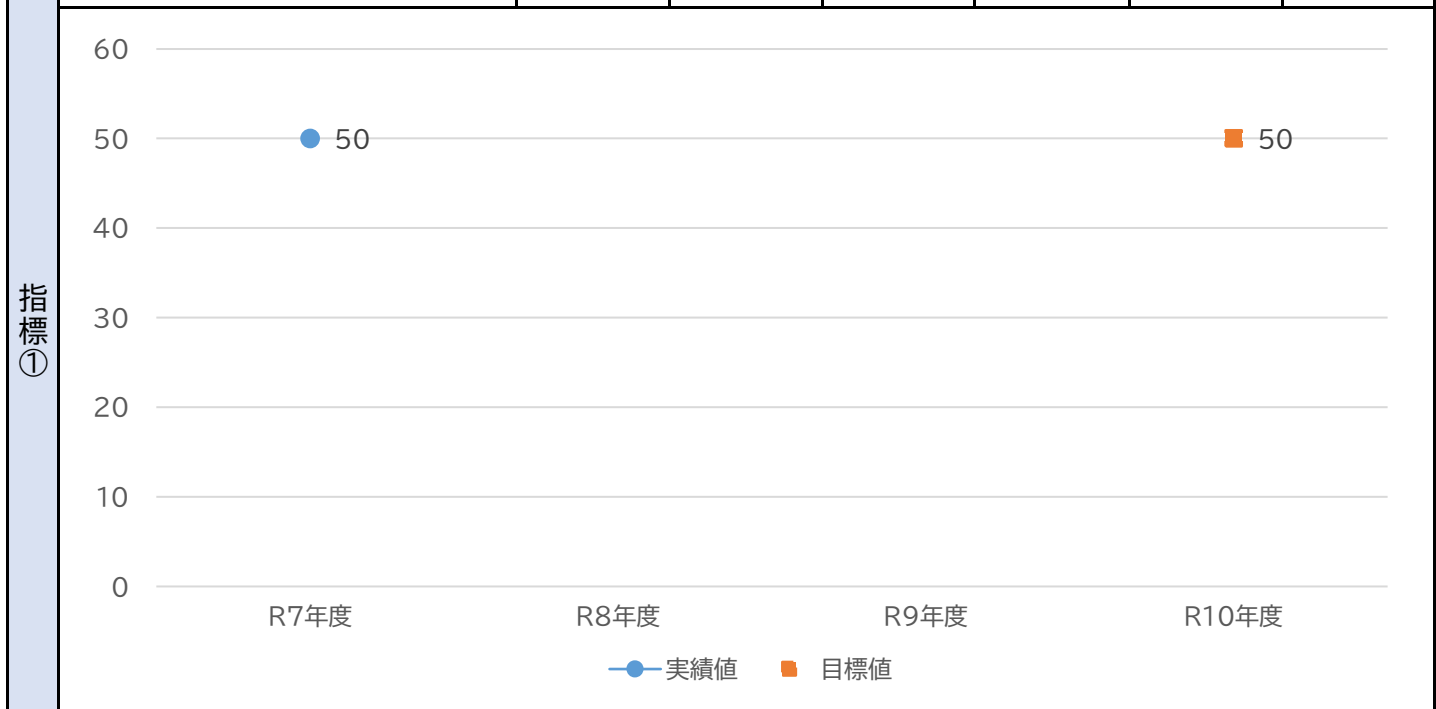


令和8年度 施策評価シート《佐賀市未来共創プラン》

施 策	09-2 多様な移動ニーズに応える地域公共交通	施策統括責任課	交通政策課			
関係課	交通政策課					
重点的に取り組む施策の方向性						
・Well-Being指標における主観「移動・交通」が低く、これは、公共交通機関で好きなときに好きなところへ移動ができるかというアンケート結果に基づくものであり、市民の交通に対する満足度が低いことを表しています。 ・そのため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めつつ、地域の特性に合った公共交通ネットワークへと再構築を進めます。 ・利用者の利便性と交通事業者の効率性や生産性を高めるため、最新技術等を活用した公共交通サービスの高度化を進めます。 ・公共交通機関とシェアリングモビリティとの連携等、利用者ニーズに応じた取組により、シームレスで快適な移動を実現し、都市の魅力を高めます。						
《総合評価》総括と今後の主な取組						
●施策の成果指標である「市民1人あたりの公共交通利用回数」は50回/年、「中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バス利用者数」は約273万人、「シェアリングモビリティ利用者数」は78,458人となり、いずれも令和10年度目標値に達している。特に、市営バスの利用者数は、令和5年度に全国の公営バス事業者の中で唯一コロナ禍前の水準を上回り、その後も増加を続けている。 また、シェアサイクルは、自転車数やポート（貸出・返却場所）数の増加に伴い利用が大きく伸び、市民や来訪者の移動手段の選択肢が広がり利便性が向上した。 重点的に取り組む事業では、路線バス等の運行を支援し市民の移動手段を維持・確保するとともに、交通モード最適化調査により地域ごとの移動実態や交通課題を把握し、各種データを活用して地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの再構築に向けた方向性を整理した。 また、自動運転バスの実証運行やSagaモビリティセンターの整備に着手するなど、地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向けた取組を進めた。 