

# 佐賀県地域公共交通計画 (地域ブロック計画)

令和4年3月

令和6年6月 一部改正

佐賀県地域公共交通活性化協議会

佐賀県地域公共交通計画  
(地域ブロック計画)

目 次

中部地域ブロック計画	1
東部地域ブロック計画	7
唐津地域ブロック計画	12
伊万里地域ブロック計画	18
杵藤地域ブロック計画	23

# 中部地域ブロック計画

## 各市町の目指すべき将来像

佐賀市：「公共交通を快適に利用でき、主要な場所へスムーズに移動することができる」

※資料：佐賀市総合計画、佐賀市まち・ひと・しごと総合戦略、佐賀市都市計画マスタープラン

唐津市・玄海町：「持続可能な地域公共交通網の構築」

※資料：唐津地域公共交通網形成計画

多久市：「多様な交通モードのネットワークの維持・形成による交通網の結節機能充実・地域間幹線となる鉄道・路線バス（多久線・唐津佐賀線・多久武雄線）の維持」

※資料：多久市総合計画

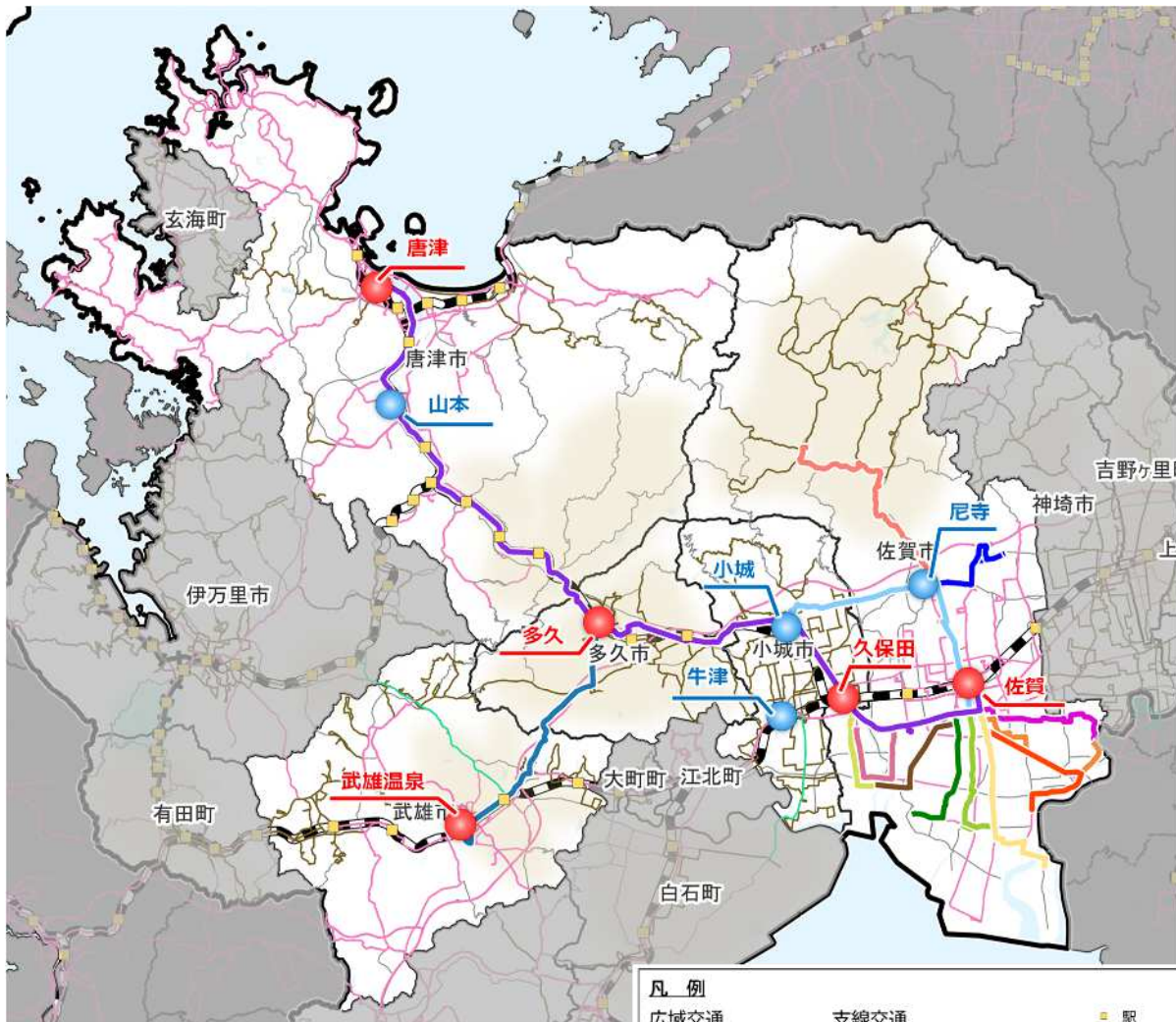
武雄市：「西九州のハブ都市」として周辺市町や市内の交流・回遊を支える公共交通・地域間の幹線となる鉄道（JR佐世保線）・路線バス（嬉野線・武雄線・祐徳線）の維持

※資料：武雄市地域公共交通網形成計画

小城市：「広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持」

※資料：小城市地域公共交通網形成計画

## ■ 現行の公共交通ネットワーク(令和6年6月現在)



凡例	
<b>広域交通</b>	<b>支線交通</b>
鉄道	地域間幹線系統
● JR	古湯線
● 地域間幹線系統	大井道線
● 唐津・佐賀線	早津江線
<b>市町間交通</b>	橋津線
地域間幹線系統	金立（来迎寺・いこい）線
● 多久線	広江線
● 中極線	東与賀線
● 多久・武雄線	蓮池線
<b>コミュニティ交通</b>	嘉瀬新町線
● コミュニティ交通	徳万線
	西与賀線
	<b>その他路線バス</b>
	● その他路線バス
	<b>コミュニティ交通</b>
	● コミュニティ交通

取組の基本方針

利便性を高める	交通事業者を中心に、情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導などの利用環境の改善を進める。沿線市町も積極的に参画し、利便性を高める。
ニーズに応じたサービスに見直す	利用状況に応じたサービスの縮小や運行形態の見直し、DX による運行効率化など、サービス水準の適正化に向けて、住民ニーズの把握などを交通事業者と沿線市町が実施する。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。
利用を推進する	利用促進イベント、広報、観光・まちづくり分野と連携した取組など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を、交通事業者・市町・県が連携して、継続的に実施する。
体制を強化する	交通事業者・沿線市町・県の協議体制の充実、公共交通に携わる行政職員の育成、交通事業者の収益性の確保、運転手などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。

計画の目標

目標	指標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の 利用者を増やす	【指標1】 佐賀駅の日当たり乗車人員 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	増加 基準：9,900 人/日
	【指標2】 路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 ※資料：各バス事業者	増加 基準：125.3 万人/年
目標2 地域公共交通の 運行効率を高める	【指標4】 県の資金が投入されている 路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：59.2%
	【指標5】 路線バスの運行経費への県の資金 投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：7,960 万円

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の8割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割とする。

※指標2、指標4、指標5の対象路線は次の通り。多久線、北山線(R2.4より古湯線へ統合)、古湯線、唐津・佐賀線、中極線、多久武雄線、犬井道線、早津江線、橋津線、金立(来迎寺)線、金立(いこい)線、広江線、東与賀線、蓮池線、嘉瀬新町線、徳万線、西与賀線。

※「目標3 歩くライフスタイルを習慣づける」「目標4 県内の活力を高める」の指標及び目標1の指標3は、県全体計画のみ設定する。

## 施策

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>1. 利便性を高める</b>					
1) 手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」					
①経路検索サイト対応路線の拡大	R4.4～R7.3	○	★	★	
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進	R4.4～R9.3	★	★	★	
③バスロケーションシステム対応路線の拡大	R4.4～R9.3		★	★	
④タクシーの一元的な情報発信	R4.4～R7.3	○	○	★	
⑤Wi-Fi 環境の充実	R6.4～R9.3		★	★	
⑥MaaS の導入	R4.4～R9.3	★	○	★	
2) 誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」					
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大	R4.4～R6.3	○		★	
②ノンステップバスの導入拡大	R4.4～R9.3	○		★	
③UD タクシー等の導入促進	R4.4～R9.3	○		★	
④子育てタクシーの推進	R4.4～R9.3	★	○	★	
⑤運転免許返納の促進	R4.4～R9.3		★	★	
3) スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」					
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大	R4.4～R9.3	○	★	★	
②バーコード決済の導入、促進	R4.4～R9.3	○	○	★	
③サブスクリプション等の導入検討	R4.4～R9.3	○	★	★	
4) 運行サービスの利便性の向上					
①わかりやすいダイヤへの見直し検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
②主要な交通結節点の機能充実	R4.4～R9.3	★	★	★	
③佐賀空港リムジンタクシーの運行	R4.4～R9.3	★		★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>2. ニーズに応じたサービスに見直す</b>					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					
①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
②鉄道との機能重複の解消の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
③ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4.4～R9.3	★	★		
④幹線システムの維持・確保	R4.4～R9.3	★	★		★

2) 新技術の導入による運行効率化						
	①自動運転技術の導入	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②AI 配車システムの導入	R4.4～R9.3	○		★	
	③利用状況のモニタリング	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④MaaSで収集するデータの活用	R4.4～R9.3	★	○	★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>3. 利用を促進する</b>						
1) 公共交通に対する共感の拡大						
	①交通サービス情報の情報発信	R4.4～R9.3	★	★	○	
	②公共交通の価値に対する共感の拡大	R4.4～R9.3	★	○	○	
	③公共交通教育の推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
2) 利用を促す取り組みの実施						
	①企業・事業所等向けの通勤促進運動	R4.4～R9.3	★	○	○	
	②利用促進イベントの実施	R4.4～R9.3	★	★	★	
	③観光情報や沿線情報の発信	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④歩くライフスタイルの推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
	⑤観光などと連携した利用促進	R4.4～R9.3	★	○	○	
	⑥ナッジ理論を応用した利用促進	R4.4～R9.3	★	★	○	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>4. 体制を強化する</b>						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運行資源の確保						
	①運転手の確保	R4.4～R9.3			★	



中部地域ブロック計画

対象バス路線：多久線、古湯線、唐津・佐賀線、中極線、多久・武雄線、犬井道線、早津江線、橋津線、金立（来迎寺・いこい）線、広江線、東与賀線、蓮池線、嘉瀬新町線、徳万線、西与賀線  
 対象鉄道：JR 長崎本線、JR 唐津線、JR 佐世保線

関係市町：佐賀市、唐津市、多久市、武雄市、小城市

関係バス事業者：佐賀市営バス、昭和バス  
 関係鉄道事業者：JR 九州

唐津・佐賀線／多久線（昭和バス）

**特性・課題**

- 唐津市、多久市、小城市と佐賀市を結び、当該地域の通学や買物等の日常生活を支える路線。
- 平均乗車密度が低く輸送効率の改善まで至っておらず、利用者の確保や需要に応じた運行サービスの適正化が必要である。
- 鉄道との機能重複の改善・役割分担による運行効率化が必要である。

**施策**

- 2-1)-①ニーズに応じたサービス縮小の検討
- 2-1)-②鉄道との機能重複の解消の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

古湯線（昭和バス）

**特性・課題**

- 富土地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学や買物等の日常生活を支える路線。
- 再編を行ったが、平均乗車密度が低く輸送効率の改善までには至っておらず、利用者の確保が必要である。

**施策**

- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

多久・武雄線（昭和バス）

**特性・課題**

- 武雄市と多久市を結び、当該地域の通学や買物等の日常生活を支える路線。
- 車両の小型化を行ったが、平均乗車密度が低く輸送効率の改善まで至っておらず、利用者の確保や需要に応じた運行サービスの適正化が必要である。

**施策**

- 2-1)-①ニーズに応じた運行形態変更の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

中極線（昭和バス）

**特性・課題**

- 小城市と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（小城高校や大和支援学校など）や買物等の日常生活を支える路線。
- 平均乗車密度が低く輸送効率が低いため、利用者の確保や需要に応じた運行サービスの適正化が必要である。

