

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

令和8年7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

※資料：小城市地域公共交通網形成計画

凡例

広域交通

鉄道 JR

地域間幹線系統

- 唐津・佐賀線

市町間交通

地域間幹線系統

- 多久線
- 中極線
- 多久・武雄線

コミュニティ交通

- コミュニティ交通

支線交通

地域間幹線系統

- 古湯線
- 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

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

凡例

- 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

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
1. 利便性を高める					
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
2. ニーズに応じたサービスに見直す					
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に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4. 4～R9. 3	★	★		
④幹線系統の維持・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
3. 利用を促進する						
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

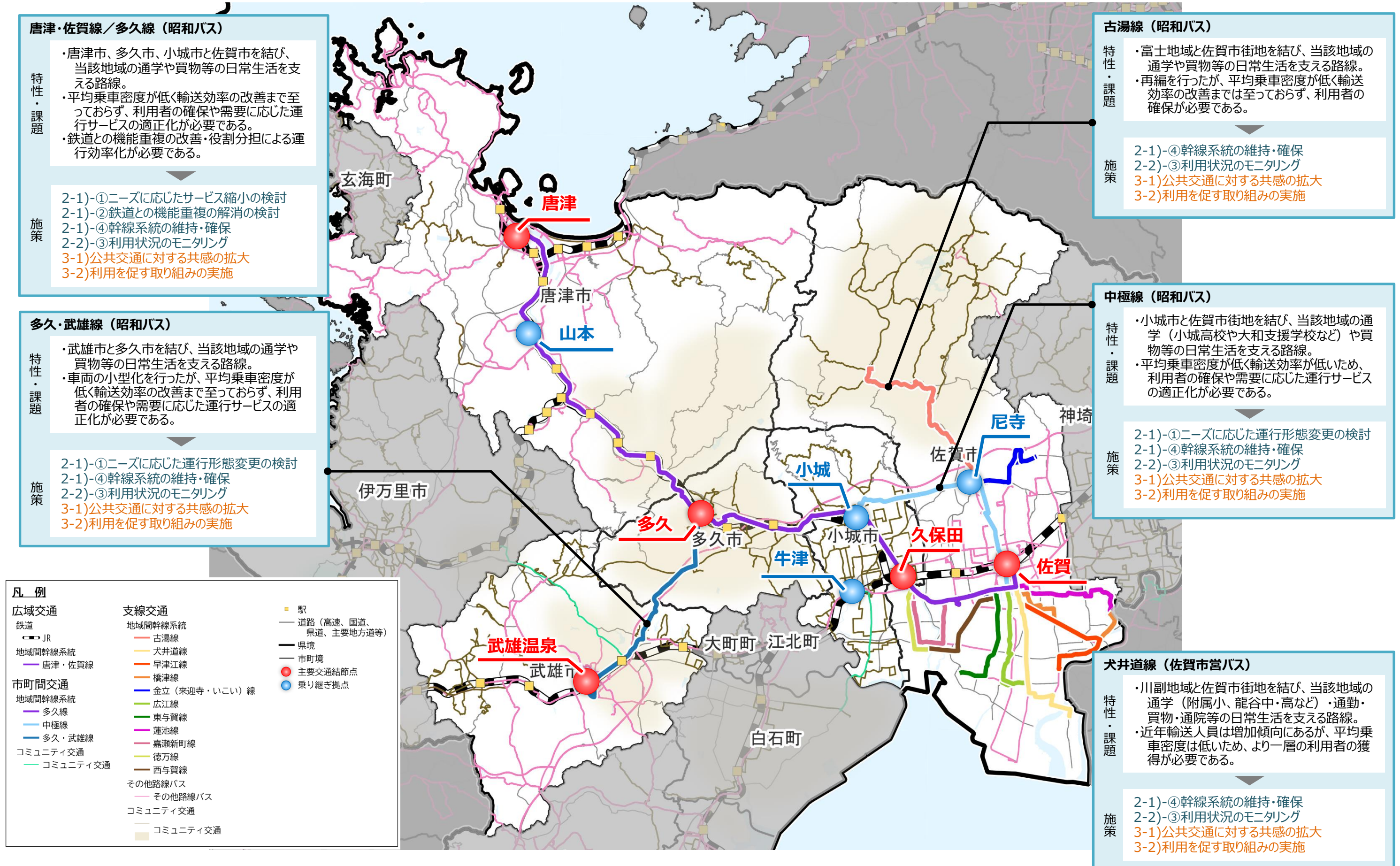
施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
4. 体制を強化する					
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実					
①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4.4～R9.3	★	★	★	
②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4.4～R9.3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討					
①貨客混載等による収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
②宅配サービスによる収益確保の検討	R4.4～R9.3			★	
③相乗りタクシーの導入検討	R4.4～R9.3			★	
3) 持続的な運行に向けた運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