以上を踏まえ、今後の主な取組は次のとおりとする。 ・交通モード最適化調査の成果を踏まえ、路線バスの運行改善やデマンド交通への転換等を進め、地域の実情に応じた公共交通体系を構築する。 ・自動運転バスのレベル4実装やAIオンデマンド交通の実証に取り組むなど、最新技術を活用した公共交通サービスの高度化を進める。 ・市中心部において、交通モード間や観光・商業・イベントとの連携を強化し、回遊性の向上や地域活性化を図るため、Sagaモビリティセンターの整備を進める。 ・国・県・沿線市町と連携した路線バスの運行支援や路線バス・タクシー事業者に対する第二種運転免許取得支援を継続し、市民の移動手段を維持・確保する。 これらの取組を一体的に進め、多様な移動ニーズに応える持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。 ※シェアリングモビリティ：自動車や自転車などを複数の利用者で共同利用する移動サービス ※AIオンデマンド交通：AIが利用者の予約状況に応じて運行経路や配車を最適化し、効率的に運行する予約制の乗合交通サービス						
年度別 主な取組内容						
R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度			
●佐賀市交通局への運行支援 265,797千円（運行補助（17路線）、バス停上屋設置補助（1基）、ノンステップバス導入補助（3台）等） ●民間バス事業者への運行支援 87,361千円（民間バス事業者4社） ●北部地域におけるコミュニティバス・デマンドタクシーの運行支援 63,453千円（富士、三瀬、松梅地区） ●公共交通空白地域への地域内交通の導入検討・運行支援 3,890千円（モデル地区での検討会議の開催支援、春日北デマンドタクシーの運行補助） ●自動運転バスの社会実装に向けた実証運行の実施 58,197千円（25日間、乗車人数1,825人） ●交通局のリニューアルに要する支援 15,500千円（設計、地質調査、家屋調査） ●地域公共交通の維持・確保及び交通DXの推進 7,321千円（第二種運転免許取得支援（13人）、タクシー配車アプリシステム導入支援（16台）） ●交通モードの最適化に向けた調査・分析 18,000千円						