**施策**

- 2-1)-①ニーズに応じた運行形態変更の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

犬井道線（佐賀市営バス）

**特性・課題**

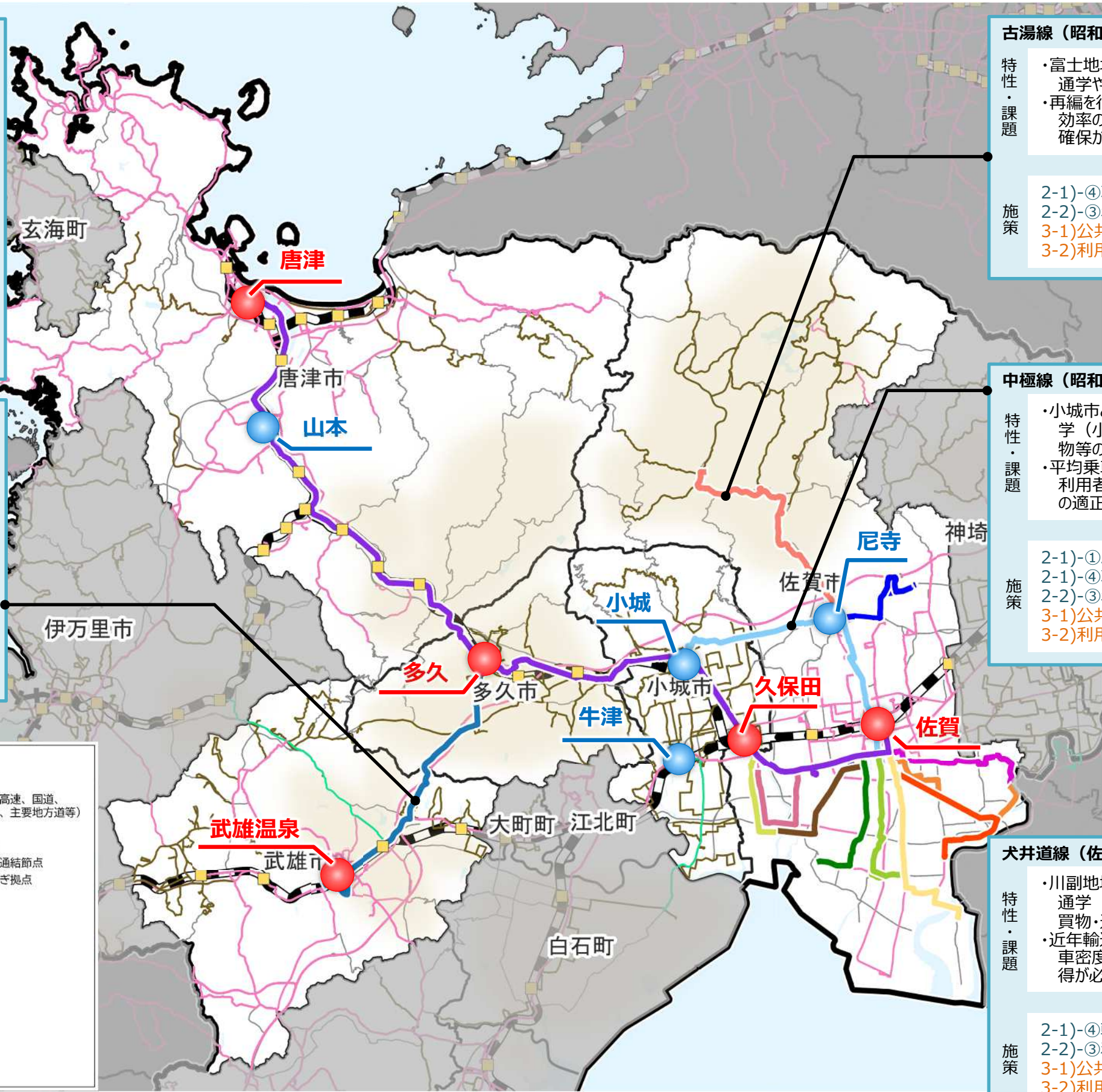
- 川副地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（附属小、龍谷中・高など）・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。
- 近年輸送人員は増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

**施策**

- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**凡例**

<b>広域交通</b>	<b>支線交通</b>	■ 駅
鉄道	地域間幹線系統	— 道路（高速、国道、県道、主要地方道等）
— JR	— 古湯線	— 県境
地域間幹線系統	— 犬井道線	● 市町境
— 唐津・佐賀線	— 早津江線	● 主要交通結節点
<b>市町間交通</b>	— 橋津線	● 乗り継ぎ拠点
地域間幹線系統	— 金立（来迎寺・いこい）線	
— 多久線	— 広江線	
— 中極線	— 東与賀線	
— 多久・武雄線	— 蓮池線	
コミュニティ交通	— 嘉瀬新町線	
— コミュニティ交通	— 徳万線	
	— 西与賀線	
	その他路線バス	
	— その他路線バス	
	コミュニティ交通	
	— コミュニティ交通	





**中部地域ブロック計画**

対象バス路線：多久線、古湯線、唐津・佐賀線、中極線、多久・武雄線、犬井道線、早津江線、橋津線、金立（来迎寺・いこい）線、広江線、東与賀線、蓮池線、嘉瀬新町線、徳万線、西与賀線  
 対象鉄道：JR 長崎本線、JR 唐津線、JR 佐世保線

関係市町：佐賀市、唐津市、多久市、武雄市、小城市

関係バス事業者：佐賀市営バス、昭和バス  
 関係鉄道事業者：JR 九州

**東与賀線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・東与賀校区佐賀市内各地と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（佐賀大学、附属特別支援学校など）・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・利用者数は増加傾向にあるが、平均乗車密度が微減しているため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**広江線（佐賀市営バス）**

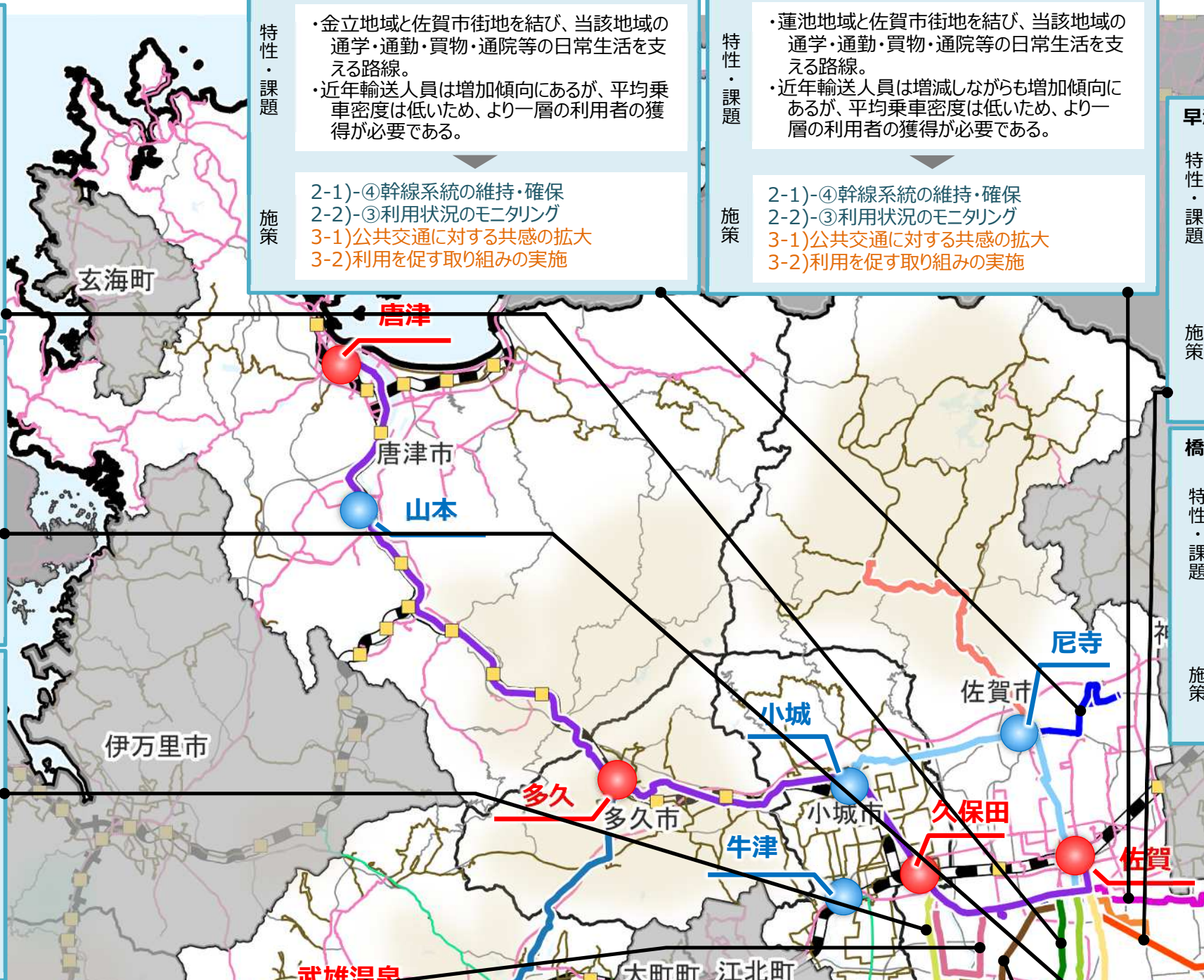
特性・課題  
 ・川副地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（附属小など）・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・近年輸送人員は増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**徳万線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・久保田地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（佐賀女子短大など）・通勤・買物・通院（好生館など）等の日常生活を支える路線。  
 ・近年輸送人員は微増傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施



**金立（来迎寺・いこい）線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・金立地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・近年輸送人員は増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**蓮池線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・蓮池地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・近年輸送人員は増減しながらも増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**早津江線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・早津江地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（佐賀東高など）・通勤・買物・通院等の日常生活や観光を支える路線。  
 ・直近2カ年は輸送人員が増加しているが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**橋津線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・諸富地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・輸送人員は増減しながらも微増傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**嘉瀬新町線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・嘉瀬地域と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（佐賀女子短大など）・通勤・買物・通院（好生館など）等の日常生活を支える路線。  
 ・近年輸送人員は増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いため、より一層の利用者の獲得が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**西与賀線（佐賀市営バス）**

特性・課題  
 ・西与賀校区と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（佐賀大学など）・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線。  
 ・利用者数は増加傾向にあるが、平均乗車密度が微減しているため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**凡例**

<p>広域交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>JR</li> <li>地域間幹線系統</li> <li>唐津・佐賀線</li> </ul> <p>市町間交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統</li> <li>多久線</li> <li>中極線</li> <li>多久・武雄線</li> <li>コミュニティ交通</li> <li>コミュニティ交通</li> </ul>	<p>支線交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統</li> <li>古湯線</li> <li>犬井道線</li> <li>早津江線</li> <li>橋津線</li> <li>金立（来迎寺・いこい）線</li> <li>広江線</li> <li>東与賀線</li> <li>蓮池線</li> <li>嘉瀬新町線</li> <li>徳万線</li> <li>西与賀線</li> <li>その他路線バス</li> <li>その他路線バス</li> <li>コミュニティ交通</li> <li>コミュニティ交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅</li> <li>道路（高速、国道、県道、主要地方道等）</li> <li>県境</li> <li>市町境</li> <li>主要交通結節点</li> <li>乗り継ぎ拠点</li> </ul>
--	---	--



