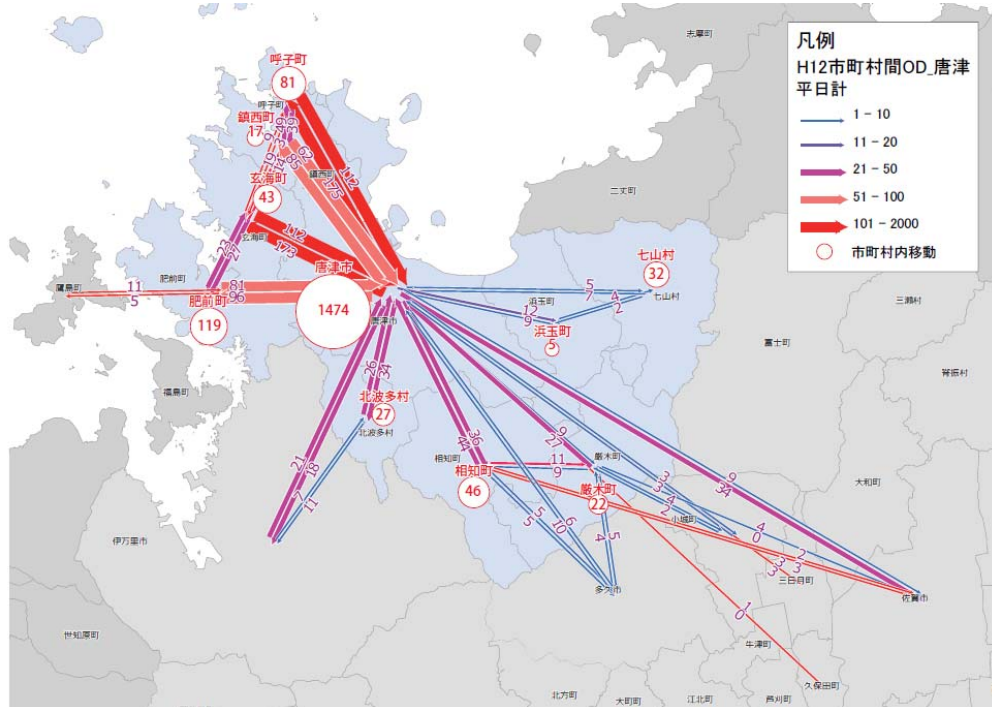


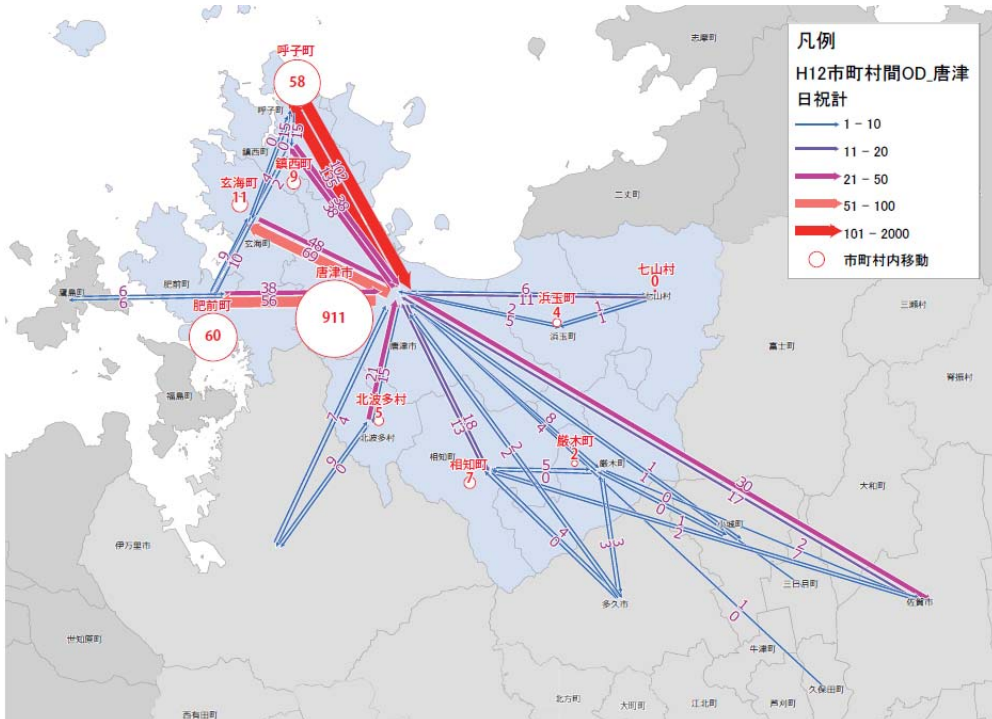
図 4-15 路線別・利用目的（平日・日祝合計）

本計画で実施した全バス路線利用状況調査を元に、市町村合併前の平成 12 年時点のエリアにおける移動状況を見ると、呼子、玄海町への移動が相対的に多く、次いで入野方面への移動が多いことが分かる。全体として西部方面の利用が多く、東部・南部方面の利用は少ない。



(本計画で実施した OD 調査を元に作成)

図 4-16 エリア別の移動状況（平日；単位人/日）



(本計画で実施した OD 調査を元に作成)

図 4-17 エリア別の移動状況（祝日；単位人/日）

4.3. 自治体ヒアリング

(1) 調査概要

唐津市・玄海町の公共交通担当部署の担当者に対し、公共交通に係る現状や市町の取り組み状況を把握するためにヒアリング調査を行った。

(2) 調査結果

(a) 唐津市

- 路線バスへ約 1 億円、スクールバス (30 台運行) にも約 1 億円 (スクールタクシー、スクールボートに別途 2 千万円強) の補助。また、乗合タクシーにも約 2 千万円補助。
- これ以上の財政負担は極めて困難である。
- 無料送迎としては、イオン、九電、競艇場、自動車学校、温泉バスがある。
- 魚市場で働く人向けの送迎バスもある。
- 路線バスに関する業務は離島振興係の職員 2 名で行っている。7 つの島の離島振興及び離島航路に関する業務と路線バスに関する業務を兼務している。
- 大手口は乗継拠点として、待合環境も良く、情報もしっかり提供されている。
- 各支所に業務の効率化等で空きスペースが出てくるので、その有効活用も検討した方がよい。
- 入野では、支所までバスを乗り入れたり、まいづる 9 を拠点化するなども考えられる。
- 肥前町では、ハーモニーホールの活用がポイント。
- 自動車とバスの差を考えた時に、渋滞がない、駐車場がある、ということが、自動車利用に傾く原因の 1 つである。
- 路線バスの危機状況について、もっと情報発信すべきである。
- 廃止にあたっては、地域での協議・合意に基づくものであるべき。そこから、地域で会員制で運行したり、曜日運行で何とか路線バスを残すなどの知恵が出るのが望ましい。
- 高齢者単独世帯が公共交通のメイン利用者である。現状は家族の送迎などで移動していると考えられるが、こうした人たちをどのように公共交通利用に転換してもらうか。
- 路線バスを利用して定期補助をもらった方が安いなどといった、住民（バス利用者）にとっても、事業者にとっても、行政にとってもメリットを感じてもらえるような施策を、唐津市・昭和バス・佐賀県含めて協議しながら検討することも重要。

(b) 玄海町

- 路線バスへ約 1,200 万円、スクールバスに約 3,100 万円の補助を行っている。
- 福祉タクシー助成では、初乗り料金だけを支援している。
- 福祉タクシーは年間で 300 回程度の利用状況。多い利用料金帯は、2000 円程度。
- 障害者団体からは、もう少し支援額を多くしてほしい、という要望がある。
- 唐津市とはまだ十分に連携がとれていない、と思われる。
- 玄海町としても、浜野浦の棚田など観光資源があるにもかかわらず、公共交通で回れる状況にないので、唐津市と一緒に回遊できるコースと交通手段の確保を検討することもある。
- 現状の地域の移動手段としては、路線バス、福祉バス、スクールバス、病院送迎（田淵医院等）、企業送迎（九電）がある。
- 福祉バスについては、当初の見込みと比べて利用はかなり少ない状況
- 病院送迎についても、病院との協議の場を設けることも検討
- バスの運行補助額は年々増加傾向にある
- 玄海～唐津間の幹線を維持するために、利用者の確保を図ることが重要。
- 大手口から有浦線で金の手まで来て、そこから仮屋や肥前町方面に乗り継ぐ際に、接続が良くないという問題がある。
- 金の手は、近くにまいづる 9（商業施設）もあり、平成 27 年度からは「玄海みらい学園」（小中一貫校）も開校予定なので、乗継拠点として整備することも考えられる。

4.4. 移動手段潜在ニーズ調査（拠点調査）結果

（1）調査概要

唐津地域内の商業施設、医療機関、交通結節点等の主要拠点で、来訪する利用者に対し、主要施設の外出時間・帰宅時間、外出頻度、移動手段、公共交通を利用しない理由等を把握するために、聞き取り調査を実施した。

（2）調査結果

聞き取り調査は 16 箇所の拠点で実施し、587 人から回答を得た。

表 4-2 調査対象施設の概要と回収数

種別	施設名	最寄バス停		回収数
		最寄バス停名	距離	
交通結節点	唐津駅	唐津駅	29m	51
	大手口 BC	—	—	26
	呼子バス停	—	—	25
	入野バス停	—	—	6
	相知駅	相知駅前	20m	23
商業施設	イオン唐津	イオン前	25m	51
	まいづる 9 呼子店	殿の浦	157m	50
	まいづる 9 肥前店	古保志気	160m	50
	まいづる 9 相知店	相知駅前	110m	50
	Aコープ 厳木店	中島下	53m	50
医療施設	唐津赤十字病院	日赤病院前	230m	49
	唐津市民病院きたはた	市民病院きたはた	0m	61
行政施設	玄海町役場	玄海町役場前	100m	24
	唐津市北波多支所	徳須恵	75m	6
	唐津市相知支所	相知支所前	75m	17
その他	おうち温泉	おうち温泉	45m	48
合計				587

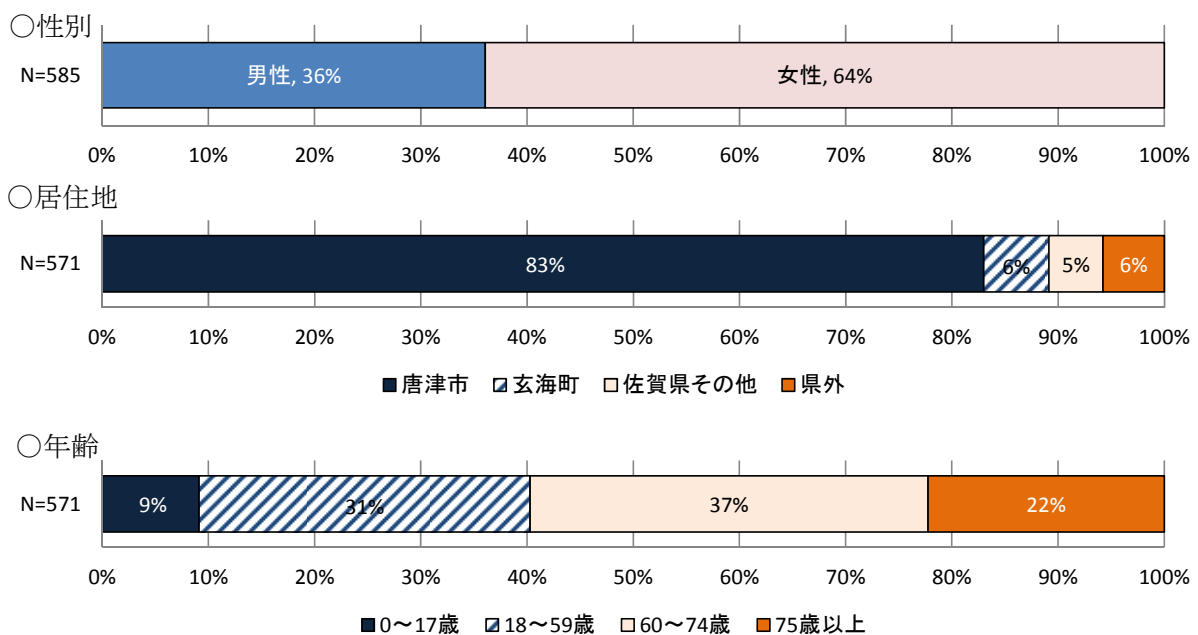


図 4-18 回答者の基本属性（性別・居住地・年齢・日常の移動手段）

注）N 値は回答者数を示す。

拠点別の回答者の移動手段を見ると、全体的には、自力で移動できる（車（自身が運転）、バイク・原付、自転車、徒歩で移動）方の割合が高いが、交通結節点（鉄道駅やバス停等）では、公共交通をはじめとした他者依存の移動手段の割合が高い傾向がある。

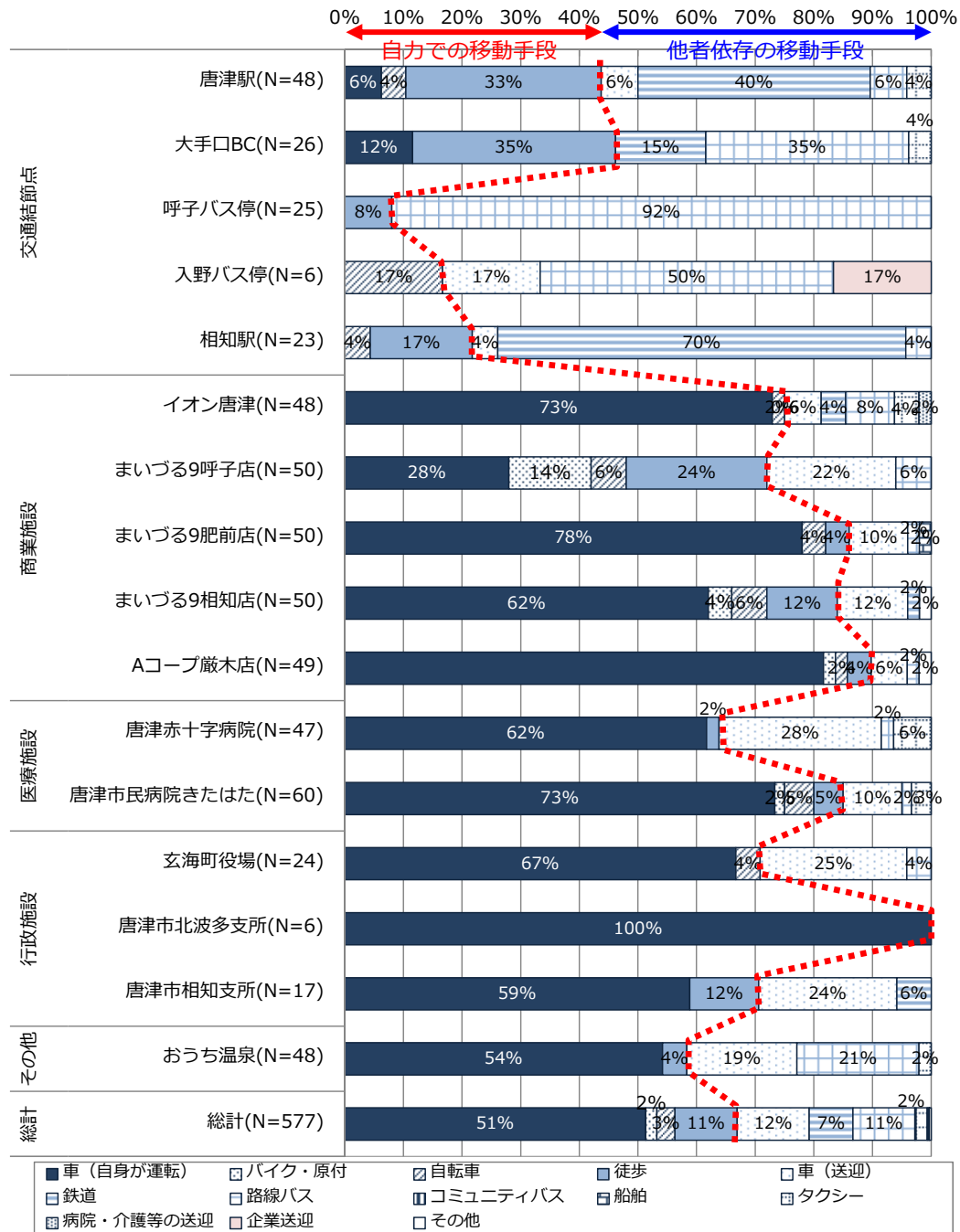


図 4-19 拠点別の回答者の移動手段

公共交通を利用しない理由について見ると、商業施設、医療施設、行政施設では車の便利さに起因する意見（「自家用車の方が便利が良い」、「送迎してもらっている」）の割合が高く、特に唐津周辺部でこの傾向が強い。

一方で、唐津中心部の 2 施設（大手口 BC、イオン唐津）では「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行されていない」、「バス停が遠い」といった公共交通の不便さに対する意見が多くなっている。また、交通結節点のうち唐津駅、相知駅でも「運行本数が少ない」とする割合が高く、特に相知駅は鉄道が 38 本／日、バスが 42 本／日接続しているにもかかわらず、その割合が突出している。

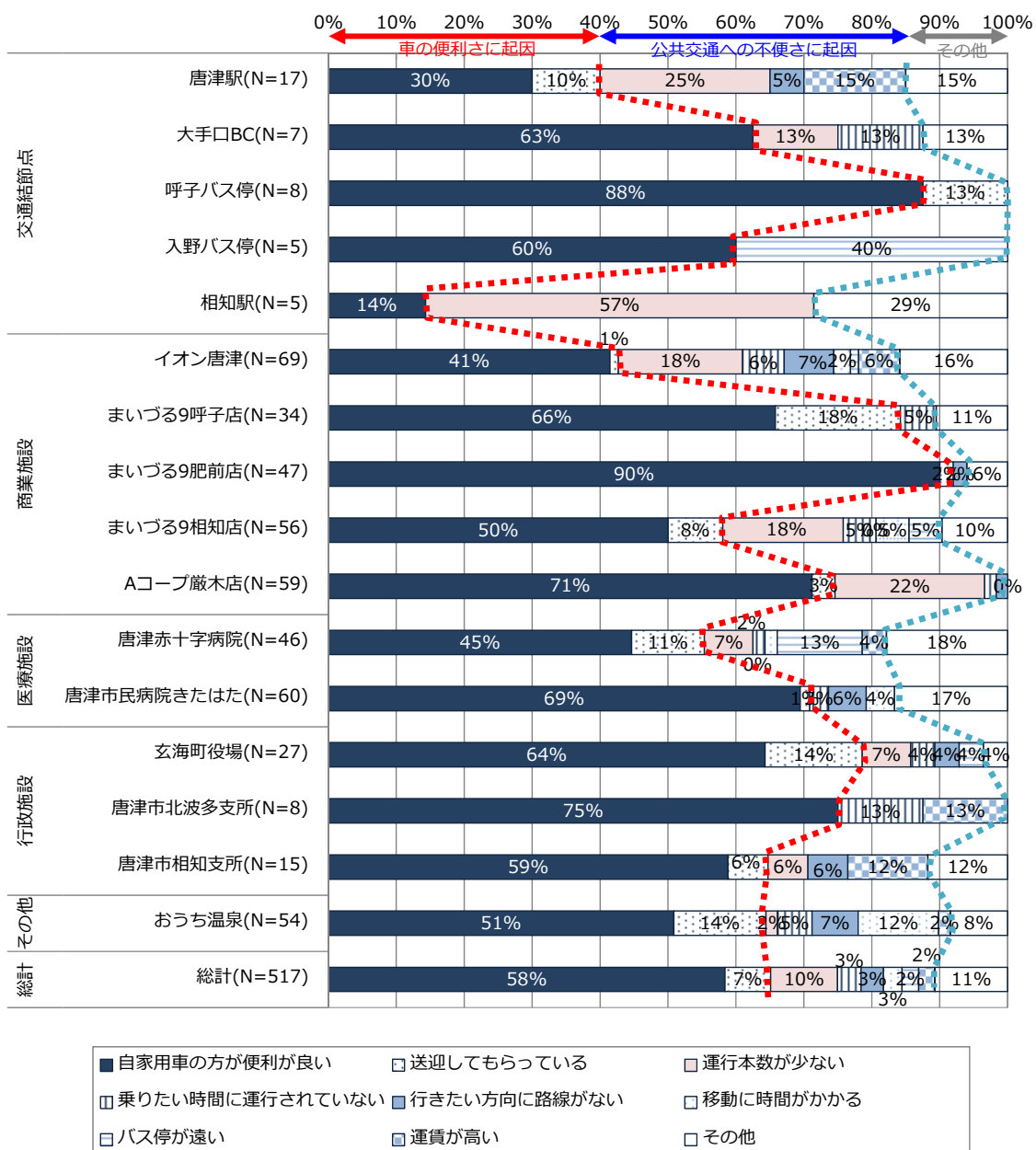


図 4-20 拠点別の公共交通を利用しない理由

注) N 値は回答者数を示す。

次に、施設毎の回答者の外出頻度について見ると、交通結節点や行政施設では外出頻度の高い人の割合が多くなっている。

また、地域毎に見ると唐津中心部（唐津駅、大手口 BC、イオン唐津、唐津赤十字病院）の施設を利用する方は外出頻度の高い人の割合が高く、その他の地域では外出頻度の少ない人の割合が高くなっている。特に「唐津市市民病院きたはた」では、「月に数回」の人の割合が 91%と高くなっている。

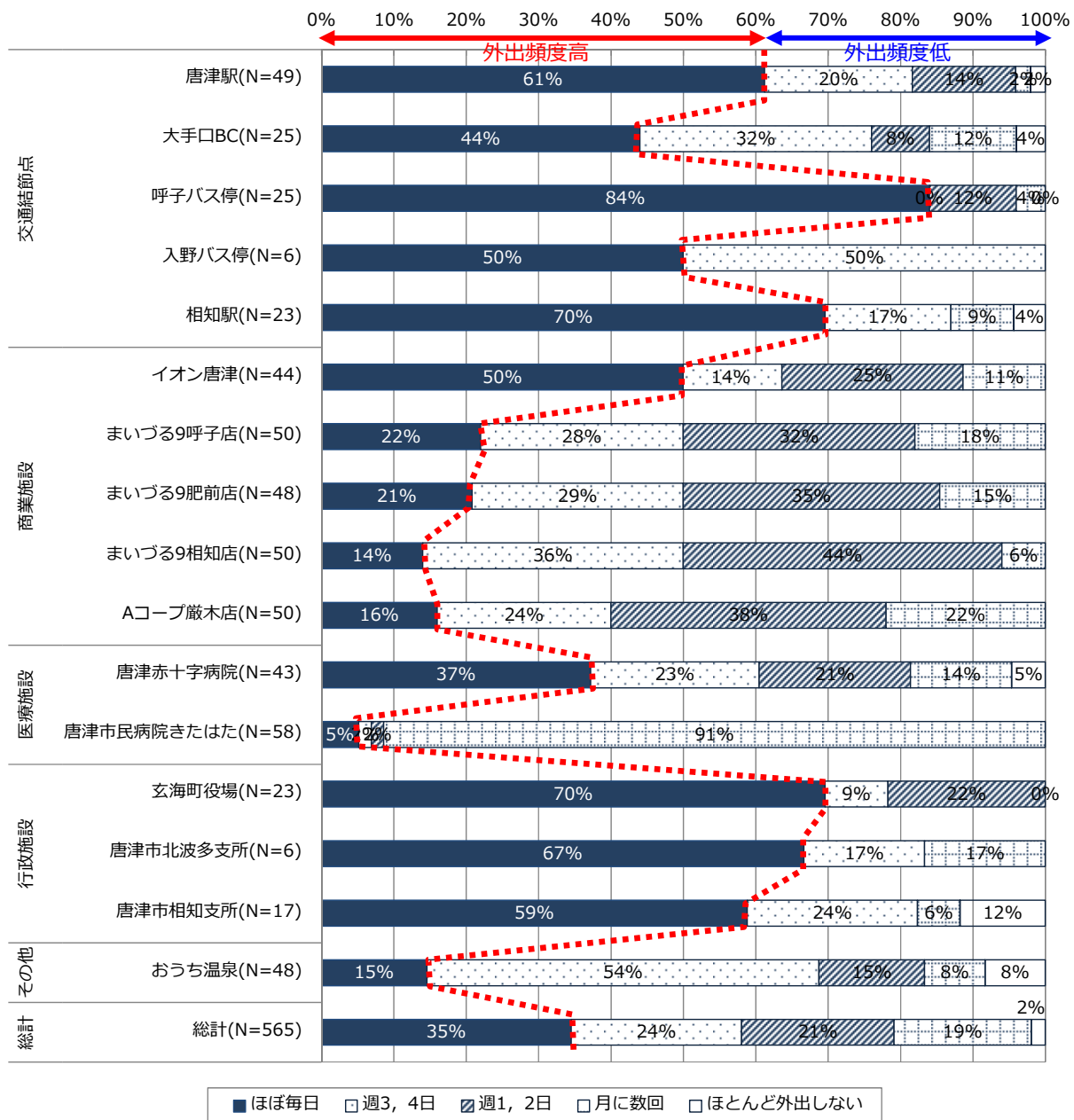


図 4-21 拠点別の回答者の外出頻度

4.5. 移動困難地区調査（集落調査）結果

(1) 調査概要

バス路線から一定距離離れている交通空白地において、調査当日在宅の方を対象に、日常の移動実態や、移動手段、移動頻度、移動先等を把握するためにヒアリング調査を実施した。高齢化率や世帯あたりの人口、地理的条件などを考慮して 12 の集落を選定した。

(2) 調査結果

調査した集落一覧と調査結果概要は以下の通り。

表 4-3 調査対象集落一覧

集落名	調査概要
唐津市呼子町小友	調査票数 24 票 (回収率 30%)
唐津市鎮西町打上	調査票数 22 票 (回収率 10%) ※1
東松浦郡玄海町田代	調査票数 7 票 (回収率 41%)
東松浦郡玄海町牟形大島	調査票数 4 票 (回収率 36%)
唐津市肥前町瓜ヶ坂地区	調査票数 24 票 (回収率 56%)
唐津市熊ノ峰地区	調査票数 4 票 (回収率 40%)
唐津市重河内地区	調査票数 10 票 (回収率 42%)
唐津市北波多稗田二区	調査票数 16 票 (回収率 29%)
唐津市浜玉町鳥巢地区	調査票数 16 票 (回収率 80%)
唐津市相知町楠	調査票数 11 票 (回収率 35%)
唐津市巖木町平之	調査票数 17 票 (回収率 53%)
唐津市七山荒川	調査票数 19 票 (回収率 36%)

※1 移動が困難であると考えられる集落のみを抽出して調査を行った。

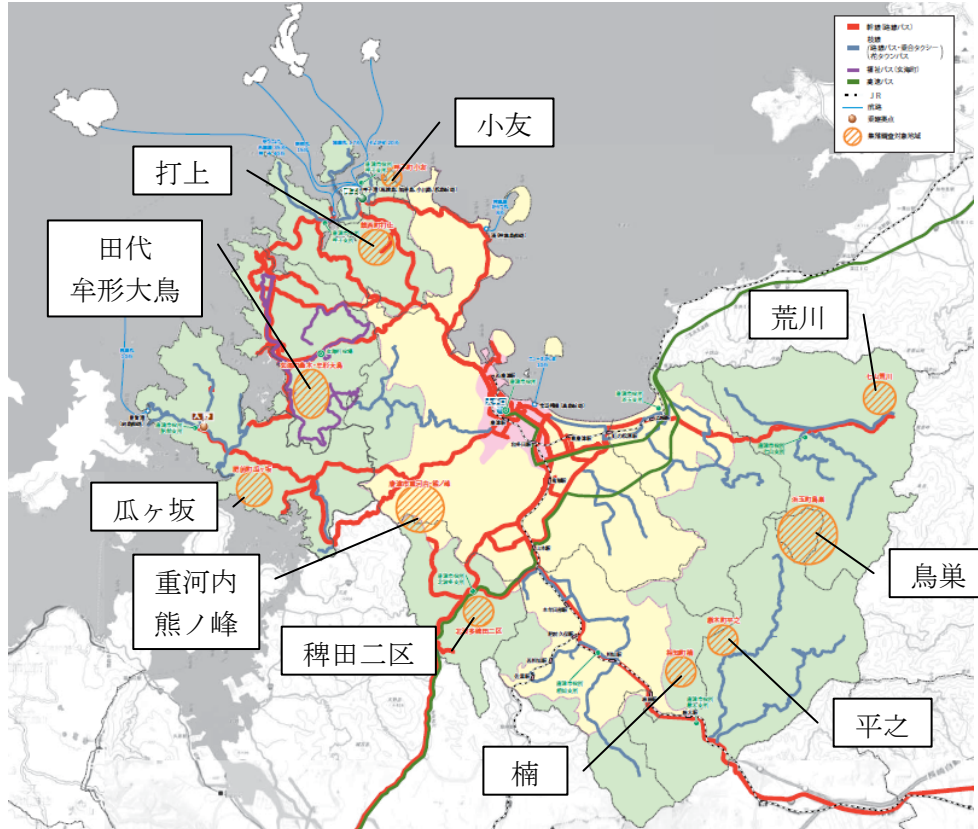


図 4-22 集落調査対象個所の位置

表 4-4 調査結果

集落概要	調査結果
小友集落 人口：263 人 世帯数 81 世帯 65 歳以上高齢化率：28.9%	・車両保有台数、免許保有者数が少ない。高齢者世帯の旦那が運転できない、ペーパードライバーであるという意見もあり、漁師町特有の車よりも船に頼る生活であった事が影響していると思われる。 ・公共交通を必要とする意見が多い一方で、<u>公共交通を使った事が無いので怖いといった意見もある。</u>
打上集落 人口：538 人 世帯数：214 世帯 65 歳以上高齢化率：34.8%	・移動についてのお困り事が無いという意見が多いが、地区面積が広大かつ地形の起伏が激しく、また集落ごとの距離が離れている。このため一概に全ての集落で同じ状況であるとは言えない。 ・<u>運転できなくなった時に対する不安が多い。</u>この場合、身内に送迎してもらおうといった意見と、タクシー、バスを利用するといった意見に分かれている。<u>特にタクシー利用に関しては、地形の起伏が激しく、道路が入り曲がっているという地形的制約から、利用料金を気にする意見が多い。</u>
田代集落 人口：63 人 世帯数：17 世帯 65 歳以上高齢化率：20.6%	・地区内のコミバスは使った事が無い、90 歳なので福祉バスの乗降が厳しい、昔はバスに乗っていたという意見が聞かれた。 ・現状では世帯内に車を運転できる人が多く、福祉バス、大良・旭ヶ丘線共に利便性・自由度が低い。
牟形大鳥集落 人口：40 人 世帯数：11 世帯 65 歳以上高齢化率：30.0%	・高齢化率が高いが、世帯当たり人口が多いことから、2 世代、3 世代同居が多いと思われる。（調査では全 4 件中 3 件が 3 世代同居）。 ・<u>車を運転できる人や、近くに移動を助けてくれる人がいる事により移動に対する困難度が低くなっていると考えられる。</u>
瓜ヶ坂集落 人口：168 人 世帯数：43 世帯 65 歳以上高齢化率：29.2%	・家族に送迎をしてもらっている高齢者、息子・娘に頼んで買ってきてもらう等の割合が約 4 割を占める。 ・<u>現在は車に乗れているものの、加齢により今後乗れなくなった時に対する不安があるという声が聞かれた。</u>
熊ノ峰集落 人口：32 人 世帯数：10 世帯 65 歳以上高齢化率：28.1%	・最寄りのバス停まで 1.8km 離れている。集落内は 60～80 代が多く、本数は少なくとも良いので成瀬から路線延伸の要望がある。 ・集落が非常に密集しており、集落内の道路は細い。また、人口減少による空き家の増加が進んでいる。
重河内集落 人口：104 人 世帯数：24 世帯 65 歳以上高齢化率：26.9%	・免許を持たないため竹木場のバス停まで歩いて移動し利用する人、歩行時に危険を伴う唐津北波多線を登校する小学生などの移動困難者の情報を得られた。また、唐津北波多線は傾斜がきつく、バスが登れないと思われる。 ・<u>祖父のケアハウスからの送迎が無くなった際の不安を感じている住民がいた。</u>
稗田二区集落 人口：147 人 世帯数：55 世帯 65 歳以上高齢化率：31.3%	・75 歳以上高齢化率が高く、世帯当たりの免許保有者数や車両保有台数が低くなっている。一方で近くに商業施設、病院といった生活拠点施設があり、ここまで徒歩で行っている人の割合が高い。この理由により移動に対する困難度が低くなっている。 ・世帯当たり人口が低い、調査では 2 世代、3 世代同居が多く、高齢者夫婦世帯は 4 件のみであった。