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

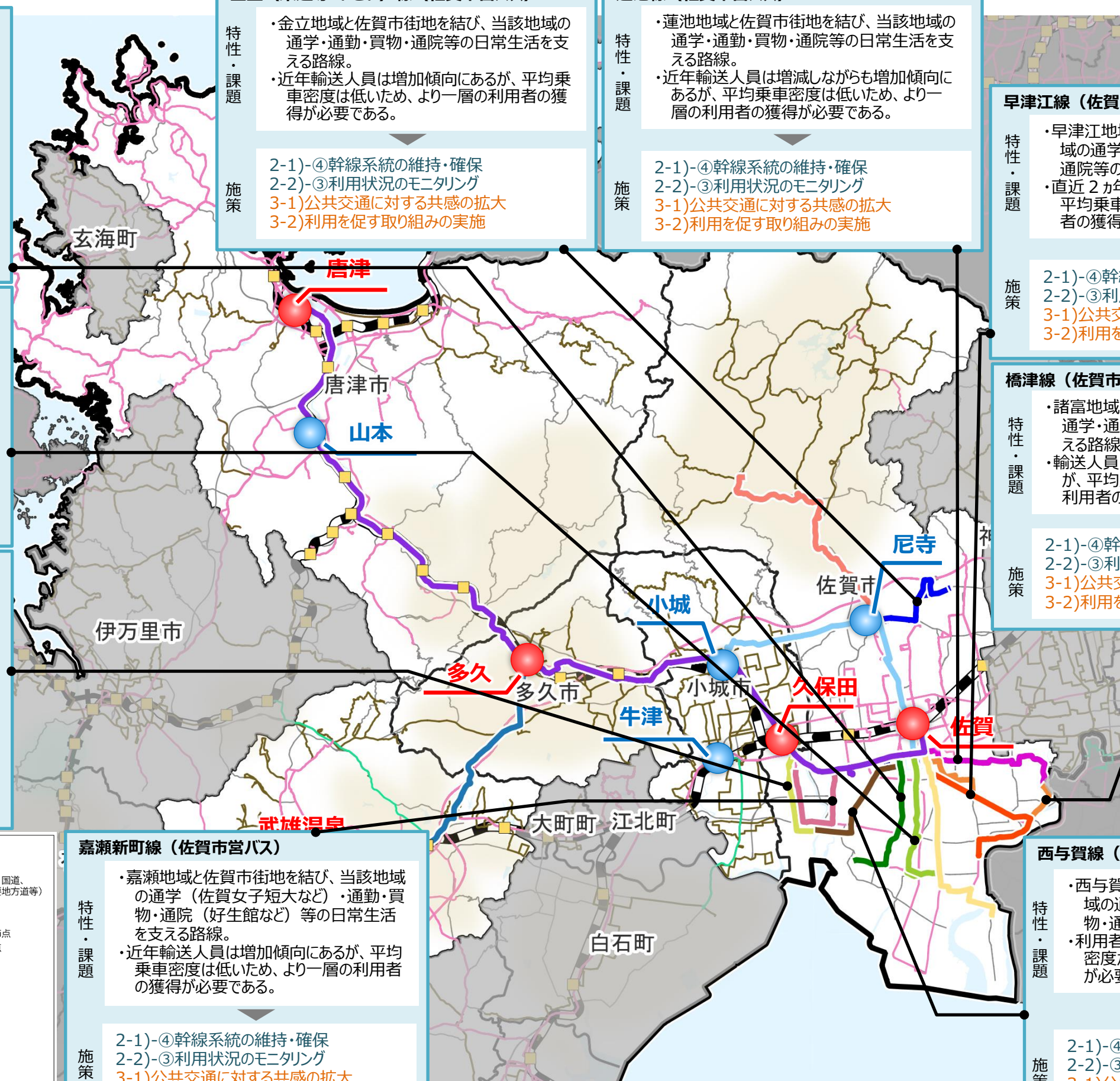
西与賀線（佐賀市営バス）

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

広域交通

- 鉄道
- JR
- 地域間幹線系統
- 唐津・佐賀線

市町間交通

- 地域間幹線系統
- 多久線
- 中極線
- 多久・武雄線

コミュニティ交通

- コミュニティ交通
- コミュニティ交通

支線交通

- 地域間幹線系統
- 古湯線
- 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
- 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

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

東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

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

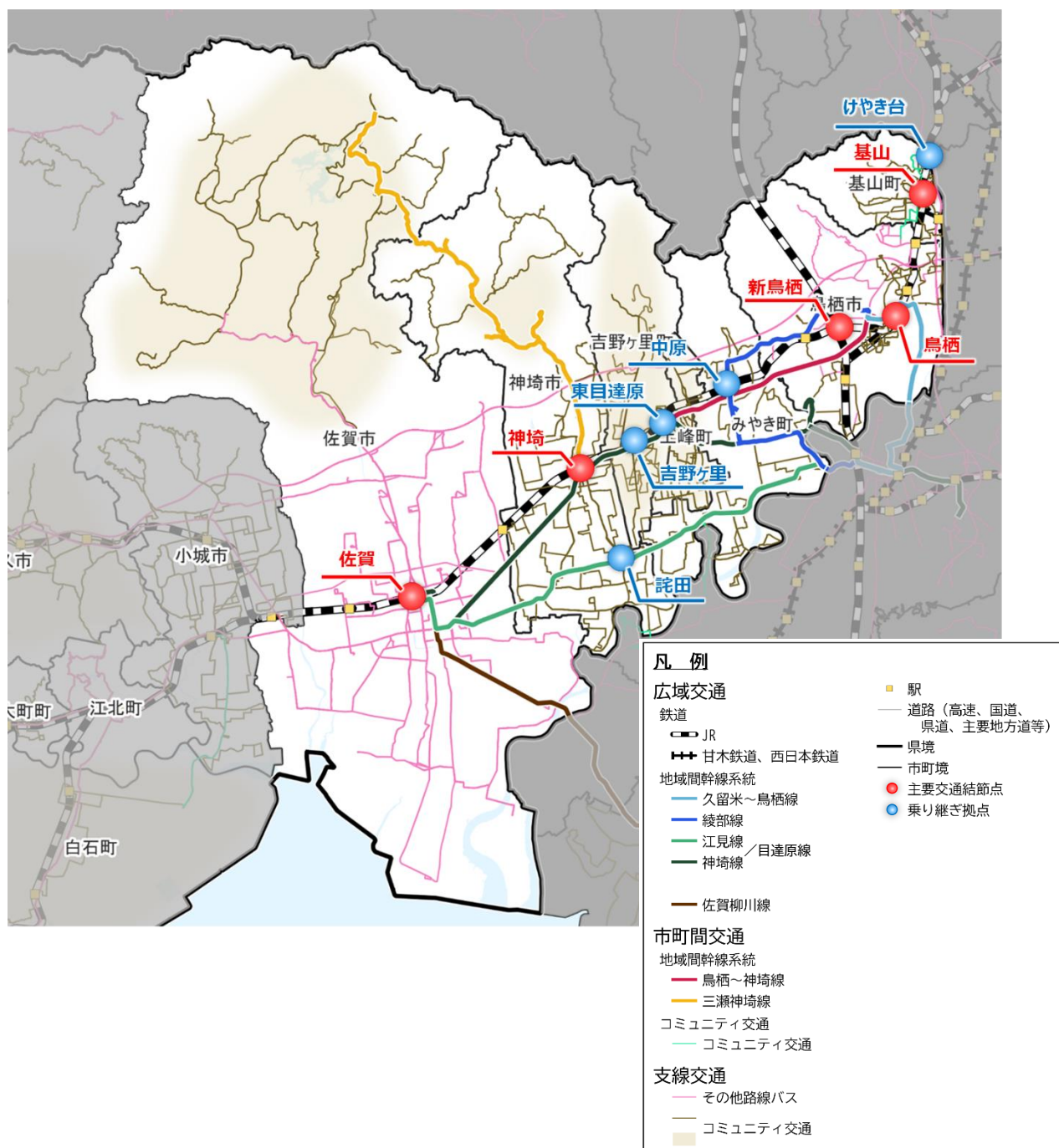
みやき町：「身近な路線バスの維持・確保」

※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 8 年 10 月予定)



