

佐賀県唐津地域における公共交通の再編

<POINT>

- ・唐津地域（佐賀県唐津市、玄海町）における、地域住民の利用者減少と観光客の増加にあわせた公共交通の再編事業。
- ・地域住民、事業者、行政、地域団体等との連携による事業の実施。
- ・再編実施によって、地域住民と観光客それぞれの利便性の向上が図られている。

<地域の概況>

唐津地域（佐賀県唐津市、玄海町）は、佐賀県全体の20%を超える広さがあり、山間部と海岸部の高低差が大きい地形である。また、分散型の都市を形成していることから、地域内での移動には、自家用車や公共交通機関が欠かせない地域となっている。4人に1人が高齢者であることから、移動手段を持たない住民の生活の支えとなる公共交通を確保・維持していくことが重要であるが、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事業者への財政的な支援が増加している状況であった。

一方、唐津市の年間観光客数は、平成22年度から700万人台を維持している。近年では、韓国・済州島から始まったオルレと呼ばれるトレッキングの姉妹版“九州オルレ”を目的とした韓国人観光客や、台湾人観光客が多い状況であり、インバウンド観光客数も増加している。

そのため、地域住民と観光客それぞれの利用促進を目指した公共交通の整備が必要となってきた。唐津市では、平成22年度より「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いたが、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」によって、これまで以上に地方自治体の役割が重要となった。また、平成26年11月に施行された「改正地域公共交通活性化再生法」によって、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ために、地域住民、事業者、行政、各分野の地域団体等が参画した取組が求められるようになっている。

こうした状況の中、平成26年度に、行政区域を超えた生活圈を形成している唐津市と玄海町との合同で“唐津地域公共交通活性化協議会”を立ち上げ、「唐津地域公共交通網形成計画」を策定。さらに、その計画を踏まえて、バス路線の見直し等を具体的に検討、実現していくために「唐津地域公共交通再編実施計画」を策定した。

<取組の概要>

「唐津地域公共交通再編実施計画」は、平成28年8月1日～平成33年9月30日の5年間を実施期間として、地域住民、事業者（交通、観光、コンビニ）、行政（唐津市、玄海町）、地域団体等との連携により、様々な取組が行われている。事業計画では、大きく分けて5つの目標のもと、7つの基幹的事業と、6つの補助的事業が実施されている。

目標1：運行水準・運行形態の適正化

実施主体：唐津市、玄海町、交通事業者（昭和バス）

事業：4エリアにおける路線の再編

平成28年8月～ 唐津市中心部エリア

平成28年10月～ 呼子・鎮西、玄海町、鏡・久里・北波多エリア

（基幹的事業その1）呼子・鎮西エリア

呼子内の観光客・地域住民の移動ニーズに対応した呼子フィーダー3路線（呼子・名護屋浜線、呼子・加部島線、呼子・波戸岬線）の再編を実施した。

呼子・鎮西エリアでは、“九州オルレ”と呼ばれるトレッキングを目的とした韓国人や、中国人を中心に、インバウンド観光客が増加している。そのため、飲食店が立地している臨港道路を通るルートに変更し、離島航路乗り場近くにバス停を設置。観光客の移動の利便性とともに、離島航路利用者のバス乗り継ぎの利便性の向上を図った。また、移動困難地域の解消や、観光施設へのアクセス向上なども含め、地域住民と観光客それぞれの利用促進を目指したルート構築が行われた。

（基幹的事業その2）玄海町エリア

地域住民の移動実態調査に基づき、有浦線の再編を実施。朝夕は通学路線として直通のルートを維持し、日中の時間帯に、幹線（大手口～金の手）と枝線（金の手～入野、金の手～玄海エネルギーパーク）に分割した。それに伴い、乗降の区切り地点となる金の手バス停を商業施設に乗入れ、待合環境の整備も行われた。また、福祉バスをコミュニティバスとして再編し、値賀・名護屋線の日中便の廃止に伴う玄海町地域の運行と、移動困難地域の運行に対応するようにした。

(基幹的事業その3) 鏡・久里・北波多エリア

久里線と北波多線を統合して新たな北波多線（幹線）として再編。一部の区間が他の路線と重複運行されていた北波多線のルートを経久里線のルートに変更することで、宅地開発・商業施設立地等の進む久里線沿線の利用促進と、通学ルートにも対応した。また、北波多線の乗継拠点として「市民病院きたはた」の活用することで待合環境の向上を図った。