集落概要	調査結果
鳥巣集落 人口：92 人 世帯数：20 世帯 65 歳以上高齢化率：16.3%	・地区内に高校生は 4 人いる。唐津市内の高校、厳木高校（15.1km、車で約 40 分）、多久高校（20.2km、車で約 45 分）に通っている。<u>浜崎駅（12.7km、約 30 分）や各高校に各家庭で送迎しなければならず、負担となっているという声がある。</u> ・比較的若い人が多く、また車に乗れる人が多い。
楠集落 人口：87 人 世帯数：31 世帯 65 歳以上高齢化率：33.3%	・最寄りの商業施設から離れた集落であり、<u>高齢者の自力移動者（車、バイク、徒歩）での移動者が多い</u>ことから、今後の高齢化の進展、免許返納者の増加とともに移動に対する困難度が高くなる事が予想される。
平之集落 人口：79 人 世帯数：32 世帯 65 歳以上高齢化率：50.6%	・<u>現状での移動に対してのお困り事は無いという意見が多い一方、将来を見通しての移動手段が無くなった時の不安の声や、免許返納後にバスを利用するといった意見が聞かれた。</u> ・全体としてバス利用者は少ない。現状のバス運行時間帯は主に学生に合わせた物となっている。
荒川集落 人口：120 人 世帯数：53 世帯 65 歳以上高齢化率：43.3%	・<u>現状では移動に対する困り事は無いという意見が多い。しかし、移動の助け合いがあるという意見が多いことから地域の潜在的な移動困難度は高いと思われる。</u> ・全体としてバス利用者は少ない。

4.6. グループインタビュー調査

(1) 調査概要

唐津地域における移動実態を把握するために、移動困難者や育児中の主婦などを対象にグループインタビューを実施した。

(2) 調査結果

34 名に対しグループインタビューを行った。調査実施内容と、グループインタビューで出た主な意見は以下の通り。

表 4-5 調査実施内容

日時	実施内容
平成 27 年 1 月 13 日（火） 9：30～10：30	対 象：高齢者（バス利用者、運転者、非運転者） 参加者：9 名 方 法：ワークショップ形式 場 所：玄海町轟木公民館
平成 27 年 1 月 23 日（金） 10：00～12：00	対 象：高齢者（バス利用者、運転者、非運転者） 障がい者及び付き添いの方 参加者：19 名 方 法：ワークショップ形式 グループ数：4 グループ 場 所：大手口バスセンター3F 第 2 会議室
平成 27 年 1 月 23 日（金） 13：30～15：30	対 象：育児中の主婦 参加者：6 名 方 法：ワークショップ形式 グループ数：1 グループ 場 所：大手口バスセンター3F 交流会議室 ※託児（4 名）：小会議室 1（子育て支援情報センターに依頼）

表 4-6 ワークショップで出た主な意見（属性別）

対象		意見
高齢者	バス利用者	● 利用が多い区間でも本数が少ない区間があり、バスは<u>利便性を諦めた乗り物</u>になっている。 ● <u>車で事故がきっかけでバス利用を開始した。</u> ● バス運行本数が多いと沿線施設が利用しやすい。バス利用は1人で行う事が多い。
	運転者	● <u>マイカー利用が便利のため、そもそもバスを利用するという意識がない。</u> ● 家の近くのバス停の位置程度は知っているが、<u>バスの乗り方もよくわからない。</u> ● 大手口バスセンター周辺だけだと用事が済まないため、不便に感じる。 ● 中心市街地は駐車場が狭いため、郊外店舗の利用が多くなりがち。 ● <u>マイカーに比べ、バス運賃は高く感じる。</u>しかし、福岡へ出かける時は、高速バスを利用する。 ● 行動をバスの時刻に合わせる事が大変。
	非運転者	● <u>自分では移動が困難なため、移動に不安を感じている。今は主人が運転できるが、いつまで運転できるかわからない。</u> ● 高速バスに比べ、路線バスの運賃は割高に感じる。 ● <u>乗合タクシーがあるのは知っているが、乗り方が分からず利用していない。</u>タクシーは高いので乗らない。 ● 病院や商業施設が運行するバスを目的に応じて利用している。 ● <u>大手口周辺の店が減り、郊外に大型SCが進出しており、車以外で利用しにくくなった。</u>
障がい者・付添		● <u>弱視の方は、夜になると物が見えづらくなり、バスが使いにくくなる。この時は、タクシーを利用して移動している。</u> ● <u>同伴者から見て、足が不自由な人は迷惑になる気持ちが強く、バスを敬遠している。</u> ● 移動方法は、家族や友達に送ってもらう事が基本となる。また、自分で自転車、シニアカー、車を運転しているが、<u>行動範囲が狭くなりがちで、バスはあまり使わない。</u> ● <u>バスのステップが高くて乗りにくい。</u>
育児中の主婦		● 病院、買い物ともその時の状況により行き先は変わる。 ● <u>子供と一緒にいる時は特に車が無いと不安。</u>その理由として、子供のための荷物が多い事、子供が騒ぎ、他の人の迷惑になるのではないかと気になる。 ● <u>1ヶ所で用事が終わらない。</u> ● 外出はなるべく午前中で終わらせたい。 ● 子供がある程度大きくなれば時間の余裕はできるが、車の利便性はなかなか忘れられない。 ● <u>バスを利用する意識がない</u>ため、料金割合やバスの便利な乗り方など知らない。 ● <u>どうしても乗る必要に迫られたら必死に調べたりする。</u>ただ通常その手の情報は口コミで入手している。

(出典：本計画におけるグループインタビュー調査)

4.7. 航路利用実態調査結果

(1) 調査概要

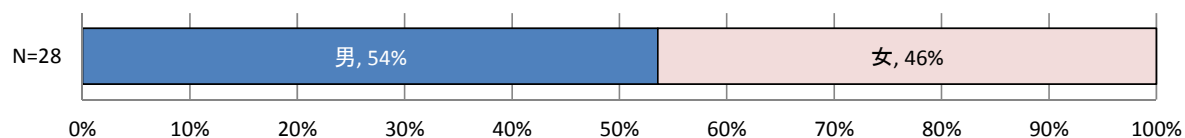
唐津地域内の 7 つの離島航路の本土側の乗り場において、乗船前後の乗客に対し、主な移動手段、公共交通を利用しない理由等を把握するために、アンケート調査を実施した。また、航路乗り場の現状とバス停までの距離等についての現地調査を行った。

(2) 調査結果

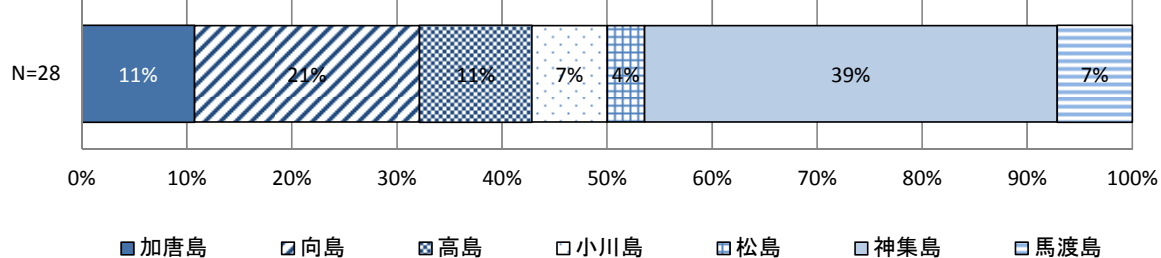
(a) 利用者アンケート調査結果概要

各航路を利用する乗客 28 人に対しアンケート調査を行った。

○性別



○調査地別回答者数



○年齢

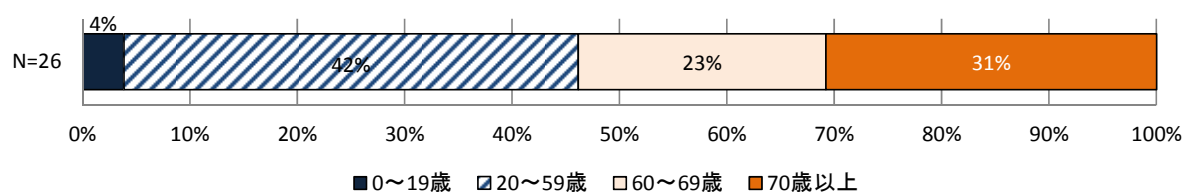


図 4-23 回答者の基本属性（性別・調査地別回答者数・年齢）

唐津市内での移動手段については、自家用車（自身が運転）が約 6 割と最も多い。その他の回答としては家族・知人による送迎、徒歩がそれぞれ 14%ずつとなっている。公共交通である路線バスについては 10%、鉄道については 3%と他に比べて低くなっている。

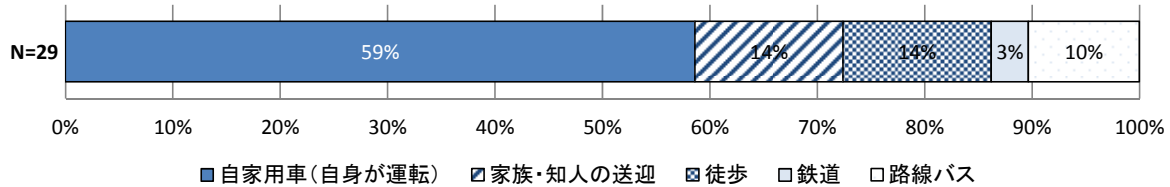


図 4-24 唐津市内での移動手段（複数回答可）

公共交通を利用しない理由については、車の方が便利という回答が約 6 割と最も多い。その他の意見の中には、子供がいるから、観光、釣りの荷物があるから、障がいのため送迎又はタクシーを利用しているという人がいた。

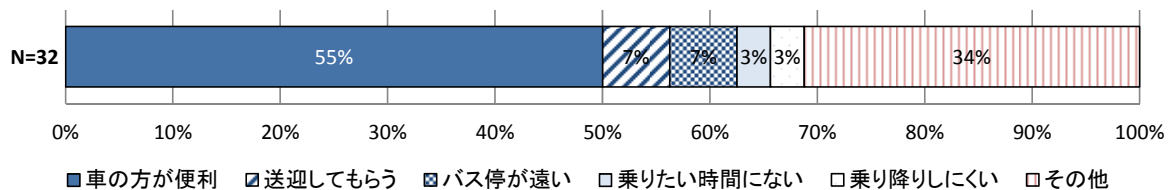


図 4-25 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

自由回答意見から公共交通（バス）と船が関係する意見を抽出すると、バスと船の接続が悪い、バス停まで遠い、船の便の時間帯を改善して欲しいという意見等があった。

表 4-7 主な自由意見一覧

【加唐島】

- ・ 荷物が多い（車が便利、バスだと目的地までの移動が大変）

【向島】

- ・ 遅い時間に運行してほしい（4～9 月は遅く、10～3 月は早い）
- ・ 日曜日の学生が乗らない時、バスの便が合わない時がある。朝が特に時間が合わない

【高島】

- ・ 長距離の時利用。都心（福岡）へ行く時利用（車の駐車場所、料金がネックだから）

【神集島】

- ・ 他島に比べたら神集島は本数はある。バス停が船着き場にもっと近ければよい
- ・ 接続していない場合がある

【馬渡島】

- ・ 船と連絡が悪い
- ・ バス停まで遠い
- ・ 船とバスの連絡、頻度が悪い

注）N 値は回答者数を示す。

(b) 航路乗り場の現地調査結果概要

航路乗り場については、待合所の新設や接続するバス時刻表の掲示など改善が見られる一方、バス停までの距離が遠い、最寄りのバス停の待合環境が良くない（屋根・ベンチが未整備）などの課題も引き続き残っている。

新設された待合所（小川島）	待合所に接続するバスの時刻表を掲示（神集島）
	
待合所からバス停までは遠い（呼子）	最寄りのバス停の待合環境の問題（神集島）
	

図 4-26 各航路の状況

4.8. タクシー事業者アンケート調査結果

(1) 調査概要

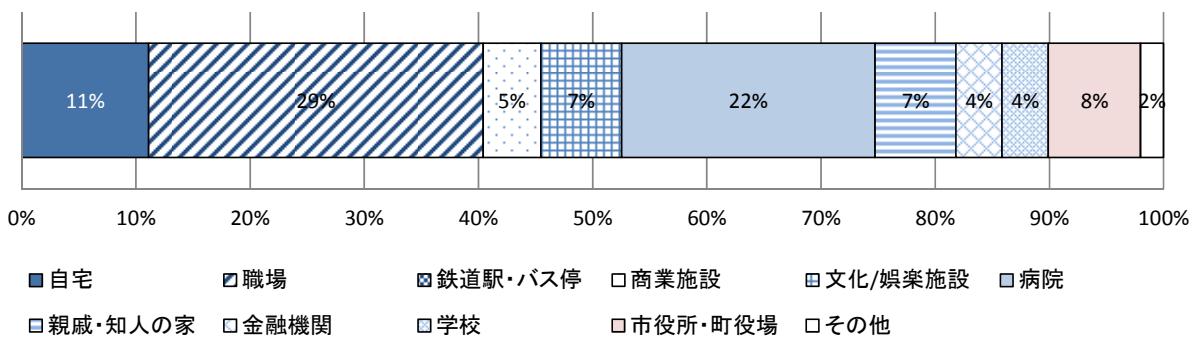
移動困難者の利用特性を把握するために、唐津市内に営業エリアを持つタクシー事業者 4 社の従業員にタクシー利用者に関するアンケート調査を実施した。そのうち 2 社については、タクシー利用者に対してアンケート調査を実施した。

(2) 調査結果

(a) タクシー事業者 4 社の従業員へのアンケート調査

タクシー事業者 4 社の従業員に対し、タクシー利用者に関するアンケートを調査を実施した。タクシー利用者の主な目的地としては、職場と病院の割合が高く、職場と病院を合わせると約 5 割となっている。利用者層としては高齢者が 5 割近く、主婦も 2 割弱を占める。

○主な利用目的地



○利用者層

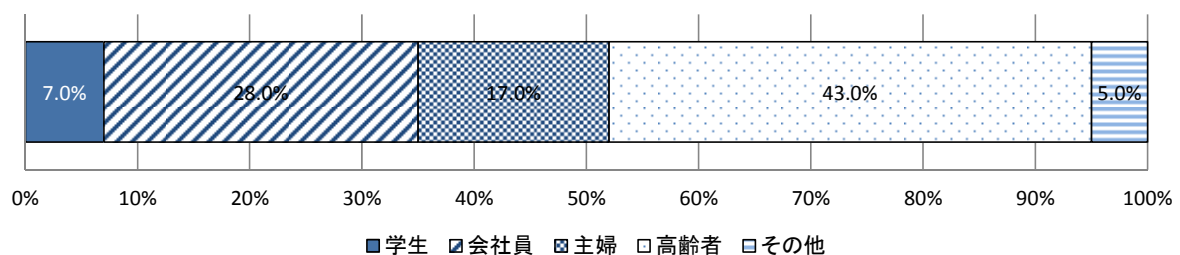
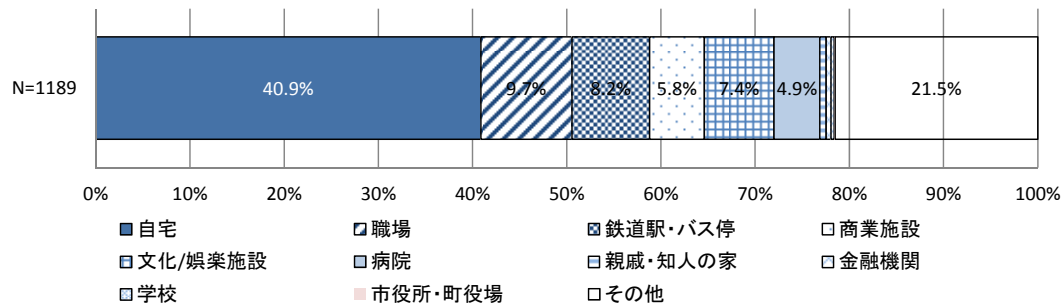


図 4-27 タクシー利用者の利用特性（タクシー事業者の従業員への聞き取り）

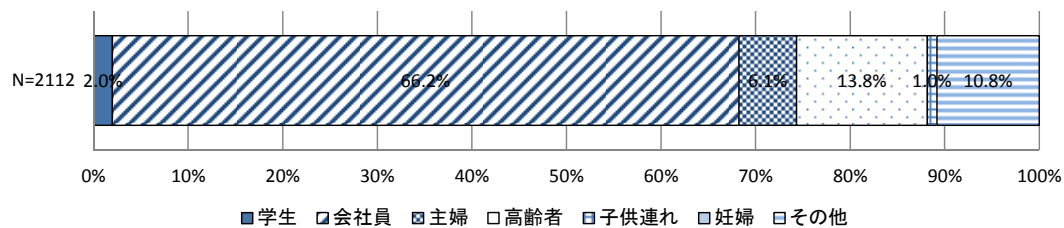
(b) タクシー事業者 2 社の利用者へのアンケート調査

タクシー事業者 2 社を利用した方へのアンケート調査の主な結果を以下に示す。タクシーの利用時間帯は、夜、次いで夕方の利用が多いが、全体として分散している。また、主な利用目的地としては自宅が約 4 割と最も多くなっている。職業等は、会社員が約 7 割の利用となっている。

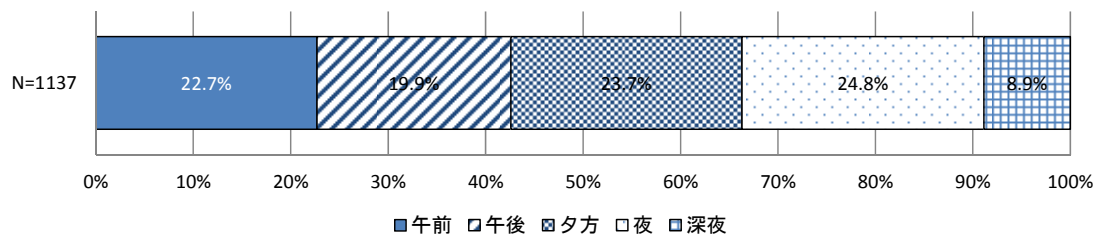
○主な利用目的地



○利用者層



○主な利用時間帯



○利用金額

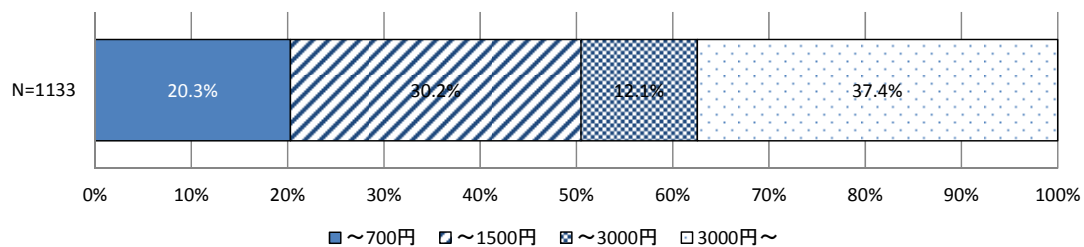


図 4-28 タクシー利用者の利用特性（タクシー利用者への聞き取り）

注) N 値は回答者数を示す。

利用者アンケート調査をタクシー会社別に集計すると、B社は3,000円以上の高額な料金を支払っている人が約6割と多い。また、主な目的地を職場とする方が約2割とA社に比べて多くなっている。その要因として、B社の営業エリア内に立地する企業は域外からの訪問者が多く、その企業への移動手段としてタクシーを利用している方が多いものと推察される。

一方、A社は1,500円以下の利用者が8割であり、商業施設・文化/娯楽施設・病院を主な目的地とする方が約3割と多くなっていることから、地域住民が日常生活の移動手段として利用していると推察される。

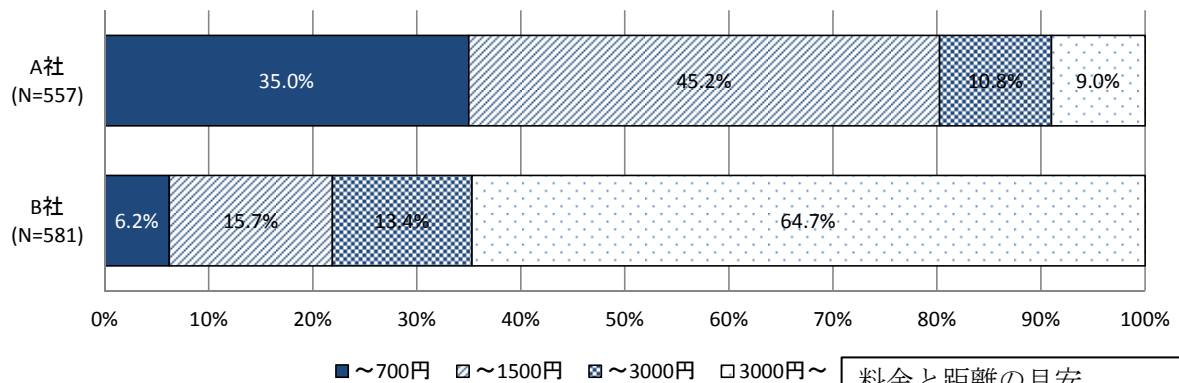


図 4-29 タクシー会社別利用金額

料金と距離の目安
(640円で1.5km) 初乗り
700円で1.8km
1,500円で4.6km
3,000円で10.5km

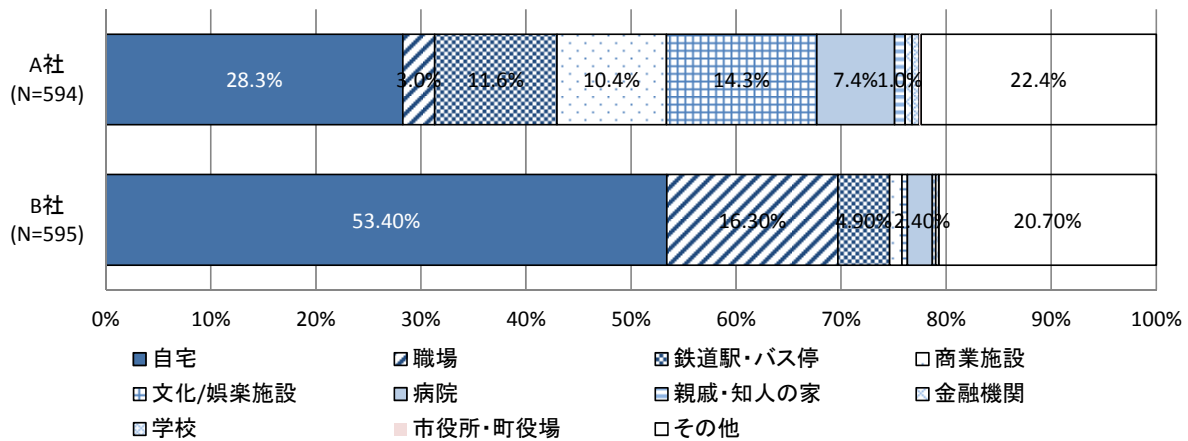


図 4-30 タクシー会社別主な利用目的地

4.9. 福祉的移送サービス団体アンケート調査結果

(1) 調査概要

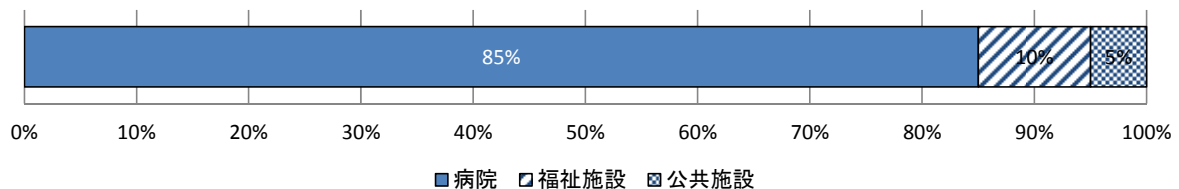
福祉的移送サービスの利用状況を把握するために福祉有償運送を行っている団体に対しアンケート調査を実施した。

(2) 調査結果

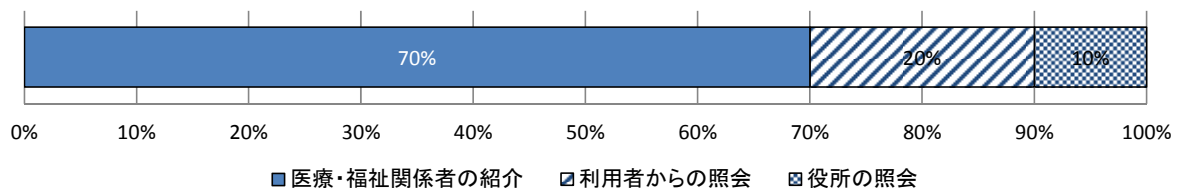
唐津地域内で福祉有償運送を行っている団体（2 団体）にアンケート調査を依頼し、そのうち 1 団体から回答を得た。

主な調査結果を以下に示す。利用目的は、病院利用が 85%を占める。また、利用の契機は、医療・福祉関係者の紹介が多い。利用頻度は月 1 回の利用が多く、家族構成は家族と同居が多い。