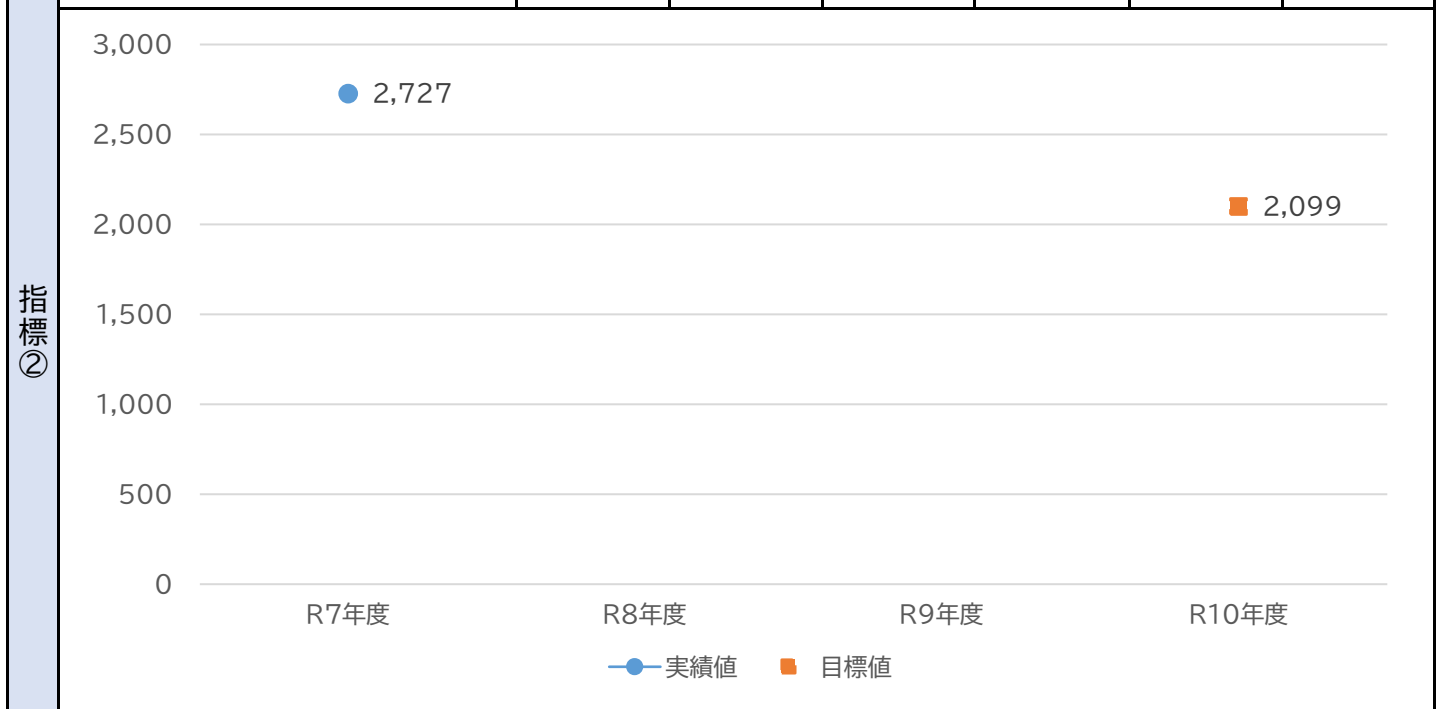
成果指標	
------	--

市民1人あたりの公共交通利用回数（JR、路線バス、コミュニティ交通、タクシー）（回/年）	基準値 R5年度	目標値 R10年度	実績値			
			R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	47	50	50			



民間路線バスは主に減便の影響により、また、コミュニティ交通やタクシーは利用者が減少傾向にあり利用機会が減少しているものの、市営バスの利用者数が増加（R6:約381万人、R7:約405万人）しており、全体の数値を押し上げた。

中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バス利用者数（千人）	基準値	目標値	実績値			
	R 5年度	R 10年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度
	2,536	2,099	2,727			



市営バスと民間バスの路線のうち、国・県・沿線市町による補助対象路線の利用者数である。民間バス路線は運転士不足による減便等により利用者数はR5年度に比べ減少しているものの、市営バスの利用者数が増加しており、全体としてR5年度を上回った。交通局による運転士確保の取組により路線の廃止や減便を回避してきたこと、H30年度から中高生向けの格安定期券を販売してきたことによる若者の利用増と今後のバス利用の定着等が増加の主な要因と考えられる。