(基幹的事業その4) 唐津市中心部エリア

市内線東コースは、観光客の増加にあわせて、唐津城等の観光名所や宿泊施設を中心としたルートに変更。さらに、バス停名称を観光施設や観光名所に変更し、JR 唐津駅での鉄道との接続も考慮した運行を実施するなど、観光客の利便性の向上を目指した。

市内線（大島液化ガス線）は、商業施設の近くにバス停を設置してルート変更を行い、買い物客等の利便性向上を図った。市内線西コースは、実態調査に基づく運行便数の適正化や、市内線の変更に合わせてルート変更も実施されている。また、唐津赤十字病院の移転に伴って市内線南コースを新設した。



図1：JR唐津駅バス停 遠景



図2：JR唐津駅バス停 近景



図3：大手口 唐津バスセンター

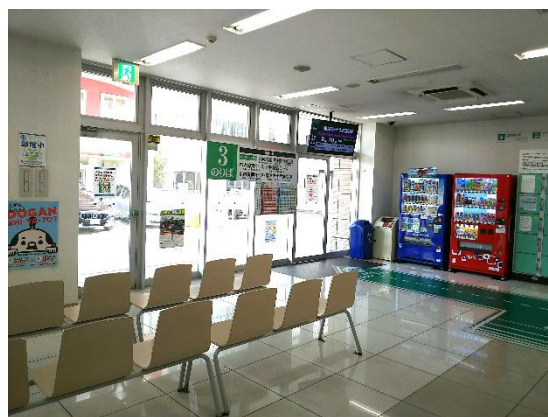
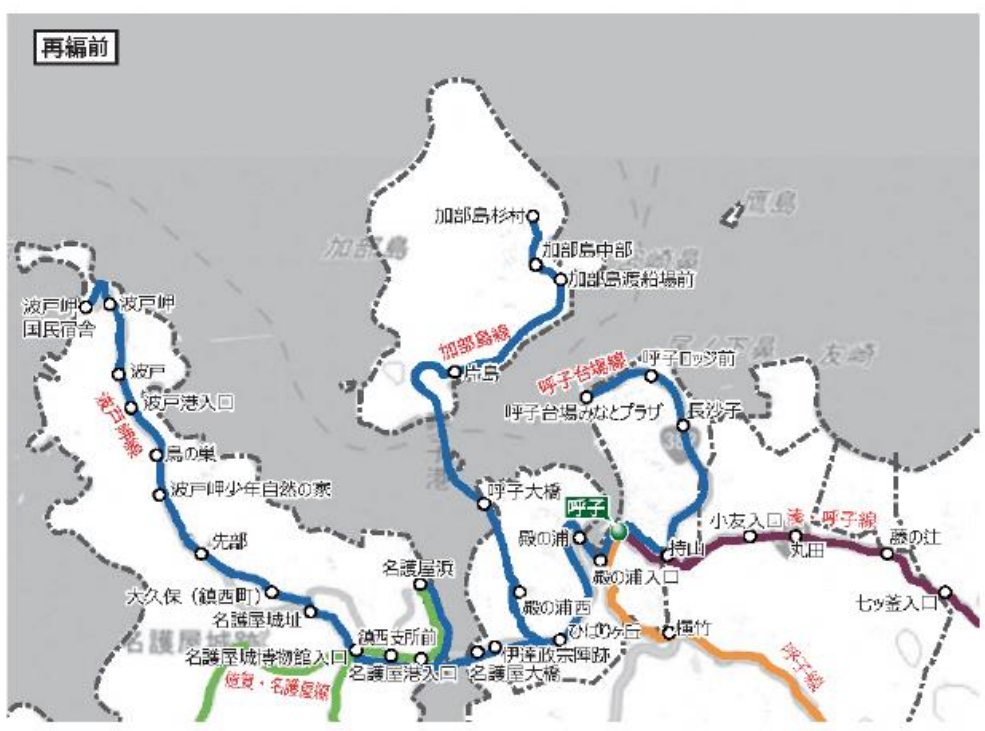