# 東部地域ブロック計画

## 各市町を目指すべき将来像

佐賀市：「公共交通を快適に利用でき、主要な場所へスムーズに移動することができる」

※資料：佐賀市総合計画、佐賀市まち・ひと・しごと総合戦略、佐賀市都市計画マスタープラン

鳥栖市：「分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される公共交通の実現」

※資料：鳥栖市地域公共交通網形成計画

神埼市：「市民の日常生活を支える利便性を高め、持続可能な地域公共交通網を形成」

※資料：神埼市地域公共交通網形成計画

吉野ヶ里町：「定住と交流を育むよしのがり」

※資料：吉野ヶ里町地域公共交通網形成計画

上峰町：「幹線バスは地域内公共交通との接続を改善する」

※資料：上峰町地域公共交通網形成計画

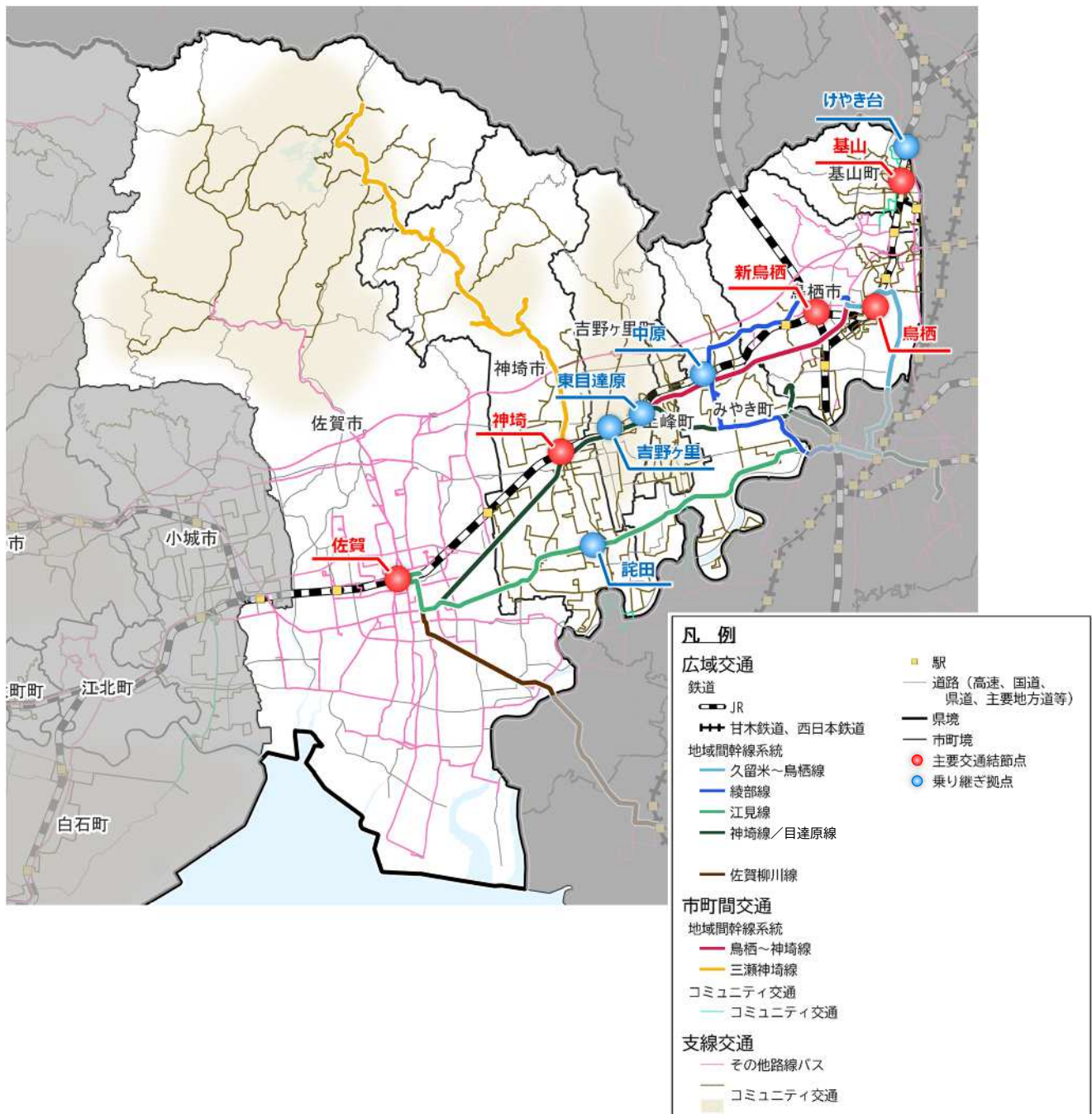
みやき町：「身近な路線バスの維持・確保」

※資料：みやき町総合計画

基山町：「公共交通を利用しながら歩いて健康的に暮らせるまちづくり」

※資料：基山町総合計画、基山町立地適正化計画

## ■現行の公共交通ネットワーク(令和6年6月現在)



取組の基本方針

利便性を高める	交通事業者を中心に、情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導などの利用環境の改善を進める。沿線市町も積極的に参画し、利便性を高める。
ニーズに応じたサービスに見直す	利用状況に応じたサービスの縮小や運行形態の見直し、DX による運行効率化など、サービス水準の適正化に向けて、住民ニーズの把握などを交通事業者と沿線市町が実施する。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。
利用を推進する	利用促進イベント、広報、観光・まちづくり分野と連携した取組など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を、交通事業者・市町・県が連携して、継続的に実施する。
体制を強化する	交通事業者・沿線市町・県の協議体制の充実、公共交通に携わる行政職員の育成、交通事業者の収益性の確保、運転手などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。

計画の目標

目標	指標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の 利用者を増やす	【指標1】 鳥栖駅の日当たり乗車人員 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	増加 基準：5,700 人/日
	【指標2】 路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 ※資料：各バス事業者	増加 基準：37.9 万人/年
目標2 地域公共交通の 運行効率を高める	【指標4】 県の資金が投入されている 路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：56.6%
	【指標5】 路線バスの運行経費への県の資金 投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：2,250 万円

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の8割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割とする。

※指標2、指標4、指標5の対象路線は次の通り。久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線（鳥栖駅前～目達原～神埼駅通り）、鳥栖～神埼線（鳥栖駅～目達原）、江見線、神埼線、佐賀柳川線、三瀬神埼線。ただし、基準値には神埼線、佐賀柳川線は含まれていない。

※「目標3 歩くライフスタイルを習慣づける」「目標4 県内の活力を高める」の指標及び目標1の指標3は、県全体計画のみ設定する。



施策

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>1. 利便性を高める</b>					
1) 手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」					
①経路検索サイト対応路線の拡大	R4.4～R7.3	○	★	★	
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進	R4.4～R9.3	★	★	★	
③バスロケーションシステム対応路線の拡大	R4.4～R9.3		★	★	
④タクシーの一元的な情報発信	R4.4～R7.3	○	○	★	
⑤Wi-Fi 環境の充実	R6.4～R9.3		★	★	
⑥MaaS の導入	R4.4～R9.3	★	○	★	
2) 誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」					
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大	R4.4～R6.3	○		★	
②ノンステップバスの導入拡大	R4.4～R9.3	○		★	
③UD タクシー等の導入促進	R4.4～R9.3	○		★	
④子育てタクシーの推進	R4.4～R9.3	★	○	★	
⑤運転免許返納の促進	R4.4～R9.3		★	★	
3) スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」					
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大	R4.4～R9.3	○	★	★	
②バーコード決済の導入、促進	R4.4～R9.3	○	○	★	
③サブスクリプション等の導入検討	R4.4～R9.3	○	★	★	
4) 運行サービスの利便性の向上					
①わかりやすいダイヤへの見直し検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
②主要な交通結節点の機能充実	R4.4～R9.3	★	★	★	
③佐賀空港リムジンタクシーの運行	R4.4～R9.3	★		★	

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>2. ニーズに応じたサービスに見直す</b>					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					
①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
②ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4.4～R9.3	★	★		
③幹線システムの維持・確保	R4.4～R9.3	★	★		★
2) 新技術の導入による運行効率化					
①自動運転技術の導入	R4.4～R9.3	★	★	★	

	②AI 配車システムの導入	R4.4～R9.3	○		★	
	③利用状況のモニタリング	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④MaaSで収集するデータの活用	R4.4～R9.3	★	○	★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>3. 利用を促進する</b>						
1) 公共交通に対する共感の拡大						
	①交通サービス情報の情報発信	R4.4～R9.3	★	★	○	
	②公共交通の価値に対する共感の拡大	R4.4～R9.3	★	○	○	
	③公共交通教育の推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
2) 利用を促す取り組みの実施						
	①企業・事業所等向けの通勤促進運動	R4.4～R9.3	★	○	○	
	②利用促進イベントの実施	R4.4～R9.3	★	★	★	
	③観光情報や沿線情報の発信	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④歩くライフスタイルの推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
	⑤観光などと連携した利用促進	R4.4～R9.3	★	○	○	
	⑥ナッジ理論を応用した利用促進	R4.4～R9.3	★	★	○	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>4. 体制を強化する</b>						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運行資源の確保						
	①運転手の確保	R4.4～R9.3			★	



東部地域ブロック計画

対象バス路線：久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線、江見線、神埼線、目達原線  
佐賀柳川線、三瀬神埼線  
対象鉄道：JR 鹿児島本線、JR 長崎本線、甘木鉄道

関係市町：佐賀市、鳥栖市、神埼市、吉野ヶ里町、上峰町、みやき町、基山町、久留米市

関係バス事業者：西鉄バス佐賀、ジョイックス交通  
西鉄バス佐賀・久留米(共同運行)  
関係鉄道事業者：JR 九州、甘木鉄道

**三瀬神埼線 (ジョイックス交通)**

特性・課題  
 ・脊振地域から神崎市や佐賀市に向かう高校生の通学を支える路線。  
 ・直近で回復がみられるが近年は少子化を背景に減少傾向が続いており、平均乗車密度は低いため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**神埼線/目達原線(西鉄バス佐賀・久留米 (共同運行))**

特性・課題  
 ・佐賀市、神崎市と久留米市を結び、当該地域の通学や通勤、買物等の日常生活を支える路線。  
 ・平均乗車密度が低下しているため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**久留米～鳥栖線 (西鉄バス佐賀)**

特性・課題  
 ・鳥栖市と久留米市を結び、当該地域の通勤や買物等の西鉄久留米駅周辺への日常生活を支える路線。  
 ・輸送人員は横ばいで推移しているが、平均乗車密度が低く、利用者の確保や需要に応じたサービスの見直しが必要である。

施策  
 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**鳥栖～神埼線 (西鉄バス佐賀)**

特性・課題  
 ・神崎市、吉野ヶ里町、上峰町、みやき町と鳥栖市を結び、当該地域の通学や通勤、買物等の日常生活を支える路線。  
 ・輸送人員は横ばいで推移しているが、平均乗車密度が低く、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**綾部線 (西鉄バス佐賀)**