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
1. 利便性を高める					
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
2. ニーズに応じたサービスに見直す					
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幹線系統の維持・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
3. 利用を促進する					
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

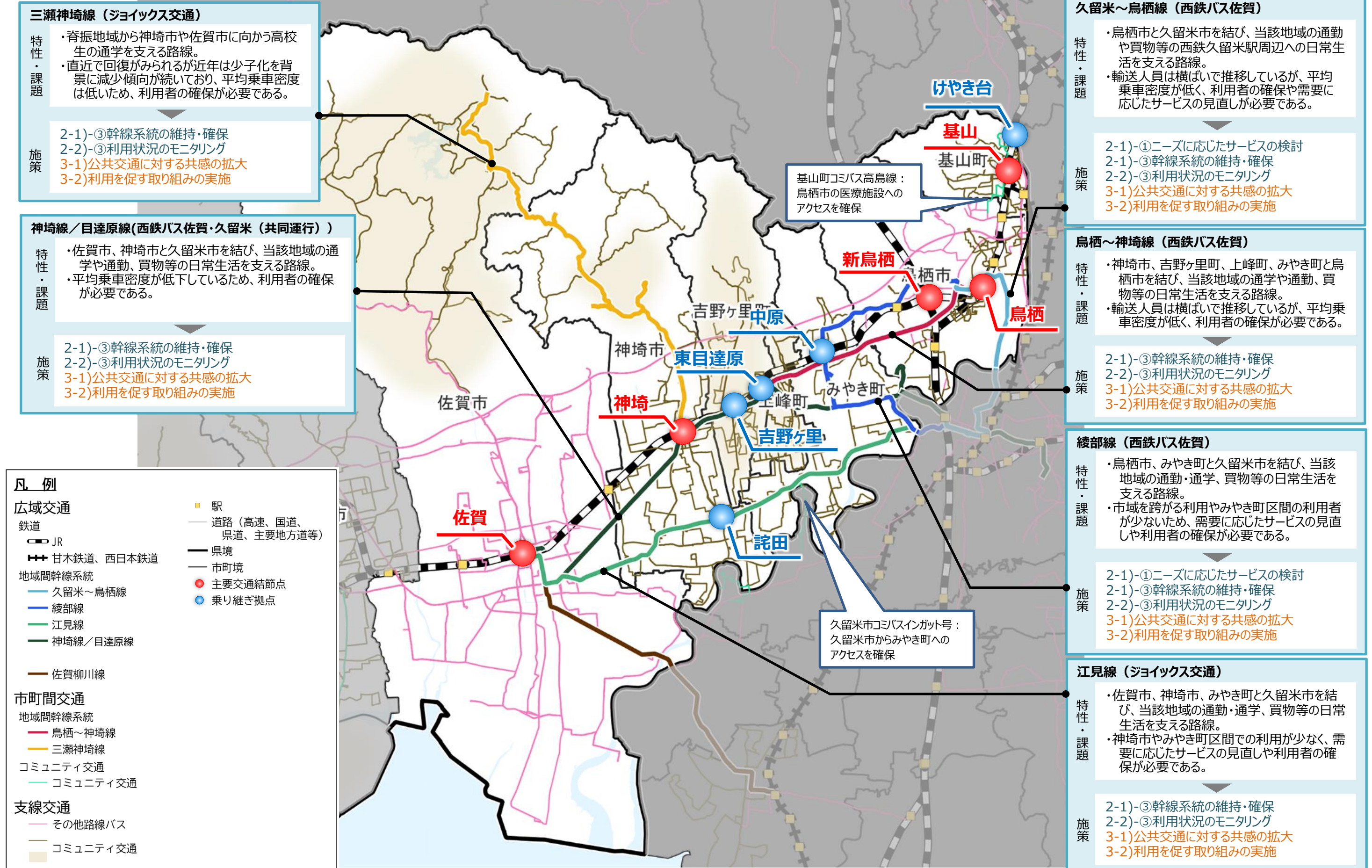
施策		実施期間	実施主体			
			県	市町	交通事業者	国
4. 体制を強化する						
1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実						
	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	R4. 4～R9. 3	★	★	★	
	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	R4. 4～R9. 3	★	○		
2) 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討						
	①貨客混載等による収益確保の検討	R4. 4～R9. 3			★	
	②宅配サービスによる収益確保の検討	R4. 4～R9. 3			★	
	③相乗りタクシーの導入検討	R4. 4～R9. 3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