成果指標



重点的に取り組む事業 ②

地域拠点にスムーズにアクセスできる地域交通の導入

成果

【公共交通維持確保推進事業】公共交通空白地域等における地域内交通の導入に向け、モデル地区として採択した諸富地区において、地域の実情に応じた地域内交通の制度設計等に関する検討会を開催するとともに、住民の移動ニーズに関するアンケート調査を実施し、真に移動手段が必要な住民の人数や場所を特定することができた。このことにより、地域内交通の導入に向けた課題整理や今後の取組の方向性を関係者間で共有することができた。また、令和5年8月に運行を開始した春日北校区の春日北デマンドタクシー（予約制の乗合交通）の運行支援を継続して行ったことで利用者数は順調に伸びており、交通空白の解消とともに、地域住民の日常生活に欠かせない移動手段として定着している（〔利用者数〕R6:3,488人、R7:4,442人。約27%増加）。

問題点とその要因

【公共交通維持確保推進事業】モデル地区である諸富地区及び久保泉校区においては、地域内交通を導入するにあたり、運行を交通事業者へ委託する場合の資金調達に、あるいは地域住民が自らドライバーとなり輸送運営を担うボランティア輸送の取組を行う場合の安全性や担い手確保等に懸念が生じている。また、春日北デマンドタクシーを運営する春日北校区では、物価高騰の影響により運行経費が年々増大しており、運行の継続性に懸念が生じている。

今後の取組方針

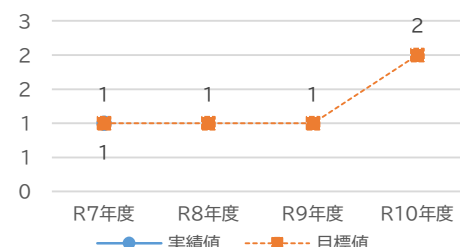
【公共交通維持確保推進事業】令和7年度に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を目指し、市全域における交通モード（バスやタクシー等の移動手段）の最適化に向けた調査・分析を行った。これは既存のバス路線網を維持しつつ、利用が低迷している路線の日中時間帯の運行をデマンド交通に転換するなどの改善を行い、時間的・面的交通空白の解消にもつなげるものである。この調査・分析の成果を基に、諸富地区・久保泉校区の地域検討会に対し、地域の負担を極力抑えた形で既存のバス路線の改善を軸とした地域内交通の導入案を提示し、協議の進捗を図っていく。また、春日北校区では、地元企業からの協賛やふるさと納税を活用した自主財源の確保の取組が進められており、本市としても地域の取組を後押しするとともに、運行経費の一部支援を継続していく。

このような取組を進め、他の同様の課題を抱える地域に横展開を図り、交通空白の解消につなげていく。

主な重点取組事業

	事業名	公共交通維持確保推進事業
--	-----	--------------

1

担当課		交通政策課			事業期間		平成 31 年度 ～ 令和 年度		
事業概要・目的		公共交通空白地域等において、地域が主体となった地域のニーズに沿った交通を導入することで、公共交通空白地域を解消し、地域福祉の向上を図る。							
該当年度取組実績		・ 諸富地区：地域検討会にファシリテーターを派遣し、新たな地域内交通の導入に向けた協議を実施（4回） ・ 春日北校区：デマンドタクシーの運行経費の一部を補助							
成果	指標	地域内交通導入箇所数（累計）			単位	箇所			
	年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度				
	目標値	1	1	1	2				
	実績値	1							
	達成状況	達成している							
決算額	年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度				
	総事業費	3,890千円							
	うち市費	3,890千円							
		(※職員人件費は含まない) (千円)							