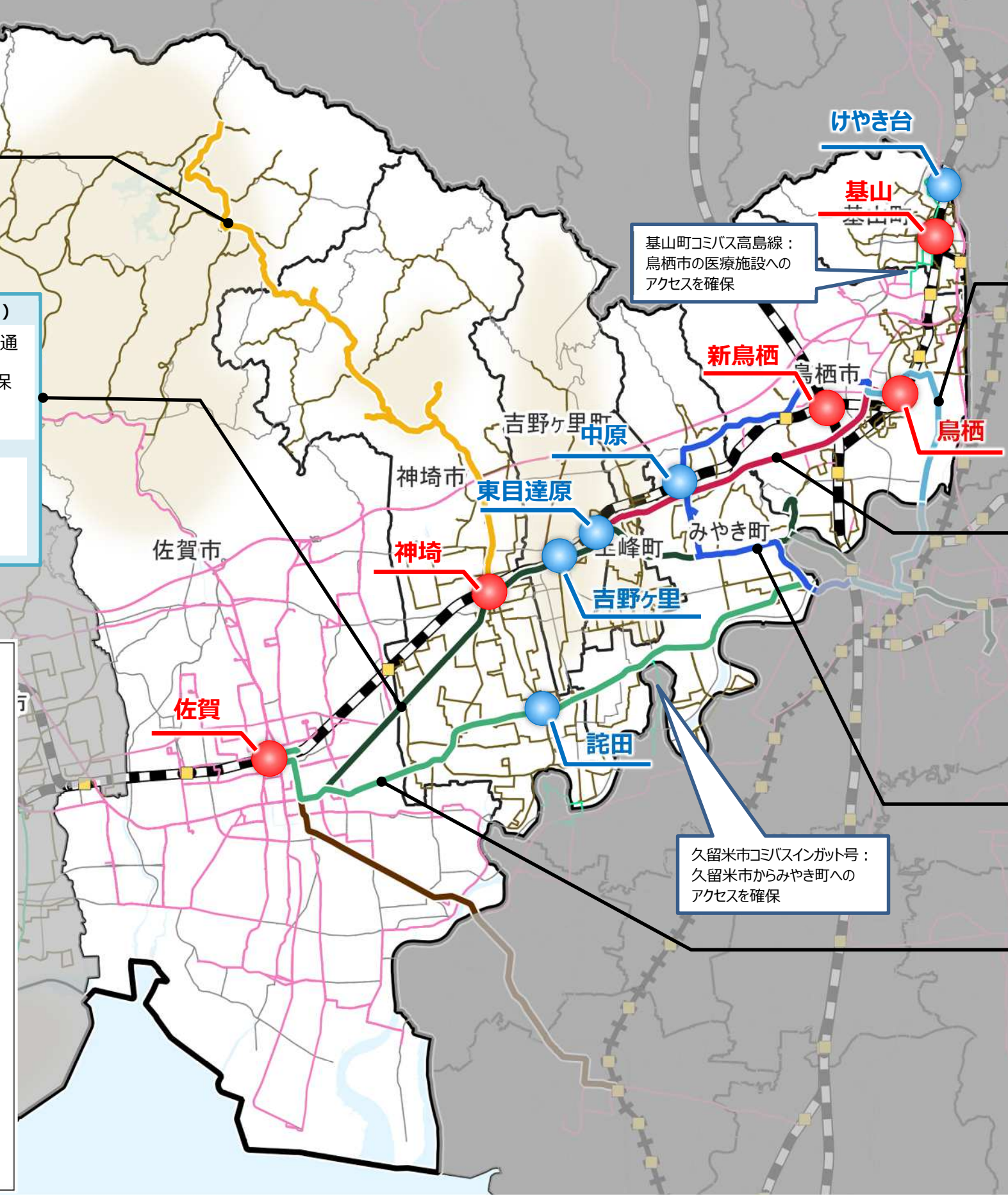
特性・課題  
 ・鳥栖市、みやき町と久留米市を結び、当該地域の通勤・通学、買物等の日常生活を支える路線。  
 ・市域を跨がる利用やみやき町区間の利用者が少ないため、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**江見線 (西鉄バス佐賀)**

特性・課題  
 ・佐賀市、神崎市、みやき町と久留米市を結び、当該地域の通勤・通学、買物等の日常生活を支える路線。  
 ・神崎市やみやき町区間での利用が少なく、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施



**凡例**

広域交通  
 鉄道  
 ● JR  
 ■ 甘木鉄道、西日本鉄道  
 地域間幹線系統  
 ● 久留米～鳥栖線  
 ● 綾部線  
 ● 江見線  
 ● 神埼線/目達原線  
 ● 佐賀柳川線

市町間交通  
 地域間幹線系統  
 ● 鳥栖～神埼線  
 ● 三瀬神埼線  
 コミュニティ交通  
 ● コミュニティ交通

支線交通  
 ● その他路線バス  
 ● コミュニティ交通

● 駅  
 ● 道路 (高速、国道、県道、主要地方道等)  
 ● 県境  
 ● 市町境  
 ● 主要交通結節点  
 ● 乗り継ぎ拠点



# 唐津地域ブロック計画

## 各市町の目指すべき将来像

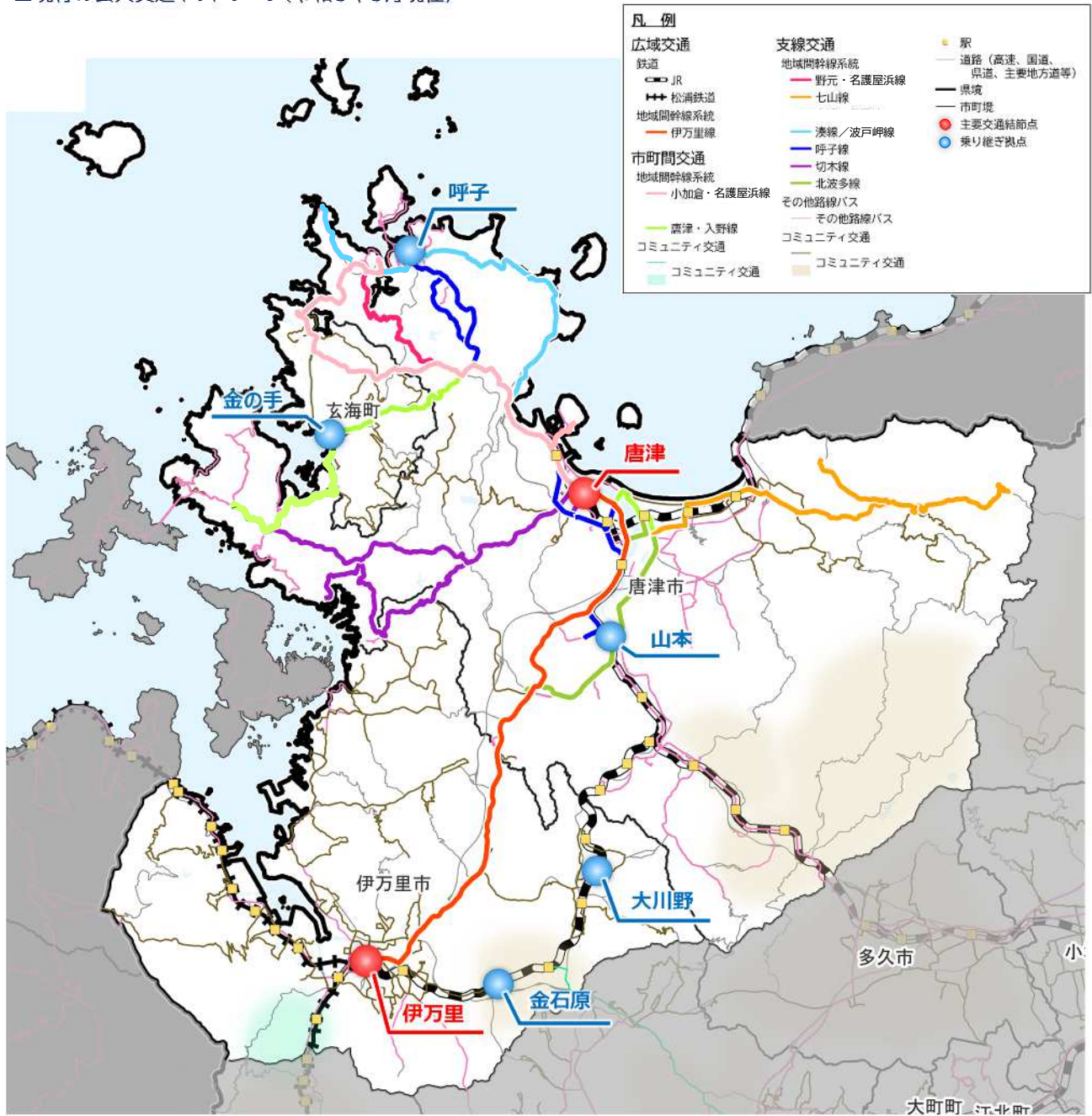
唐津市・玄海町：「持続可能な地域公共交通網の構築」

※資料：唐津地域公共交通網形成計画

伊万里市：「市民・交通事業者・行政が協働して創り・守り・育てる地域公共交通」

※資料：伊万里市地域公共交通網形成計画

## ■現行の公共交通ネットワーク(令和6年6月現在)





## 取組の基本方針

利便性を高める	交通事業者を中心に、情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導などの利用環境の改善を進める。沿線市町も積極的に参画し、利便性を高める。
ニーズに応じたサービスに見直す	利用状況に応じたサービスの縮小や運行形態の見直し、DX による運行効率化など、サービス水準の適正化に向けて、住民ニーズの把握などを交通事業者と沿線市町が実施する。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。
利用を推進する	利用促進イベント、広報、観光・まちづくり分野と連携した取組など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を、交通事業者・市町・県が連携して、継続的に実施する。
体制を強化する	交通事業者・沿線市町・県の協議体制の充実、公共交通に携わる行政職員の育成、交通事業者の収益性の確保、運転手などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。

## 計画の目標

目標	指標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の 利用者を増やす	【指標1】唐津駅の日当たり乗車人員 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	増加 基準：1,800 人/日
	【指標2】路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 ※資料：各バス事業者	増加 基準：37.3 万人/年
目標2 地域公共交通の 運行効率を高める	【指標4】県の資金が投入されている 路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：52.0%
	【指標5】路線バスの運行経費への県の資金 投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：5,630 万円

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の8割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割とする。

※指標2、指標4、指標5の対象路線は次の通り。伊万里線、野元・呼子線、小加倉・呼子線、七山線、有浦・仮屋線、湊線、呼子線、有浦・入野線、切木線、北波多線、唐津・入野線。

※「目標3 歩くライフスタイルを習慣づける」「目標4 県内の活力を高める」の指標及び目標1の指標3は、県全体計画のみ設定する。

## 施策

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>1. 利便性を高める</b>					
1) 手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」					
①経路検索サイト対応路線の拡大	R4.4～R7.3	○	★	★	
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進	R4.4～R9.3	★	★	★	
③バスロケーションシステム対応路線の拡大	R4.4～R9.3		★	★	
④タクシーの一元的な情報発信	R4.4～R7.3	○	○	★	
⑤Wi-Fi 環境の充実	R6.4～R9.3		★	★	
⑥MaaS の導入	R4.4～R9.3	★	○	★	
2) 誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」					
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大	R4.4～R6.3	○		★	
②ノンステップバスの導入拡大	R4.4～R9.3	○		★	
③UD タクシー等の導入促進	R4.4～R9.3	○		★	
④子育てタクシーの推進	R4.4～R9.3	★	○	★	
⑤運転免許返納の促進	R4.4～R9.3		★	★	
3) スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」					
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大	R4.4～R9.3	○	★	★	
②バーコード決済の導入、促進	R4.4～R9.3	○	○	★	
③サブスクリプション等の導入検討	R4.4～R9.3	○	★	★	
4) 運行サービスの利便性の向上					
①わかりやすいダイヤへの見直し検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
②主要な交通結節点の機能充実	R4.4～R9.3	★	★	★	

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>2. ニーズに応じたサービスに見直す</b>					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					
①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
②ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4.4～R9.3	★	★		
③幹線システムの維持・確保	R4.4～R9.3	★	★		★
2) 新技術の導入による運行効率化					
①自動運転技術の導入	R4.4～R9.3	★	★	★	



	②AI 配車システムの導入	R4.4～R9.3	○		★	
	③利用状況のモニタリング	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④MaaSで収集するデータの活用	R4.4～R9.3	★	○	★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>3. 利用を促進する</b>						
1) 公共交通に対する共感の拡大						
	①交通サービス情報の情報発信	R4.4～R9.3	★	★	○	
	②公共交通の価値に対する共感の拡大	R4.4～R9.3	★	○	○	
	③公共交通教育の推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
2) 利用を促す取り組みの実施						
	①企業・事業所等向けの通勤促進運動	R4.4～R9.3	★	○	○	
	②利用促進イベントの実施	R4.4～R9.3	★	★	★	
	③観光情報や沿線情報の発信	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④歩くライフスタイルの推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
	⑤観光などと連携した利用促進	R4.4～R9.3	★	○	○	
	⑥ナッジ理論を応用した利用促進	R4.4～R9.3	★	★	○	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>4. 体制を強化する</b>						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運行資源の確保						
	①運転手の確保	R4.4～R9.3			★	

**唐津地域ブロック計画**

対象バス路線：伊万里線、野元・名護屋浜線、小加倉・名護屋浜線、七山線、湊線、波戸岬線、呼子線、切木線、北波多線、唐津・入野線  
 対象鉄道：JR 唐津線、筑肥線、松浦鉄道