唐津地域ブロック計画

各市町を目指すべき将来像

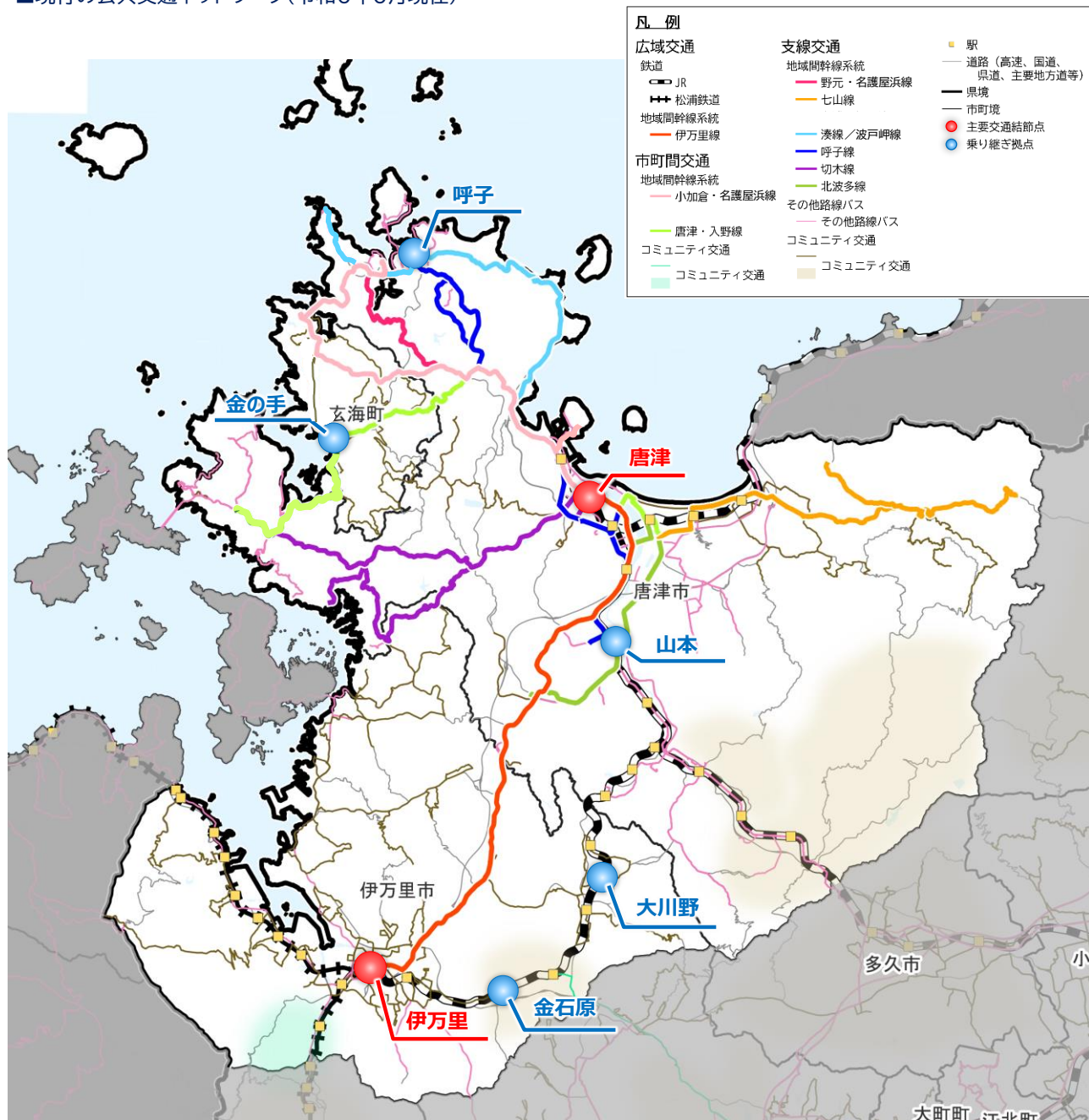
唐津市・玄海町：「持続可能な地域公共交通網の構築」

※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
1. 利便性を高める					
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
2. ニーズに応じたサービスに見直す					
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幹線系統の維持・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
3. 利用を促進する						
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	★	★	○	

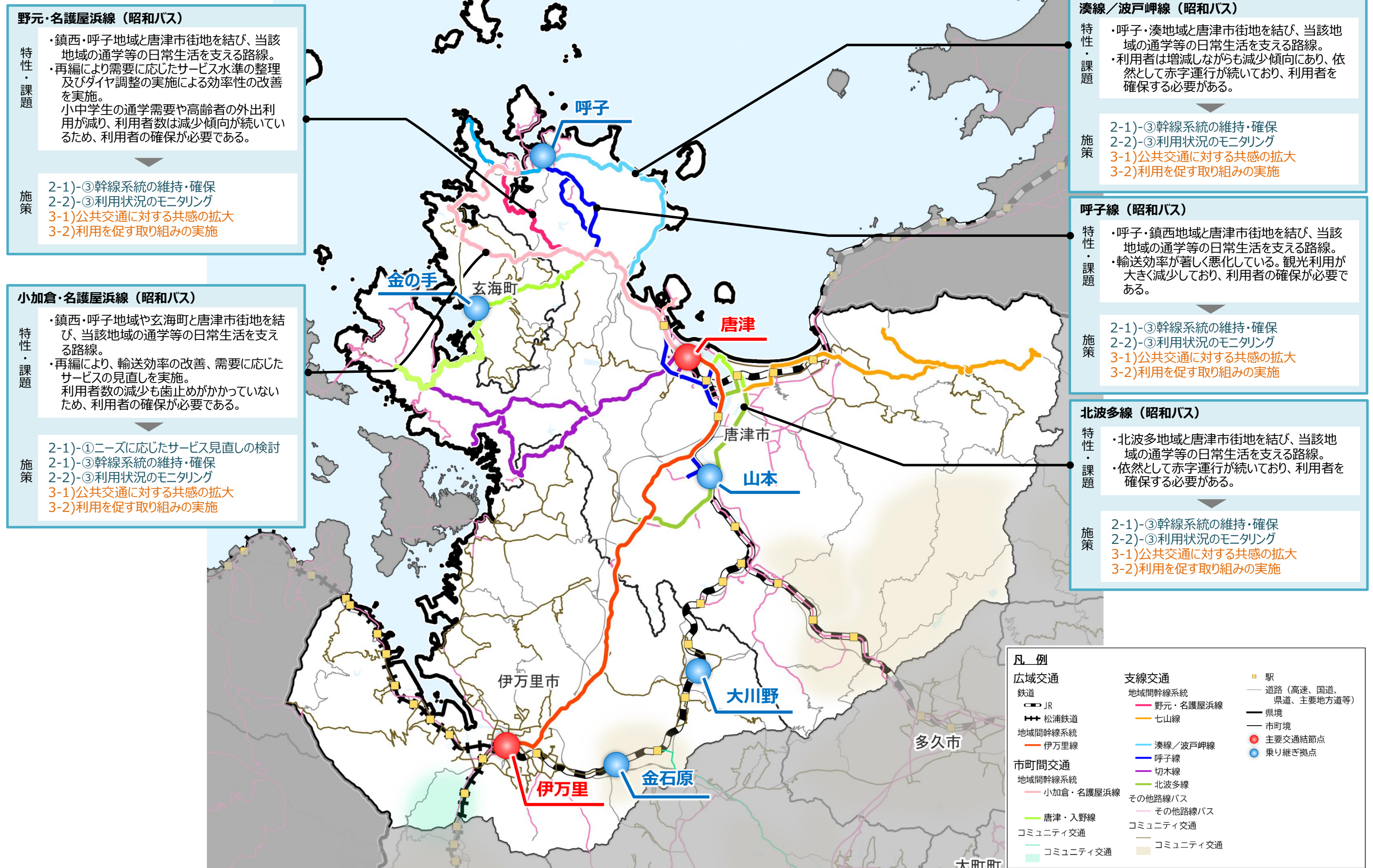
★：事業の主体的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
4. 体制を強化する					
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