図4：唐津バスセンター内 待合スペース

■ 運行ルート図 呼子・名護屋浜線

旧



新

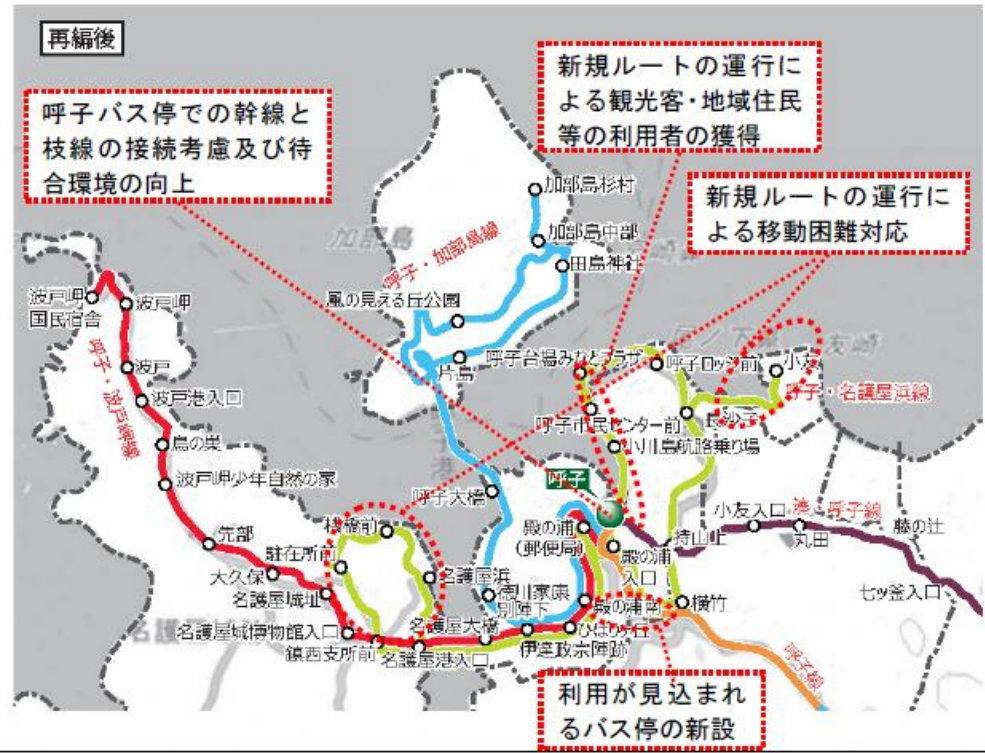


図5：呼子・鎮西エリア 呼子・名護屋浜線の再編

■ 運行ルート図

呼子・加部島線

旧



新