関係市町：唐津市、伊万里市、玄海町  
 関係交通事業者：昭和バス、JR 九州、松浦鉄道

**野元・名護屋浜線（昭和バス）**

特性・課題  
 ・鎮西・呼子地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。  
 ・再編により需要に応じたサービス水準の整理及びダイヤ調整の実施による効率性の改善を実施。  
 小中学生の通学需要や高齢者の外出利用が減り、利用者数は減少傾向が続いているため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**小加倉・名護屋浜線（昭和バス）**

特性・課題  
 ・鎮西・呼子地域や玄海町と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。  
 ・再編により、輸送効率の改善、需要に応じたサービスの見直しを実施。  
 利用者数の減少も歯止めがかかっていないため、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-①ニーズに応じたサービス見直しの検討  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**湊線／波戸岬線（昭和バス）**

特性・課題  
 ・呼子・湊地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。  
 ・利用者は増減しながらも減少傾向にあり、依然として赤字運行が続いており、利用者を確保する必要がある。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**呼子線（昭和バス）**

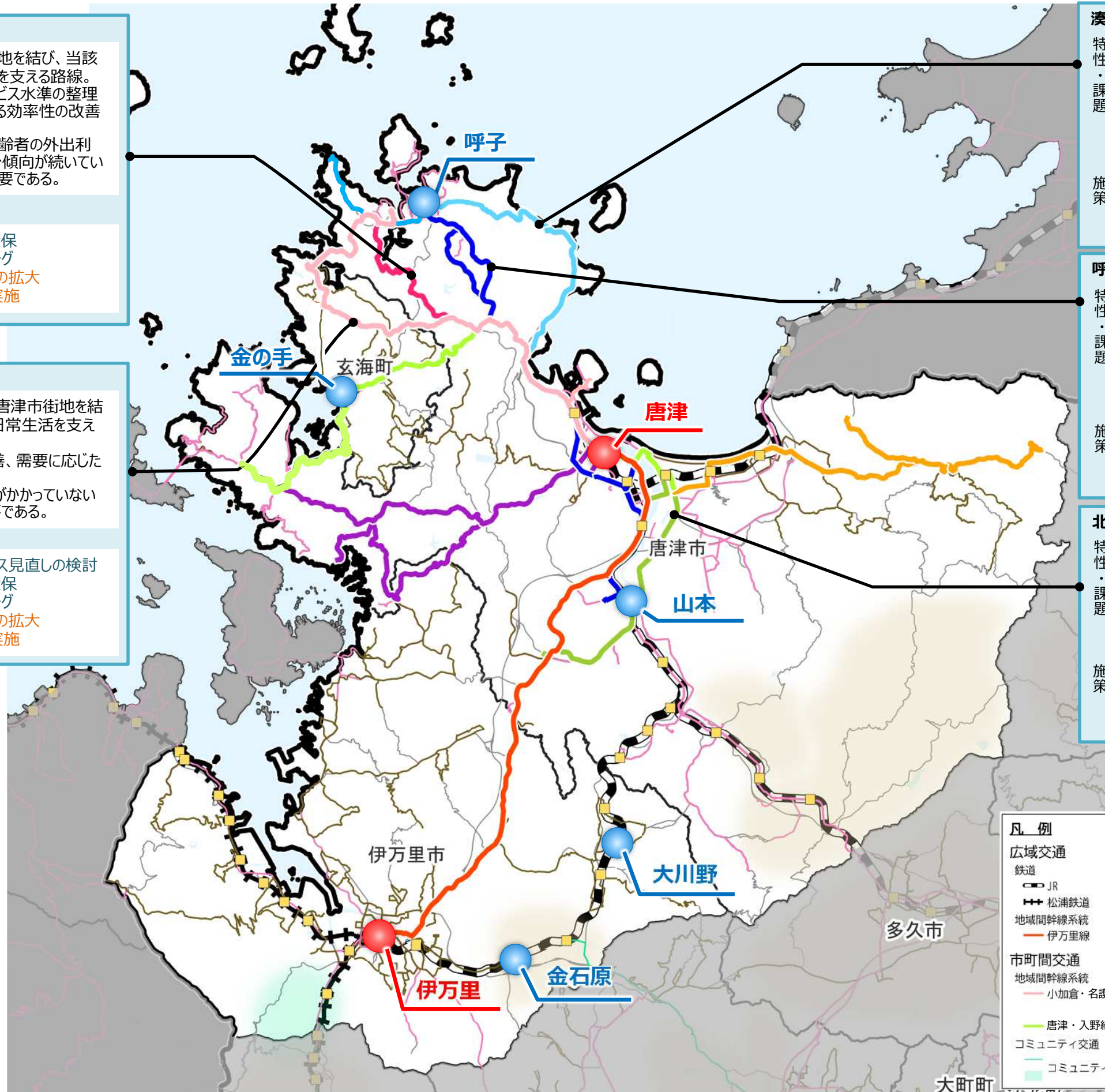
特性・課題  
 ・呼子・鎮西地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。  
 ・輸送効率が著しく悪化している。観光利用が大きく減少しており、利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**北波多線（昭和バス）**

特性・課題  
 ・北波多地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。  
 ・依然として赤字運行が続いており、利用者を確保する必要がある。

施策  
 2-1)-③幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

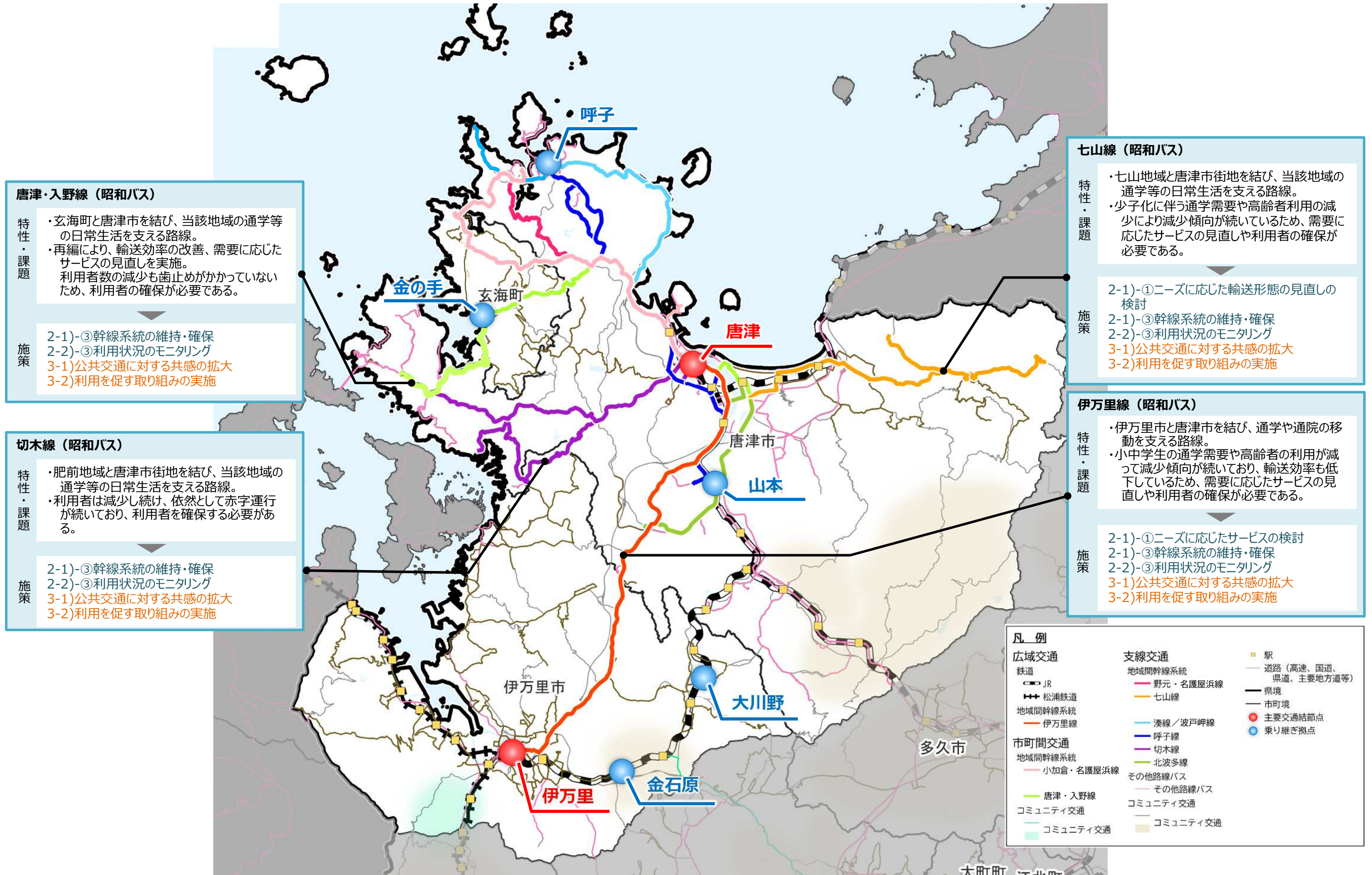




唐津地域ブロック計画

対象バス路線：伊万里線、野元・名護屋浜線、小加倉・名護屋浜線、七山線、湊線、波戸岬線、呼子線、切木線、北波多線、唐津・入野線  
 対象鉄道：JR 唐津線、筑肥線、松浦鉄道

関係市町：唐津市、伊万里市、玄海町  
 関係交通事業者：昭和バス、JR 九州、松浦鉄道



**唐津・入野線（昭和バス）**

特性・課題

- 玄海町と唐津市を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。
- 再編により、輸送効率の改善、需要に応じたサービスの見直しを実施。利用者数の減少も歯止めがかかっていないため、利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-③幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**七山線（昭和バス）**

特性・課題

- 七山地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。
- 少子化に伴う通学需要や高齢者利用の減少により減少傾向が続いているため、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-①ニーズに応じた輸送形態の見直しの検討
- 2-1)-③幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**切木線（昭和バス）**

特性・課題

- 肥前地域と唐津市街地を結び、当該地域の通学等の日常生活を支える路線。
- 利用者は減少し続け、依然として赤字運行が続いており、利用者を確保する必要がある。

施策

- 2-1)-③幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**伊万里線（昭和バス）**

特性・課題

- 伊万里市と唐津市を結び、通学や通院の移動を支える路線。
- 小中学生の通学需要や高齢者の利用が減って減少傾向が続いており、輸送効率も低下しているため、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討
- 2-1)-③幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**凡例**

<b>広域交通</b>	<b>支線交通</b>	■ 駅
鉄道	地域間幹線系統	— 道路（高速、国道、県道、主要地方道等）
● JR	野元・名護屋浜線	— 県境
● 松浦鉄道	七山線	— 市町境
地域間幹線系統	湊線／波戸岬線	● 主要交通結節点
— 伊万里線	呼子線	● 乗り継ぎ拠点
市町間交通	切木線	
地域間幹線系統	北波多線	
— 小加倉・名護屋浜線	その他路線バス	
— 唐津・入野線	— その他路線バス	
コミュニティ交通	コミュニティ交通	
— コミュニティ交通	— コミュニティ交通	