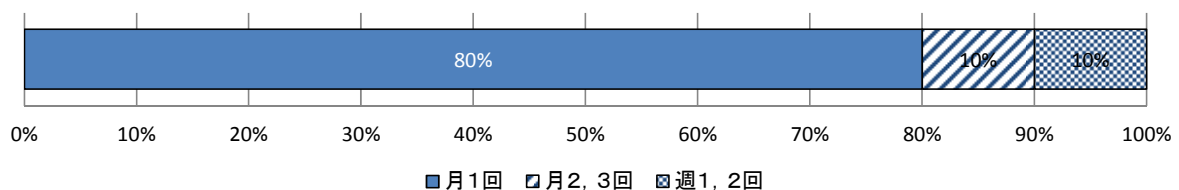
○利用目的



○利用契機



○利用頻度



○利用者の家族構成

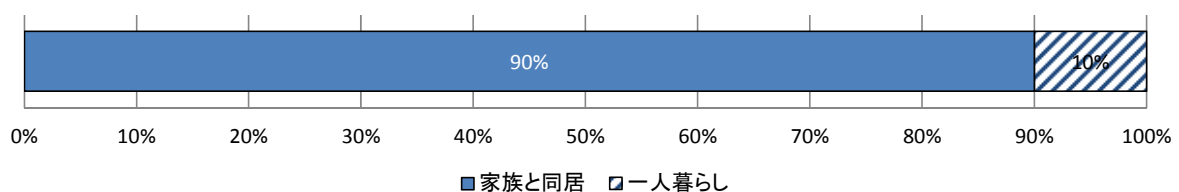


図 4-31 福祉有償運送の利用特性

5. 計画区域

計画区域は、唐津市・玄海町全域とする。

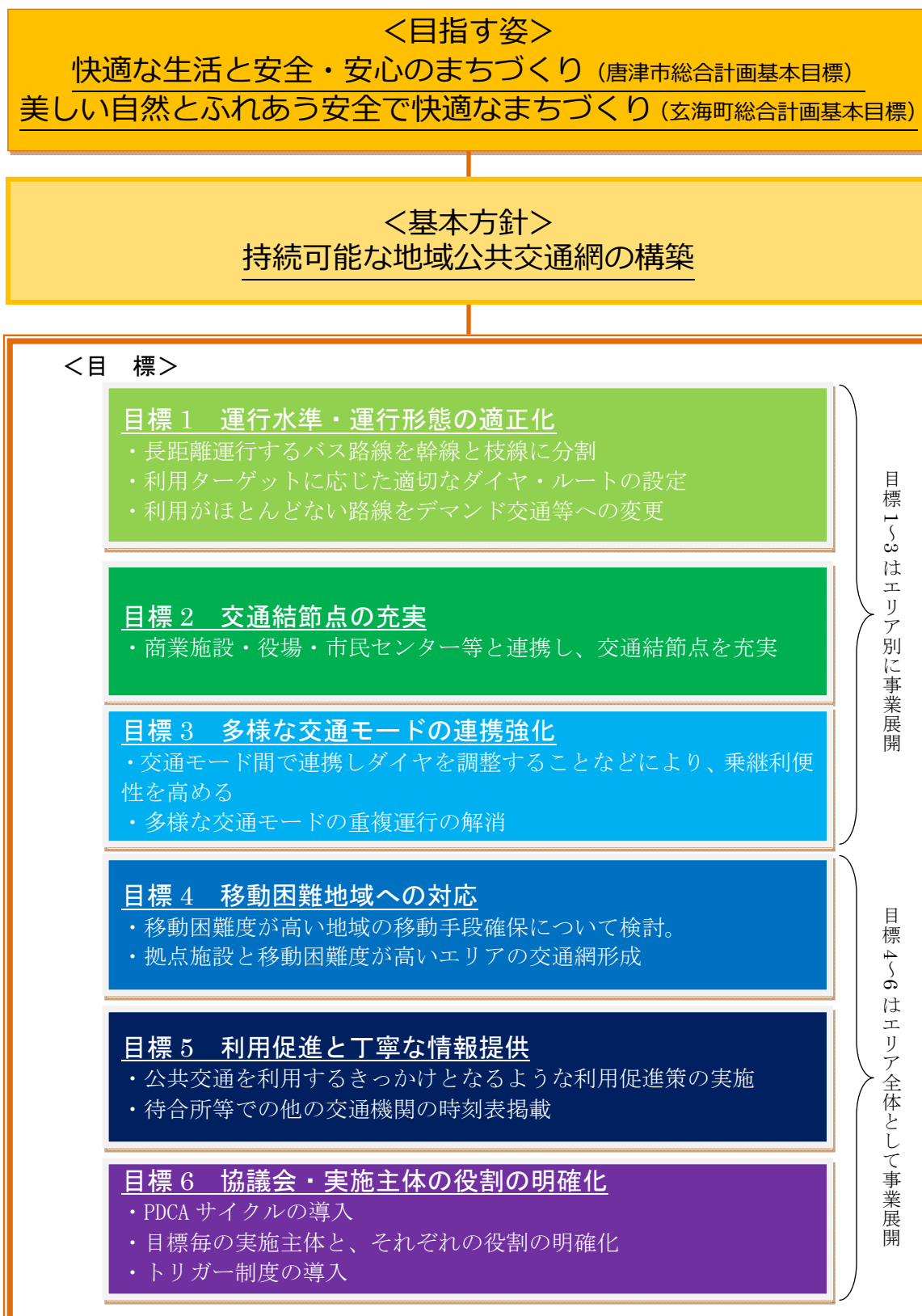
6. 基本方針と目標現状と課題の整理

4 章までに整理した現状、前回連携計画の達成状況、各種実態調査から明らかになった現状と課題を整理すると、下表のとおりである。

表 6-1 唐津地域の交通に関する現状と課題

項目	現状と課題
唐津地域の公共交通を取り巻く現状	・ 少子高齢化、人口減少、交通空白地域の点在 ・ 高い自家用車の利用率 ・ 補助金の増加
前回地域公共交通総合連携計画の達成状況	・ 掲げた目標のすべてが未達成 - 未達成の理由：具体的手法について不十分な議論 計画策定段階での実施主体の不明確さ 目標達成までのスケジュール感の欠如
各種調査	
①住民アンケート調査	・ 利便性の高い自家用車利用が増加 ・ バスは本数が少ない、乗り場が遠い、公共交通は時間がかかる、運賃が高い等の不満、要求が多い
②全バス路線利用状況調査	・ 長大路線のうち、短区間の移動の多い路線が存在 ・ 全く利用がない便や、利用が極めて少ない便が存在
③自治体ヒアリング調査	・ 予算の問題、人材の問題 ・ スクールバス、福祉バス等の既存資源の活用方法について模索中 ・ 遊休化している公共施設の活用を模索中
④潜在ニーズ把握調査	・ 利便性の高い自家用車利用が増加 ・ バスは本数が少ない、バス停環境が悪い、運賃が高い等の不満、要求が多い
⑤移動困難者調査	・ 運転ができなくなった時の不安を抱えている ・ 身内等の送迎に依存 ・ 現時点での移動困難度が低い人々は危機感が薄い ・ 通学のための最寄りの駅までの送迎が負担になっている
⑥グループインタビュー調査	①高齢者（日常的に運転） ・ 公共交通は不便という認識 ・ バスの運賃が高く感じる ②高齢者（日常的に非運転） ・ 乗り方がわからないなど不慣れな人が多い ③高齢者（日常的にバス利用） ・ バスは本数が少ない ・ 車での事故をきっかけにバスを利用し始めた ④障がい者・同伴者 ・ 利便性の高い自家用車利用が多い ・ 公共交通利用する場合は基本的に同伴者と一緒 ・ 迷惑になる気持ちから公共交通の利用を敬遠 ⑤子育て世代 ・ 子供が迷惑掛けると配慮し、利用敬遠 ・ 子育て関連の荷物が多く、一カ所で用事が終わらないことから、バスは移動手段として不適切・
⑦航路利用実態調査	・ 航路の乗り場とバス停が離れている ・ 航路とバスのダイヤが連携していない
⑧タクシー関連調査	・ 1500 円以下の比較的低コスト帯の利用が多い
⑨福祉的移動サービス団体調査	・ 高齢で月 1 回程度の通院のために福祉的移動サービスを利用する人が多い

6.2. 計画の体系図



6.3. 目指す姿

＜目指す姿＞

快適な生活と安全・安心のまちづくり（唐津市総合計画基本目標）

美しい自然とふれあう安全で快適なまちづくり（玄海町総合計画基本目標）

本計画においては、上位計画である唐津市総合計画の基本目標 1「快適な生活と安全・安心のまちづくり」と、玄海町総合計画の基本目標 1「美しい自然とふれあう安全で快適なまちづくり」を目指す。

6.4. 基本方針

＜基本方針＞

持続可能な地域公共交通網の構築

現在維持されている公共交通網の多くは、事業者が単独で運行を維持できる安定的な利用者が存在していた時期に計画されたものであり、利用者が低迷している今日においては、運行効率性や利用者の利便性に配慮が行き届いていないことが本計画で実施した調査により明らかになった。また、公共交通網を維持するために国・自治体は毎年多額の財政支援を行っており、財政逼迫下において公共交通網の維持が厳しい状況にある。そこで、本計画では、持続可能な地域公共交通網の構築を基本方針とした取組を行う。

6.5. 目標

前述した基本方針に基づき、唐津地域の効率的・効果的な公共交通網を形成するために、6つの目標を掲げる。

目標 1 運行水準・運行形態の適正化

既存のバス路線は、過去の利用水準に合わせた路線が維持されていることが多く、人口減少等により利用者数が減少した今日において、運行水準・運行形態の見直しが必要であることから以下の取組みを実施する。

①運行水準の適正化（幹線と枝線の区分の明確化）

特に、長距離を運行する路線については、利用状況を踏まえ、幹線と枝線の利用特性に応じた適正な運行水準の設定が必要になる。そこで、バス路線の利用実態から幹線と枝線の区分を明確化させることにより、公共交通網（ネットワーク）の再構築を行う。また、大手口と各地域の拠点をつ結ぶ路線を幹線と位置付け、パターンダイヤ（一定間隔で周期的に運行）やスピードアップに主眼を置いたサービス向上を図る。

②運行水準の適正化（適切なダイヤ・ルートの設定）

利用ターゲットごとに、利用頻度、利用目的地、利用時間帯、利用区間等が異なるため、それぞれのターゲットに応じた適切なダイヤ・ルートの設定が重要になる。

今回実施した路線バス OD 調査で、公共交通の主要な利用者は、高校生と高齢者であることが明らかとなった。高校生に対しては、通学利用のダイヤ（特に、帰りのダイヤ）の調整、高齢者に対しては通院・買い物利用のダイヤ（特に、病院～買い物に行つて、午前中のうちに帰れるようなダイヤ）の調整などを図る。ルートについては、目的地への直接乗入れについて、関係事業者との調整を図るとともに、目的地に向けて出来る限り直線的・効率的なルートとなるように配慮する。

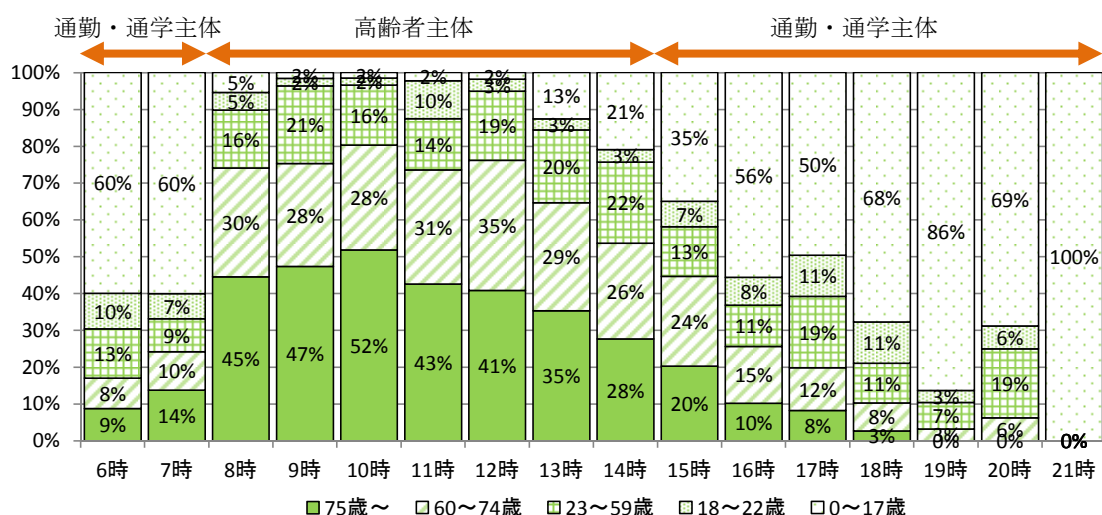


図 6-1 全路線バスの時間帯別年齢別乗車割合（平日）（N=3,324）

出典：本計画で実施した OD 調査

注）N 値は回答者数を示す。

③運行形態の適正化

本計画で実施した路線バス OD 調査の結果、約 2 割の便（898 便中 160 便）で利用者が全くなかった。また、約 9 割の便（898 便中 785 便）で最大乗車人員が 10 人以下であった。事業者において毎年実施している路線バス OD 調査の結果等も踏まえ、利用者の増加が見込めない路線については、車両の小型化や、乗合タクシー、曜日運行、デマンド運行（予約があった時のみ運行）の導入、スクールバスとの混乗、福祉的な移動サービスとの連携強化、さらには過疎地における貨客混載の動きなども含めて、当該エリアに合った運行形態を設定する。

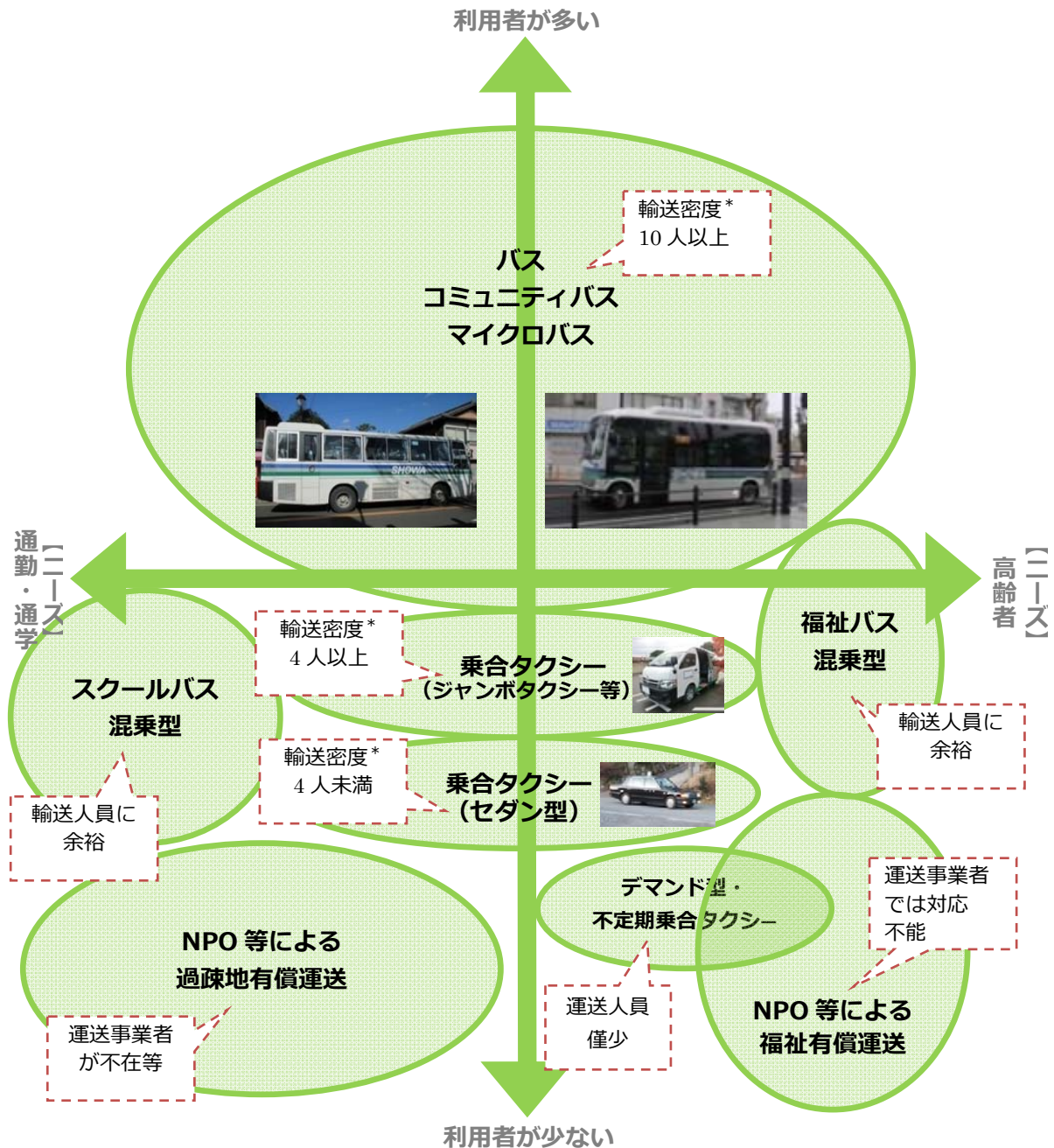


図 6-2 利用形態による運行イメージ

出典：「地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成 24 年 3 月近畿運輸局）」を参考に作成

目標 2 交通結節点の充実

都市計画等上位計画において「地域生活拠点」に指定されている場所を軸に、公共交通の乗継ぎが容易な拠点として、待合環境の良い生活利便施設や公共施設を活用した交通結節点の充実を図る。

①交通結節点の機能強化

交通結節点は、その役割から「広域拠点」「地域拠点」「乗継拠点」として整理する。

そして、地域の乗継機能、待合機能、生活利便機能をできる限り集約し、拠点として充実させることが重要である。集約化が難しい場合でも、幹線と枝線の接続強化として、運行エリア毎に必要な応じて地域拠点を設定したり、バス停の位置をコンビニ・公共施設等の生活利便施設が立地している場所に移設（乗継拠点化）できるように、関係者と協議・調整を行うなどして、利用者の利便性向上を図る

表 6-2 交通結節点の概念整理と設定方針

名称	具体例	拠点機能	設定方針
広域拠点	◆大手口バスセンター ◆JR唐津駅 ◆北波多バス停 ◆相知駅 等	○乗継機能 ○情報提供機能 ○待合機能 ○生活利便機能	①都市計画マスタープラン等上位計画において「地域生活拠点」（特に、広域的拠点）に指定されている場所
地域拠点	◆呼子バス停 ◆入野バス停 ◆金の手バス停 ◆巖木バス停 ◆七山バス停 等	○乗継機能 ○情報提供機能 ○待合機能	①幹線と枝線の乗継場所 ②路線バス OD 調査による利用データから、乗降が多い（区間乗降の区切りとなっている）バス停 ③商業施設やコンビニ、行政支所や病院など、待合のできる生活利便施設がある場所
乗継拠点	◆和多田駅 ◆浜崎駅 ◆切木バス停 ◆唐房入口バス停 等	○乗継機能 ○最低限の待合機能	①複数の路線が交差しているバス停 ②コンビニなど、待合のできる簡易な生活利便施設がある場所

②公共施設の活用

唐津市においては、旧 8 町村の役場に置いている支所について、平成 27 年 4 月より名称を「市民センター」に改め、空き室などを市民に開放し、活用を促すとともに、将来的には公民館や郵便局、農協などと連携し、1 カ所であらゆる住民サービスが可能になる「小さな拠点」の核となる施設を目指していることから、公共施設を交通ネットワークの拠点として乗継機能・待合機能の充実化を図る。

なお、地域の乗継機能、待合機能、生活利便機能が集約化された拠点は「小さな拠点」としてその整備に国の補助金が充てられる事業も構想されており、動向に留意する。



交通手段	割合
徒歩	77.8%
バス	10.0%
タクシー	0.8%
鉄道	3.6%
車(送迎)	4.4%
車(自身が運転)	0.4%
その他	0.4%
自転車	2.0%
原付・バイク	0.2%
船舶	0.3%

図 6-3 当該バス乗車直前、降車直後の
移動手段

6-7

目標 4 移動困難地域への対応

①移動困難度に応じた対応

今後、さらなる少子高齢化の進展により、中山間地域などにおいて移動手段の確保が難しい集落が増加することが想定される。また、既存の交通空白地や今後路線の見直し等による交通空白地の増加が懸念される。

今回の交通空白地での基礎調査から、高齢化の状況や生活利便施設が集約している地域拠点までの距離、免許保有者の状況、自動車保有台数等のデータを用い、各エリア単位での見直しの優先度を検討する指標としてレーダーチャートにより移動困難度の判定を行った。調査地区平均値を下回る集落については、交通空白地の中でも特に移動困難度が高いエリアであることから、優先的な対応が求められる。

なお、レーダーチャートによる移動困難度の判定では把握できていない移動困難地域も存在する。例えば、近くにバス停はあるがバスの便数が極端に少ないことから、公共交通が使えないものになっているエリアなどである。そのような地域については、公共交通利用者や、公共交通を使いたくても使えない潜在的な利用者の声を定期的に簡易な方法で把握する仕組み（定期的に実施している他の調査の活用、定期的開催されている会合など）を検討する。

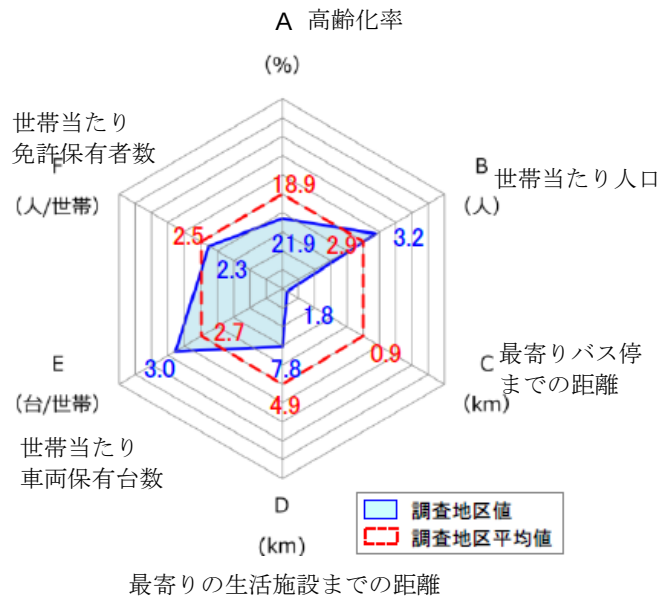


図 6-5 レーダーチャートによる移動困難度判定

注) レーダーチャートが小さいほど、平均よりも移動困難度は高いと考えられる。

出典：本計画で実施した集落調査

②拠点施設と移動困難度が高いエリアの交通網形成

唐津市においては、旧 8 町村の役場に置いている支所について、平成 27 年 4 月より名称を「市民センター」に改め、活用を促す取組を行うことから、今回の調査で明らかになった移動困難度が高いエリアと市民センターを結ぶ移動手段を確保する取組を行うなど、市民センターを中心とした街づくりと連動した取組を行う。玄海町において、移動困難度が高いエリアと玄海町の中心部を結ぶ移動手段を確保する取組を行うなど、玄海町のまちづくりと連動した取組を行う。

目標 6 協議会・実施主体の役割の明確化

①PDCA サイクルの導入

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ある。そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取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）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

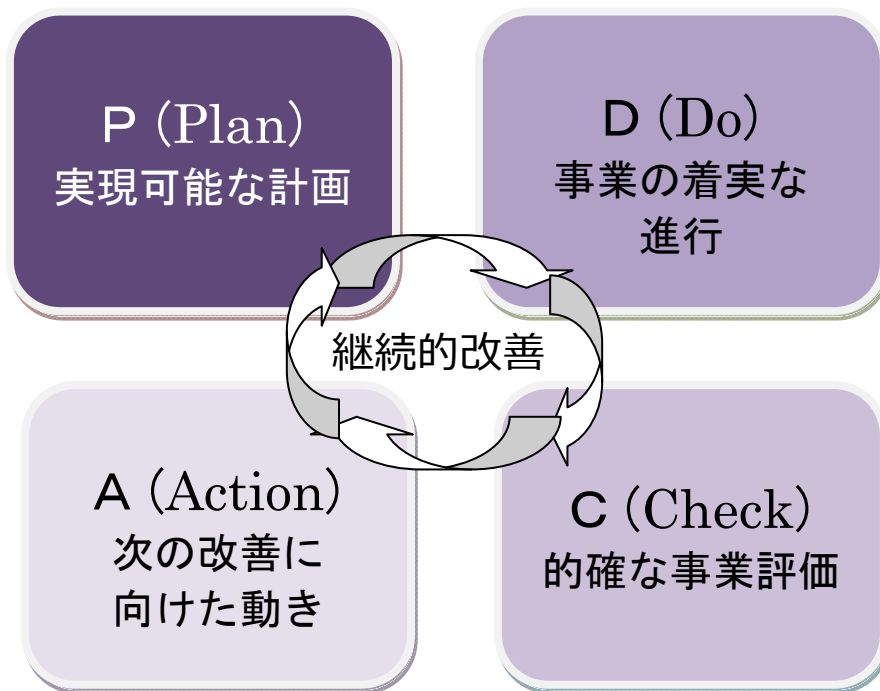
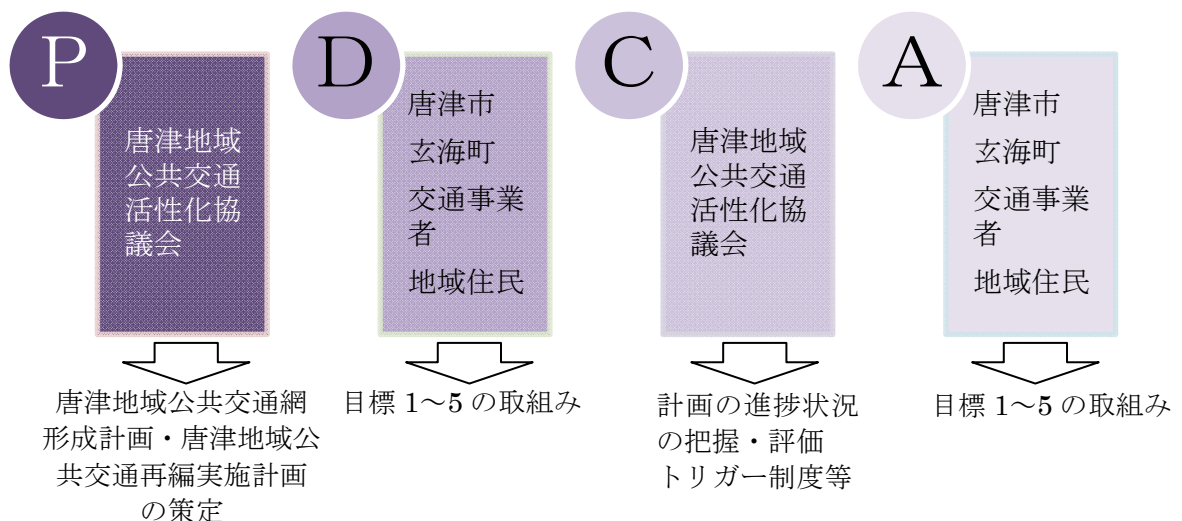


図 6-6 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体



②目標毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化

計画の推進にあたり、目標毎の実施主体と、実施主体ごとの役割を明確化させる。

表 6-3 目標別の実施主体と実施項目

目標	実施主体	実施項目
目標 1 運行水準・運行形態の適正化	唐津市・玄海町 交通事業者	幹線・枝線の区分の明確化 適切なダイヤ・ルートの設定 運行形態の適正化
目標 2 交通結節点の充実	唐津市・玄海町 交通事業者	交通結節点の機能強化 公共施設の活用
目標 3 多様な交通モードの連携強化	唐津市・玄海町 交通事業者	交通モード間の乗継利便性向上
目標 4 移動困難地域への対応	唐津市・玄海町 交通事業者 地域住民	移動困難度に応じた対応 拠点施設と移動困難度が高いエリアの交通網形成
目標 5 利用促進と丁寧な情報提供	唐津市・玄海町 交通事業者 地域住民	利用促進策の実施 公共交通の情報提供
目標 6 協議会・実施主体の役割の明確化	唐津地域公共交通活性化協議会	P D C Aサイクルの導入 目標毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化 トリガー制度の導入

※必要に応じて、佐賀県、佐賀運輸支局がフォロー

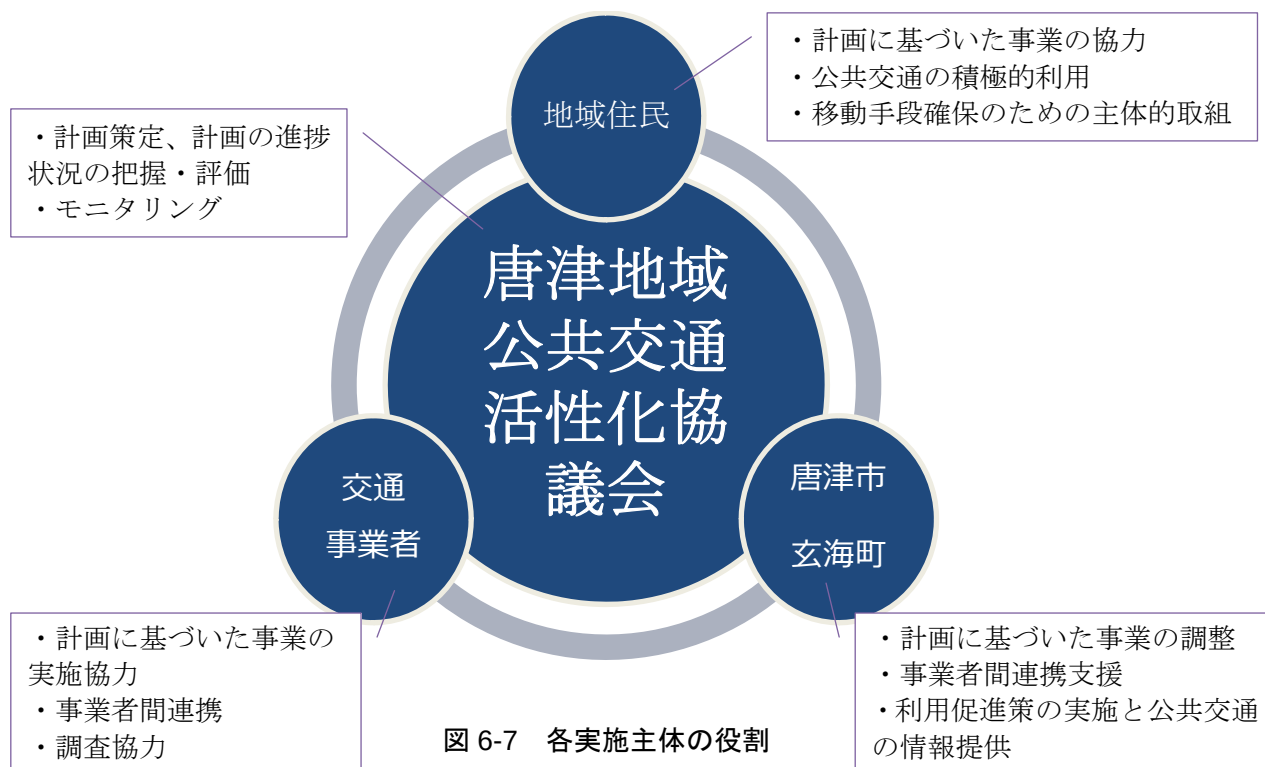


図 6-7 各実施主体の役割

③トリガー制度の導入

今後、公共交通を維持していくためには、継続的な利用実態の把握と、利用実態に応じた見直しが不可欠である。

利用実態の把握により、幹線・枝線の設定、利用のない区間・バス停の見直し、利用促進につながるダイヤ・ルートの見直しなどが可能となる。利用実態把握のためには、交通事業者の協力が必要であり、行政も含めた体制づくりが重要となる。