重点的に取り組む事業 ③

自動運転バス等の次世代交通の推進

成果	
----	--

【次世代交通実証事業】令和5年度から実施している自動運転バスの実証運行について、令和7年度は運行期間を延ばし、自動運転レベルもレベル4相当区間を延長し実証を行った。市民を含めた利用者の運行内容の満足度や利用意向等の評価は高く、自動運転バスの社会実装に向けた機運を高めることができた。一方、自動運転の技術面において、「路上駐車車両の回避技術の向上」、「無信号交差点内でバスが停止する可能性への対応」という大きく2つの課題を抽出することができた。

- ・乗車人数：延べ1,825人
- ・アンケート（抜粋）：「運行内容の満足度」：満足した＋まあ満足した…97.4%
「自動運転バスの利用意向」：ぜひ乗りたい＋機会があれば乗りたい…98.2%

問題点とその要因

【次世代交通実証事業】自動運転バスの社会実装に向けては、一定条件下において運転士を必要としない自動運転レベル4の取得を目指しているが、路上駐車車両の回避については、それが1台であれば自動回避が可能であるが、複数台連なって駐車されている場合等の自動回避に技術的なハードルがあり、手動介入が発生している。また、交通渋滞等が発生した場合、信号機がない交差点内で自動運転バスが停止する可能性が考えられ、それを回避するためには自動運転システムのみでの判断ではなく、信号機などの道路インフラと協調した回避技術の高度化が求められる。これらの課題がクリアできなければ手動介入のための運転士の乗務が必要となり、運転士不足への対応による市民の移動手段の維持・確保という目的の達成が困難となる。

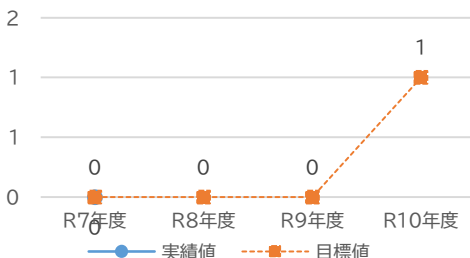
今後の取組方針

【次世代交通実証事業】令和8年度の実証運行において、「路上駐車車両の自動回避」については、自動運転技術の高度化がなされた自動運転システムを用いた実証を行うとともに、「無信号交差点内で自動運転バスが停止する可能性への対応」については、無信号交差点付近の信号機から信号情報を自動運転システムへ送信し、進行・停止判断の円滑化に向けた有効性を検証する。このように技術的課題の解決を図るとともに、社会受容性の更なる向上、社会実装後の継続的な運行のための財源確保、将来的に複数台導入した場合のスケールメリットなど、実用化に向けた計画を更新し、佐賀駅バスセンター～SAGAサンライズパーク間の令和10年度の社会実装を目指して取り組んでいく。

主な重点取組事業

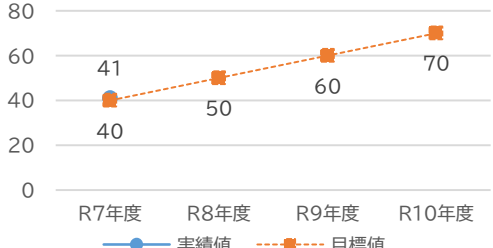
1

事業名		次世代交通実証事業									
担当課		交通政策課			事業期間		令和 5 年度 ～ 令和 年度				
事業概要・目的		バス運転士不足への対応等により公共交通サービスの維持・向上を図り、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、自動運転バスの社会実装に向けた実証運行を実施する。									
該当年度取組実績		・ 期間 ： 令和8年1月13日～2月6日（25日間） ・ ルート：佐賀駅バスセンター～SAGAサンライズパーク（市文化会館前） ・ レベル4相当走行区間：佐賀駅北口～SAGAサンライズパーク（市文化会館前） ・ 乗車人数：延べ1,825人									
成果	指標	自動運転バス実装路線数（累計）				単位	路線				
	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度						
	目標値	0	0	0	1						
	実績値	0									
	達成状況	達成できていない									
決算額	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度						
	総事業費	58,197千円									
	うち市費	11,672千円									
（※職員人件費は含まない）（千円）											