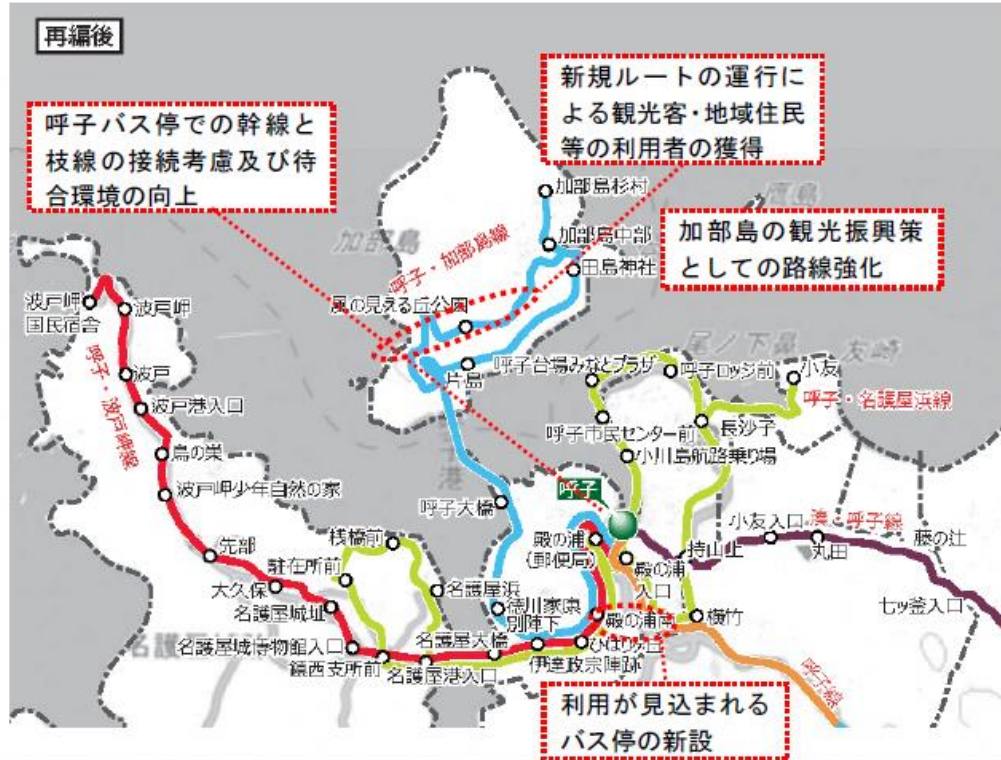


図6：呼子・鎮西エリア 呼子・加部島線の再編

旧



新

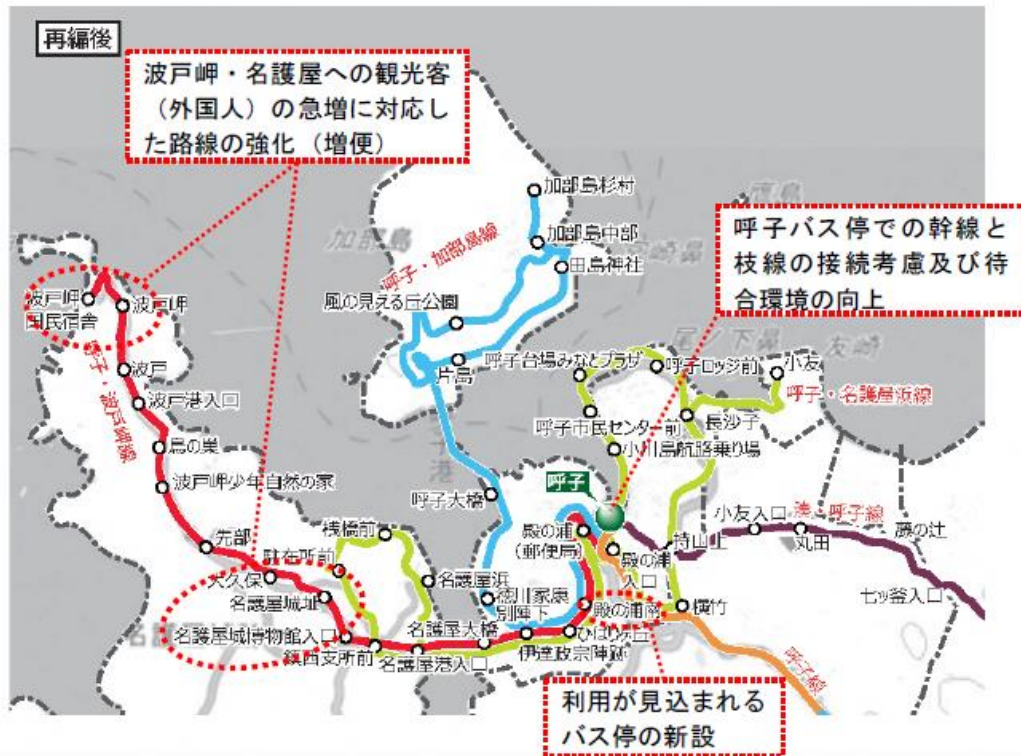
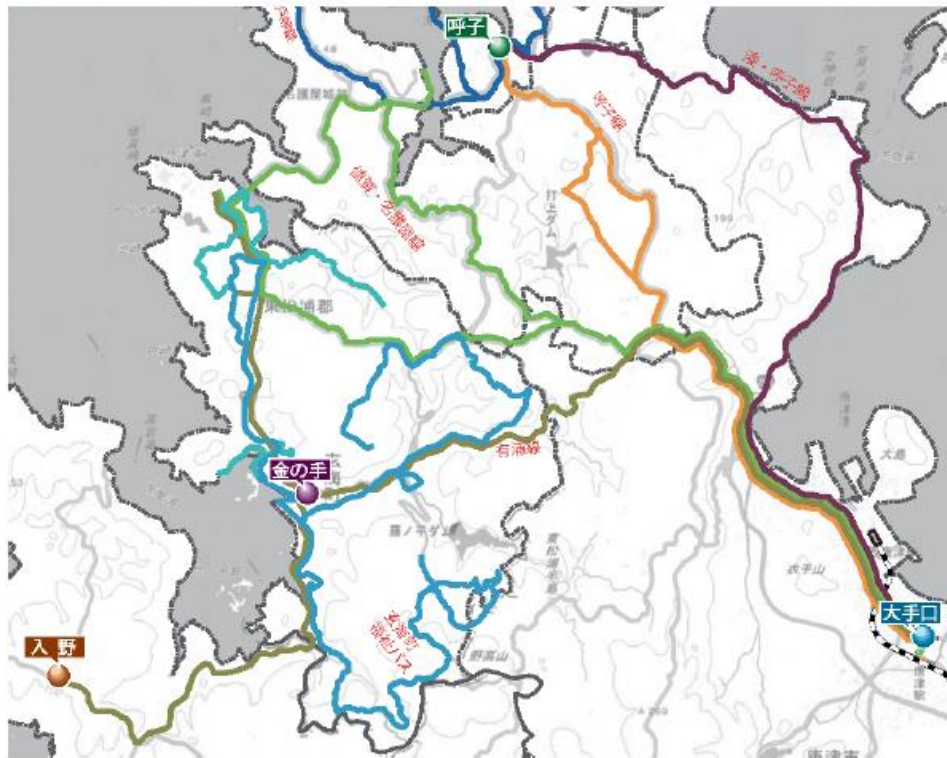