公共交通の見直しを判断するにあたり、予め、交通事業者・地域住民・行政の合意のもとに利用に関する数値基準を定めるトリガー制度の導入を行う。トリガーとは、「きっかけ」という意味であり、運行の見直しを行うきっかけとして、数値指標を設けることとする。

これにより、まずは、その数値基準を下回らないように利用促進策を実施し、それでも数値基準を下回る場合には関係者の合意のもと、運行の見直しを行うことになる。

トリガー制度の数値基準については、年間合計と今回のOD調査結果により、数値を設定する。なお、数値基準の設定については、本来は通年でのデータ取得が望ましいことから、数値基準についても継続的なチェックが必要となる。

トリガー制度の指標については、「①路線別・便別の1日あたり平均利用人数」「②1人当たりの補助額」「③バス停別の利用状況(1日あたり利用人数)」などが考えられる。

また、トリガー制度の運用については、廃止・見直しにより地域住民の生活に直接影響を及ぼすため、協議方法、協議プロセスについては、十分に関係者間の合意がとれるような仕組みを整備する。

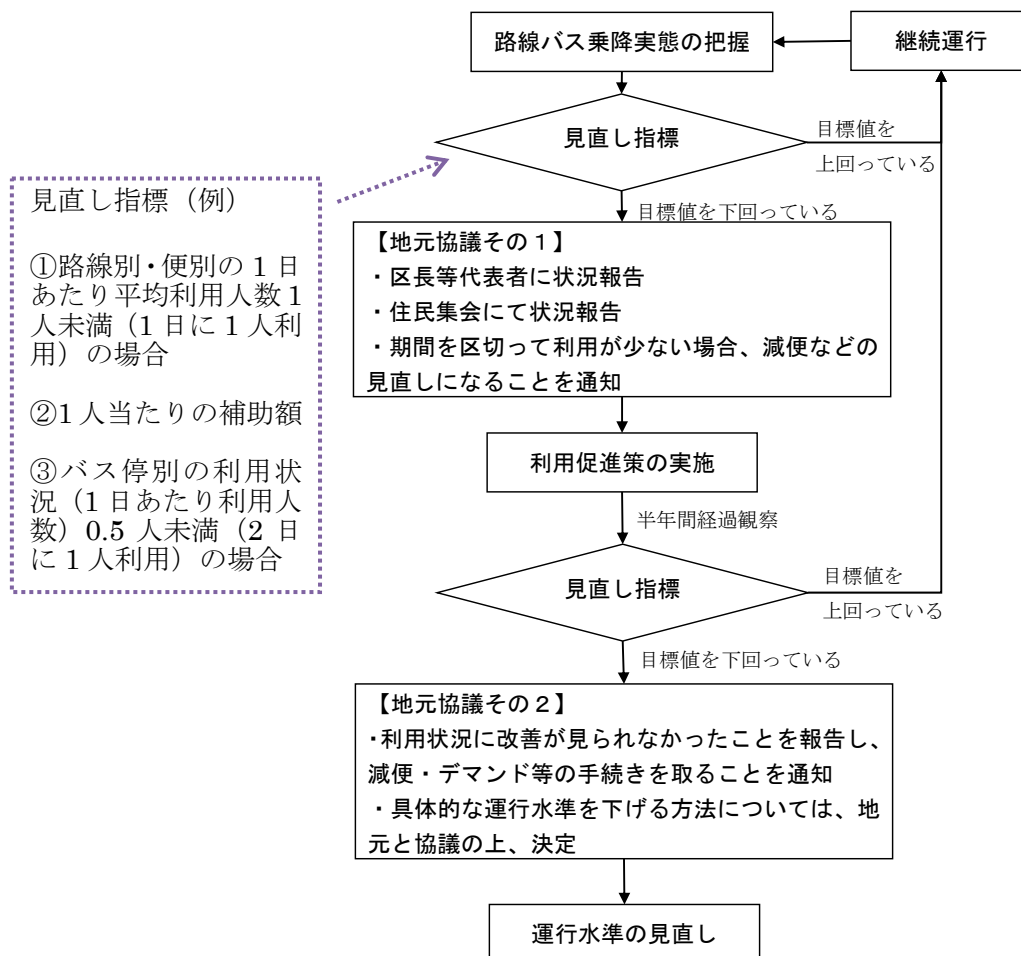


図 6-8 トリガー制度の運用例

7. 交通網再編に向けた取組

唐津地域は面積が広く、全域で地域住民が住み続けるには、唐津市中心部を核とした周辺地域との交通ネットワークを構築強化することが必要である。そのうえで、エリアごとに特性が異なることから、目標 1～3 については、唐津市・玄海町全域を 8 つのエリアに分けて、それぞれのエリアで事業を展開する。なお、本項に掲載していない取組についても必要に応じて唐津地域公共交通活性化協議会において検討する。また、各エリアに記載する取組は、本計画に基づき作成する唐津地域公共交通再編実施計画の中で具体的に検討を行う。

目標 1～3 の実現に向けた取組を行うに当たり、次の点を考慮する。

① ネットワークを考慮した取組

本計画で実施した調査から、鉄道や高速バス、幹線路線バスなどのエリアを繋ぐ路線と、エリア内を運行する公共交通の接続が不十分であることが明らかになったことから、目標 1～3 の実現に向けた取組は、広域幹線網の再編と合わせて連携が必要となる。唐津地域では、特に生活に身近な移動手段の確保・見直しが急務となっていることから、広域幹線バスを中心としたネットワークを考慮した取り組みを行う。

② 周辺自治体との連携を考慮した取組

広域幹線交通について、唐津市と玄海町をまたぐ移動手段は、自治体間で連携した取組が必要となる。また、唐津地域のみならず、他の市町を跨ぐ幹線交通は複数の市町間の連携が必要になる場合も考えられることから、佐賀県も必要に応じて協力することとする。

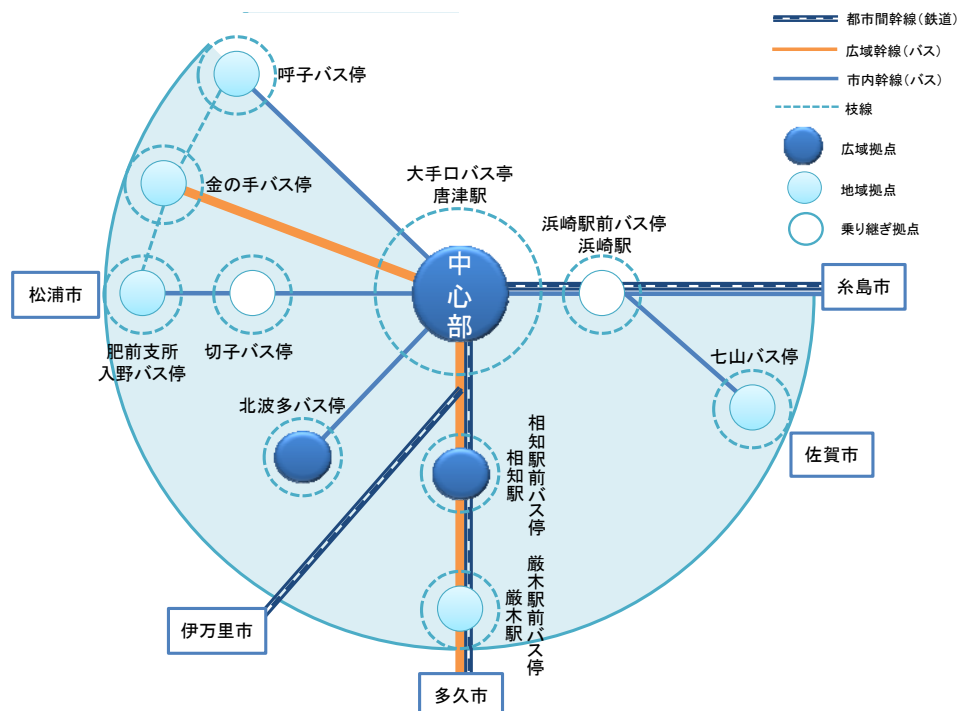


図 7-1 再編後のネットワークのイメージ図

エリア区分は以下の通り。

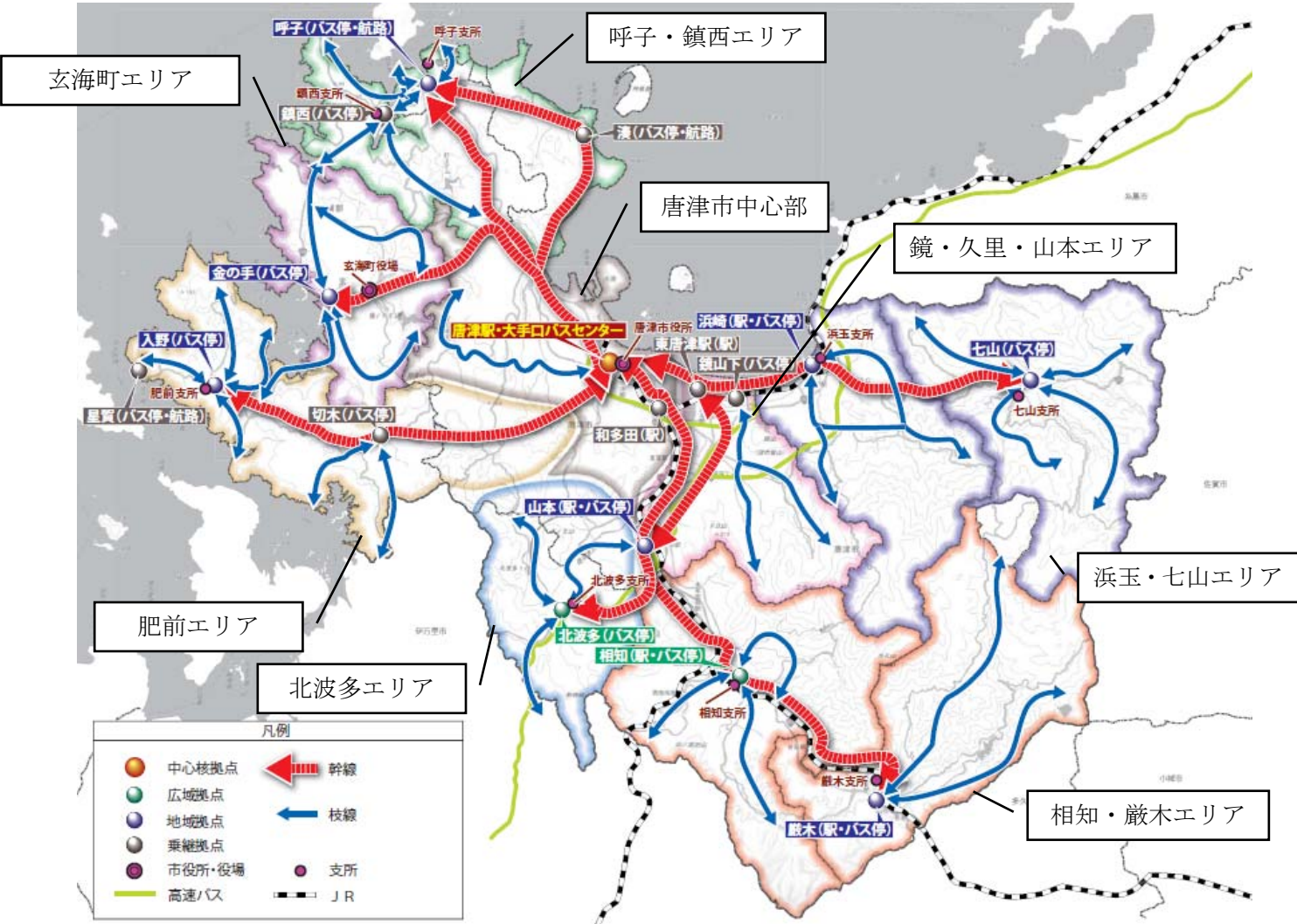


図 7-2 再編後のネットワークのイメージ図とエリア区分

7.1. 玄海町エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口～金の手～入野、及び大手口～金の手～玄海エネルギーパークまで、幹線路線バスの「有浦線」が1路線2系統運行している。 ・ 玄海町エリアと呼子・鎮西エリアをまたぐ路線バスとして、「値賀・名護屋線（循環）」が運行している。 ・ 福祉バス（乗合）が3路線運行している。 ・ 平成27年4月より「玄海みらい学園」（小中一貫校）が開校した。
課題	・ 玄海町内の公共交通（路線バス、福祉バス（乗合）、スクールバス等）が重複運行している区間があり、運行効率が悪い。 ・ 浜野浦の棚田と呼子などの観光地を回遊できる公共交通がない。

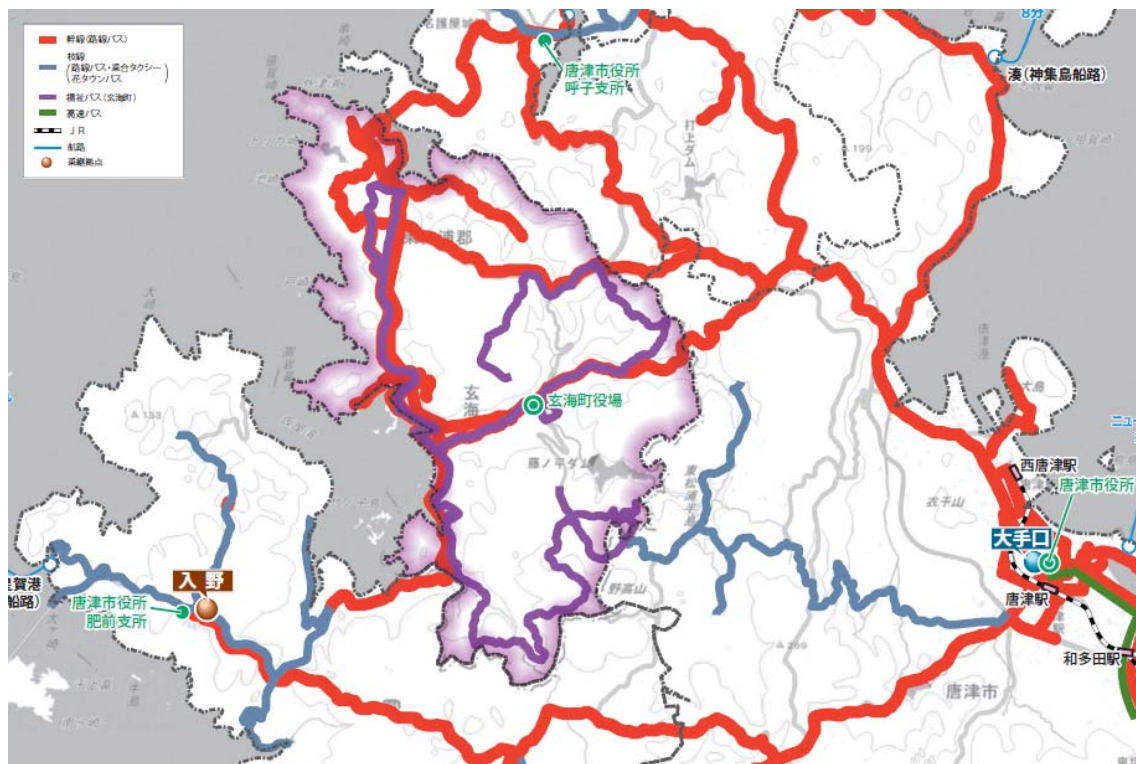


図 7-3 玄海町エリアの現況図

表 7-1 玄海町エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日 便数	その他
路線 バス	昭和自動車 (株)	有浦線 (大手口～金の手 ～入野)	金の手まで約 30 分、入野まで約 50 分	29 便 (平日)	広域 幹線
		有浦線 (大手口～金の手 ～玄海エネルギー パーク)	金の手まで約 30 分、玄海エネ ルギーパークまで 約 50 分	19 便 (平日)	広域 幹線
福祉 バス (乗合)	玄海町社会 福祉協議会	値賀コース	約 60 分	3.5 便 (月・木)	
		牟形コース	約 70 分	3.5 便 (水・土)	
		有浦コース	約 70 分	3.5 便 (火・金)	
タクシ ー	(株)玄海 タクシー				
	昭和自動車 (株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

・有浦線の運行水準・運行形態の適正化

唐津市と玄海町を結ぶ有浦線は、朝・夕の時間帯に、唐津市中心部と唐津青翔高校（玄海町）の間で通学利用（大手口⇄青翔高校）が多いため、この時間帯は現在の運行水準を維持する。

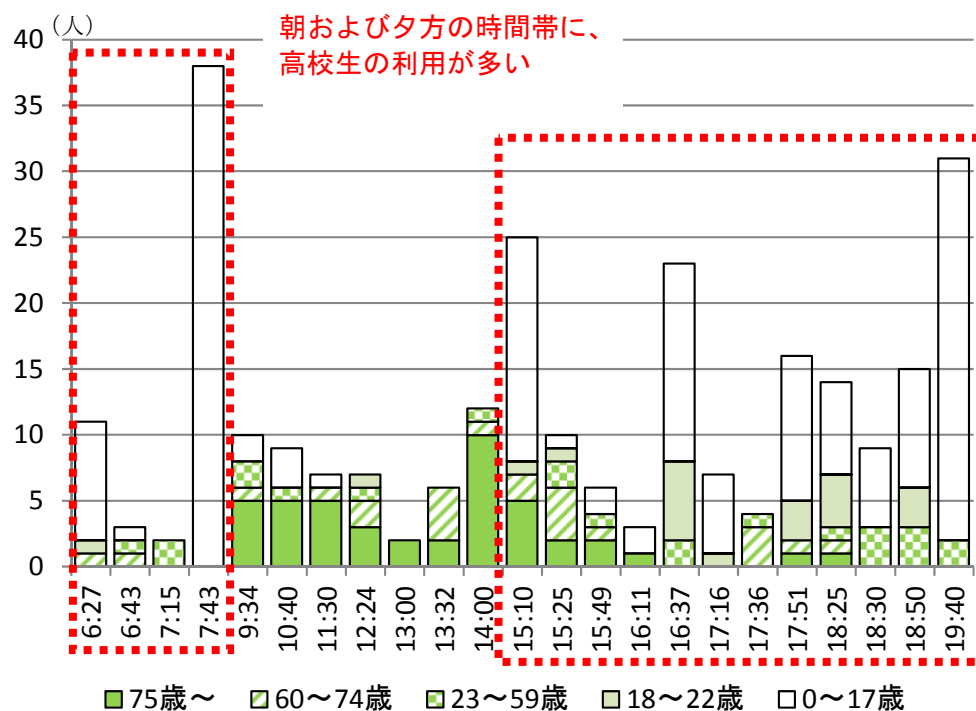


図 7-4 有浦線（大手口→入野・玄海エネルギーパーク方面）の
平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

一方、有浦線は、9時から14時の時間帯は乗車数が少ない。金の手バス停で入野方面と玄海エネルギーパーク方面に路線が分かれ、また、利用者の半数が大手口バスセンター（唐津市）～金の手バス停（玄海町）間を利用していることから、この時間帯は大手口バスセンター～金の手バス停を幹線、金の手バス停～玄海エネルギーパークバス停、金の手バス停～入野バス停を枝線に分けることを検討する。

（大手口～入野）

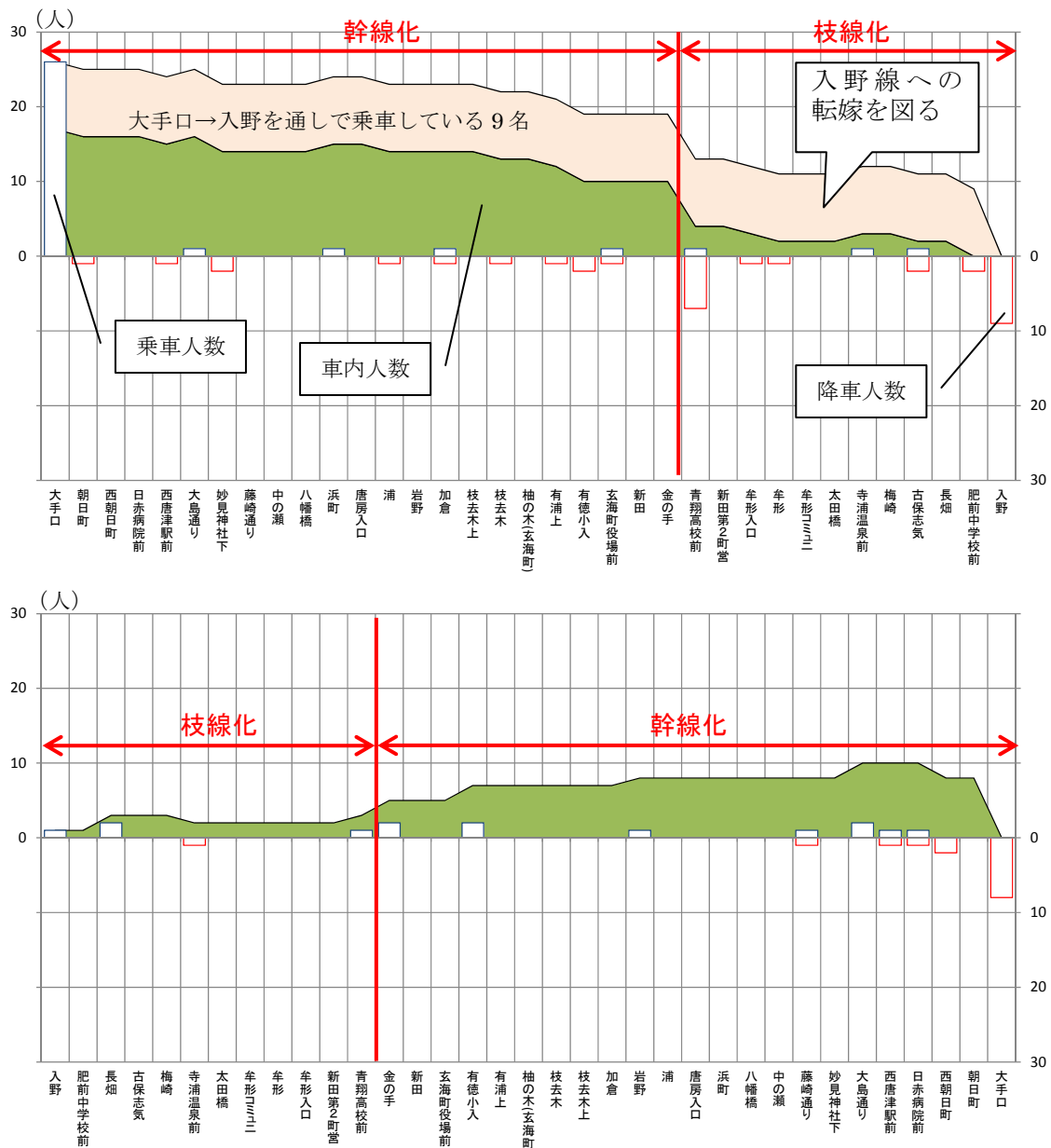


図 7-5 有浦線（上図：大手口→入野、下図：入野→大手口）の平日の車内乗車人員
（9時～14時）

出典：本計画で実施した OD 調査

(大手口～玄海エネルギーパーク)

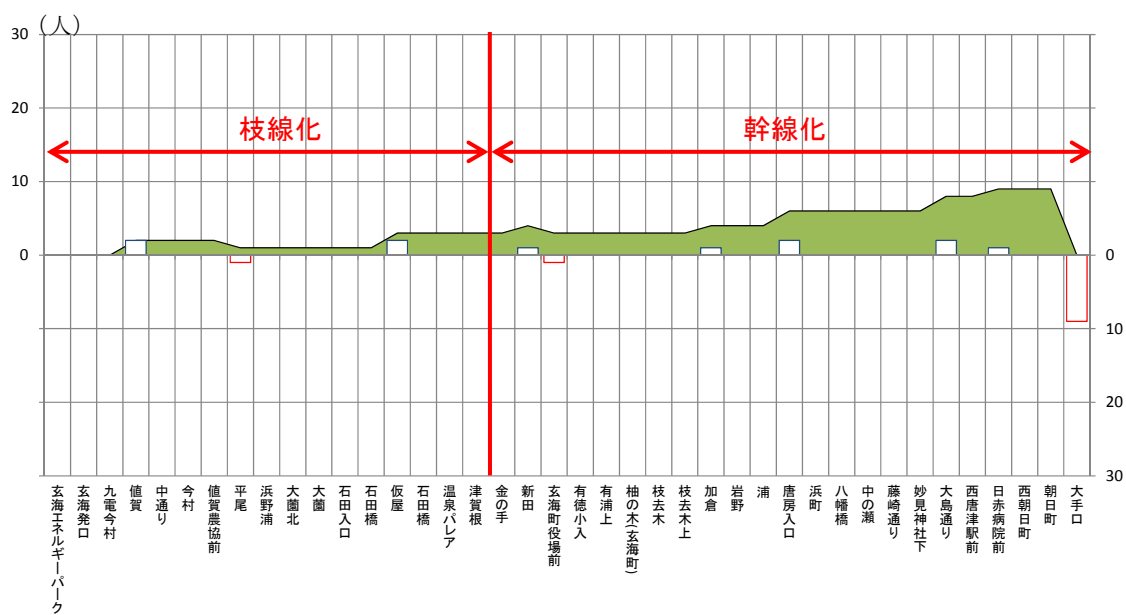
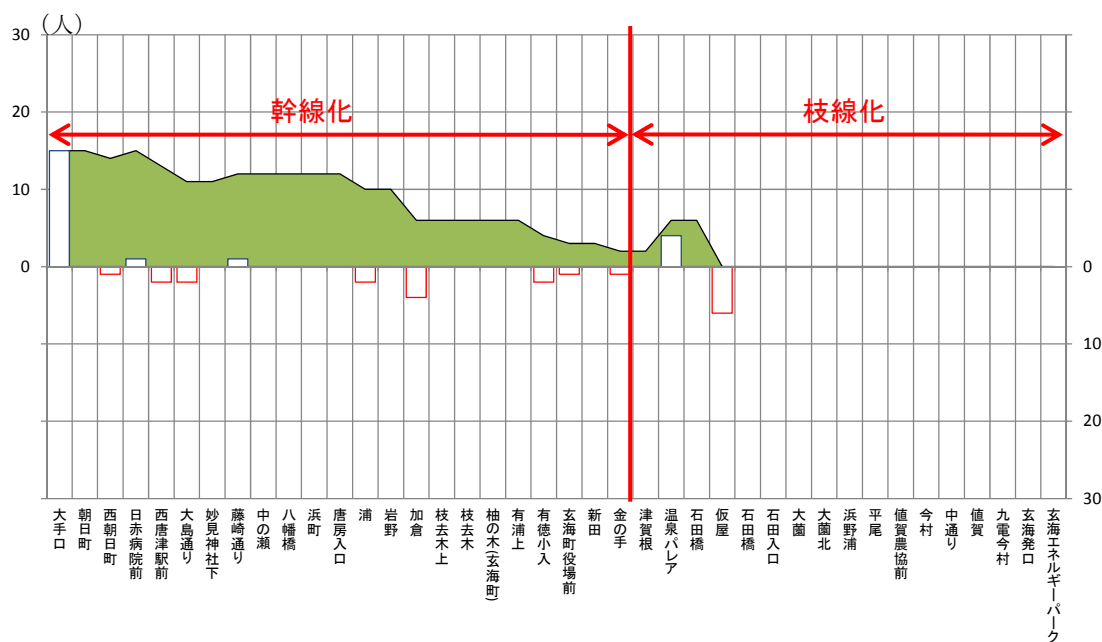


図 7-6 有浦線（上図：大手口→玄海エネルギーパーク、下図：玄海エネルギーパーク→大手口）の
平日の車内乗車人員（9時～14時）

出典：本計画で実施した OD 調査

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

- ・金の手バス停の充実

金の手バス停は、有浦線（唐津市中心部～玄海町間）が発着するバス停であり、1日に35本のバスが発着する。本計画における全路線バスOD調査の結果、1日に89人が乗降していることが分かった。また、金の手バス停付近の有浦中学校は平成27年4月より玄海町内2小学校、2中学校が統合し、「玄海みらい学園」（小中一貫校）が開校した。前項で示したように、有浦線を金の手バス停で幹線と枝線に分ける事を検討することに併せて、金の手バス停を商業施設に近接させることにより乗継の利便性を図ることなどを検討する。



図 7-7 「金の手」バス停周辺図

(4) 多様な交通モードの連携

【実施事業】

- ・路線バス、スクールバス、福祉バス（乗合）、タクシーの連携

玄海町内には、路線バスの他に、スクールバス、福祉バス（乗合）、タクシーなど多様な交通モードが存在している。それぞれの移動手段は互いに連携が不足しているため、本調査で実施した轟木地区のグループインタビューでは、福祉バスの利便性が悪いことが指摘された。そのため、玄海町のまちづくりと連携した多様な交通モードの連携を検討する。