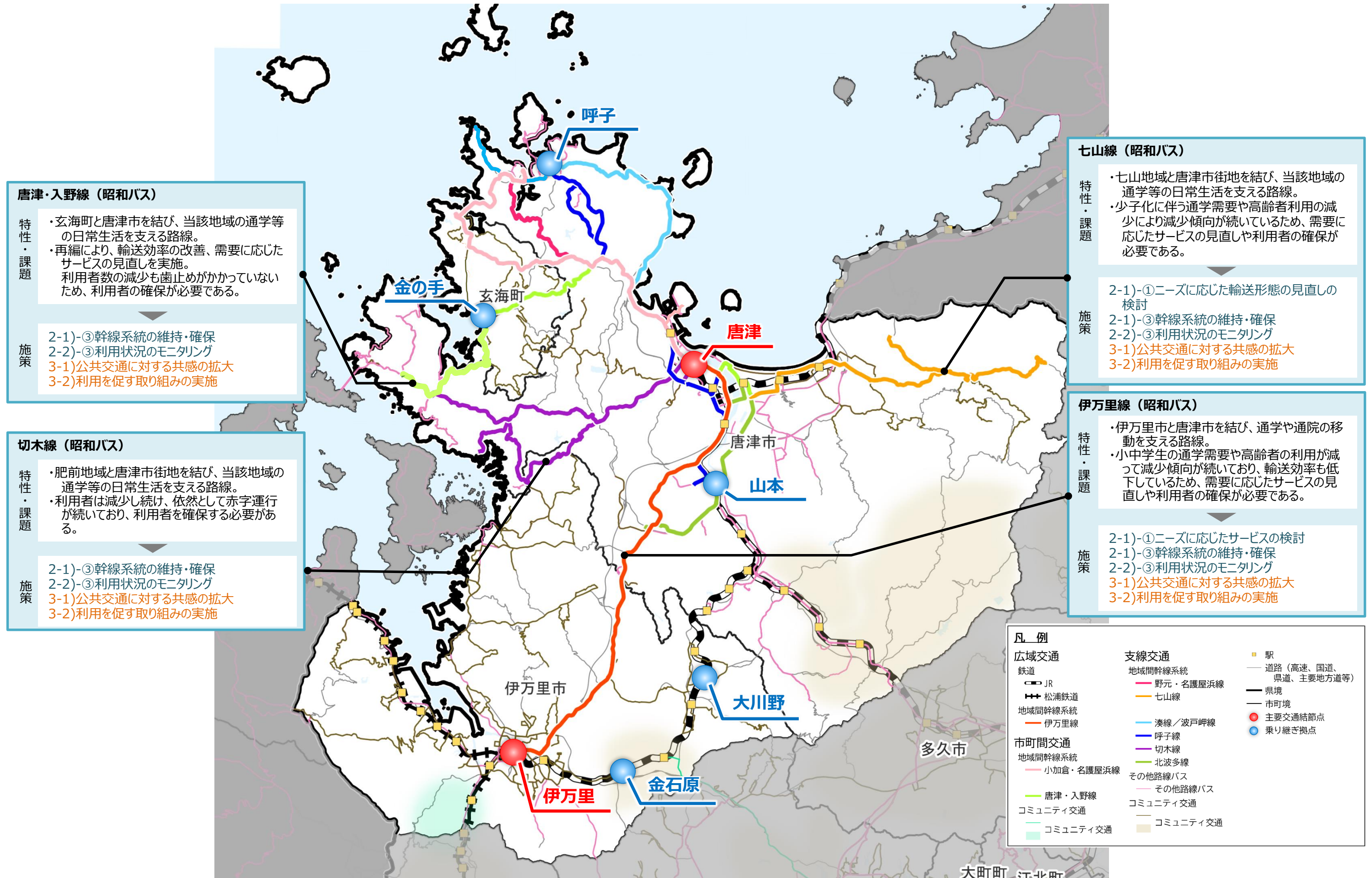
関係市町：唐津市、伊万里市、玄海町
関係交通事業者：昭和バス、JR 九州、松浦鉄道