図7：呼子・鎮西エリア 呼子・波戸岬線の再編

■ 運行ルート図

有浦線

旧

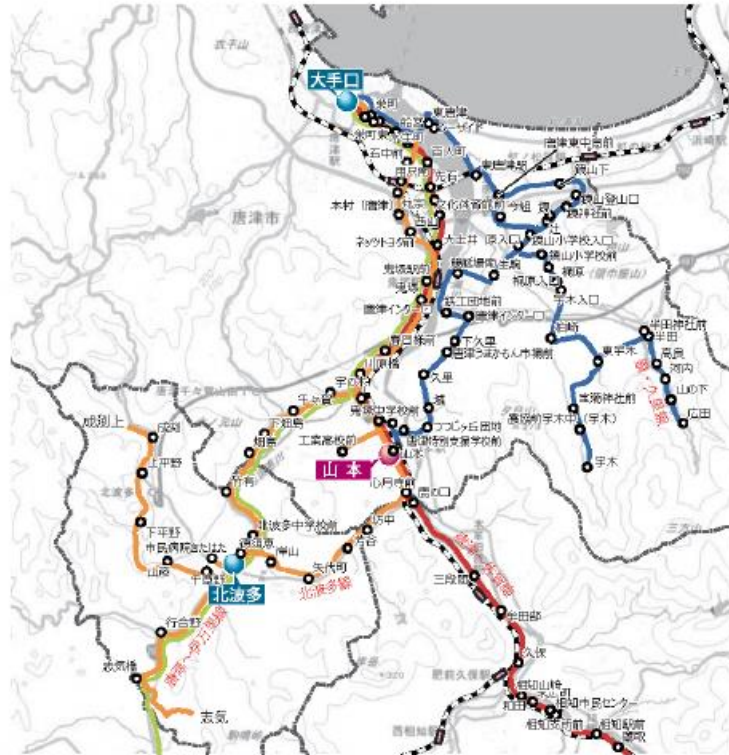


新



図8：玄海町エリア 有浦線の再編

旧



新

乗継拠点としての北波多での幹線と接続考慮及び待合環境の向上（市民病院きたはたの有効活用）

成瀬と志気の路線は枝線に分割し、利用状況に合わせて車両の小型化

北波多線と久里線を統合し、ルートを通学ニーズ、宅地開発に対応した久里線ルートに変更。利用のほとんどないルート（鉄工団地前～競艇場南）を直線コースに変更し幹線としてスピードアップ