# 伊万里地域ブロック計画

## 各市町の目指すべき将来像

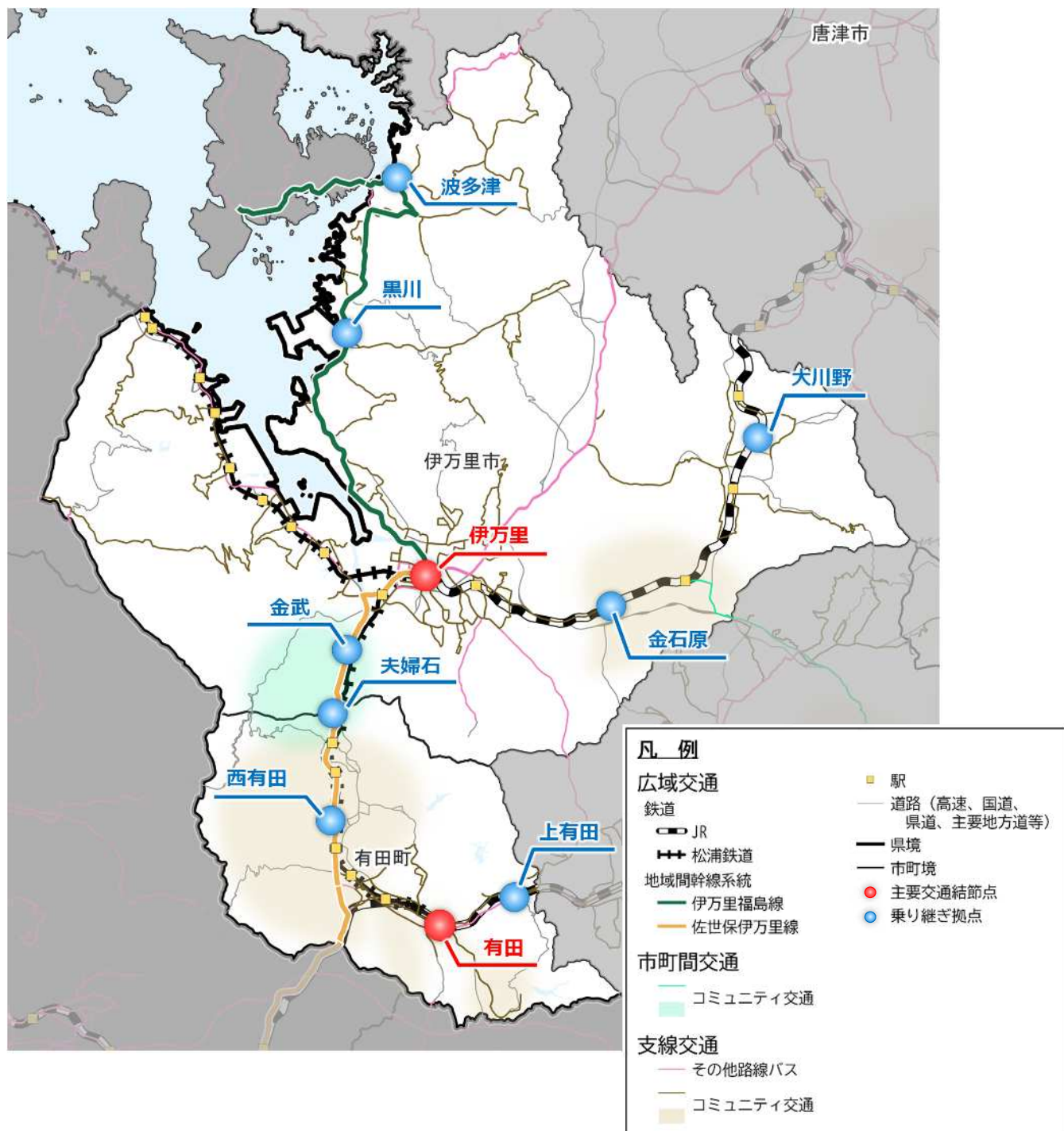
伊万里市：「市民・交通事業者・行政が協働して創り・守り・育てる地域公共交通」

※資料：伊万里市地域公共交通網形成計画

有田町：「総合的な公共交通体系の整備「地域公共交通の利便性の向上」」

※資料：有田町総合計画

## ■現行の公共交通ネットワーク(令和6年6月現在)



## 取組の基本方針

利便性を高める	交通事業者を中心に、情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導などの利用環境の改善を進める。沿線市町も積極的に参画し、利便性を高める。
ニーズに応じたサービスに見直す	利用状況に応じたサービスの縮小や運行形態の見直し、DX による運行効率化など、サービス水準の適正化に向けて、住民ニーズの把握などを交通事業者と沿線市町が実施する。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。
利用を推進する	利用促進イベント、広報、観光・まちづくり分野と連携した取組など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を、交通事業者・市町・県が連携して、継続的に実施する。
体制を強化する	交通事業者・沿線市町・県の協議体制の充実、公共交通に携わる行政職員の育成、交通事業者の収益性の確保、運転手などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。

## 計画の目標

目標	指標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の 利用者を増やす	【指標1】伊万里駅の日当たり乗車人員 ※資料：松浦鉄道株式会社	増加 基準：400 人/日
	【指標2】路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 ※資料：各バス事業者	増加 基準：11.2 万人/年
目標2 地域公共交通の 運行効率を高める	【指標4】県の資金が投入されている 路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：47.7%
	【指標5】路線バスの運行経費への県の資金 投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：440 万円

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の 8 割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割とする。

※指標2、指標 4、指標 5 の対象路線は次の通り。福島伊万里線、伊万里佐世保線。

※「目標3 歩くライフスタイルを習慣づける」「目標4 県内の活力を高める」の指標及び目標1の指標3は、県全体計画のみ設定する。

## 施策

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>1. 利便性を高める</b>					
1) 手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」					
①経路検索サイト対応路線の拡大	R4.4～R7.3	○	★	★	
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進	R4.4～R9.3	★	★	★	
③バスロケーションシステム対応路線の拡大	R4.4～R9.3		★	★	
④タクシーの一元的な情報発信	R4.4～R7.3	○	○	★	
⑤Wi-Fi 環境の充実	R6.4～R9.3		★	★	
⑥MaaSの導入	R4.4～R9.3	★	○	★	
2) 誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」					
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大	R4.4～R6.3	○		★	
②ノンステップバスの導入拡大	R4.4～R9.3	○		★	
③UD タクシー等の導入促進	R4.4～R9.3	○		★	
④子育てタクシーの推進	R4.4～R9.3	★	○	★	
⑤運転免許返納の促進	R4.4～R9.3		★	★	
3) スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」					
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大	R4.4～R9.3	○	★	★	
②バーコード決済の導入、促進	R4.4～R9.3	○	○	★	
③サブスクリプション等の導入検討	R4.4～R9.3	○	★	★	
4) 運行サービスの利便性の向上					
①快速便の導入検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
②わかりやすいダイヤへの見直し検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
③主要な交通結節点の機能充実	R4.4～R9.3	★	★	★	
④佐賀空港リムジンタクシーの運行	R4.4～R9.3	★		★	

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>2. ニーズに応じたサービスに見直す</b>					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					
①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
②鉄道との機能重複の解消の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
③ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4.4～R9.3	★	★		



	④幹線システムの維持・確保	R4.4～R9.3	★	★		★
2) 新技術の導入による運行効率化						
	①自動運転技術の導入	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②AI 配車システムの導入	R4.4～R9.3	○		★	
	③利用状況のモニタリング	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④MaaS で収集するデータの活用	R4.4～R9.3	★	○	★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>3. 利用を促進する</b>						
1) 公共交通に対する共感の拡大						
	①交通サービス情報の情報発信	R4.4～R9.3	★	★	○	
	②公共交通の価値に対する共感の拡大	R4.4～R9.3	★	○	○	
	③公共交通教育の推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
2) 利用を促す取り組みの実施						
	①企業・事業所等向けの通勤促進運動	R4.4～R9.3	★	○	○	
	②利用促進イベントの実施	R4.4～R9.3	★	★	★	
	③観光情報や沿線情報の発信	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④歩クライフスタイルの推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
	⑤観光などと連携した利用促進	R4.4～R9.3	★	○	○	
	⑥ナッジ理論を応用した利用促進	R4.4～R9.3	★	★	○	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>4. 体制を強化する</b>						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運行資源の確保						
	①運転手の確保	R4.4～R9.3			★	

**伊万里福島線（西肥バス）**

特性・課題

- ・福島地域（松浦市）と伊万里市街地を結び、当該地域の通学・通院・買物等の日常生活を支える路線。
- ・福島島内の人口減少により利用が減少し、乗車密度も低いため、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

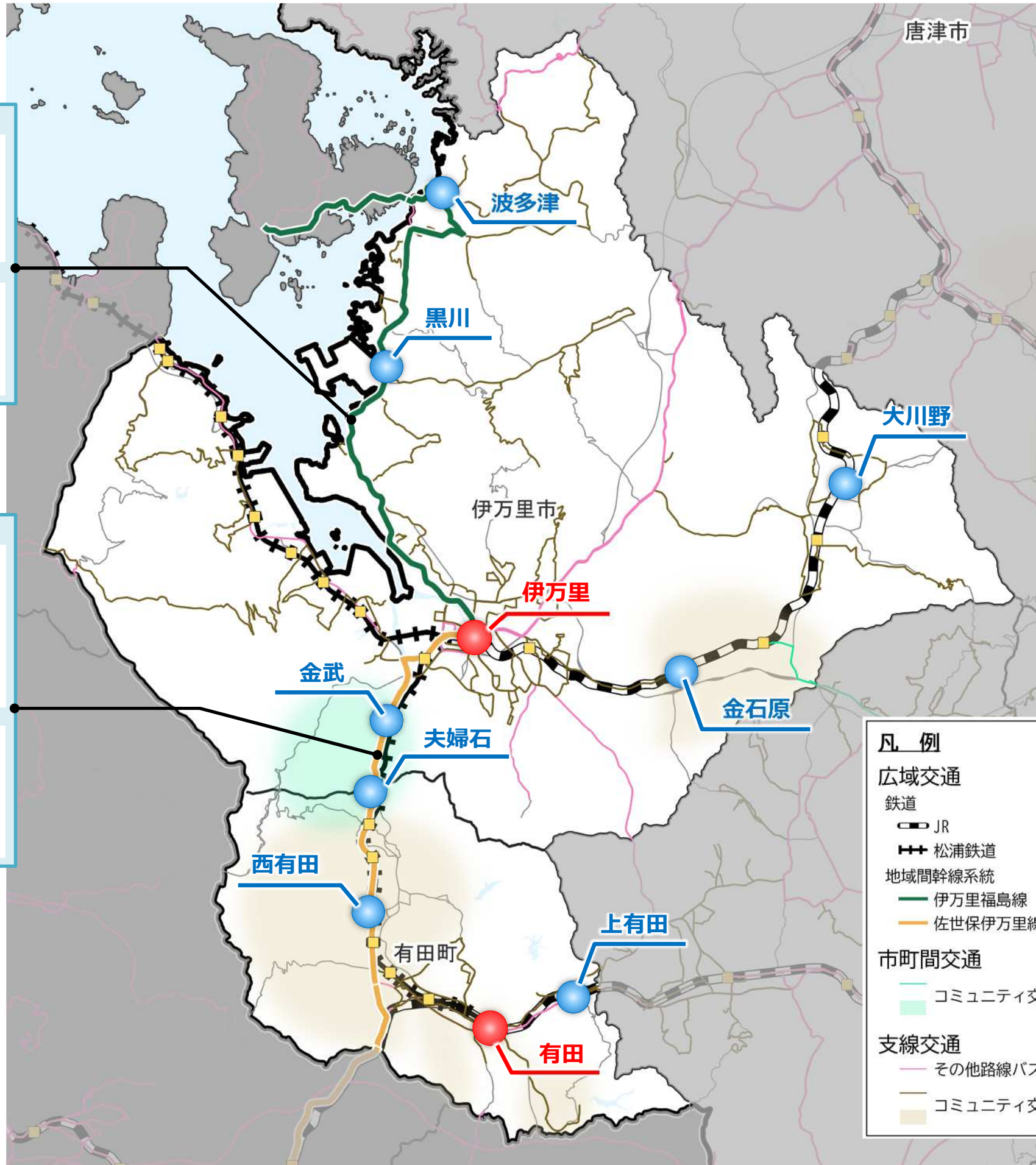
**佐世保伊万里線（西肥バス）**

特性・課題

- ・伊万里市、有田町と佐世保市を結び、沿線市町間の広域通勤・通学・通院を支える路線。
- ・沿線の人口減少や少子化により利用減少が続いているため、利用者の確保や需要に応じたサービスの見直しが必要である。
- ・鉄道との機能重複の改善・役割分担による運行効率化

