

資料 8

佐賀市地域公共交通計画の令和7年度取組状況について

計画の概要

佐賀市地域公共交通計画(令和5年3月策定)

- ・公共交通をどのように存続させていくか、本市の考えを明らかにしながら持続可能な公共交通を目指す

佐賀市の公共交通

- ・鉄道やバス、タクシー、自家用車、自転車等が市民の移動手段
- ・公共交通としての中心的な役割はバスが担う

車社会の進展

- ・バスの利用者はピーク時(昭和44年度)の約10分の1に減少
- ・公営、民営に関わらず、経営的に厳しい状況

公共交通の必要性

- ・自家用車を利用できない市民にとって、通勤や通学、買い物、通院などの日常生活にバスは必要不可欠
 - ・人口減少や少子高齢社会の進展など、社会変化を見据えたコンパクトなまちづくりの実現が必要
- ⇒利便性の高い公共交通の構築が求められる

取組状況の確認

- ・毎年度、取組状況を確認する

7つの目標

10の指標

29の施策・事業

目 標	指 標	基準値	計画時	現在値				目標値	評価・次年度に向けた課題や取組
【目標１】 公共交通利用者数を増やす	【指標１】 JR3駅の合計乗車人員	(R元年) 13,551人/日	(R3年) 10,331人/日	(R4年) 11,669人/日	(R5年) 12,875人/日	(R6年) 13,466人/日		(R9年) 10,800人/日	・鉄道は、コロナ禍以前の乗車人員（R1：13,551人/日）の水準まで回復した。
	【指標２】 路線バスの年間利用者数	(R元年) 424万人/年	(R3年) 322万人/年	(R4年) 367万人/年	(R5年) 442万人/年	(R6年) 475万人/年	(R7年) 490万人/年	(R9年) 339万人/年	・路線バスは、コロナ禍以前の利用者数（R1：424万人/年）を上回って推移している。特に市営バスの利用者数が増加傾向にある。地域間幹線バスは、減便等の影響で前年度からやや利用者が減少したものの、引き続きコロナ禍以前の水準を上回っている
	【指標３】 コミュニティ交通の年間利用者数	(R3年) 47,000人/年		(R4年) 43,327人/年	(R5年) 41,488人/年	(R6年) 35,534人/年	(R7年) 35,446人/年	(R9年) 49,800人/年	・コミュニティ交通の利用者数は減少傾向にあるため、周知・啓発等を強化して利用促進を図る。
	【指標４】 タクシーの年間輸送人員	(R元年) 222.5万人	(R3年) 119.8万人	(R4年) 142.0万人	(R5年) 155.7万人	(R6年) 145.6万人	(R7年) 138.6万人	(R9年) 178.1万人	・コロナ禍の影響が大きいタクシーは、コロナ収束後は利用者数の増加がみられたが、近年は減少傾向にある。引き続き、運転士確保や業務のデジタル化の取組への支援を行い、事業性向上と利用者数の増加を図る。
【目標２】 公共交通の持続性を高める	【指標５】 路線バスの収支率	(R元年) 51.00%	(R3年) 40.30%	(R4年) 47.30%	(R5年) 54.00%	(R6年) 58.20%		(R8年) 44.20%	利用者の回復等により収支率は改善している。コロナ禍以前の収支率（R1：51%）を上回っており、引き続き施策を推進する。
【目標３】 中心市街地内における歩行者数を増やす	【指標６】 中心市街地の通行量	(R元年) 63,000人	(R3年) 51,000人	(R4年) 52,000人	(R5年) 67,000人	(R6年) 70,000人	(R7年) 63,000人	(R9年) 100,000人	コロナ禍以前の通行量（R1：63,000人）と同水準であるが、目標達成に向けて引き続き施策を推進し、市街地への周遊を図る。※通行量は、市内12カ所、4日間合計したもの。
【目標４】 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バスの利用者数を維持する	【指標７】 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バスの利用者数	(R元年) 205.9万人/年	(R3年) 158.0万人/年	(R4年) 201.2万人/年	(R5年) 253.6万人/年	(R6年) 266.5万人/年	(R7年) 272.7万人/年	(R9年) 164.7万人/年	コロナ禍以前の利用者数（R1：205.9万人/年）を上回っており、引き続き施策を推進する。
【目標５】 運転に不安のある高齢者等が利用しやすい公共交通環境の充実	【指標８】 ワンコイン・シルバーバスの保有率	(R元年) 19.60%	(R3年) 15.40%	(R4年) 15.90%	(R5年) 16.50%	(R6年) 17.00%	(R7年) 16.80%	(R9年) 20.00%	コロナ禍からのバス利用者数の回復に伴い、ワンコイン・シルバーバスの保有率も回復傾向にある。引き続き施策を推進する。
【目標６】 運輸部門の温室効果ガス排出量を削減する	【指標９】 運輸部門の温室効果ガス排出量	(H25年) [482.4千t-CO2] 431.2千t-CO2	(R元年) [487.9千t-CO2] 419.7千t-CO2	(R2年) [426.6千t-CO2] 361.7千t-CO2	(R3年) [428.8千t-CO2] 362.5千t-CO2	(R4年) [409.2千t-CO2] 371.4千t-CO2	(R5年) 359.9千t-CO2	(R6年) 331.3千t-CO2	コロナ禍から減少傾向にある。次世代自動車の推進など、引き続き施策を推進する。 ※佐賀市地球温暖化対策実行計画の改定に伴い、排出量の算出方法を変更している。〔 〕内は変更前の数値。
【目標７】 観光入込客数の公共交通利用を増やす	【指標１０】 観光入込客数	(R3年) 3,011千人/年		(R4年) 4,050千人/年	(R5年) 4,249千人/年	(R6年) 4,351千人/年	(R7年) 4,495千人/年	(R9年) 4,603千人/年	コロナ禍からの回復、アリーナ開業の効果などから、増加傾向にある。引き続き施策を推進する。