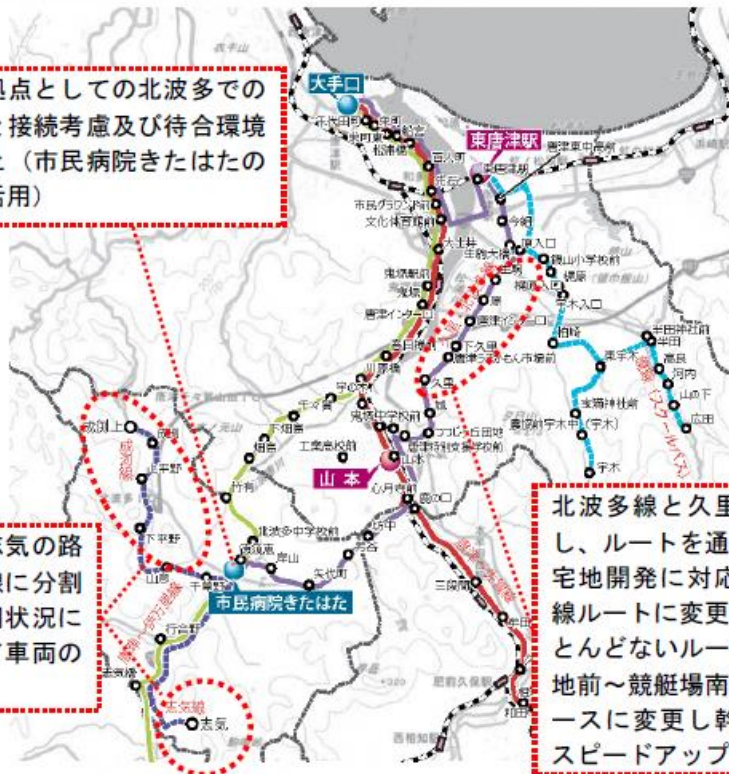


図 10：鏡・久里・北波多エリア 久里・北波多線の再編

旧



図 11 : 唐津市中心部エリア 市内線運行ルート (旧)



図 12 : 唐津市中心部エリア 市内線東コースの再編



図 13 : 唐津市中心部エリア 市内線西コースの再編



図 14 : 唐津市中心部エリア 市内線南コースの再編

■運行ルート図

市内線（大島液化ガス）

旧



新



図 15 : 唐津市中心部エリア 市内線の再編

目標 2 : 交通結節点の充実

実施主体 : 唐津市、玄海町、交通事業者 (昭和バス)

事業 : バス停の乗継拠点化

(基幹的事業その 5・6) 「金の手」「古保志気」バス停の乗継拠点化

接続拠点となるバス停を商業施設に乘入れ、施設内でバスを待つことができるように整備することで、利用者の利便性の向上を図った。

目標 3 : 多様な交通モードの連携強化

実施主体 : 唐津市、玄海町、交通事業者 (昭和バス、JR、航路事業者)

事業 : JR と路線バスの連携、航路と路線バスの連携

(基幹的事業その 7) 多様な交通モードの連携

再編計画に基づいた具体的なダイヤ改正をもって、JR や航路事業者とのダイヤ接続に関する協議等を実施。路線バスおよび航路・JR の時刻表をひとつにまとめた、「唐津市公共交通総合時刻表」を作成している。

目標 4 : 移動困難地域への対応

実施主体 : 唐津市、玄海町、交通事業者 (昭和バス)、地域住民

事業 : 交通空白集落への乗入れ

(補助的事業その 1) 移動困難地への対応

バス路線から一定以上離れた交通空白地に対してヒアリング調査を行い、高齢化率や世帯あたりの人口、地理的条件をもとに 12 ヶ所の移動困難エリアを選定した。随時、デマンドの導入、路線の延伸、コミュニティバスでの対応などの具体的な対策の実施を進めている。

目標 5 : 利用促進と丁寧な情報提供

実施主体 : 唐津市、玄海町、交通事業者（昭和バス）、地域住民、コンビニ事業者、観光協会・観光事業者

事業 : コンビニとの連携（交通結節点における乗降場の改善）、バスのラッピング、割引サービス、外国人対応、交通系 IC カード導入

（補助的事業その 2）コンビニとの協力による待合環境の向上

バス停の待合環境の向上を目指し、コンビニ事業者および地元住民等との協議・合意をふまえて、コンビニ近くへのバス停移設を実施している。

（補助的事業その 3）方面別ラッピング

再編を実施した唐津市内線 3 ルート（東・西・南）に、ルートごとに異なる車両のラッピングを施し、地域住民と観光客それぞれにとって分かりやすく親しみやすい路線となることを目指している。

（補助的事業その 4）企画切符の発行

呼子エリアでの連休・イベント時の渋滞対策と、観光による公共交通利用促進のために、フリー切符の発行を実施。福岡～唐津間（からつ号）の往復高速バス代と唐津地区の一部の一般路線バスが 2 日間乗り放題になる唐津 2day フリー乗車券（税込 2,500 円）や、イカ料理食事券が付いたセット券（税込 5,500 円）が昭和自動車株式会社によって販売されている。