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



伊万里地域ブロック計画

各市町の目指すべき将来像

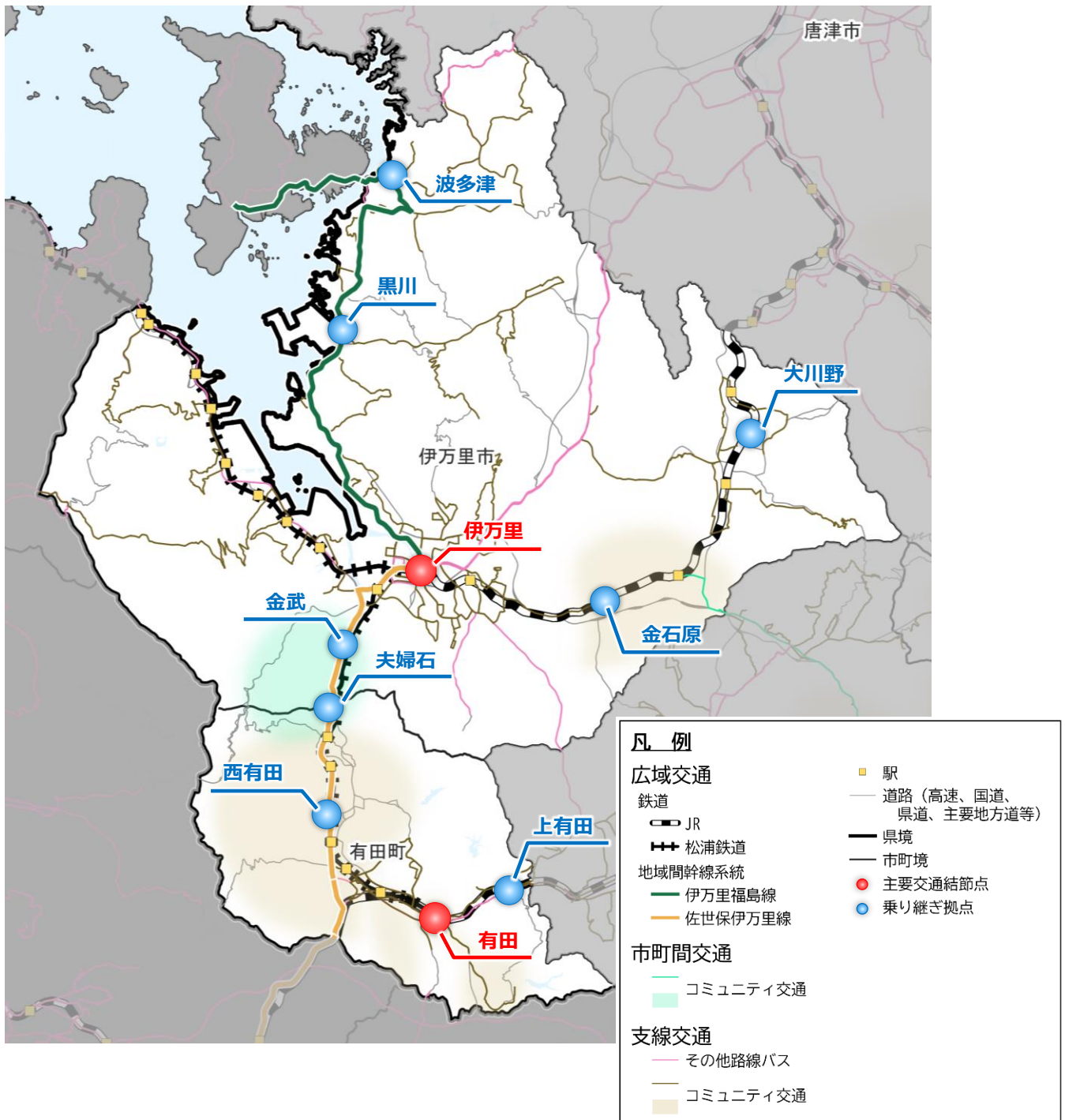
伊万里市：「市民・交通事業者・行政が協働して創り・守り・育てる地域公共交通」

※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
1. 利便性を高める					
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
2. ニーズに応じたサービスに見直す					
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
3. 利用を促進する					
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
4. 体制を強化する					
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			★	

伊万里地域ブロック計画

対象バス路線：伊万里福島線、佐世保伊万里線

対象鉄道：JR 筑肥線、JR 佐世保線、松浦鉄道

関係市町：伊万里市、有田町、松浦市

関係バス事業者：西肥バス、JR 九州、松浦鉄道

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

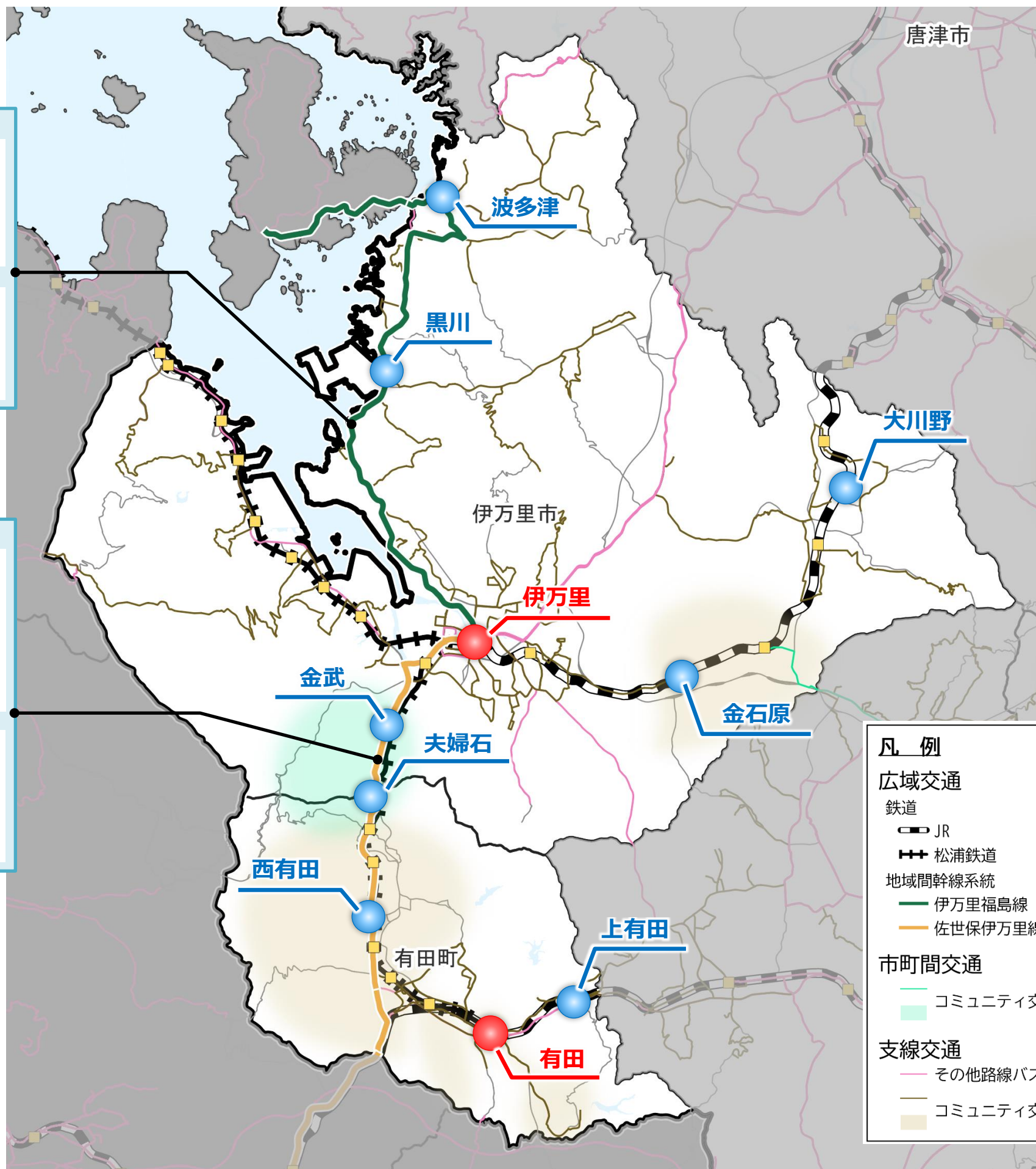
佐世保伊万里線（西肥バス）

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)