施策

- 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討
- 2-1)-②鉄道との機能重複の解消の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施



**凡例**

**広域交通**

- 鉄道
  - JR
  - 松浦鉄道
- 地域間幹線系統
  - 伊万里福島線
  - 佐世保伊万里線

**市町間交通**

- コミュニティ交通

**支線交通**

- その他路線バス
- コミュニティ交通

■ 駅  
 — 道路（高速、国道、県道、主要地方道等）  
 — 県境  
 — 市町境  
 ● 主要交通結節点  
 ● 乗り継ぎ拠点



# 杵藤地域ブロック計画

## 各市町の目指すべき将来像

佐賀市：「公共交通を快適に利用でき、主要な場所へスムーズに移動することができる」

※資料：佐賀市総合計画、佐賀市まち・ひと・しごと総合戦略、佐賀市都市計画マスタープラン

武雄市：「西九州のハブ都市」として周辺市町や市内の交流・回遊を支える公共交通・地域間の幹線となる鉄道（JR佐世保線）・路線バス（嬉野線・武雄線・祐徳線）の維持」

※資料：武雄市地域公共交通網形成計画

鹿島市：「生活実態に合わせた公共交通網の再構築」「利用しやすい公共交通空間の整備」

※資料：鹿島市地域公共交通網形成計画

小城市：「広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持」

※資料：小城市地域公共交通網形成計画

嬉野市：「市内外への移動を確保し、市民の生活を支える役割」「新幹線開業の効果を受け止め、都市の活力などにつなげていく役割」「まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割」

※資料：嬉野市地域公共交通計画

大町町：「快適な暮らしを支える基盤づくり」

※資料：大町町総合計画

江北町：「新たな交通時代における交通施策の展開」

※資料：江北町まちミライ創生プラン

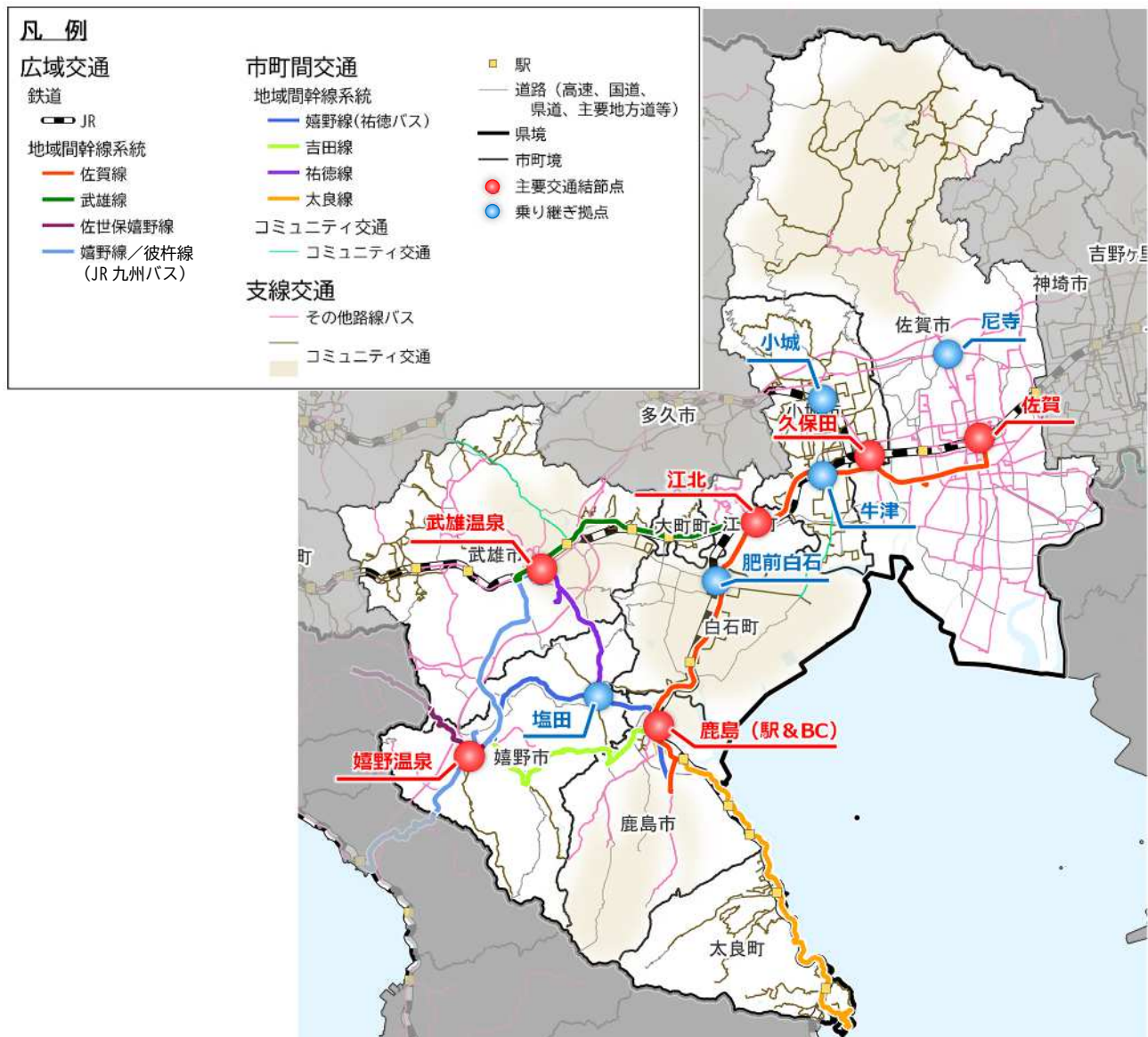
白石町：「来たか！住みたか！よかとこ！しろいし！」

※資料：白石町まち・ひと・しごと創生総合戦略

太良町：「住みたくなる太良町を目指した公共交通の実現」

※資料：太良町地域公共交通網形成計画

## ■現行の公共交通ネットワーク(令和6年6月現在)





取組の基本方針

利便性を高める	交通事業者を中心に、情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導などの利用環境の改善を進める。沿線市町も積極的に参画し、利便性を高める。
ニーズに応じたサービスに見直す	利用状況に応じたサービスの縮小や運行形態の見直し、DX による運行効率化など、サービス水準の適正化に向けて、住民ニーズの把握などを交通事業者と沿線市町が実施する。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。
利用を推進する	利用促進イベント、広報、観光・まちづくり分野と連携した取組など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を、交通事業者・市町・県が連携して、継続的に実施する。
体制を強化する	交通事業者・沿線市町・県の協議体制の充実、公共交通に携わる行政職員の育成、交通事業者の収益性の確保、運転手などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。

計画の目標

目標	指標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の 利用者を増やす	【指標1】 武雄温泉駅、肥前鹿島駅の 合計日当たり乗車人員 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	増加 基準：2,300 人/日
	【指標2】 路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 ※資料：各バス事業者	増加 基準：56.6 万人/年
目標2 地域公共交通の 運行効率を高める	【指標4】 県の資金が投入されている 路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：48.4%
	【指標5】 路線バスの運行経費への県の資金 投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R 元年度）：4,340 万円

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の 8 割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割とする。

※指標2、指標 4、指標 5 の対象路線は次の通り。佐賀線、武雄線、嬉野線（祐徳バス）、吉田線、祐徳線、太良線、佐世保嬉野線、嬉野線（JR 九州バス）。

※「目標3 歩くライフスタイルを習慣づける」「目標4 県内の活力を高める」の指標及び目標1の指標3は、県全体計画のみ設定する。

施策

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>1. 利便性を高める</b>					
1) 手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」					
①経路検索サイト対応路線の拡大	R4.4～R7.3	○	★	★	
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進	R4.4～R9.3	★	★	★	
③バスロケーションシステム対応路線の拡大	R4.4～R9.3		★	★	
④タクシーの一元的な情報発信	R4.4～R7.3	○	○	★	
⑤Wi-Fi 環境の充実	R6.4～R9.3		★	★	
⑥MaaS の導入	R4.4～R9.3	★	○	★	
2) 誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」					
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大	R4.4～R6.3	○		★	
②ノンステップバスの導入拡大	R4.4～R9.3	○		★	
③UD タクシー等の導入促進	R4.4～R9.3	○		★	
④子育てタクシーの推進	R4.4～R9.3	★	○	★	
⑤運転免許返納の促進	R4.4～R9.3		★	★	
3) スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」					
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大	R4.4～R9.3	○	★	★	
②バーコード決済の導入、促進	R4.4～R9.3	○	○	★	
③サブスクリプション等の導入検討	R4.4～R9.3	○	★	★	
4) 運行サービスの利便性の向上					
①わかりやすいダイヤへの見直し検討	R5.4～R8.3	○	★	★	
②主要な交通結節点の機能充実	R4.4～R9.3	★	★	★	
③佐賀空港リムジンタクシーの運行	R4.4～R9.3	★		★	

★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
<b>2. ニーズに応じたサービスに見直す</b>					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					
①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
②鉄道との機能重複の解消の検討	R4.4～R9.3	★	★	★	
③ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4.4～R9.3	★	★		
④幹線システムの維持・確保	R4.4～R9.3	★	★		★

2) 新技術の導入による運行効率化						
	①自動運転技術の導入	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②AI 配車システムの導入	R4.4～R9.3	○		★	
	③利用状況のモニタリング	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④MaaSで収集するデータの活用	R4.4～R9.3	★	○	★	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>3. 利用を促進する</b>						
1) 公共交通に対する共感の拡大						
	①交通サービス情報の情報発信	R4.4～R9.3	★	★	○	
	②公共交通の価値に対する共感の拡大	R4.4～R9.3	★	○	○	
	③公共交通教育の推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
2) 利用を促す取り組みの実施						
	①企業・事業所等向けの通勤促進運動	R4.4～R9.3	★	○	○	
	②利用促進イベントの実施	R4.4～R9.3	★	★	★	
	③観光情報や沿線情報の発信	R4.4～R9.3	★	★	★	
	④歩くライフスタイルの推進	R4.4～R9.3	★	★	○	
	⑤観光などと連携した利用促進	R4.4～R9.3	★	○	○	
	⑥ナッジ理論を応用した利用促進	R4.4～R9.3	★	★	○	

★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体				
		県	市町	交通事業者	国	
<b>4. 体制を強化する</b>						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運行資源の確保						
	①運転手の確保	R4.4～R9.3			★	



**杵藤地域ブロック計画**

対象バス路線：佐賀線、武雄線、嬉野線（祐徳バス）、吉田線、祐徳線、太良線、佐世保嬉野線、嬉野線、彼杵線（JR九州バス）  
 対象鉄道：JR 長崎本線、JR 佐世保線、JR 唐津線

関係市町：佐賀市、武雄市、鹿島市、小城市、嬉野市、大町町、江北町、白石町、太良町  
 関係交通事業者：祐徳バス、西肥バス、JR九州バス、JR九州

**武雄線（祐徳バス）**

特性・課題

- ・武雄市、大町町、江北町、小城市、佐賀市の各市町間を結び、当該地域の通勤・通学・通院等の日常生活や武雄への観光需要を支える路線。
- ・観光客の増加によって直近は輸送人員が増加傾向にある。更なる利用者の確保が必要である。
- ・鉄道との機能重複の改善・役割分担による運行効率化。

施策

- 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討
- 2-1)-②鉄道との機能重複の解消の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**佐賀線（祐徳バス）**

特性・課題

- ・鹿島市、白石町、江北町、小城市、佐賀市の各市町間を結び、当該地域の通勤・通学・通院等の日常生活や祐徳神社への観光需要を支える路線。
- ・これまでも利用促進に取り組むも輸送人員は横ばいのため、更なる利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討
- 2-1)-②鉄道との機能重複の解消の検討
- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

**嬉野線／彼杵線（JR九州バス）**

特性・課題

- ・武雄市、嬉野市、東彼杵町を結び、当該地域の主に通勤や嬉野温泉・武雄への観光需要を支える路線。
- ・観光客の増加によって近年は輸送人員が増加傾向にある。西九州新幹線開業による更なる需要の獲得が課題。