図 7-8 スクールバス路線図（玄海町）

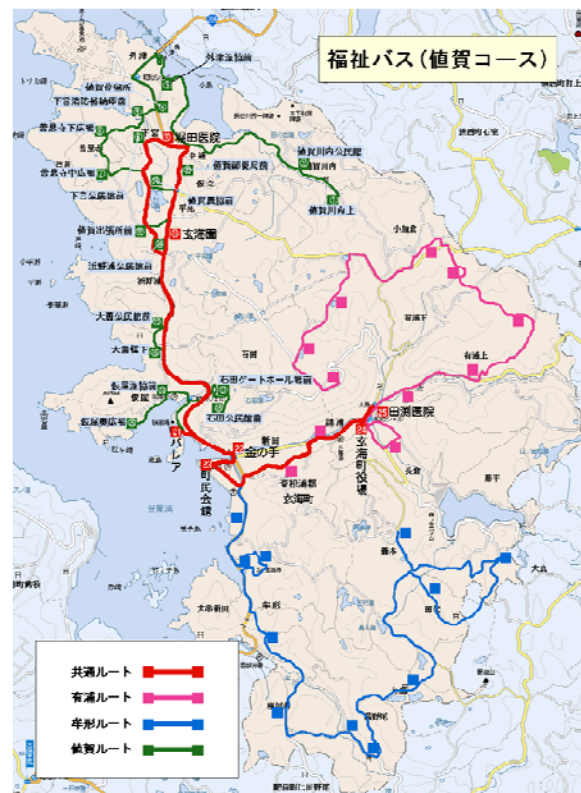


図 7-9 福祉バス（乗合）路線図（玄海町）



写真 スクールバス（玄海町）



写真 福祉バス（乗合）（玄海町）

7.2. 呼子・鎮西エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口バスセンター～呼子バス停間を、「呼子線」と「湊・呼子線」の幹線路線バス2路線が運行している。 ・ 呼子バス停は路線バスの乗継拠点となっており、呼子バス停からの枝線として3つの路線バスが運行している。 ・ 呼子・鎮西エリアと玄海町エリアをまたぐ幹線路線バスとして、「値賀・名護屋線（循環）」が運行している。 ・ 呼子港から4つの離島に向けて各1航路が運航している。 ・ 湊港からは、神集島への離島航路が運航している。
課題	・ 呼子港内の航路乗り場はそれぞれ離れた場所に設置されており、航路発着所と呼子バス停までは距離が離れている。 ・ 呼子への観光客の公共交通の利用ニーズが高まっているが、鉄道とバスの乗継利便性が低い。 ・ 神集島航路の乗り場と最寄りのバス停（湊公民館前）が離れており、離島航路とバスの乗継利便性が低い。

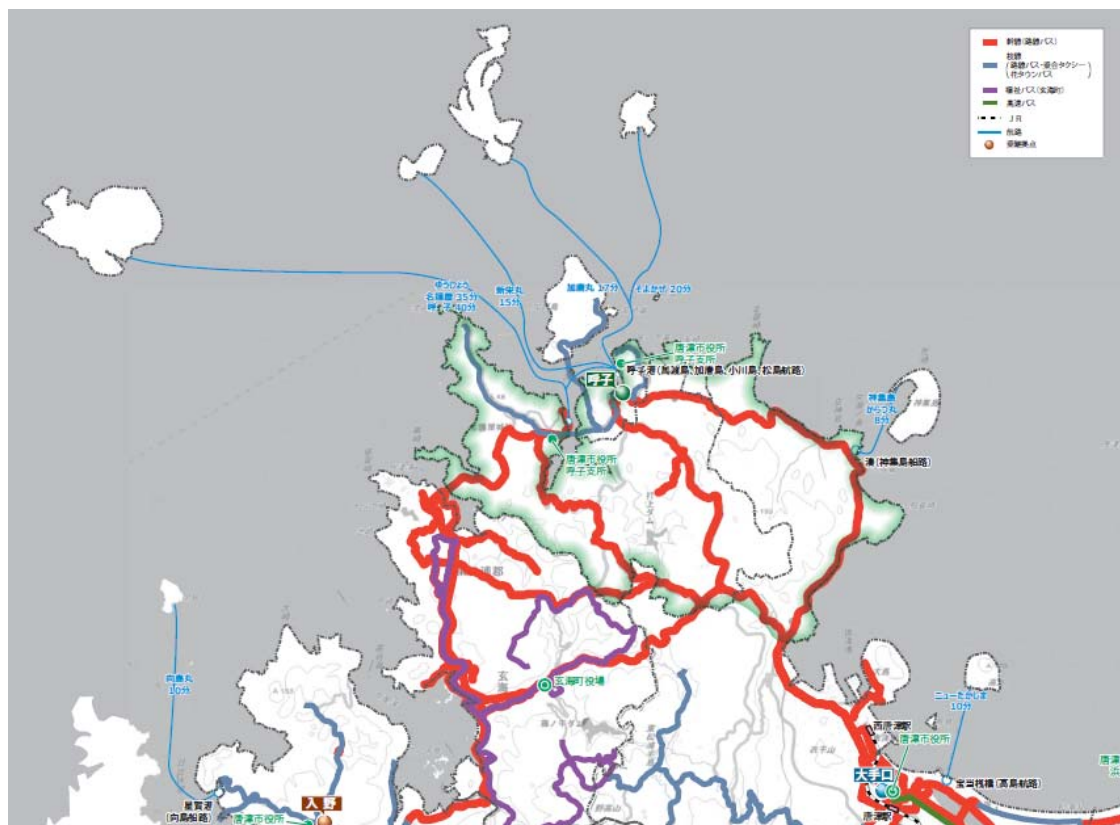


図 7-10 呼子・鎮西エリアの現況図

表 7-2 呼子・鎮西エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線・航路	所要時間	1 日便数	その他
路線バス	昭和自動車(株)	呼子線 (大手口～呼子)	約 30 分	52 便 (平日)	市内幹線
		湊・呼子線 (大手口～呼子)	約 40 分	41 便 (平日)	市内幹線
		呼子-台場	約 8 分	11 便 (平日)	枝線
		呼子-加部島	約 17 分	11 便 (平日)	枝線
		呼子-波戸岬	約 22 分	15 便 (平日)	枝線
		値賀・名護屋線	約 90 分	13 便 (平日) 内、循環は 6 便	循環
離島航路	(有)加唐島汽船	加唐島	約 17 分	8 便	
	個人 (中尾正人)	松島	約 15 分	6 便	
	(有)郵正丸	馬渡島	約 40 分 (名護屋経由)	8 便	
	川口汽船(有)	小川島	約 20 分	8 便	
	唐津汽船(株)	神集島	約 8 分	18 便 (平日)	
タクシー	昭和自動車(株)				
	唐津観光 タクシー(株)				
	(有)鎮西タクシー				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

- ・呼子線、湊・呼子線、値賀・名護屋線（循環）の運行水準・運行形態の適正化

平日の呼子線、湊・呼子線については呼子～大手口は通勤・通学利用があるため、この区間は通勤・通学時間帯においては幹線として快速運行によるスピードアップ等を図りながら現在の運行水準を維持する。また、呼子線、湊・呼子線は観光目的による利用が多く、特に日祝日については全体の 20%（平日は約 10%）が観光目的であることから（図 7-12）、唐津駅への乗り入れなど利便性向上により利用者増を図る。

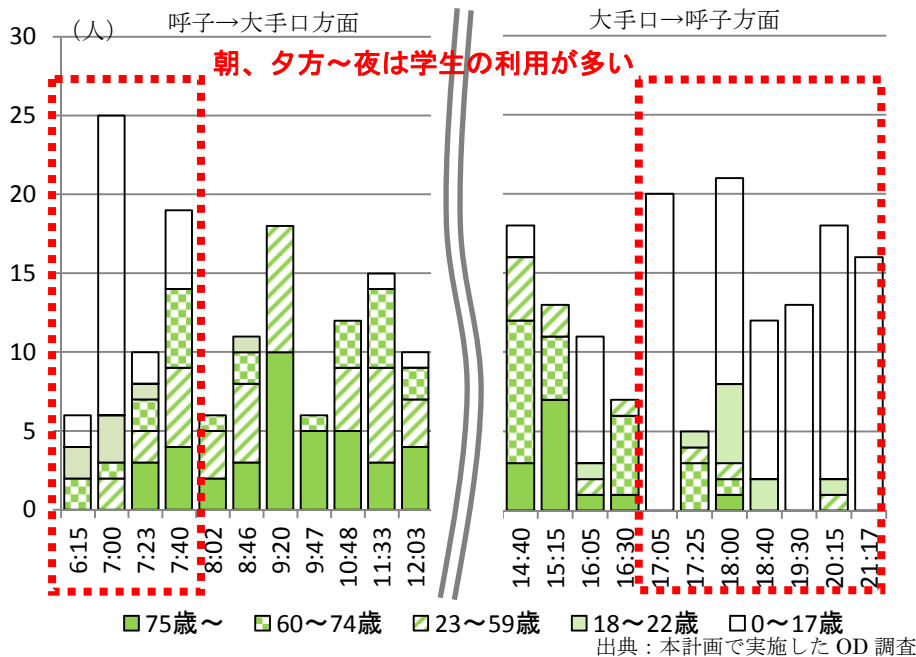


図 7-11 呼子線（左図：呼子→大手口方面、右図：大手口→呼子方面）の

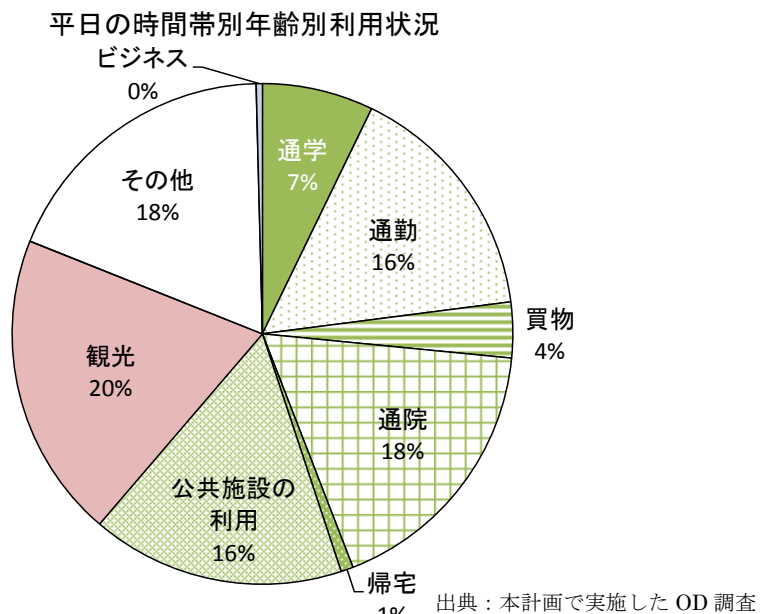


図 7-12 呼子線、湊・呼子線の日祝日の目的別利用割合（N=501）

全路線バス OD 調査の結果を元に、呼子線、湊・呼子線のバス停毎の乗降者数を一部地域単位で集計し、行方向に「乗車バス停」、列方向に「降車バス停」としたバス停間 OD 表を以下に示す。呼子線と湊・呼子線が重複運行しない区間である呼子線の「殿の浦入口バス停～浦バス停」の区間で乗降が少ない（表 7-3、表 7-4）のに対し、湊・呼子線の「持山バス停～唐房バス停」の乗降が多い（表 7-5、表 7-6）。そのため、朝夕の通勤・通学時間帯を除いて、日中の時間帯では、湊・呼子線を幹線、呼子線を枝線と位置付け、呼子線の運行水準を下げることを検討する。

表 7-3 呼子線（呼子→大手口）の乗降状況(バス停間 OD 表) (平日 9～14 時)

降車バス停 乗車バス停	呼子	殿の浦入口～浦	唐津市中心部 (唐房入口～大手口バス亭)
呼子	殿の浦入口バス停～浦バス停で乗車もしくは降車する人は全体の 18% (84 人中 15 人)	9	32
殿の浦入口～浦		2	4
唐津市中心部 (唐房入口～大手口)			37

表 7-4 呼子線（大手口→呼子）の乗降状況(バス停間 OD 表) (平日 9～14 時)

降車バス停 乗車バス停	唐津市中心部 (唐房入口～大手口)	浦～殿の浦入口	呼子
唐津市中心部 (唐房入口～大手口)	40	17	39
浦～殿の浦入口	浦バス停～殿の浦入口バス停で乗車もしくは降車する人は全体の 19% (98 人中 19 人)	0	2
呼子			

表 7-5 湊・呼子線（呼子→大手口）の乗降状況(バス停間 OD 表) (平日 9～14 時)

降車バス停 乗車バス停	呼子	持山～唐房	唐津市中心部 (唐房入口～大手口)
呼子	持山バス停～唐房バス停で乗車もしくは降車する人は全体の 53% (85 人中 45 人)	4	6
持山～唐房		2	39
唐津市中心部 (唐房入口～大手口)			34

表 7-6 湊・呼子線（大手口→呼子）の乗降状況(バス停間 OD 表) (平日 9～14 時)

降車バス停 乗車バス停	唐津市中心部 (唐房入口～大手口)	唐房～持山	呼子
唐津市中心部 (唐房入口～大手口)	14	44	23
唐房～持山	唐房バス停～持山バス停で乗車もしくは降車する人は全体の 60% (88 人中 51 人)	1	6
呼子			

出典：本計画で実施した OD 調査

[illegible]

7-14

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

- ・路線バスと離島航路の連携

呼子バス停は、1日127本のバスが発着する。また、本計画における全路線バスOD調査の結果から、1日に671人が乗降していることが分かった。乗継利便性を図るために、呼子バス停から約200mの場所にある商業施設への乗り入れなどを検討する。

また、呼子バス停は、乗継機能、情報提供機能、待合機能は整っているが、離島航路への乗継情報等が不足しているため、他モードの情報提供の充実を検討する。



図 7-15 呼子バス停付近の拡大図

【実施事業】

- ・路線バスと離島航路の連携

(4) 多様な交通モードの連携

本計画で実施した住民アンケート調査結果によると、呼子地区のバス・J R・航路との接続の改善を望む声が他の地区に比べて多いことから、この地区でのバスと鉄道、バスと航路の接続に対する関心が高いことが分かった。(図 7-16)

また、本計画で実施した全路線バス OD 調査の結果によると、呼子バス停を利用した方のうち、前後に離島航路を利用した方は全体の 2%程度であった。しかしながら、バスと航路の乗継が悪い時間帯もあり、例えば、大手口方面からバスを利用し呼子で航路に乗り換える場合、多くの便で 1 時間以上の乗継時間がかかり、また、乗り場までの移動時間を考慮すると 30 分未満の乗継時間でも乗り継げない便もあることから(図 7-18) 利便性向上のため乗継を考慮した運行時間の改善を検討する。なお、呼子港へのバス乗入れについては、航路集約や、海岸通りへのバスの通行などに関する課題等がある。

湊の神集島航路乗り場については、最寄りのバス停(湊公民館前)の時刻表が掲載されているが、情報が古いため、最新の情報を掲示するとともに、バス停までの地図情報等も掲示する。

また、バスと航路の乗継割引券や共通定期券の発行について検討を行い、円滑な乗継ぎによる利用促進を図る。

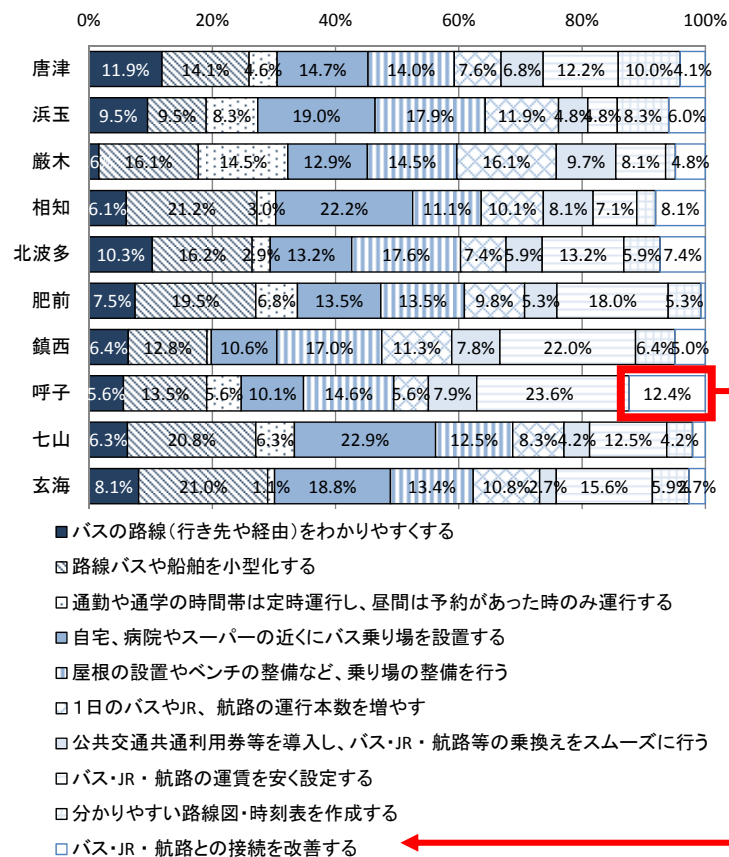


図 7-16 住民アンケート調査「公共交通に対する要望」に関する設問の地区別回答結果



図 7-17 呼子港と呼子バス停までの距離

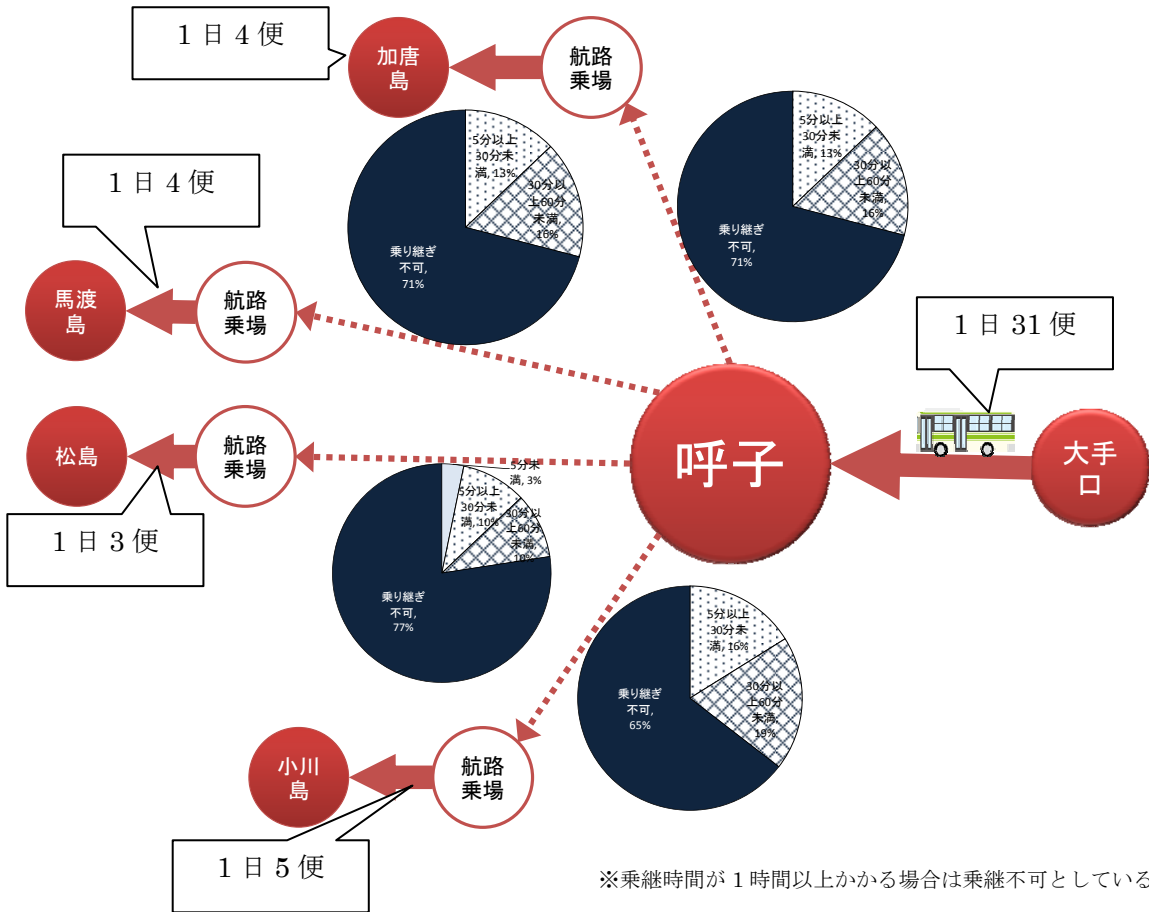


図 7-18 路線バスから航路への乗継に係る時間区分別、便数の割合
(大手口方面から路線バスに乗車し、呼子で航路に乗り換える場合)

7.3. 肥前エリア

(1) エリア概要

現況	・ 肥前エリアでは、大手口～切木～入野まで、路線バスの「切木・中浦線」が1路線運行されている。入野までは、「有浦線」も運行している。 ・ 入野バス停は乗継拠点となっており、入野から枝線として5つの路線バスが運行している。 ・ 切木からは2つの枝線が運行している。 ・ 星賀港からは、向島への離島航路が運航している。
課題	・ 路線バス（枝線）の利用者が少なく、使用する車両サイズ（中型車両）に見合った利用者がいない。 ・ 入野のバス停は、路線バスの幹線と枝線の乗継拠点として屋根やベンチは整備されているが、待ち時間を快適に過ごせる待合環境がない。 ・ 星賀は、向島航路乗り場とバス停の異なる交通モードの結節点となっているが、航路・バスともに利用者が少ない。

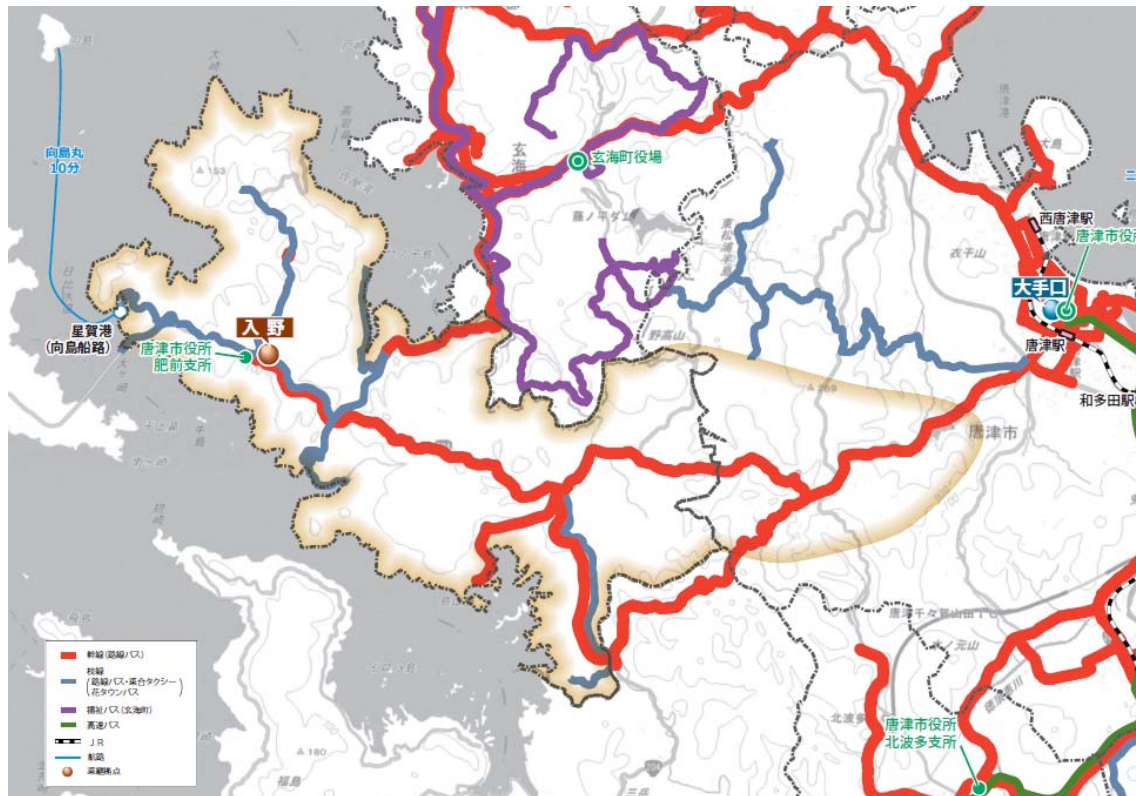


図 7-19 肥前エリアの現況図

表 7-7 肥前エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日 便数	その他
路線 バス	昭和自動車(株)	切木・中浦線 (大手口～切木 ～入野)	約 40 分	20 便 (平日)	市内 幹線
		入野-高串	約 12 分	17 便 (平日)	枝線
		入野-星賀	約 9 分	12 便 (平日)	枝線
		入野-納所	約 8 分	16 便 (平日)	枝線
		入野-鷹島	約 26 分	15 便 (平日)	枝線
		入野-菖津	約 14 分	2 便 (平日)	枝線
		(大手口-) 切木- 満越	約 6 分(大 手口～切 木は約 36 分)	3 便 (平日)	枝線
		切木-湯野浦	約 12 分	1 便 (平日)	枝線
離島 航路	個人 (樋口勝)	向島～星賀	約 10 分	6 便	
タク シー	(有)鎮西タクシー				
	昭和自動車(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

- ・切木・中浦線、入野からの枝線の運行水準・運行形態の適正化

切木・中浦線は通学利用があるため、大手口までの幹線として現在の運行水準を維持する。日中の時間帯は利用者数が少ないため、車両の小型化や運行便数の適正化を検討する。

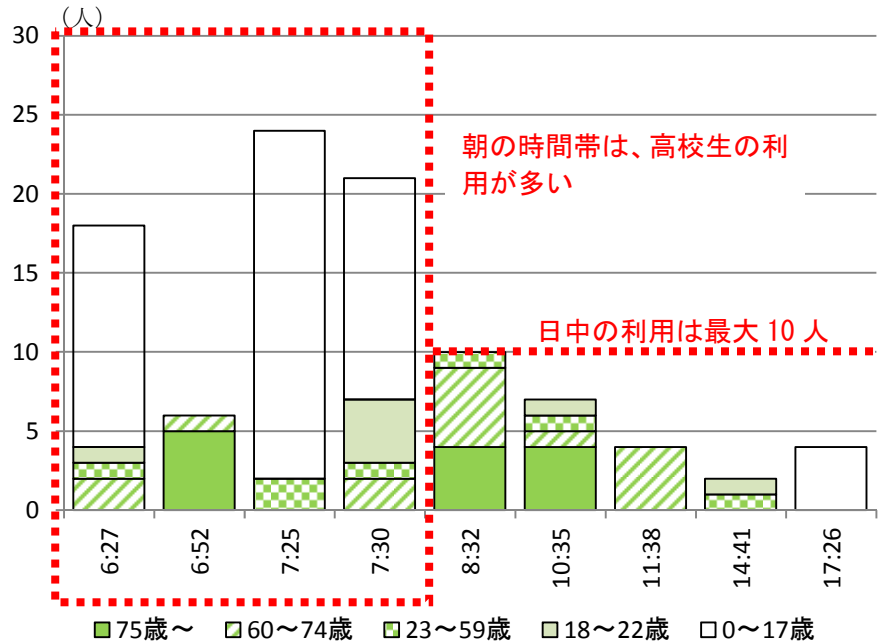


図 7-20 切木・中浦線（入野→大手口方面）の平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

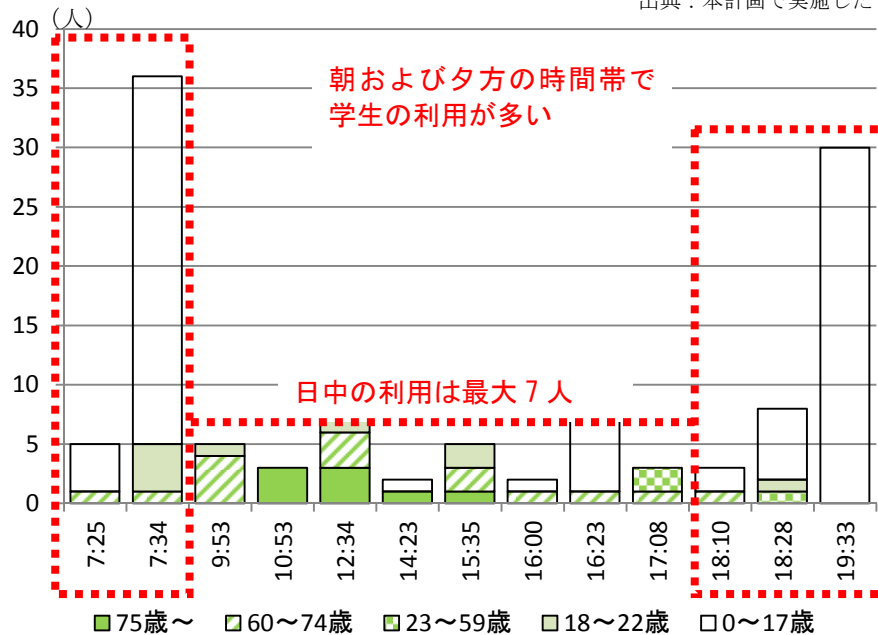


図 7-21 切木・中浦線（大手口→入野方面）の平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

入野からの枝線については、一定の利用はあるものの、利用人数は少ないため、デマンド交通の導入や、車両の小型化などを検討する。

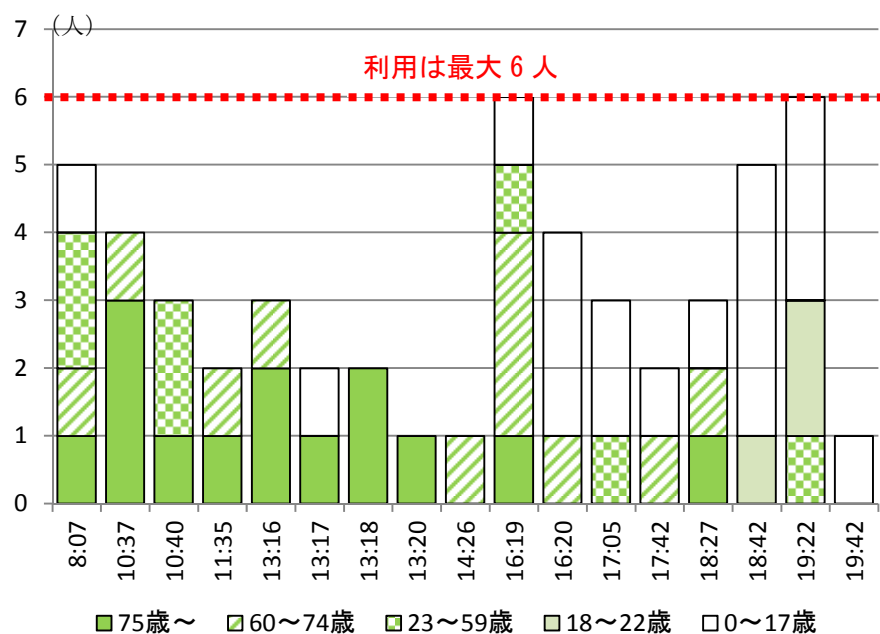


図 7-22 入野→納所・星賀・福祉センターの平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

・入野バス停付近の充実

入野のバス停は、有浦線（1日25本）、切木・中浦線（1日20本）、入野フィーダー（1日60本）が発着するバス停であり、1日合計105本のバスが発着する。本計画における全路線バスOD調査の結果から、1日343人が乗降していることが分かった。入野バス停は、屋根・ベンチは整備されているが、待ち時間を過ごせる環境がないため、近隣のスーパーなどの商業施設への移設検討のほか、肥前支所庁舎を市民交流の拠点として位置付け、開庁時間内は肥前支所ロビー等を有効活用し、バス利用者が快適に待ち時間を過ごせる環境づくりを検討する。