年度	実績値	目標値
R7年度	0	0
R8年度	0	0
R9年度	0	0
R10年度	1	1



重点的に取り組む事業 ④										
AIオンデマンド交通や配車アプリ等の導入による交通DXの推進										
成果										
【地域公共交通持続化支援事業】地域公共交通のDX推進の取組の一環として、タクシー事業者3社に対し16台分の配車アプリシステムの導入支援を行い、利用者の利便性向上とともにタクシー事業者の配車業務の効率化や稼働率の向上につながった。 【交通モード最適化・調査分析事業】令和7年度に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を目指し、市全域における交通モード（バスやタクシー等の移動手段）の最適化に向けた調査・分析を行った。その結果、利便性の向上とともに、交通空白の解消や利用が低迷しているバス路線の改善等をセットで解決するため、AIを活用したデマンド交通の有効性の検証を令和8年度に行うこととした。										
問題点とその要因										
【地域公共交通持続化支援事業】一部の交通事業者においては、運転士不足や物価高騰の影響により厳しい経営状況下であり、交通DX等の新たな取組に対する人的・資金的リソースが不足している状況にある。業務の効率化や採算性の向上が図られなかった場合、交通サービスの縮小につながるおそれがあり、市民の日常生活に大きな影響が生じる可能性がある。										
今後の取組方針										
【地域公共交通持続化支援事業】単なる経費の補助に留まらず、導入効果等の情報提供を通じてタクシー事業者の取組意欲の向上を図り、配車アプリシステムの普及につなげていく。 【地域公共交通再構築実証事業】交通空白の解消、路線バスの運行改善、路線バスとのモード連携等の有効性を検証するため、令和8年度に市西部地域において、AIを活用したデマンド交通の実証運行を計画としている。 交通事業者のDX推進への支援の継続とともに、地域の実情に応じたAIオンデマンド交通の導入実証などを戦略的に進め、既存の路線バスとタクシーとの最適な役割分担を図りながら、デジタル技術を活用した効率的かつ持続可能な公共交通モデルの構築に取り組んでいく。										
主な重点取組事業										
1	事業名		地域公共交通持続化支援事業							
	担当課		交通政策課		事業期間		令和 5 年度 ～ 令和 年度			
	事業概要・目的		運転士不足やエネルギー価格の高騰等により、地域公共交通の担い手であるバス及びタクシー事業者は厳しい経営を強いられていることから、運転士の確保や業務デジタル化に要する経費の一部を補助し、持続可能な地域公共交通の維持・確保を図る。							
	該当年度取組実績		・ 第二種運転免許取得支援：4事業者 13人 （路線バス：2事業者 6人、タクシー：2事業者 7人） ・ タクシー配車アプリシステム導入支援：3事業者 16台							
	成果	指標	配車アプリシステム導入支援台数（累計）			単位	台			
		年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度				
		目標値	40	50	60	70				
		実績値	41							
		達成状況	達成している							
	決算額	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度				
		総事業費	7,321千円							
		うち市費	0千円							
（※職員人件費は含まない）（千円）										

重点的に取り組む事業 ⑤

モビリティサービス（MaaS）の推進

成果

【交通モード最適化・調査分析事業】令和7年度に実施した交通モード最適化調査・分析業務において、市内各地域の公共交通の利用状況や移動実態を分析した結果、地域ごとに異なる移動ニーズや交通課題を把握することができた。また、既存の路線バスを維持すべき地域や、AIオンデマンド交通など新たな交通サービスへの転換を検討すべき地域等、地域公共交通の再構築に向けた具体的な改善手法を整理するとともに、交通モードの最適化を進める上で、移動サービスをデジタルでつなぎ、市民の移動利便性を向上させる取組（MaaS）の必要性を確認した。