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

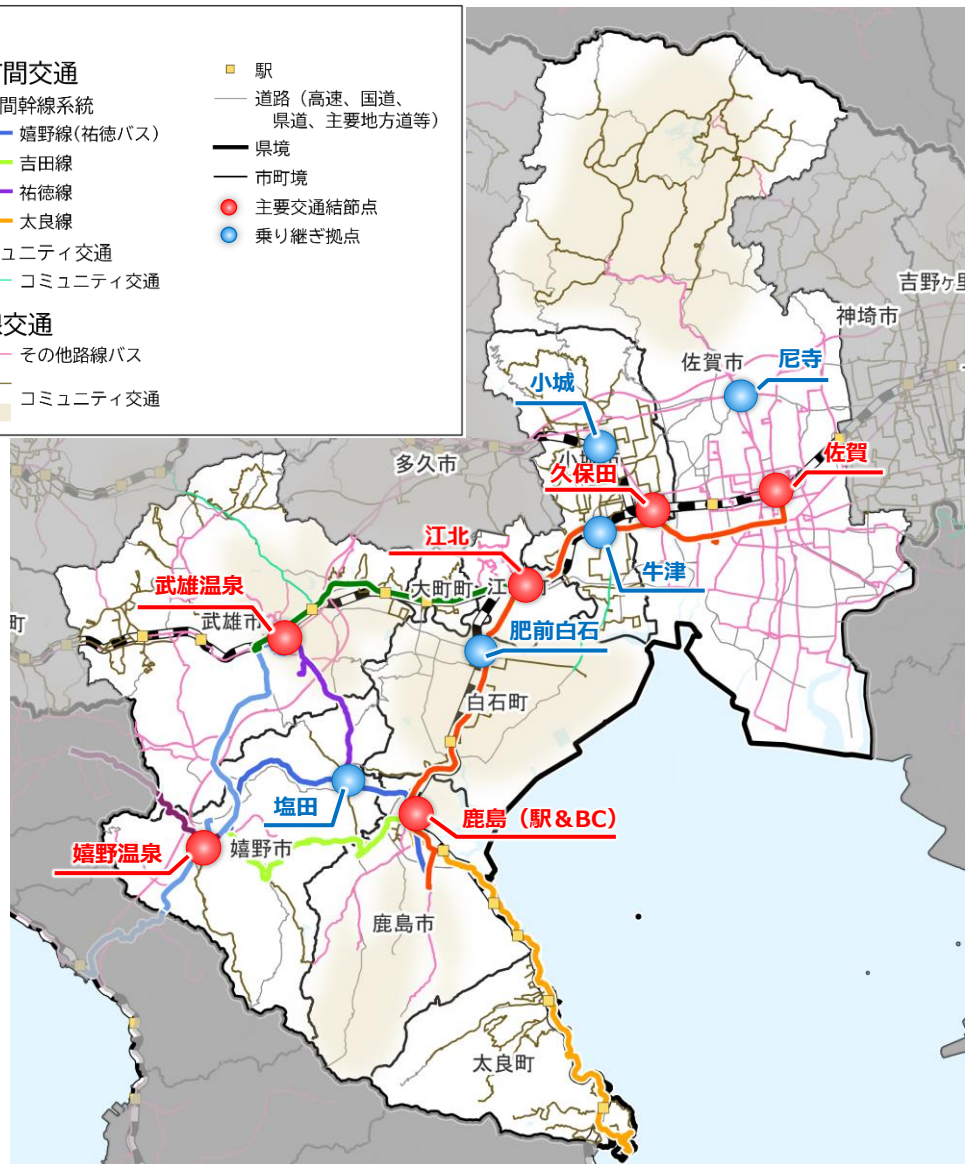
道路(高速、国道、
県道、主要地方道等)

県境

市町境

主要交通結節点

乗り継ぎ拠点



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
1. 利便性を高める					
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
2. ニーズに応じたサービスに見直す					
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に向けたコミュニティ交通の活用検討	R4. 4～R9. 3	★	★		
④幹線系統の維持・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
3. 利用を促進する					
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	★	★	○