図 7-23 入野バス停周辺の拡大図

(4) 多様な交通モードの連携

【実施事業】

・路線バスと離島航路の連携

星賀は、バスと向島航路の乗り場が近接しているが、路線バスから航路に乗り継ぐ場合、航路3便中2便で30分以上の待ち時間を要す。また、航路から路線バスに乗り継ぐ場合に航路の到着と路線バスの出発が同時刻の便があるなど、乗継の利便性はよくない。本計画における全路線バスOD調査の結果、星賀からバスに乗る方の80%は航路利用者であったことから、乗継利便性を高めるために、運行時間の改善を検討する。



便	向島発	星賀着	乗継時間	昭和バス (星賀発)
1	7:15	7:25	11分	7:36入野行き
2	13:30	13:40	0分	13:40入野行き
3	16:50 (16:00)	17:00 (16:10)		

昭和バス (星賀着)	乗継時間	星賀発	向島着
10:46	14分	11:00	11:10
13:26	34分	14:00	14:10
16:28	52分	17:20 (16:30)	17:30 (16:40)

()内は、10月1日から3月31日までの発着時間

図 7-24 星賀での他モードへの乗継時間

7.4. 北波多エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口～山本～北波多・志気・成瀬上、及び大手口～千々賀～北波多～成瀬上まで、幹線路線バスの「北波多線」が1路線2系統運行している。 ・ 唐津地域と伊万里市をまたぐ路線バスとして、「唐津・伊万里線」が運行している。 ・ エリア内には、「唐津市民病院きたはた」と「唐津工業高校」がある。
課題	・ 路線バス（幹線）の唐津－伊万里線、唐津－佐賀線（山本まで）、北波多線が重複して運行しており、運行効率が悪い。

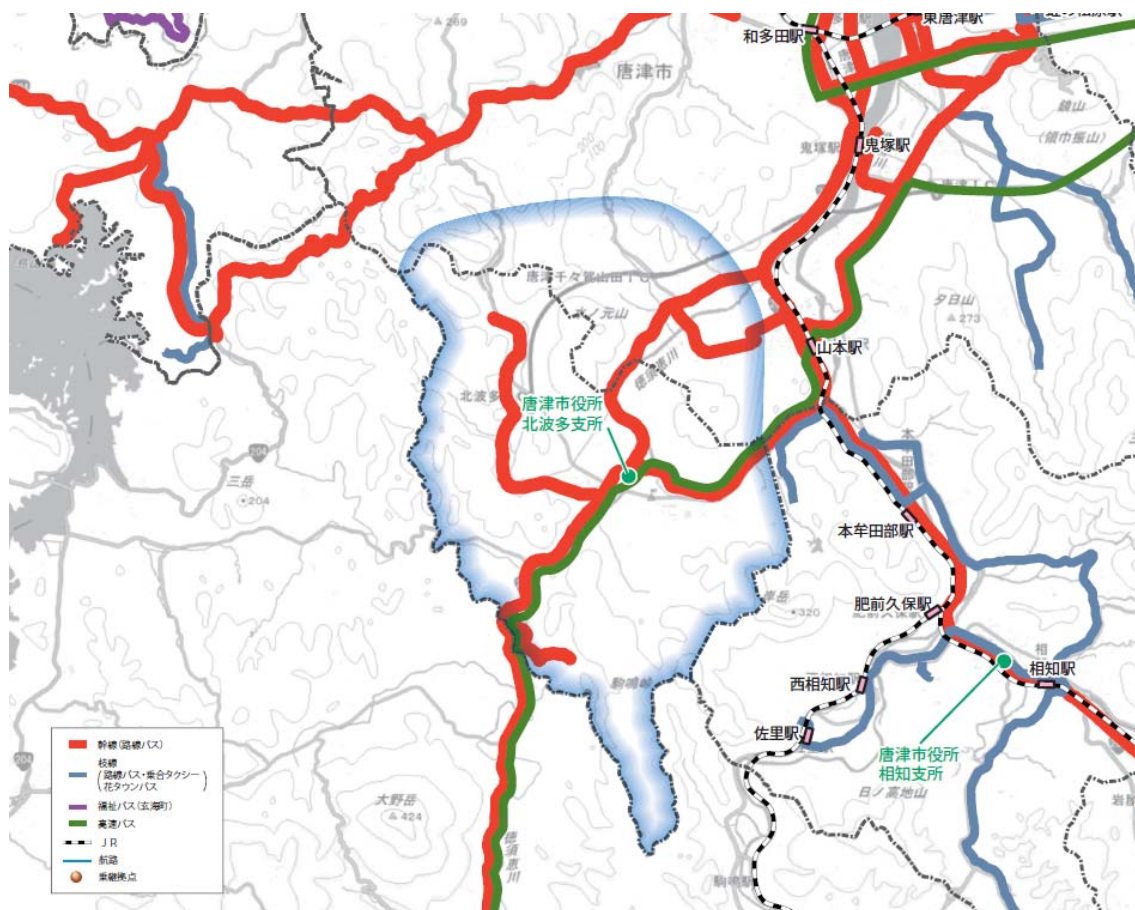


図 7-25 北波多エリアの現況図

表 7-8 北波多エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日 便数	その他
路線 バス	昭和自動車(株)	北波多線 (大手口～山本～ 北波多)	約 30 分	4 便 (平日)	市内 幹線
		北波多線 (大手口～山本～ 成瀬上)	約 40 分	4 便 (平日)	市内 幹線
		北波多線 (大手口～山本～ しげ志気)	約 37 分	5 便 (平日)	市内 幹線
		北波多線 (大手口～千々賀 ～北波多)	約 26 分	2 便 (平日)	市内 幹線
		北波多線 (大手口～千々賀 ～成瀬上)	約 35 分	1 便 (平日)	市内 幹線
		唐津 - 伊万里線 (大手口～北波多 ～伊万里)	約 25 分 (大手口 ～伊万里 約 50 分)	20 便 (平日)	広域 幹線
高速 バス	昭和自動車(株)	福岡-伊万里線 「いまり号」	約 80 分 (福岡ま で)	34 便 (平日)	都市間 幹線
タク シー	昭和自動車(株)				
	唐津タクシー(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

- ・北波多線、唐津・伊万里線の運行水準・運行形態の適正化

北波多線（大手口⇄成瀬上・志気）の乗降者数を見ると、大手口行きは北波多バス停まで数名の乗車はあるものの（図 7-26）、成瀬上・志気行きは北波多バス停付近で乗車が途絶えることから（図 7-27）、北波多線（大手口⇄成瀬上・志気）は北波多バス停までを幹線とし、北波多バス停から成瀬バス停・志気バス停までは枝線に分割することを検討する。

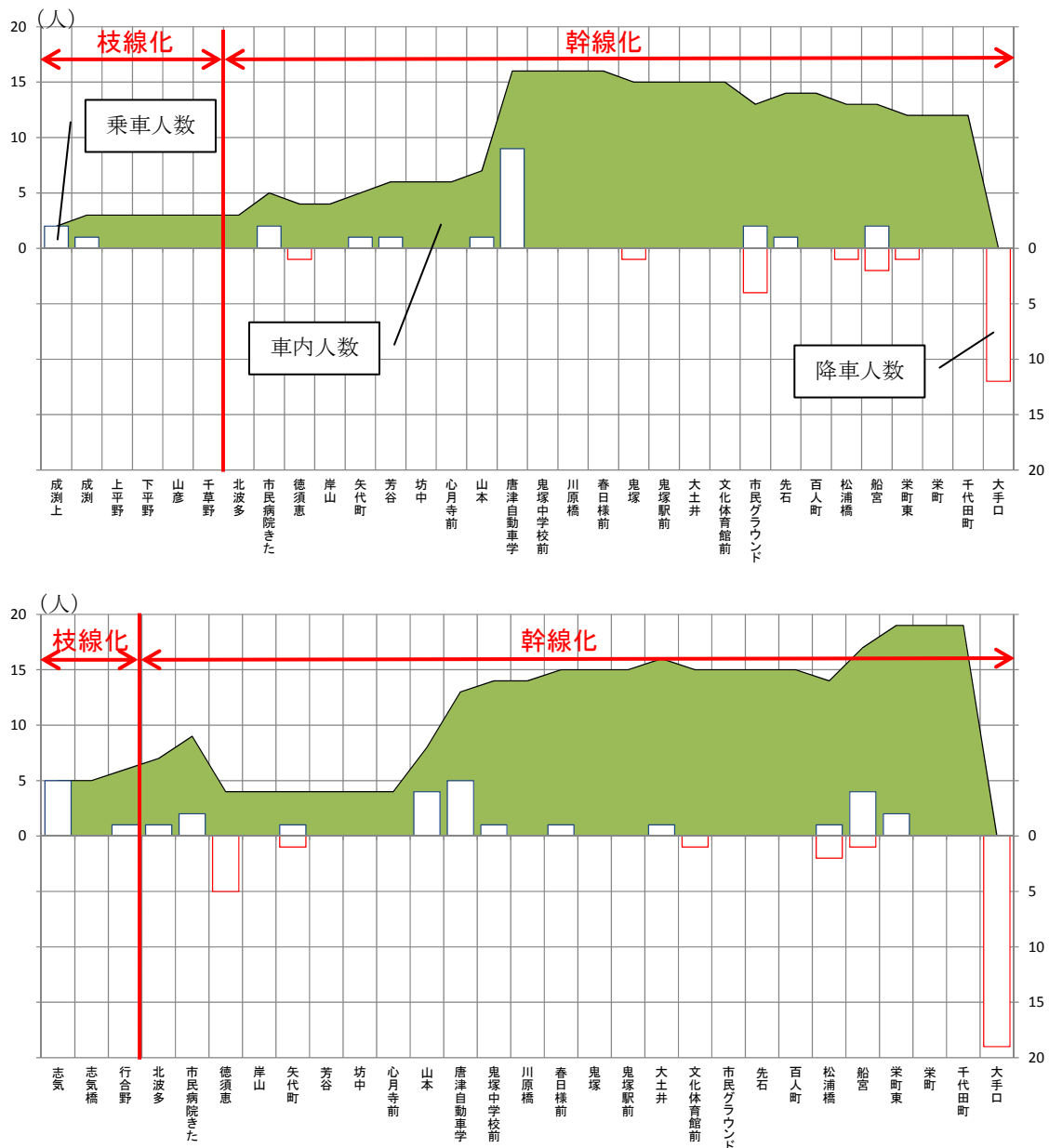


図 7-26 北波多線（上図：成瀬上→大手口、下図：志気→大手口）の平日の車内乗車人員

出典：本計画で実施した OD 調査

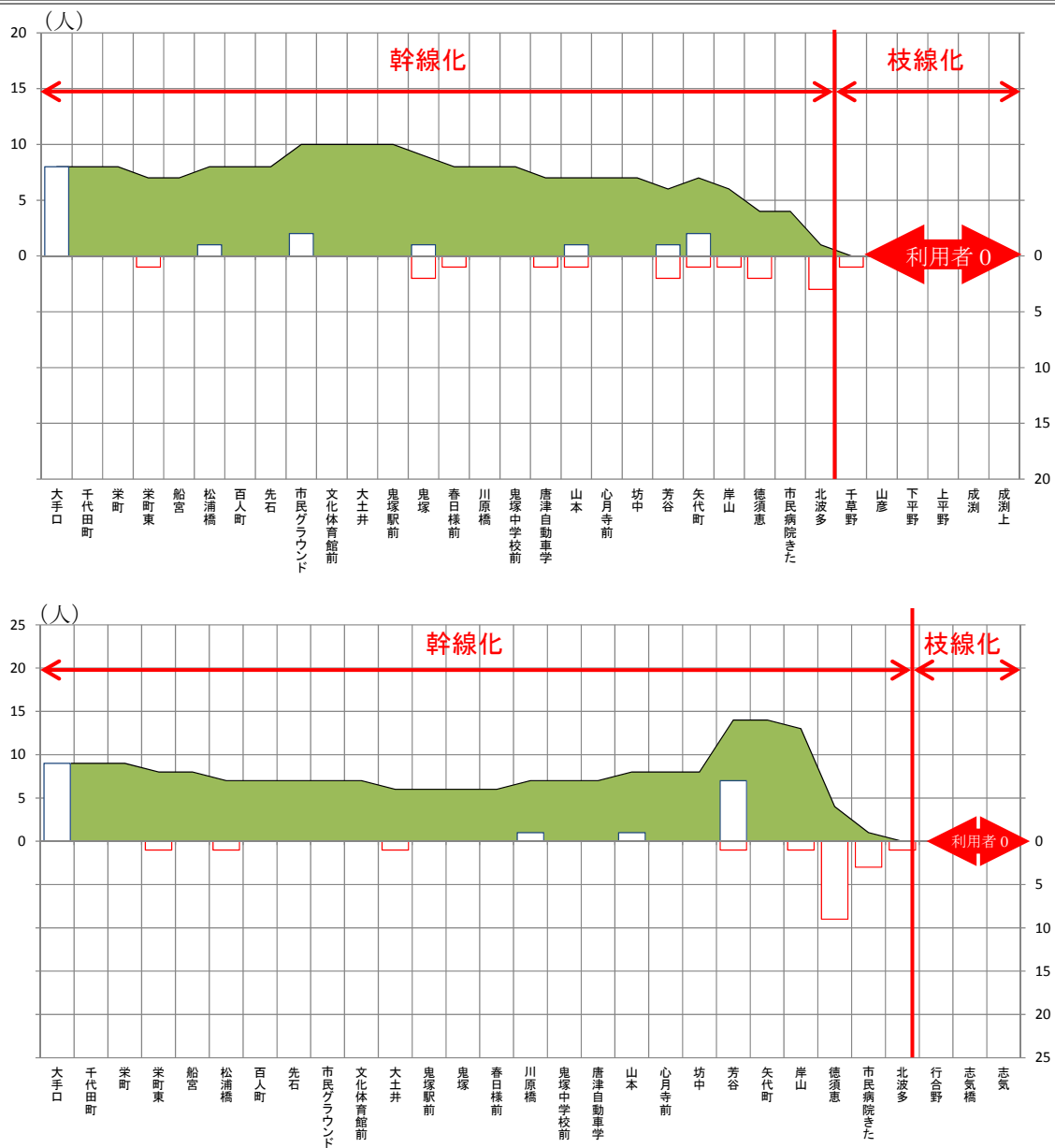


図 7-27 北波多線（上図：大手口→成瀬上、下図：大手口→志気）の平日の車内乗車人員
出典：本計画で実施した OD 調査

特に、大手口～北波多方面は日中の時間帯は高齢者の利用が多いが、毎日利用する人はいなかったことから、北波多～成瀬上・志気の枝線化にあたり、曜日運行やデマンド運行などを検討する。

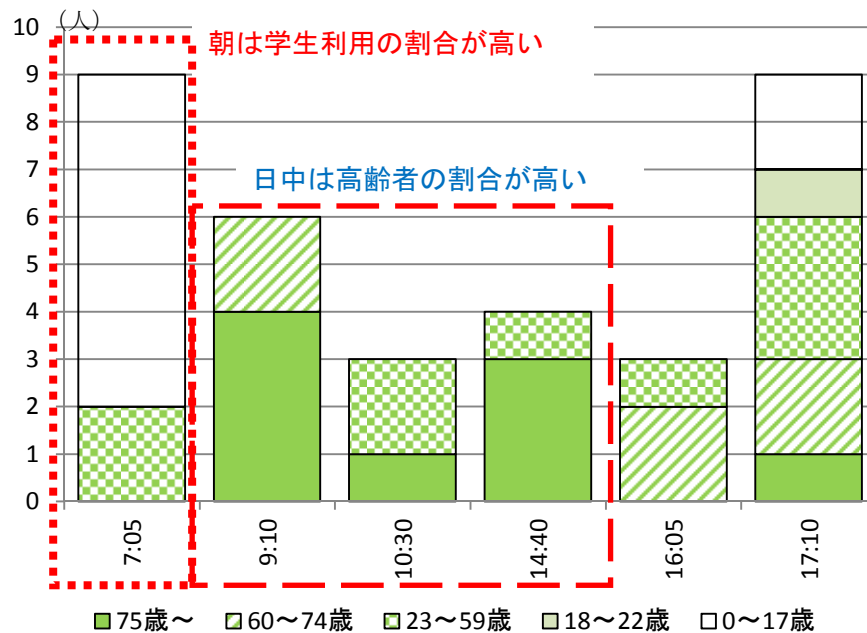


図 7-28 北波多線（大手口→北波多方面）の平日の時間帯・年齢別乗降
出典：本計画で実施した OD 調査

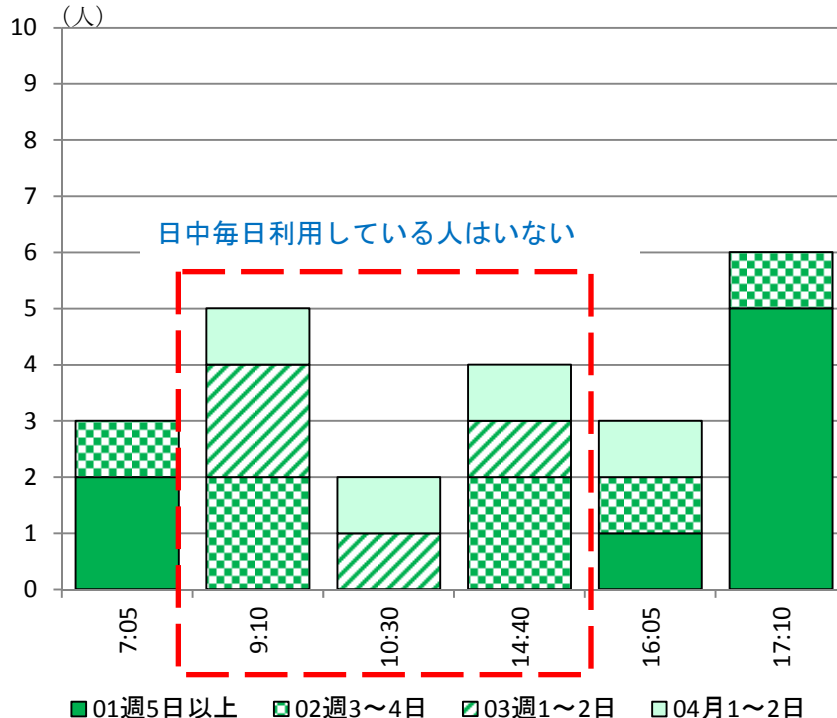


図 7-29 北波多線（大手口→北波多方面）の平日の時間帯・利用頻度別乗降
出典：本計画で実施した OD 調査

全路線バス OD 調査の結果を元に、唐津・伊万里線の本停毎の乗降者数を地域単位で集計し、行方向に「乗車地」、列方向に「降車地」とした地域間 OD 表を以下に示す。利用者の半数以上の方が唐津市内での移動に利用している。一方、伊万里市中心部から唐津市中心部への利用も 1 割以上いる。唐津～伊万里間は鉄道が運行していることから、伊万里市中心部～唐津市中心部の利用者に対しては J R 筑肥線への利用転嫁を図り、唐津 - 伊万里線は北波多線に統合することでモード間の適切な役割分担を検討する。なお、北波多～伊万里市中心部を利用する 1 割程度の利用者に対しては、高速バスいまり号の福岡発伊万里行きを北波多バス停で乗降可に変更することにより転嫁を図ることを検討する。

表 7-9 唐津・伊万里線（伊万里駅→大手口）の平日の乗降状況（地域間 OD 表）

乗車地 \ 降車地		伊万里市			唐津市	
		(中心部)	大坪町	南波多町	北波多町	旧唐津市
伊万里市	(中心部)	0	6	4	7	11
	大坪町		0	0	0	2
	南波多町			1	0	4
唐津市	北波多町	高速バスいまり号の活用			0	24
	旧唐津市					28

大手口～北波多を北波多線に統合

出典：本計画で実施した OD 調査

J R 筑肥線に転嫁を図る

表 7-10 唐津・伊万里線（大手口→伊万里駅）の平日の乗降状況（地域間 OD 表）

乗車地 \ 降車地		唐津市		伊万里市		
		旧唐津市	北波多町	南波多町	大坪町	(中心部)
唐津市	旧唐津市	20	11	2	4	12
	北波多町		10	0	1	10
伊万里市	南波多町			4	0	4
	大坪町	大手口～北波多を北波多線に統合			0	2
	(中心部)					0

高速バスいまり号の活用

出典：本計画で実施した OD 調査

J R 筑肥線に転嫁を図る

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

- ・北波多バス停の充実

北波多バス停は、唐津-伊万里線（1日20本発着）、北波多線（1日24本発着）、高速バスいまり号（1日34本発着）が発着するバス停であり、1日合計78本のバスが発着する。本計画における全路線バスOD調査の結果から、1日に67人が乗降していることが分かった。前項で示したように、北波多線を北波多で幹線と枝線に分ける事を検討することに併せて、乗継拠点の充実化を図るために、北波多バス停をコンビニエンスストアに近接させることや、市民病院きたはたを乗継拠点とすることなどを検討する。



図 7-30 北波多バス停周辺の拡大図

北波多バス停



7.5. 相知・厳木エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口～相知・厳木～多久～佐賀駅バスセンターまでの、幹線路線バスの「佐賀・唐津線」が1路線運行している。 ・ 厳木において路線バスとして「星領線」、乗合タクシーとして「天川線」、相知においてコミュニティバスとして「花タウンバス」が運行している。 ・ 唐津～佐賀を結ぶＪＲの唐津線が運行している。
課題	・ 路線バスの唐津・佐賀線とＪＲ唐津線が並走しており、運行効率が悪い。

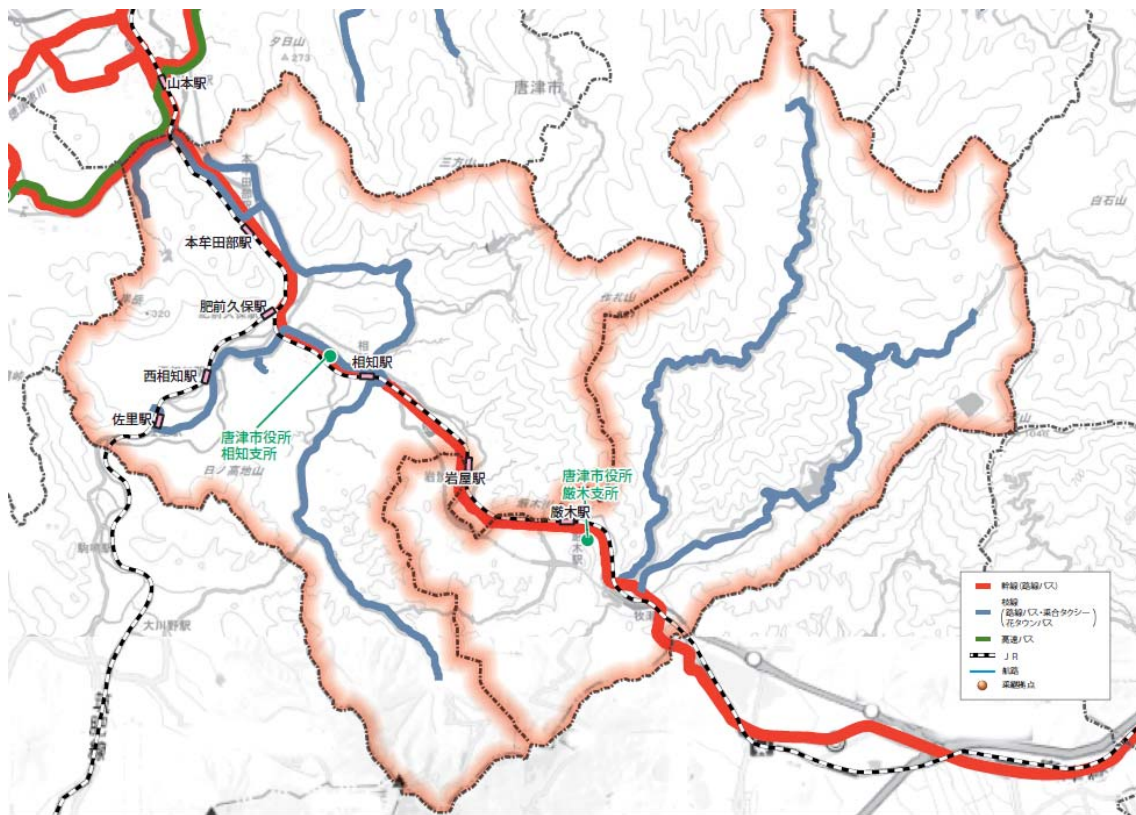


図 7-31 相知・厳木エリアの現況図

表 7-11 相知・厳木エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日 便数	その他
路線 バス	昭和自動車(株)	唐津－佐賀線 (大手口～相知・厳木～多久～佐賀)	約 30 分 (相知) 約 40 分 (厳木) ※大手口～佐賀まで約 110 分	24 便 (平日)	広域 幹線
		星領線	約 55 分	6 便 (平日)	枝線
コミ ュニ ティ バス		花タウンバス	約 30 分 (坊中公民館～おうち温泉) 約 30 分 (八幡岳登山口～佐里上)	18 便 (平日)	枝線
乗合 タク シー	昭和自動車(株)	天川線	約 30 分	6 便 (平日)	枝線
鉄道	J R 九州(株)	唐津線	唐津～相知 : 21 分 唐津～厳木 : 30 分	38 便	都市間 幹線
タク シー	岩屋タクシー				
	昭和自動車(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

- ・佐賀・唐津線、花タウンバス、星領線、天川線の運行水準・運行形態の適正化

全路線バス OD 調査の結果を元に、唐津・佐賀線のバス停毎の乗降者数を市町単位で集計し、行方向に「乗車地」、列方向に「降車地」とした地域間 OD 表を以下に示す。当該市町内および隣接市町間の移動者数は全体の約 8 割であることから、短・中距離移動に特化した運行形態への変更を検討する。長距離利用者については、佐賀・唐津線と並走する JR 唐津線への利用転換を図るなど、モード間の適切な役割分担を検討する。

表 7-12 唐津・佐賀線（佐賀バスセンター→大手口）の平日の乗降状況(地域間 OD 表)

乗車地 \ 降車地		佐賀市	小城市	多久市	唐津市		
					厳木町	相知町	旧唐津市
佐賀市		26	41	15	0	1	19
小城市			3	21	1	0	3
多久市				7	2	4	8
唐津市	厳木町	当該市町内および隣接市町間の利用割合は全体の 77% (246 人中 189 人)			1	3	6
	相知町					7	27
	旧唐津市						51

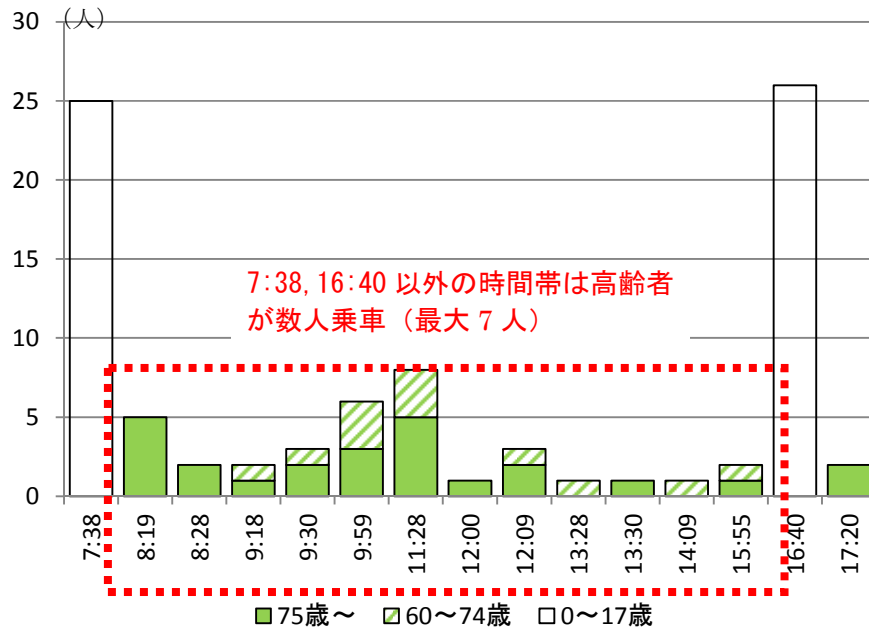
出典：本計画で実施した OD 調査

表 7-13 佐賀・唐津線（大手口→佐賀バスセンター）の平日の乗降状況(地域間 OD 表)