問題点とその要因

【交通モード最適化・調査分析事業】市内では交通モードごとに運賃制度、予約の有無、運行情報の提供方法などが異なっており、利用者にとって公共交通を分かりやすく利用できる環境が十分とはいえない。また、地域ごとに抱える交通課題が異なるため、地域の実情に応じた交通モードの最適化の取組が必要である。さらに、MaaSの実現には交通事業者間のデータ連携やシステム整備、運営主体の整理など、官民が連携して取り組むべき課題が存在する。

今後の取組方針

【地域公共交通再構築実証事業】交通モード最適化調査・分析業務の結果を踏まえ、令和8年度に三瀬地区では定時定路線型コミュニティ交通からデマンド交通への転換に向けた実証運行や、市西部地域では本市では初めてとなるAIオンデマンド交通の導入に向けた実証運行を実施し、利用実態や運営効果等を検証する。この検証結果を踏まえながら、同様の交通課題を抱える地域に横展開を図るなど、市全域における持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を進めていく。また、利用者が一つのサービスで経路検索や予約、決済などを円滑に行えるMaaSの導入に向け、交通事業者等と連携しながら必要な機能や導入手法等について検討を進める。

主な重点取組事業

事業名

交通モード最適化調査・分析事業経費

担当課

交通政策課

事業期間

令和 7 年度 ~ 令和 7 年度

事業概要・目的

地域の実情に応じた交通モードの最適化（ベストミックス）を実現することにより、誰もが移動しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図る。

該当年度取組実績

市内全域の公共交通の利用状況や移動実態を調査・分析し、地域ごとの交通課題を整理した。その課題解決に向けた新たな交通モードとしてAIオンデマンド交通の有効性や、既存交通との連携・役割分担を検証するため、市西部地域を実証フィールドに選定し、令和8年度に実証運行を実施することとした。

1

成果

指標

オンデマンド交通実装地域数（累計）

単位

箇所

年度

R 7年度

R 8年度

R 9年度

R 10年度

目標値

—

0

1

2

実績値

—

達成状況

達成できていない

決算額

年度

R 7年度

R 8年度

R 9年度

R 10年度

総事業費

18,000千円

うち市費

14,381千円

(※職員人件費は含まない)

(千円)

3

2

2

1

1

0

0

0

1

2

R7年度

R8年度

R9年度

R10年度

実績値

目標値

鉄道

路線バス

乗合サービス

タクシー

シェアサイクル

シェアモビリティ

MaaS

Mobility as a Service

重点的に取り組む事業 ⑥

データ活用による交通モードや移動の最適化の推進

成果

【交通モード最適化・調査分析事業】人流データや公共交通の利用実績などの各種データを活用して、市民の移動実態や公共交通の利用状況を多角的に分析するとともに、地域ごとの人口構成や施設立地、公共交通サービスの状況などを踏まえ、中学校区ごとの交通課題を整理した。さらに、これらの課題の解決に向けて、路線バス、コミュニティ交通、AIオンデマンド交通などを含めた交通モードの最適な組み合わせについてシミュレーションを実施し、各中学校区における地域特性や利用ニーズに応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた改善案を取りまとめることができた。

問題点とその要因	

【交通モード最適化・調査分析事業】交通モードの最適化シミュレーションにより、中学校区ごとの地域公共交通ネットワークの改善案を作成したものの、これを実際の地域へ導入するためには、データ分析だけでは把握できない地域特性や住民ニーズを反映するとともに、既存交通との役割分担、交通事業者との調整、地域住民の合意形成など、実装段階における様々な課題を解決する必要がある。また、運転士不足などの社会情勢を踏まえた持続可能な運行体制の構築や、導入後の効果検証・改善を継続的に行う仕組みづくりも重要である。