施 策 ・ 事 業		
施策1	路線バスの確保維持	①路線バスの確保維持
施策2	路線バスのE B P M（証拠に基づく政策立案）の推進	①路線バスサービス改善検討・実施（E B P M）
施策3	路線バスから地域内交通への転換	①コミュニティ交通への転換検討
施策4	各地域拠点へのラストワンマイルの導入	①地域内交通活性化モデル事業
		②交通結節点の整備
施策5	潜在需要への交通サービスの導入検討	①路線バスサービス改善検討・実施（E B P M）（再掲）
施策6	路線バスのサービス改善	①利便増進事業
		②運行情報等の一元化
施策7	運行情報のオープンデータ化	①運行情報オープンデータの更新
施策8	公共交通分野へのキャッシュレス決済対応	①タクシーへのキャッシュレス決済の導入検討
施策9	使いやすい運賃施策の展開	①企画乗車券の展開
		②乗り継ぎ割引の導入
		③共通定期券導入検討
施策10	交通事業者間の連携体制強化	①公共交通利便増進ワーキンググループの設置
施策11	ビッグデータ活用による交通マネジメント	①渋滞対策としての公共交通利用促進事業
施策12	公共交通の担い手確保	①自動運転の社会実装に向けた導入検討
		②運転手の確保に向けた連携・協力
施策13	中心市街地等における交通サービスの充実	①シェアサイクルの展開
		②電動キックスケーターの展開
施策14	中心市街地における交通に関する情報提供の充実	①佐賀駅・佐賀駅バスセンターでの総合的な交通情報の提供
施策15	中心市街地におけるイベント等との連携	①イベント開催情報と公共交通情報の連絡スキームの構築
施策16	都市型MaaSの展開	①都市型MaaSの導入
施策17	周辺集落から乗り継ぎ拠点への交通サービスの充実	①タクシーの利便性向上
		②地域内交通活性化モデル事業（再掲）
施策18	乗り継ぎ拠点の機能強化	①デジタルサイネージによる運行情報発信

施 策 ・ 事 業

施策19	モビリティマネジメントの展開	①公共交通マップの発行 ②広報ツールの作成 ③公共交通教育のカリキュラムの作成 ④通勤・出張モビリティマネジメントの展開
施策20	公共交通のバリアフリーの推進	①ノンステップバスの導入拡大 ②UDタクシー等の導入拡大 ③すべての人にわかりやすく、利用しやすい環境整備
施策21	公共交通の利用方法の周知	①公共交通乗り方・アプリ教室の開催 ②バリアフリー車両の利用ガイドの広報
施策22	高齢者向けの運賃施策	①路線バス高齢者優待乗車券の運用 ②路線バス免許返納者特典の運用 ③タクシー運転免許返納特典の運用
施策23	次世代自動車（EV・FCV・HV等）の推進	①公共交通における次世代自動車（EV・FCV・HV等）の導入 ②次世代自動車関連のインフラ整備 ③高品質バイオディーゼル燃料（HiBD）の活用
施策24	公共交通への関心を高める運賃施策の展開	①バス無料デーの実施
施策25	歩くライフスタイルの普及拡大	①歩くライフスタイル普及拡大
施策26	九州佐賀国際空港からのアクセスサービスの確保	①佐賀空港線の運行 ②佐賀空港リムジンタクシーの運行 ③観光周遊タクシーの運行
施策27	さがMaaSの展開	①デジタルチケット（共通企画券）の展開 ②MaaSで収集したデータの活用
施策28	主要交通結節点の機能強化	①佐賀駅・佐賀駅バスセンターでの総合的な交通情報の提供（再掲）
施策29	観光施設と連携した公共交通の利用促進	①公共交通と観光施設がバックになった商品の展開