乗車地 \ 降車地		唐津市			多久市	小城市	佐賀市
		旧唐津市	相知町	厳木町			
唐津市	旧唐津市	32	20	10	5	2	7
	相知町		3	8	2	0	2
	厳木町			0	3	0	3
多久市		当該市町内および隣接市町間の 利用割合は全体の 81% (203 人中 164 人)			10	18	8
小城市						7	31
佐賀市							32

出典：本計画で実施した OD 調査

相知の花タウンバス（枝線）は朝・夕時間帯以外は高齢者の利用が数人程度であることからデマンド運行や、利用者が全くいない便や、利用者の利用頻度が低い便については便の集約化などについても検討する。



注) 11:10 おうち温泉発、12:37 賀寿園前発、14:10 坊中公民館前発、16:55 佐里上発、17:39 棚田交流広場発は利用者 0

図 7-32 花タウンバスの平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

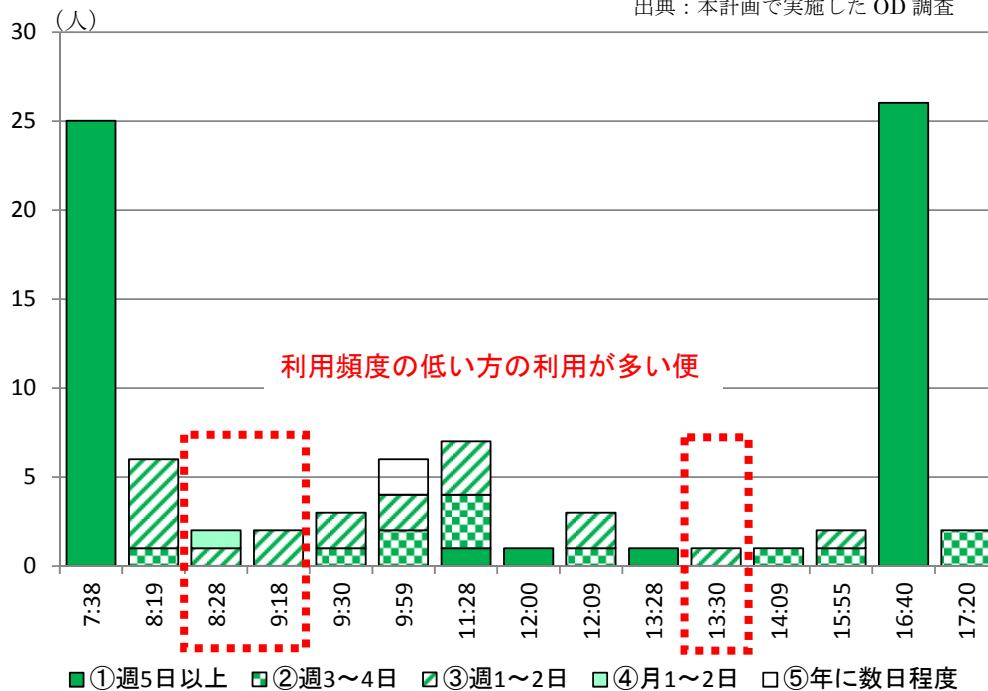
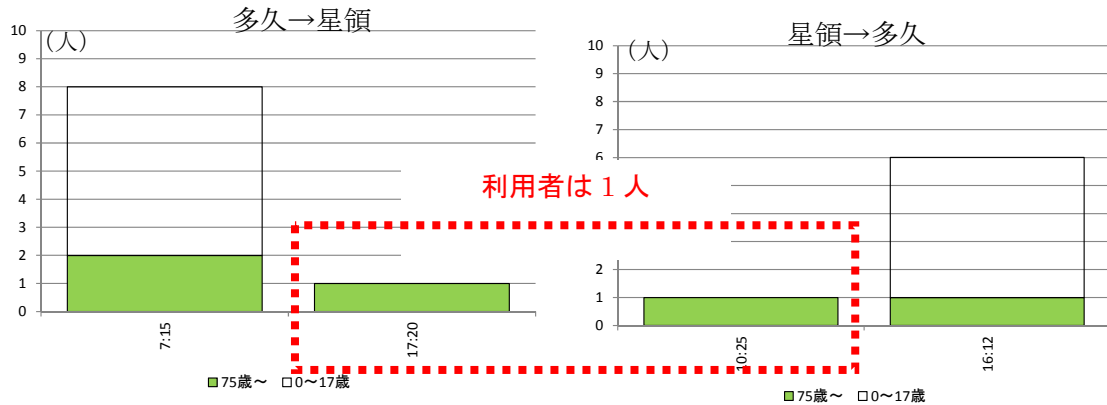


図 7-33 花タウンバスの平日の時間帯別・利用頻度別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

厳木の星領線については、1人当たりの補助金額が4,325円と他の路線と比べて突出しており、利用がほとんどない時間帯は、デマンド運行等への切り替えについて検討する。



注) 多久→星領は 13:15 の利用者は 0 人

図 7-34 星領線の平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

また、星領線は牧瀬～多久駅北口の区間を唐津・佐賀線と重複運行している便がある。全路線バス OD 調査の結果から、星領線を星領～厳木中学校前までの運行に区切り、牧瀬～多久駅北口は佐賀・唐津線への利用の転嫁を図るなど、運行形態の最適化を検討する。

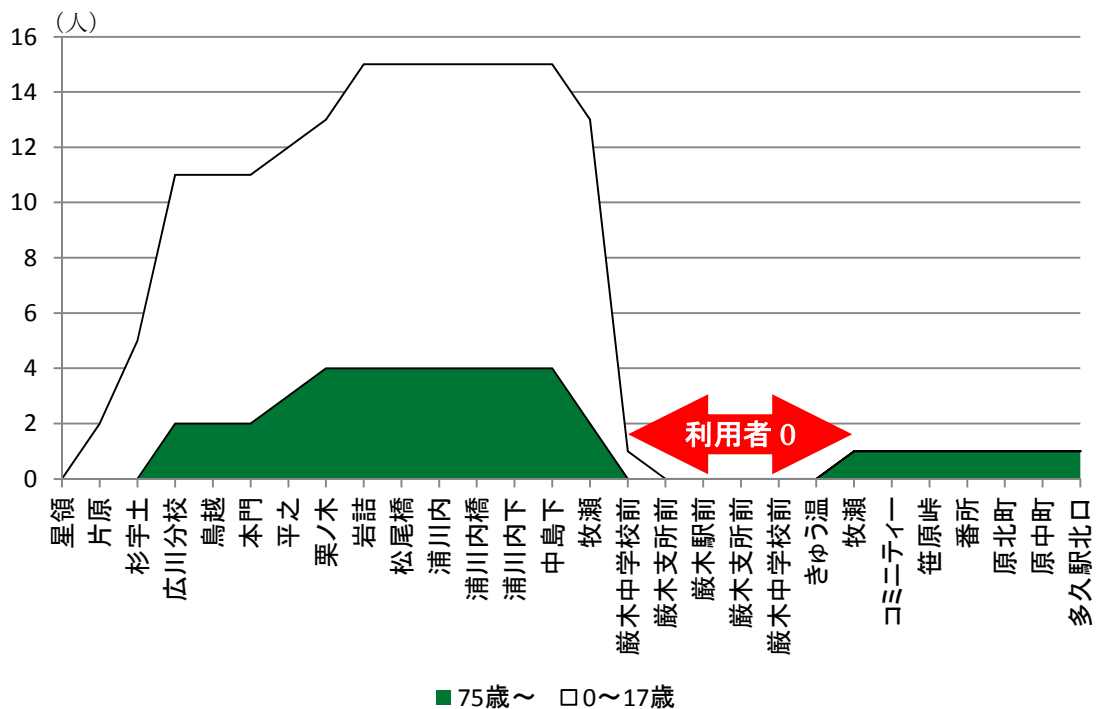


図 7-35 星領線全便の平日の車内乗車人員

出典：本計画で実施した OD 調査

乗合タクシーの天川線については、利用者数は増えてはいるものの、1人あたりの運行コストが1,794円（平成26年度）と高く、唐津市内で運行する他の乗合タクシーと比較しても突出していることから、運行水準・運行形態の見直しを行う必要がある。

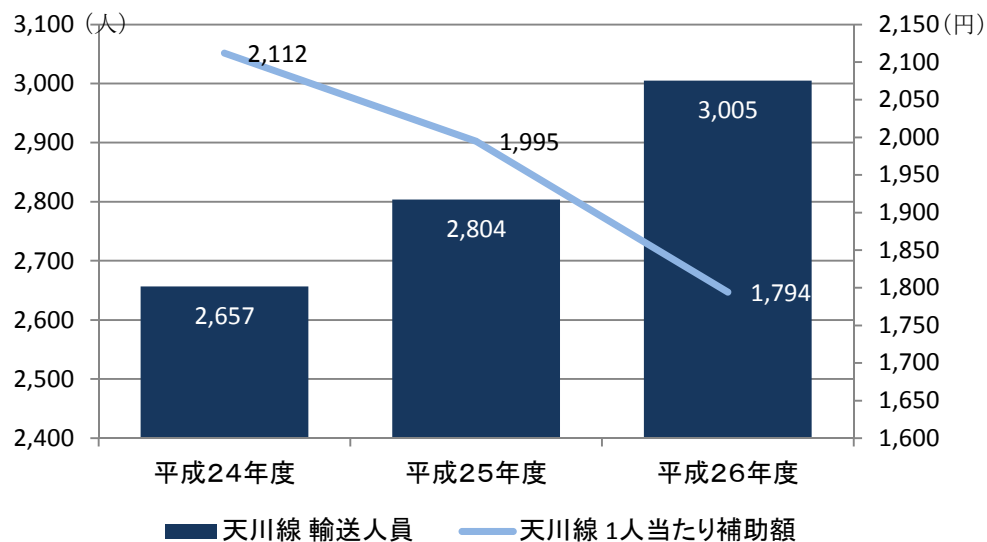


図 7-36 天川線の利用者数と一人当たり運行コストの推移

出典：唐津市

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

・鉄道と路線バスの連携

相知駅前バス停は、唐津・佐賀線（1日24本発着）、花タウンバス（1日18本発着）、が発着するバス停であり、1日に合計42本のバスが発着する。本計画における全路線バスOD調査の結果から、1日に20人が乗降していることが分かった。また、相知駅は、1日に38本の電車が発着し、平成25年度に184千人（1日約500人）が乗降（佐賀県統計年報）している。相知駅から約200mの場所に商業施設があることから、相知駅前バス停を商業施設に近接させることにより乗継の利便性を図ることなどを検討する。

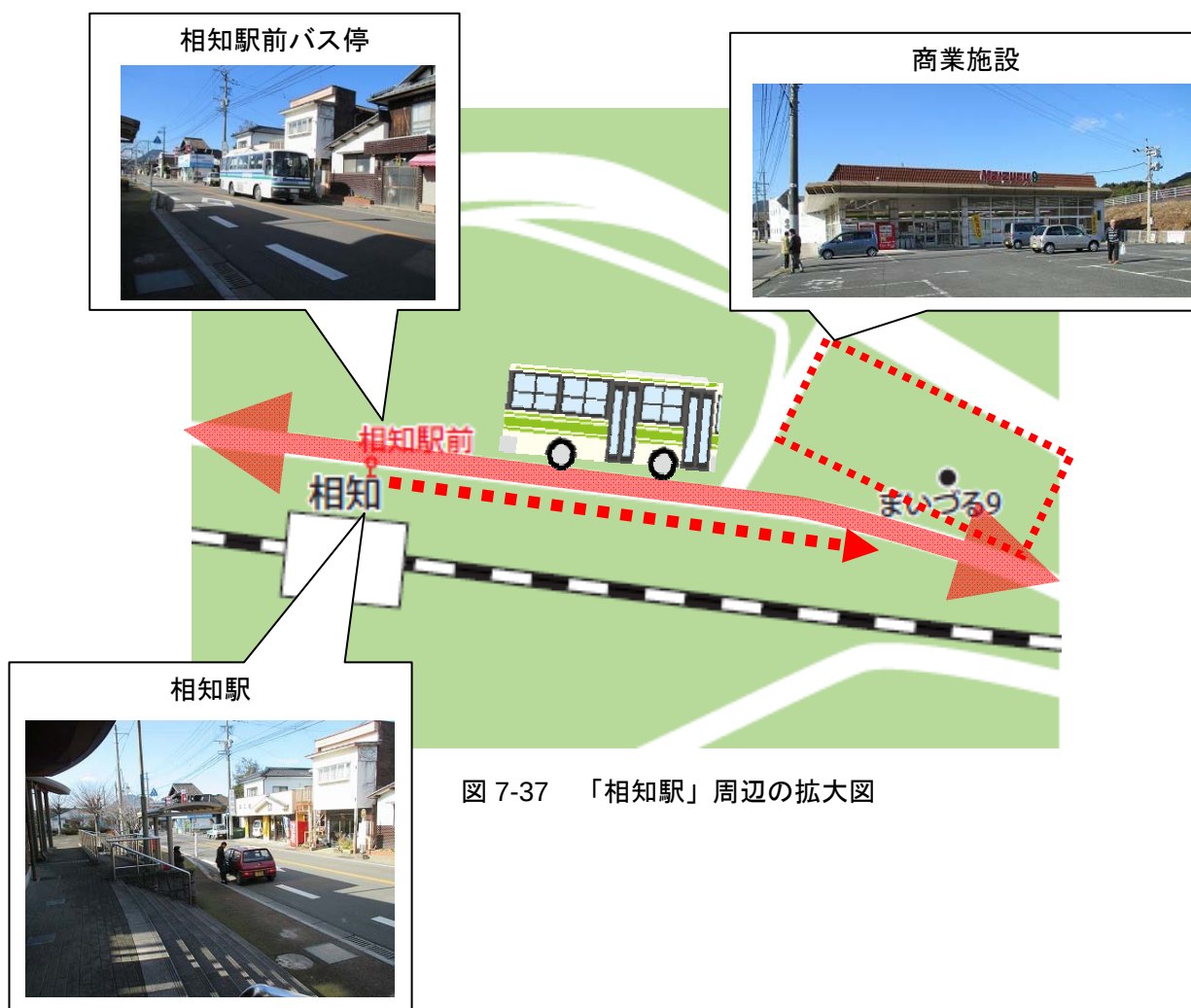


図 7-37 「相知駅」周辺の拡大図

(4) 多様な交通モードの連携

本計画で実施した全路線バス OD 調査の結果から、相知駅前バス停でバスに乗車された方の直前の移動手段、もしくは相知駅前バス停で降車された方の直後の移動手段は、鉄道を利用している方が 2 割程度いる（図 7-38）。また、本計画で実施した住民アンケート調査から相知在住の方の外出地として唐津市中心部もしくは唐津市郊外とした人が 9 割いたことから、花タウンバスを利用して相知駅で唐津方面の鉄道に乗り換えるケースを想定すると、多くの便で乗継に時間がかかることがわかった（図 7-39）。特に、佐里上発の路線では 8 割の便で 30 分以上 60 分未満の乗継時間を要す。また、乗継時間が 1 分など極端に短い便も存在し、乗り継ぐことが困難な便も存在することから、交通モード間の連携を図るために、相知駅において、路線バスと鉄道の運行時間調整等の乗継利便性強化を検討する。

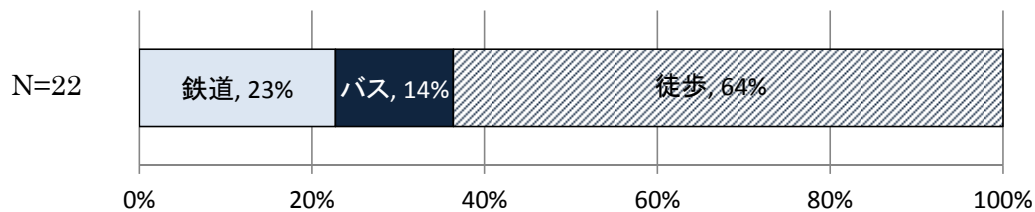


図 7-38 相知駅前バス停から乗車された方の直前の移動手段と、
相知駅前バス停で降車された方の直後の移動手段

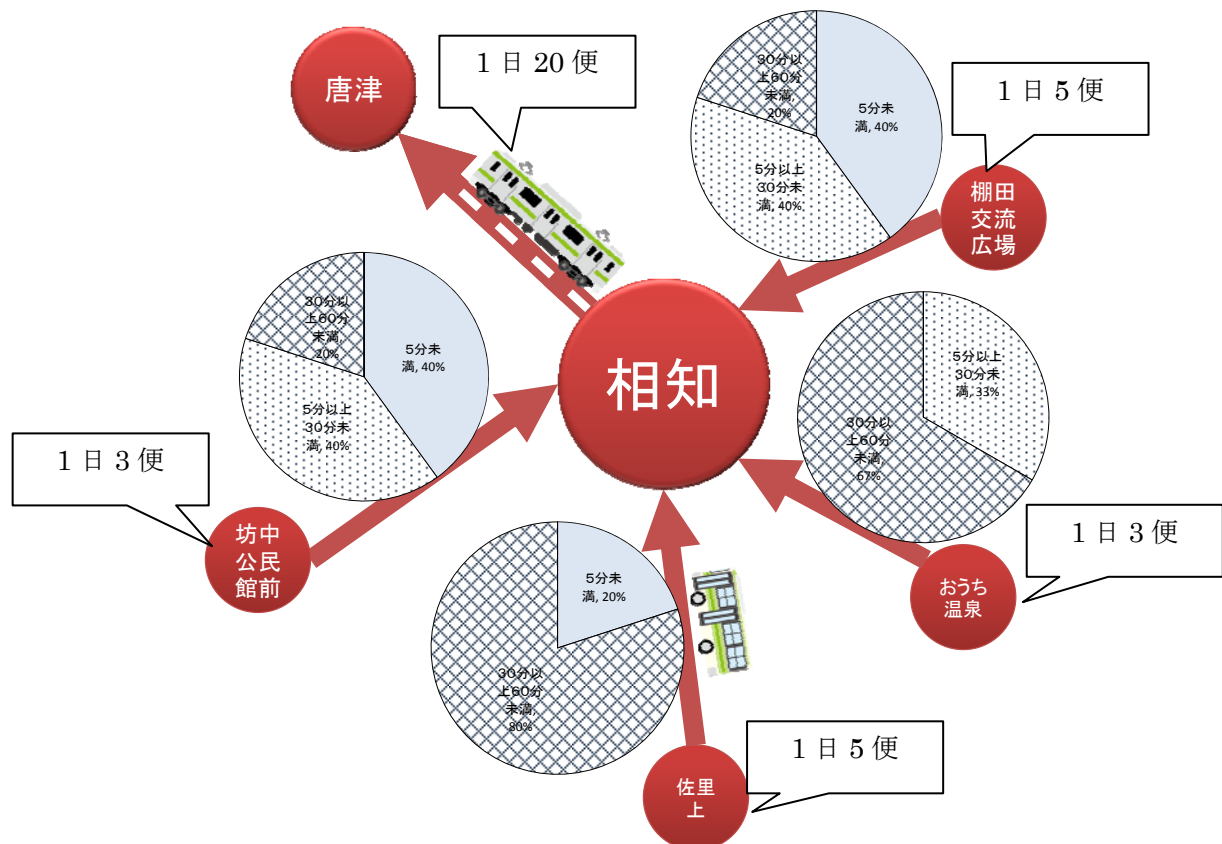


図 7-39 路線バスから鉄道への乗継に係る時間区分別便数の割合
(花タウンバスに乗り、相知駅で唐津方面の鉄道に乗り換える場合)

7.6. 浜玉・七山エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口～浜玉・七山（滝川）～細川までの、幹線路線バスの「七山線」が1路線運行している。 ・ 浜玉において、乗合タクシーとして「平原線」「東山田線」の2路線、七山において路線バスとして「白木線」「大屋敷線」「東木浦・博多線」の3路線が運行している。 ・ 高速バスの「いまり号」が浜玉中学校前に停車する。 ・ エリア内には、唐津～福岡を結ぶＪＲの筑肥線が運行している。
課題	・ 浜玉でのＪＲと路線バス・乗合タクシーの接続状況が良くない。

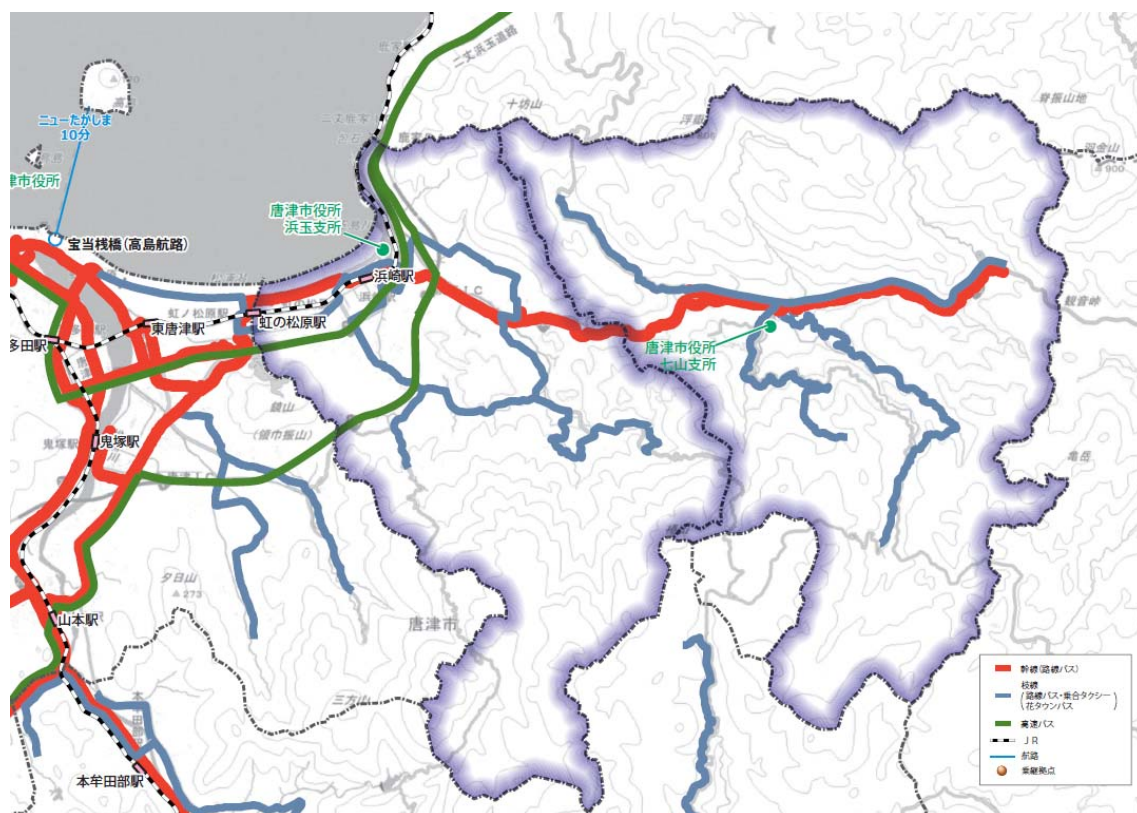


図 7-40 浜玉・七山エリアの現況図

表 7-14 浜玉・七山エリアの公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日 便数	その他
路線 バス	昭和自動車(株)	七山線 大 手 口 ～ 浜 崎 駅・七山（滝川） ～細川	約 20 分 （大手口～浜崎 駅） 約 38 分 （大 手 口 ～ 七 山）	18 便 （平日）	市内 幹線
		細川線 （大 手 口 ～ 七 山・白木～細川）	約 49 分 （大手口～細川） 約 23 分 （白木～細川）	23 便 （平日）	市内 幹線・ 枝線
		白木線 （白木～滝川・ 細川）	約 11 分 （白木～滝川）	8 便 （平日）	枝線
		大屋敷線 （滝川～大屋 敷）	約 19 分	8 便 （平日）	枝線
		東木浦・博多線 （滝川～博多）	約 16 分	8 便 （平日）	枝線
乗合 タク シー	昭和自動車(株)	平原線	約 45 分	8 便 （平日）	枝線
		東山田線	約 38 分	6 便 （平日）	枝線
高速 バス	昭和自動車(株)	福岡-伊万里線 「いまり号」	約 60 分（福岡ま で）	34 便 （平日）	都市間 幹線
鉄道	J R 九州(株)	筑肥線	唐津～浜崎： 10 分	91 便	都市間 幹線
タク シー	温泉交通(株)				
	七山タクシー				
	昭和自動車(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

- ・七山線、七山からの枝線の運行水準・運行形態の適正化

七山線については、毎日一定数の利用があるため、幹線として維持するが、利用者が少ない便もあるため、ダイヤの変更や便の集約などについて検討する。

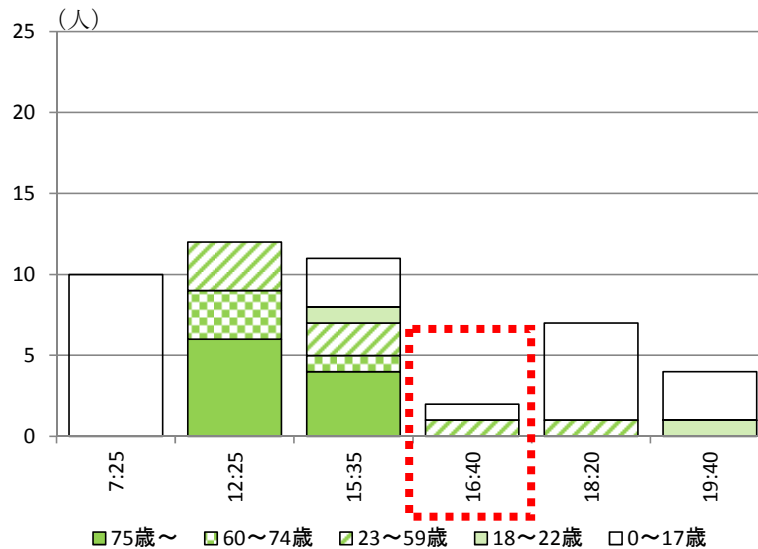


図 7-41 七山線（大手口→細川）の平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

七山からの枝線（大屋敷線、東木浦・博多線、白木線、細川線）については、利用がある便の利用者の全てが小学生であり、また、約 4 割の便で利用者がいなかったことから、スクールバスの混乗化や、デマンド運行への移行、タクシーの活用などを検討する。特に、東木浦・博多線は、1 人当たりの補助額が他の補助路線と比較して大きい（2,582 円／人）。この要因は、小学生のみの利用であり、また、1 日 8 便中 6 便で利用が全くないことから見直しの必要性が高い路線と言える。

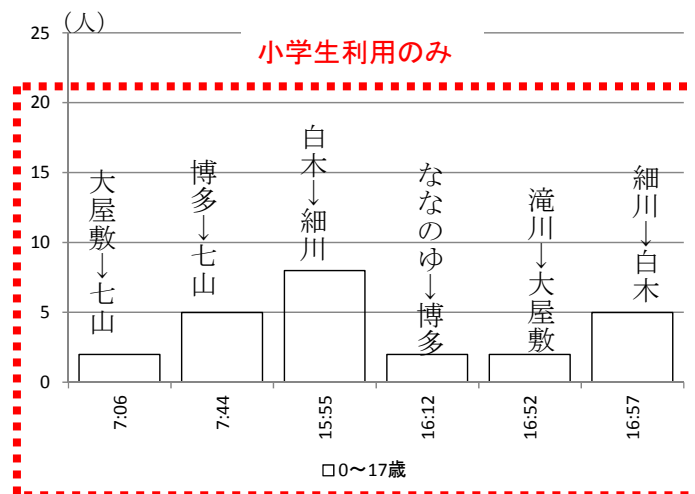


図 7-42 大屋敷線、東木浦・博多線、白木線の平日の時間帯別・年齢別利用状況

出典：本計画で実施した OD 調査

【実施事業】

- ・鉄道と路線バス・乗合タクシーの連携

(3) 多様な交通モードの連携

浜崎駅は、1日に91本の電車が発着し、平成25年度に421千人（1日約1,200人）が乗降（佐賀県統計年報）している。浜崎駅付近の路線バス・乗合タクシー乗り場は浜崎駅から50m程度離れている。本計画で実施した全路線バスOD調査の結果から、浜崎駅前バス停でバスに乗車または降車した方のうち、直前・直後に鉄道を利用している方は2割程度いる。（徒歩と回答した方もバス停～駅の移動手段として徒歩を回答した可能性も考えられる。）乗継利便性強化のために、路線バス・乗合タクシーを浜崎駅へ乗り入れることを検討する。



図 7-43 浜崎駅周辺の拡大図

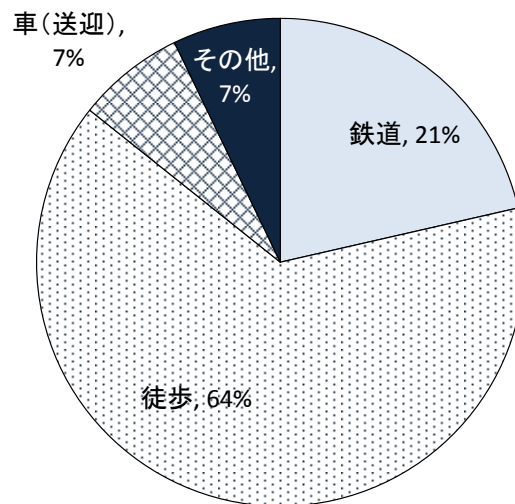


図 7-44 浜崎駅前バス停から乗車された方の直前の移動手段と、
浜崎駅前バス停で降車された方の直後の移動手段（N=14）

出典：本計画で実施した OD 調査

7.7. 鏡・久里・山本エリア

(1) エリア概要

現況	・ 大手口～鏡～広田と大手口～久里～山本までの、路線バスの「鏡・久里線」が1路線2系統運行している。 ・ 大手口～イオン唐津までは、9時～13時は無料バス、14時以降は有料の「イオン線」が運行している。 ・ 山本までは、「唐津・佐賀線」、「北波多線」が運行している。 ・ エリア内には、唐津～福岡を結ぶJRの筑肥線と唐津～佐賀を結ぶJRの唐津線が運行している。
課題	・ 山本は路線バス、鉄道の結節点になっており、運行本数・利用者数が多いが、十分にその優位性が活用されていない。