施策

- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施

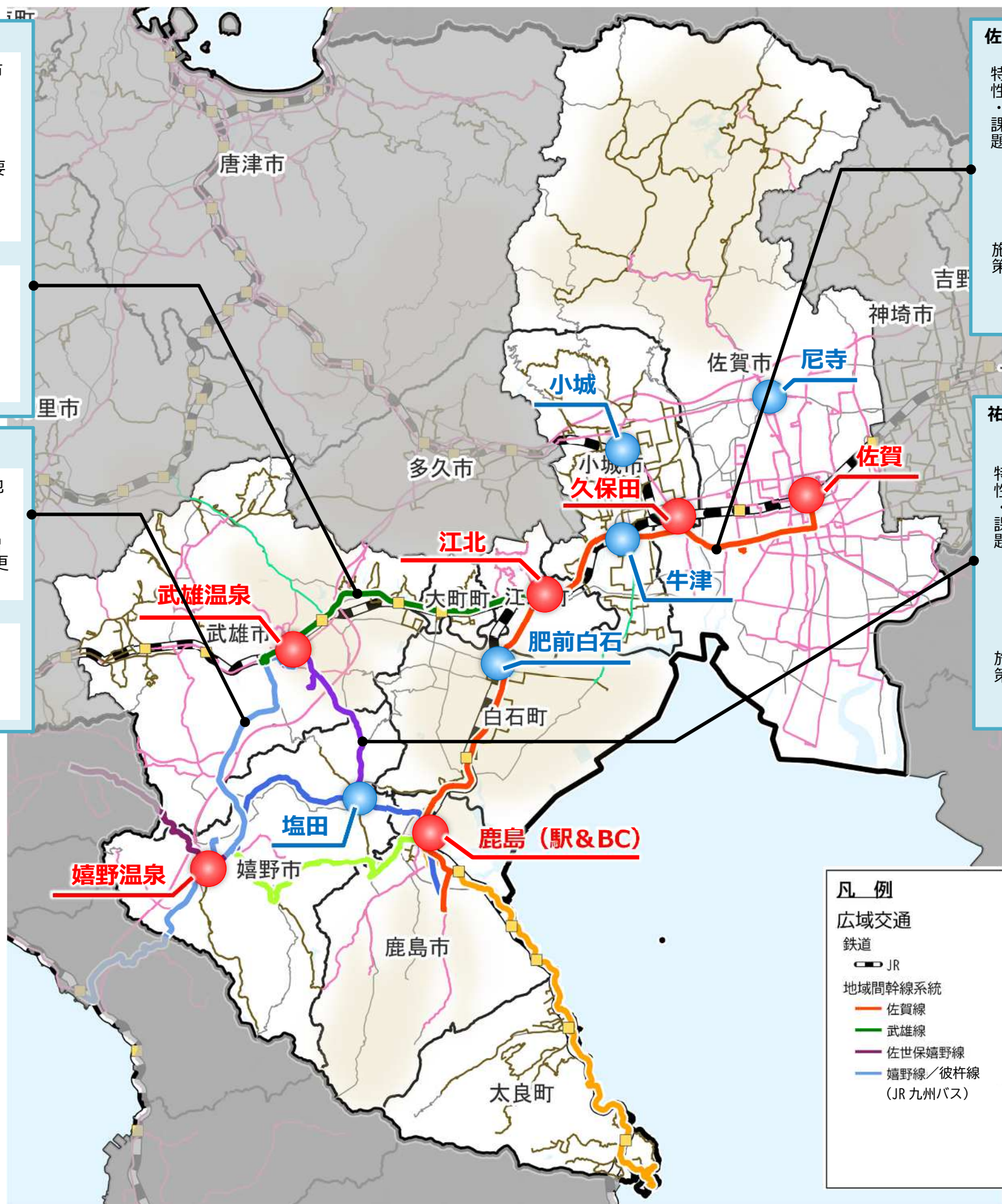
**祐徳線（祐徳バス）**

特性・課題

- ・鹿島市、嬉野市、鹿島市間を結び、当該地域の通学・通院等の日常生活や祐徳神社・武雄への観光需要を支える路線。
- ・少子化・高齢化を背景に輸送人員が僅かに減少していたが、観光客の増加によって直近は回復している。これまでの利用促進に加え、西九州新幹線開業を契機に更なる利用者の確保が必要である。

施策

- 2-1)-④幹線系統の維持・確保
- 2-2)-③利用状況のモニタリング
- 3-1)公共交通に対する共感の拡大
- 3-2)利用を促す取り組みの実施



**凡例**

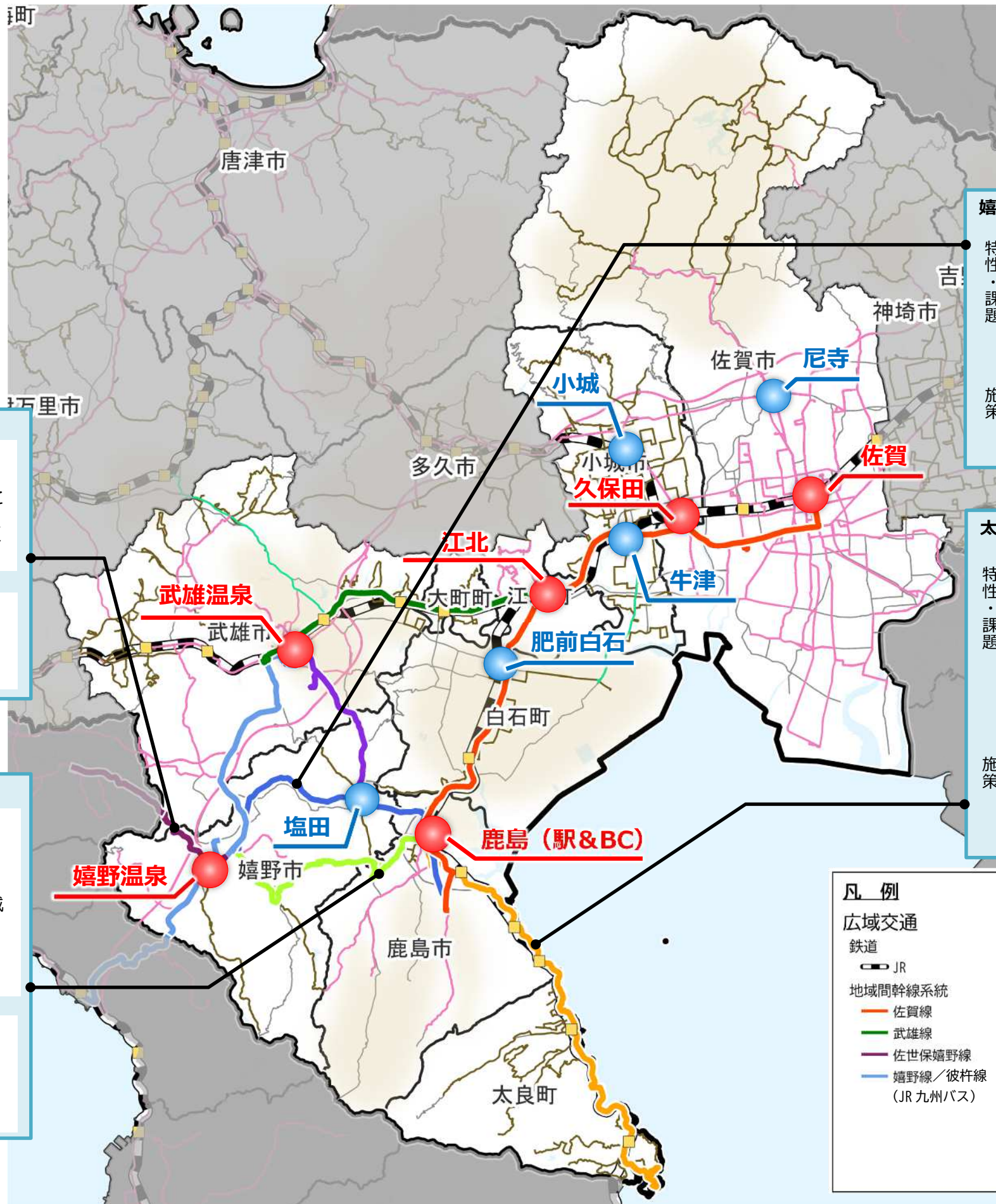
<b>広域交通</b>	<b>市町間交通</b>	■ 駅
鉄道	地域間幹線系統	— 道路（高速、国道、県道、主要地方道等）
— JR	嬉野線（祐徳バス）	— 県境
地域間幹線系統	吉田線	— 市町境
— 佐賀線	祐徳線	● 主要交通結節点
— 武雄線	太良線	● 乗り継ぎ拠点
— 佐世保嬉野線	コミュニティ交通	
— 嬉野線／彼杵線（JR九州バス）	— コミュニティ交通	
	<b>支線交通</b>	
	— その他路線バス	
	— コミュニティ交通	



**杵藤地域ブロック計画**

対象バス路線：佐賀線、武雄線、嬉野線（祐徳バス）、吉田線、祐徳線、太良線、佐世保嬉野線、嬉野線、彼杵線（JR九州バス）  
 対象鉄道：JR 長崎本線、JR 佐世保線、JR 唐津線

関係市町：佐賀市、武雄市、鹿島市、小城市、嬉野市、大町町、江北町、白石町、太良町  
 関係交通事業者：祐徳バス、西肥バス、JR九州バス、JR九州



**佐世保嬉野線（西肥バス）**

特性・課題  
 ・嬉野市と波佐見町や佐世保市を結び、当該地域の通勤、通学、通院を支える路線。  
 ・沿線人口減少により利用が減ってきている。これまでも多様な利用促進に取り組むが輸送人員減少の歯止めがかかっていないため、更なる利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**嬉野線（祐徳バス）**

特性・課題  
 ・鹿島市、嬉野市を結び、当該地域の通学・通院等の日常生活や嬉野温泉への観光需要を支える路線。  
 ・観光客の増加によって直近は輸送人員が回復したが、減少傾向にある。西九州新幹線開業を契機に更なる利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**太良線（祐徳バス）**

特性・課題  
 ・太良町、鹿島市を結び、当該地域の通学・通院等の日常生活や竹崎温泉への観光需要を支える路線。  
 ・高校生減少の影響で輸送人員は減少傾向。乗車密度、輸送量ともに低下している。平均乗車密度が特に低い系統である。これまでも利用促進に取り組むも利用減少に歯止めがかかっていないため、需要に応じたサービスの見直しや利用者の確保が必要である。

施策  
 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討  
 2-1)-②鉄道との機能重複の解消の検討  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**吉田線（祐徳バス）**

特性・課題  
 ・鹿島市と嬉野市を結び、当該地域の主に通学や通院、嬉野温泉への観光需要を支える路線。  
 ・観光客増加によって輸送人員の減少が緩やかになっているものの、高校生や高齢者の減少により減少傾向が続いている。また、平均乗車密度が特に低い。そのため、更なる利用者の確保や需要に応じたサービスの見直しが必要である。

施策  
 2-1)-①ニーズに応じたサービスの検討  
 2-1)-④幹線系統の維持・確保  
 2-2)-③利用状況のモニタリング  
 3-1)公共交通に対する共感の拡大  
 3-2)利用を促す取り組みの実施

**凡例**

広域交通  
 鉄道  
 JR  
 地域間幹線系統  
 佐賀線  
 武雄線  
 佐世保嬉野線  
 嬉野線/彼杵線 (JR九州バス)

市町間交通  
 地域間幹線系統  
 嬉野線(祐徳バス)  
 吉田線  
 祐徳線  
 太良線  
 コミュニティ交通  
 コミュニティ交通

支線交通  
 その他路線バス  
 コミュニティ交通

駅  
 道路(高速、国道、県道、主要地方道等)  
 県境  
 市町境  
 主要交通結節点  
 乗り継ぎ拠点

# 佐賀県地域公共交通計画 (地域ブロック計画)

---

発行日 令和4年3月

改正 令和6年6月

作成 佐賀県地域公共交通活性化協議会