（補助的事業その 5）多言語化

外国人観光客の増加への対応策として、バスターミナル等における名称・案内・誘導・位置を示す情報やサインについて、多言語化を実施。英語併記を基本としつつ、来訪の多い韓国語・中国語への対応も進めている。唐津市中心部のバスターミナルである唐津バスセンターには、デジタルサイネージが導入されており、地域住民だけでなく国内外の観光客にとっても、次に来るバスの行き先等が分かりやすく表示されている。

（補助的事業その 6）交通系 IC カードの導入

運賃支払いの簡略化や乗継ぎの利便性向上、IC カード・データのモニタリング分析による利用状況の把握等を目的として、交通系 IC カード「nimoca（二モカ）」を平成 30 年 3

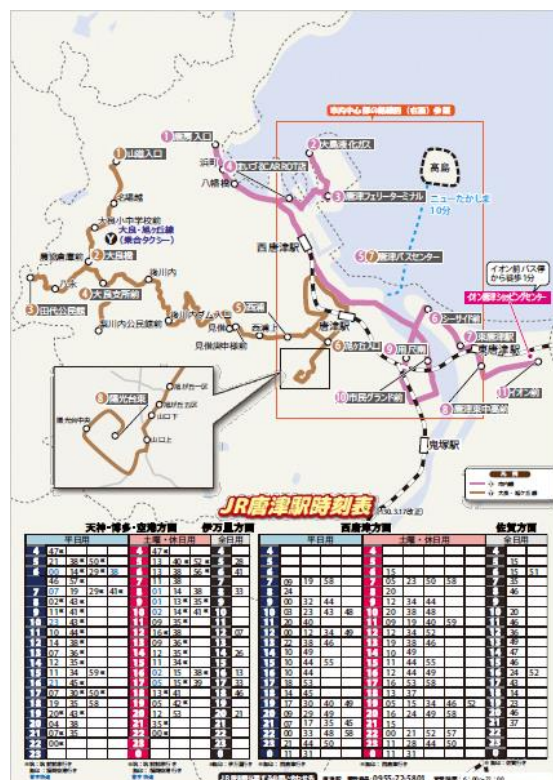
月から導入した。これによって、全国の主要な交通系 IC カードも利用可能となり、県外からの観光客等にも路線バスが利用しやすくなっている。



図 14 : 唐津バスセンター内 案内表示



図 15 : 市内路線図チラシ (表)



<まとめ>

「唐津地域公共交通再編実施計画」の事業は、平成 28 年 8 月から実施が開始されているが、唐津地域は広域にわたっているため、旧市町村のエリアごとに順次対応を進めている。現時点（平成 30 年 7 月）では、再編計画の変更を検討し、実施対象エリアを追加するために各エリアをどう再編するか協議を進めている段階である。

実施計画自体は事前に行われた地域住民へのアンケート調査に基づいて策定されたが、再編後の実際の利用状況について調査を進め、適宜見直し等を検討していく必要がある。しかし、バス路線においては、朝夕と日中、平日と休日とで利用者数に差がある場合があり、一部の便の調査だけでは、本来の実態が把握できない可能性がある。全線・全便を調査するのは中々難しい状況ではあるが、乗り込み調査で利用者へのヒアリングを進めるとのことである。今後、交通系 IC カードによる利用状況データが蓄積されていけば、より詳細な分析も可能になるだろう。

唐津地域での観光客の入り口としては、鉄道ルートである JR 唐津駅、高速バスルートである唐津バスセンターの 2 つがメインとなっている。そのどちらからでも、観光名所や宿泊施設を中心としたルートを通る市内線東コースへの乗り継ぎが可能になっている点は、観光客にとって利便性が高い。唐津バスセンターは、飲食店やコンビニ等の商業施設が入った唐津大手口センタービル内にあり、快適な待合環境となっているため、観光拠点としても利用しやすくなっている。

唐津地域においては、バス事業者が 1 社のみであったことも、大規模な再編の調整がしやすかった要因の一つであったとも考えられるが、地域住民の利用促進を第一に考えつつ、観光客の利便性の向上にも取り組んだ公共交通の再編事業として、他地域でも参考となる有益な事例と言えるだろう。

(取材 : 2018 年 7 月)