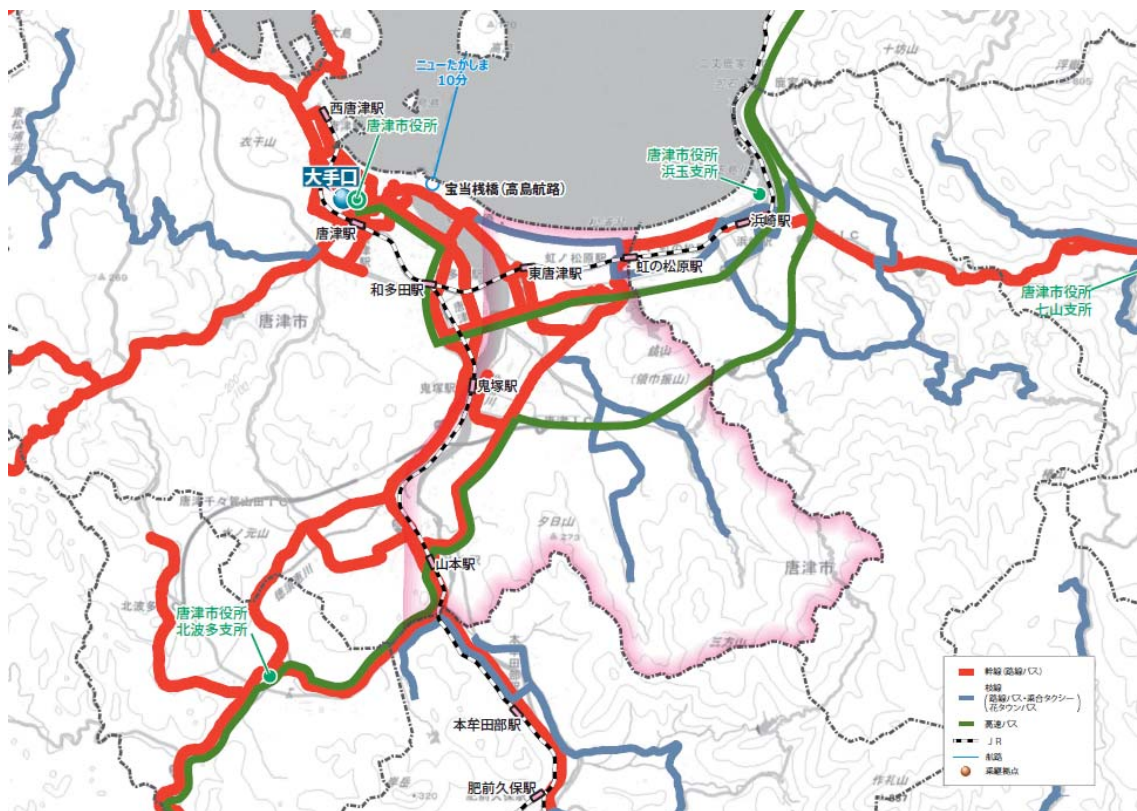


図 7-45 鏡・久里・山本エリアの現況図

表 7-15 鏡・久里・山本エリアの公共交通

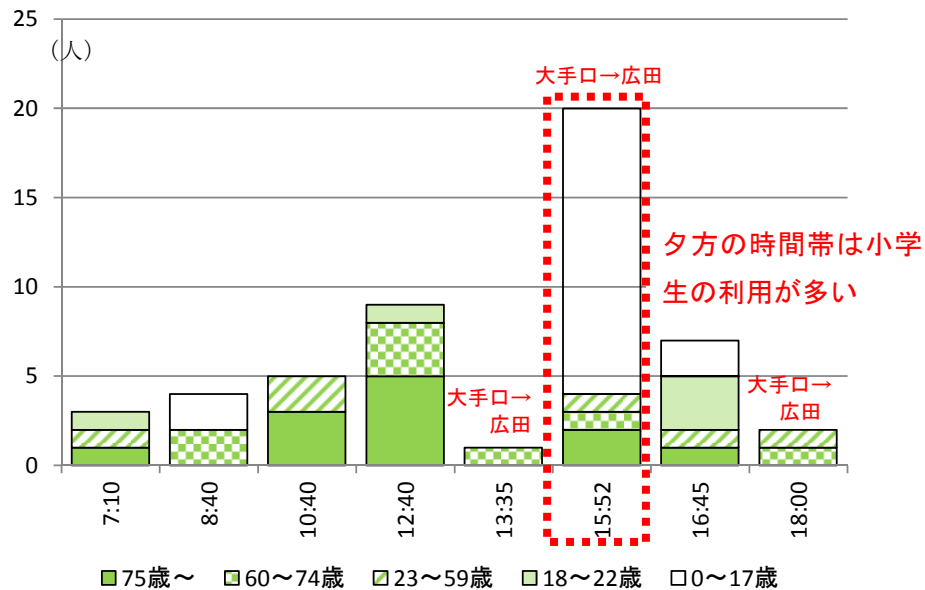
公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日便数	その他
路線バス	昭和自動車(株)	鏡・久里線 大手口～広田・山本	約 40 分 (広田) 約 31 分 (山本)	8 便 (平日) (広田) 12 便 (平日) (山本)	枝線
		イオン線	約 16 分	8 便 (平日)	有料 (14 時以降) ※9～13 時は無料(9便)
鉄道	J R 九州(株)	筑肥線	唐津～山本：10 分	10 便	都市間幹線
		唐津線		48 便	
タクシー	昭和自動車(株)				
	唐津タクシー(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

・鏡・久里線の運行水準・運行形態の適正化

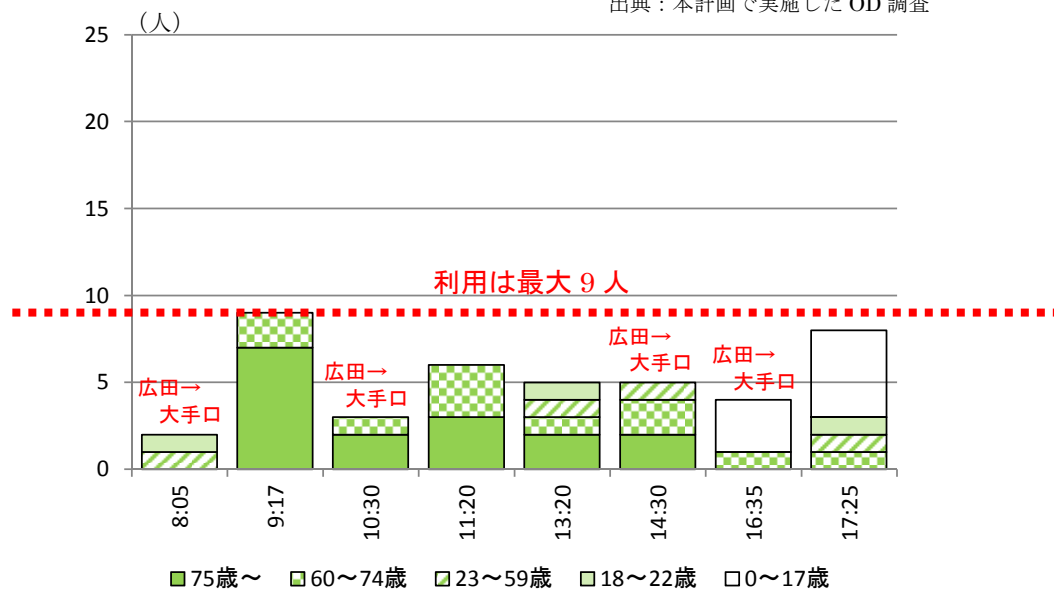
鏡・久里線は特に夕方に小学生の利用が多くあるが、それ以外の時間帯では利用者が10人に満たない。特に鏡線（大手口～広田）は、15:52 大手口発以外は乗車数は5人に満たず、鏡山下で大手口～鏡山下間を幹線、鏡山下～広田を枝線に分けることを検討する。また、幹線については車両の小型化、枝線についてはデマンド運行を検討する。



注) 18:05 大手口→山本、9:40 大手口→広田は利用者 0

図 7-46 鏡・久里線（大手口 → 広田・山本）の平日の時間帯別年齢別乗降

出典：本計画で実施した OD 調査



注) 18:47 山本→大手口、7:30 広田→大手口は利用者 0

図 7-47 鏡・久里線（広田・山本 → 大手口）の平日の時間帯別年齢別乗降

出典：本計画で実施した OD 調査

久里線（大手口～山本）については、利用者数は多くはないものの、沿線の住宅の増加などにより利用者・潜在的な利用者は増加することが予想される。今後、この地域で潜在的な利用ニーズを把握することにより、久里線を北波多まで延伸し、唐津・佐賀線、唐津・伊万里線と重複している北波多線をこの路線に統合することなどを検討する。

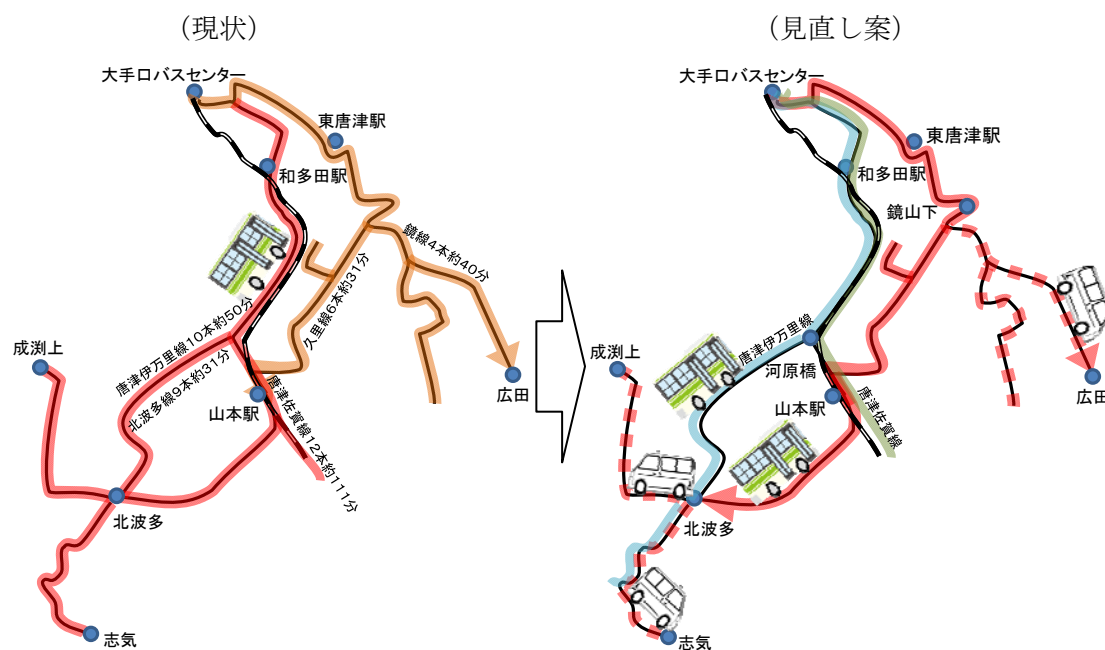


図 7-48 鏡・久里線の再編イメージ図

(3) 多様な交通モードの連携

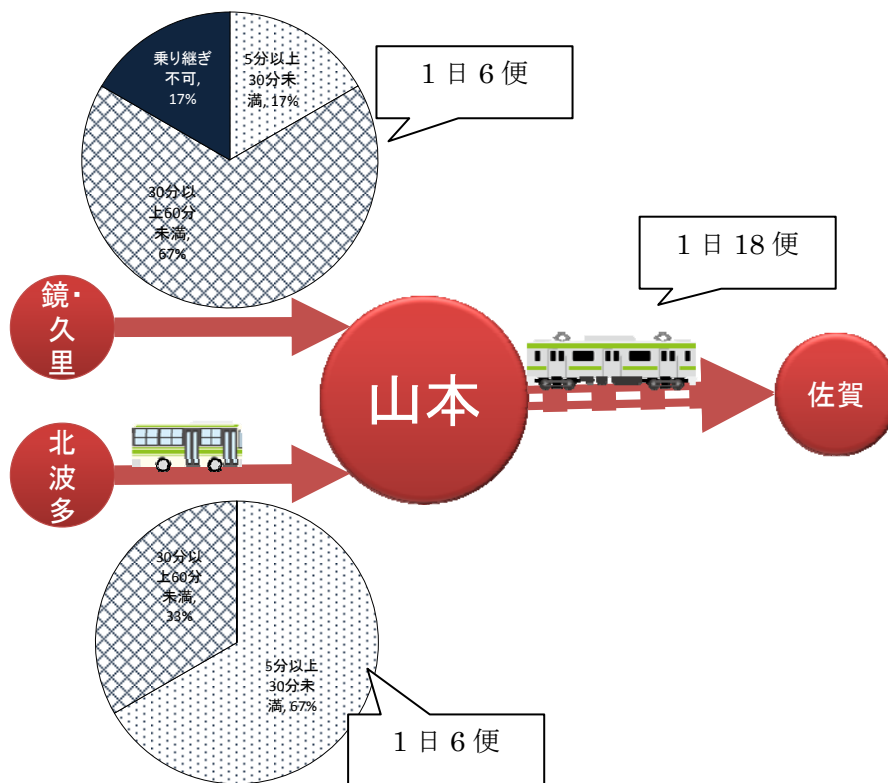
【実施事業】

・鉄道と路線バスの連携

山本駅でのモード間の乗換は、鏡・久里、北波多方面から路線バスを利用して、山本駅で佐賀方面に鉄道に乗り換えるケースが想定される。鉄道の運行本数が路線バスの3倍あるにも関わらず、特に鏡・久里方面からは約8割の便で30分以上の乗継時間を要し、そのうち2割の便では乗継不可となっていることから、一定程度の乗換ニーズがある場合にはバスの運行時間を調整するなど乗継利便性強化を検討する。



図 7-49 「山本駅」周辺の拡大図



注) 乗継時間が1時間以上かかる場合は乗継不可としている

図 7-50 路線バスから鉄道への乗継に係る時間区分別便数の割合
(鏡・久里、北波多方面から路線バスに乗り、山本駅で佐賀方面への鉄道に乗り換える場合)

7.8. 唐津市中心部（大良・旭が丘エリア含む）

(1) エリア概要

現況	- 唐房入口～市民グラウンド前と大手口～大島液化ガスまで、「市内循環線」の西コースと東コースの、路線バス4路線が運行している。 「大良線」「旭が丘線」の乗合タクシー2路線が運行している。 - 市内の高校行きのほぼスクール専用の路線バスも運行している。 - 唐津～福岡を結ぶJRの筑肥線と唐津～佐賀を結ぶJRの唐津線が運行している。 - 宝当棧橋から高島行きの離島航路が運航している。
課題	- 平成29～30年に唐津赤十字病院が和多田方面に移転することが計画されており、既存の公共交通を活用した移動手段の確保が必要。 - 大手口バスセンターと唐津駅は、運行本数・利用者数が多いが、連携が不十分であるため、乗継利便性が悪い。

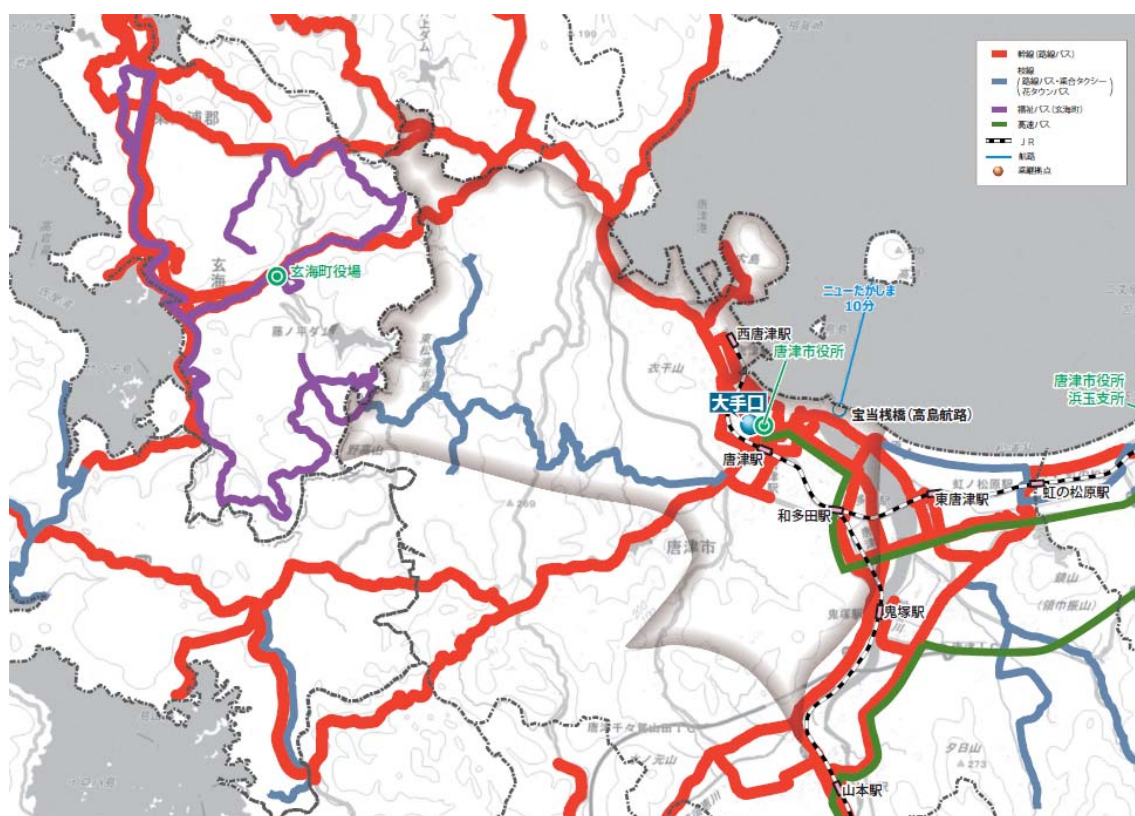


図 7-51 唐津中心部エリアの現況図

表 7-16 唐津市中心部の公共交通

公共交通	事業者	路線	所要時間	1 日便数	その他
路線バス	昭和自動車(株)	唐房入口～市民グラウンド線	約 23 分	13 便 (平日・上り)	市内線
		大島液化ガス線	約 19 分	26 便 (平日)	枝線
		市内循環線 (西コース)	約 32 分	12 便 (平日)	市内線
		市内循環線 (東コース)	約 24 分	13 便 (平日)	市内線
		唐津工業高、 唐津西高行き	19～ 34 分	3 便 (平日)	市内 幹線
乗合 タクシー	昭和自動車(株)	大良線	13～ 52 分	9 便 (月～金)	枝線
		旭ヶ丘線	約 13 分	5 便 (月～土)	枝線
鉄道	J R 九州(株)	筑肥線 (～福岡)	約 80 分	91 便	都市間 幹線
		唐津線 (～佐賀)	約 70 分	38 便	
航路	佐賀玄海漁業協 同組合	高島	約 10 分	12 便	
タク シー	昭和自動車(株)				
	唐津タクシー(株)				
	唐津観光タクシー(株)				

(2) 運行水準・運行形態の適正化

【実施事業】

・市内循環線の運行水準・運行形態の適正化

市内循環線は、唐津赤十字病院の移転（平成 29～30 年に和多田方面へ移転予定）に合わせたルート・ダイヤの見直しを行う。また、本計画における全路線バス OD 調査によると市内循環線の平日の利用者の 8 割が 60 歳以上（図 7-52）であり、利用者数は最大でも 16 人であったことから、利便性が高く効率的な運行を行うために、小型の低床バス等の導入を検討する。さらに、市内循環線は観光目的の利用が約 16%と比較的多いことから（図 7-53）、J R 唐津駅・和多田駅との接続や、ラッピングや名称の工夫など利便性向上により利用者増を図る。

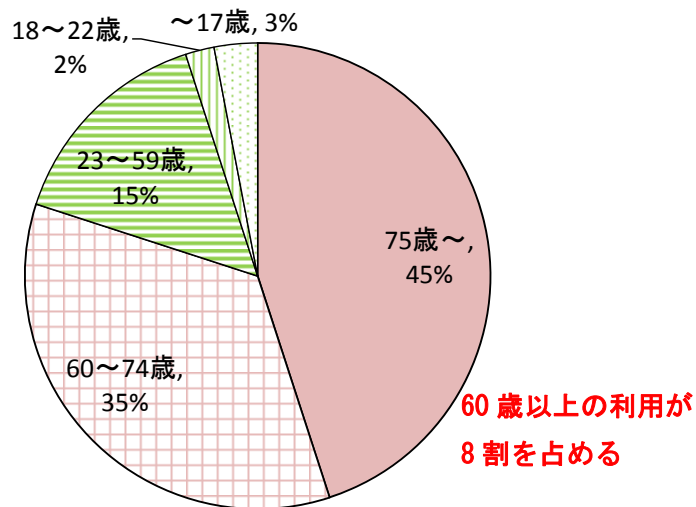


図 7-52 市内循環線の平日の年齢別利用者割合（N=191）

出典：本計画で実施した OD 調査

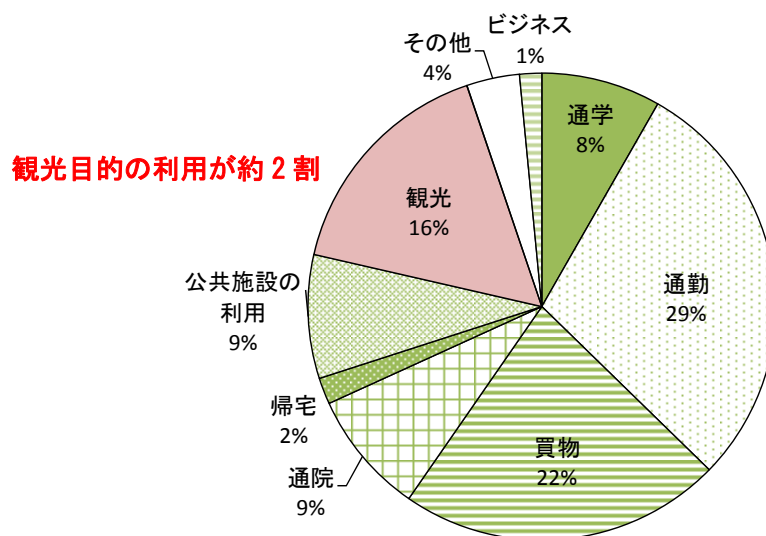


図 7-53 市内循環線の平日・日祝日の目的別利用割合（N=327）

注）N 値は回答者数を示す。

大良・旭が丘への乗合タクシーについては、利用は減少傾向にあり、大良線では減便を行い、1人当たり補助額は減少しているが、陽光台などでは、今後の高齢化で公共交通に対するニーズが高まる可能性もあり、住民ニーズを踏まえながら、乗合タクシーを維持する。

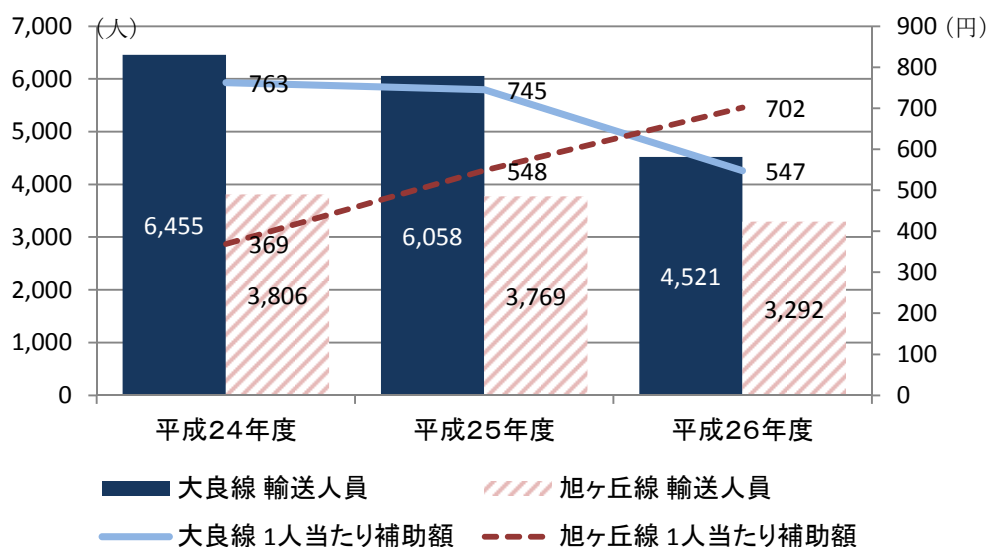


図 7-54 大良線・旭が丘線の利用者数と1人当たり運行コストの推移

出典：唐津市

(3) 交通結節点の充実

【実施事業】

- ・大手口バスセンターの充実

大手口バスセンターは1日364本のバスが発着し、本計画における全路線バスOD調査の結果、1日に約2,700人が乗降していることが分かった。また、唐津駅は1日に129便が発着し、平成25年度に1,687千人（1日約4,600人）が乗降（佐賀県統計年報）している。大手口バスセンターと唐津駅の間には商店街があり、周辺には飲食店や商業施設も存在することから、公共交通利用者の利便性を高めるために、近隣商業施設や商店街との連携（割引サービス等）を検討するなど、まちづくりと連携した交通結節点の充実を検討する。



図 7-55 唐津駅・大手口バスセンター周辺の拡大図

(4) 多様な交通モードの連携

【実施事業】

・鉄道と路線バスの連携

本計画における住民アンケート調査のその他のご意見・ご要望や、グループインタビューの結果、大手口バスセンターと唐津駅が近接性の悪さにより利便性が損なわれていることについて、意見があった。

大手口バスセンターと唐津駅に対する主な意見

○住民アンケート調査（その他のご意見・ご要望より）

- ・唐津のバスセンターはなぜあの位置から変わらないのでしょうか。駅のそばにある方が便利だと思います。（65～69 歳女性）
- ・どうして唐津駅のそばにバスセンターを作らなかったんだろう。観光客にも便がいいと思うのに（70～74 歳女性）
- ・大手口バスセンターと J R 唐津駅が一緒の場所にあれば利用者も効率的になるのでは（40 歳代女性）

○唐津市グループインタビュー調査

- ・大手口⇄駅が遠い（車利用者）

○バス事業者インタビュー

また、唐津駅前のロータリーの構造上、中・大型のバスが乗り入れる事が困難であることから、唐津駅に乗り入れているバスは、市内循環線 25 本、玄海エネルギーパーク行きの 2 本のみである。バスの小型化などにより、唐津駅へのバス乗入れによる相互接続を図るなど、鉄道とバスの連携強化を検討する。

8. 数値目標

公共交通の中でも路線バスについては、毎年多額の補助により維持していることから、持続可能性指標を設定する。本計画に基づく取組より、現在路線バスを利用していない高齢者や観光客などのニーズに対応することで新たな利用促進を図るが、路線バスの利用者が毎年減少を続けている事や、財政負担額は毎年増加を続けていることを考慮して、持続可能性指標は、平成 31 年度までの計画期間中、平成 26 年度の実績を維持していくこととする。

持続可能性指標	現況 (平成 26 年度)	数値指標 平成 27 年度～平成 31 年度
指標 1 全路線バス総乗車人員の維持	1,032 千人	1,000 千人
指標 2 全路線バス平均 1 人当たり財政負担額の維持	201 円/人	200 円/人

また、持続可能性指標を達成するために、目標毎に数値目標を設定する。目標値の設定年次は、3 年後の平成 29 年度並びに 5 年後の平成 31 年度とする。

数値目標	現況	目標値 平成 29 年度	目標値 平成 31 年度
目標 1 運行水準・運行形態の適正化			
運行区間・運行水準の見直しを行った エリア数	2 エリア	5 エリア	7 エリア
目標 2 交通結節点の充実			
移動の実態やニーズに合わせた交通結節点 (地域拠点・乗継拠点)を充実させた箇所 数	—	3 か所	5 か所
目標 3 多様な交通モードの連携強化			
交通モード間の連携を行った箇所数	—	3 か所	5 か所
目標 4 移動困難地域への対応			
移動困難集落への支援を行った件数	—	2 件	2 件
目標 5 利用促進と丁寧な情報提供			
試乗会・説明会開催数	—	5 回	8 回
分かりやすい時刻表・路線図などの情報提 供をの実施・改善回数	—	6 回	10 回
目標 6 協議会・実施主体の役割の明確化			
協議会開催数	1 回 (平成 25 年度)	9 回 (3 回/年)	15 回 (3 回/年)
トリガー制度の導入	未導入	導入の検討	導入

9. 計画期間

本計画は 5 年間の期間を設定し、以下のスケジュールで各目標の達成に向けて取り組んでいく。なお、本地域の社会情勢、経済情勢、及び国の制度改正等も勘案し、毎年度の目標達成状況や持続可能性指標の達成状況を踏まえながら、適宜計画の見直しを図っていく

目標	H27	H28	H29	H30	H31
目標 1 運行水準・運行形態の適正化					
運行区間・運行水準の見直し	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
目標 2 交通結節点の充実					
移動の実態やニーズに合わせた交通結節点（地域拠点・乗継拠点）の充実	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
目標 3 多様な交通モードの連携強化					
交通モード間の連携	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
目標 4 移動困難地域への対応					
移動困難集落への支援	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
目標 5 利用促進と丁寧な情報提供					
試乗会・説明会開催数	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
分かりやすい時刻表・路線図などの情報提供、乗降場所での情報提供の改善	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶	▶	▶	▶
目標 6 協議会・実施主体の役割の明確化					
協議会開催数	3 回／年 実施 ▶	▶	▶	▶	▶
トリガー制度の導入	導入検討 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ▶	導入 ▶