今後の取組方針

【地域公共交通再構築実証事業】交通モードの最適化に向けては、実証運行を通じて利用実態や運行データを収集・分析し、利用者の利便性や運行効率、事業採算性などの観点から効果を検証する。その結果を踏まえ、運行エリアや運行方法、ダイヤ、乗降場所等の見直しを行いながら、地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を段階的に進めていく。

主な重点取組事業

1

事業名		交通モード最適化調査・分析事業経費				
担当課		交通政策課		事業期間	令和 7 年度 ～ 令和 7 年度	
事業概要・目的		地域の実情に応じた交通モードの最適化（ベストミックス）を実現することにより、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通体系の構築を図る。				
該当年度取組実績		市全域における交通モードの最適化に向けた改善策の立案				
成果	指標	交通モードの最適化に向けた実証事業実施箇所数（累計）			単位	箇所
	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 10 年度	
	目標値	—	2	3	5	
	実績値	—				
	達成状況	達成できていない				
決算額	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 10 年度	
	総事業費	18,000千円				
	うち市費	14,381千円				
		（※職員人件費は含まない）			（千円）	

年度	目標値	実績値
R7年度	0	0
R8年度	2	0
R9年度	3	3
R10年度	5	-

重点的に取り組む事業 ⑦

中心拠点におけるモビリティハブ機能の整備

成果	
----	--

【地域公共交通再構築事業】まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再構築を推進する拠点として、佐賀市交通局を「Sagaモビリティセンター」にリニューアルする整備事業に着手した。令和7年度は、施設整備に必要な設計、地質調査及び事前家屋調査を実施し、今後の整備に向けた準備を着実に進めた。

※モビリティハブ：バスやタクシー、シェアサイクルやシェアカーなど複数の交通モードを結び付け、円滑な乗り継ぎや交通サービスの提供を通じて、地域公共交通ネットワークの利便性向上を図る拠点

問題点とその要因

【地域公共交通再構築事業】路線バス事業者は、運転士不足や物価高騰の影響により、公共交通サービスの維持が厳しい状況となっている。また、SAGAアリーナの開業効果やSAGAサンライズパークから佐賀城公園までの南北軸におけるにぎわいの創出を周辺地域へ十分に波及できておらず、公共交通の利便性や市内の回遊性の向上が課題となっている。このため、市民の移動利便性の低下や地域のにぎわいの創出への影響が懸念される。

今後の取組方針

【地域公共交通再構築事業】Sagaモビリティセンターを地域公共交通の中核拠点として、多様な交通モードの連携や民間バス事業者との施設・設備の共同利用を推進し、市民や来訪者の移動利便性を向上させる。あわせて、交通と観光・商業・イベントとの連携を強化することで、市内の回遊性を高め、地域経済の活性化を図るとともに、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を推進する。これにより、将来にわたって安定した移動サービスを確保するとともに、市民生活や地域経済を支える持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。

主な重点取組事業

1

事業名		地域公共交通再構築事業				
担当課		交通政策課		事業期間	令和 7 年度 ～ 令和 9 年度	
事業概要・目的		交通局を地域公共交通ネットワークの再構築に係る各種取組の推進拠点とし、「Sagaモビリティセンター」としてリニューアルするもの				
該当年度取組実績		整備費用の交通局に対する補助 ・設計（基本・実施） ・地質調査 ・家屋調査				
成果	指標	市営バス利用者数（全体）			単位	千人
	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度	
	目標値	4, 040	4, 080	4, 120	4, 161	
	実績値	4, 057				
	達成状況	達成している				
決算額	年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度	
	総事業費	15, 500千円				
	うち市費	7, 750千円				
(※職員人件費は含まない) (千円)						

4,200

4,150

4,100

4,050

4,000

3,950

4,040

4,057

4,080

4,120

4,161

R7年度

R8年度

R9年度

R10年度

実績値

目標値