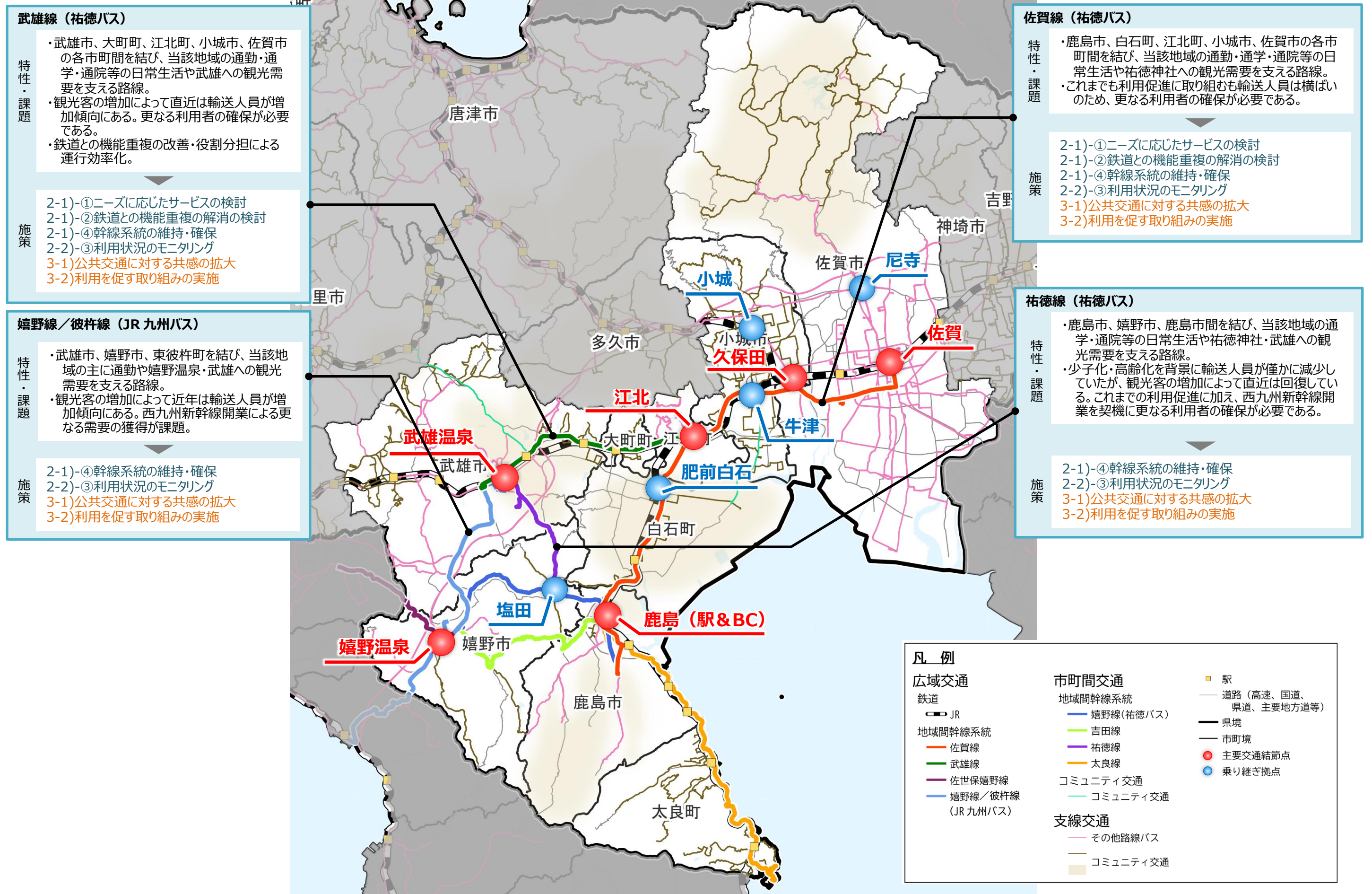
★：事業の主體的な役割を担う者、○：関係する実施主体

施策	実施期間	実施主体			
		県	市町	交通事業者	国
4. 体制を強化する					
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

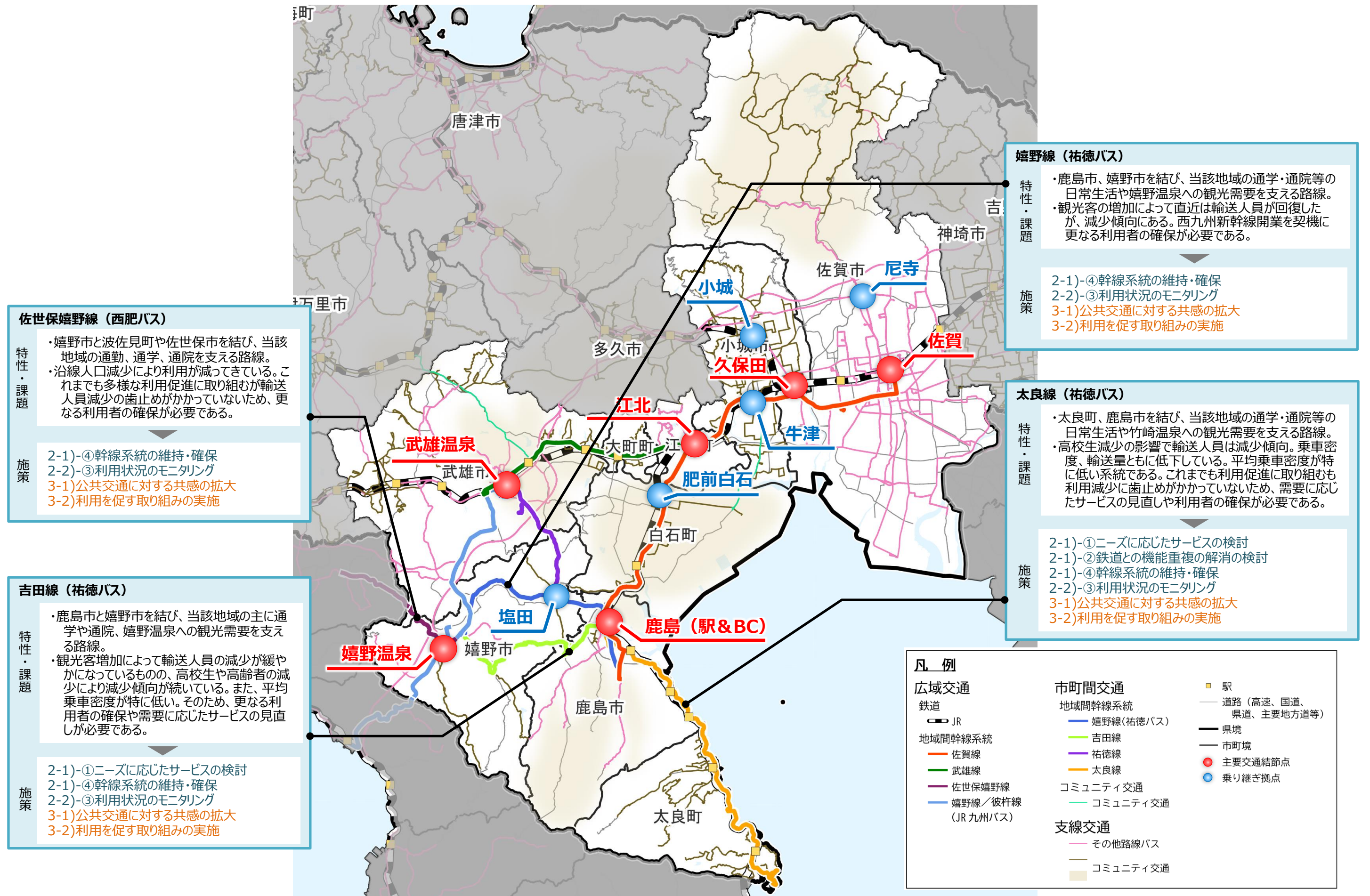
関係市町：佐賀市、武雄市、鹿島市、小城市、嬉野市、大町町、江北町、白石町、太良町
関係交通事業者：祐徳バス、西肥バス、JR九州バス、JR九州



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、 関係交通事業者：祐徳バス、西肥バス、
嬉野市、大町町、江北町、白石町、太良町 JR 九州バス、JR 九州



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

令和8年7月

作 成 佐賀県地域公共交通活性化協議会