施策4 各地域拠点へのラストワンマイルの導入 ①地域内交通活性化モデル事業

春日北デマンドタクシーの運営・利用状況について

春日北デマンドタクシー「きたきた号」

【運営主体】春日北まちづくり協議会

【運行区域】春日北校区全域

春日校区内一部区間上のスーパー、コンビニ、
店舗、医療機関、バス停、公共施設 等

【運行日】月曜日・水曜日・金曜日

【運賃】大人(中学生以上) 400円

子ども(小学生) 200円

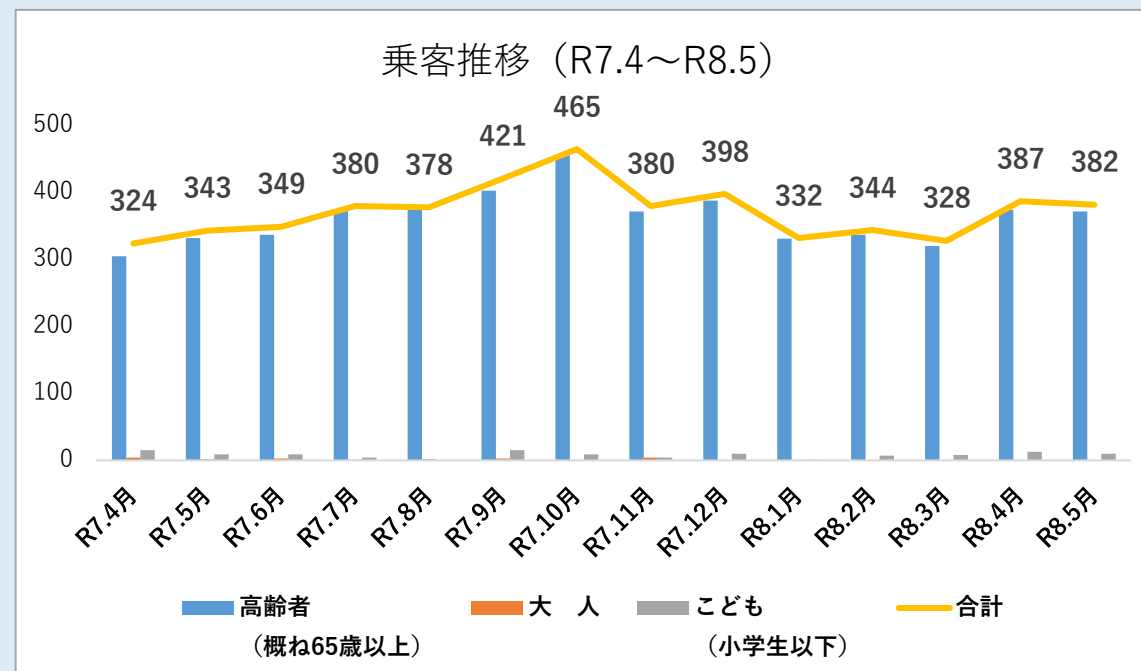
※パス提示で1乗車につき大人100円、子ども50円

継続的な運営のためこれまで行ってきた利用促進の活動に加え
新たな取組も開始。

○春日北まちづくり協議会 公共交通部会HPの作成
(<https://kasugakitakitago.com/>)

○ふるさと納税の受付スタート

集まった寄附は、運行経費やパス券の作成費用等に充て
より安定した事業運営を目指す。



令和5年8月より運行開始し、利用者数も年々増加中。

令和5年度利用者数：1,567人 (R5.8～R6.3)

令和6年度利用者数：3,488人 (R6.4～R7.3)

令和7年度利用者数：4,442人 (R7.4～R8.3)

令和7年10月には過去最高の465人が利用。

令和8年5月には運行開始から乗客延べ1万人を達成した。

施策12 公共交通の担い手確保 ①自動運転の社会実装に向けた導入検討

自動運転バス実証事業

令和7年度実績

- 【実施期間】 令和7年11月20日（木）～12月1日（月）のうち7日間
令和8年1月13日（火）～2月6日（金）の25日間
- 【運行ルート】 佐賀駅バスセンター～SAGAサンライズパーク（片道約1.8km）
- 【乗車人数】 延べ1,835人
- 利用者アンケート結果
- ・ 自動運転への理解度や運行内容については、おおむね好評
- 技術的な課題
- ・ 路上駐停車車両を回避する技術の向上
 - ・ 交通渋滞等による無信号交差点内でのバス停止への対応 等

実証結果

令和8年度（案）

令和9年度中の全区間レベル4実装を見据えた実証運行に取り組む

※6月補正
予算審査中

- 【実施期間】 令和8年11月～12月の40日間
- 【運行ルート】 佐賀駅バスセンター～SAGAサンライズパーク（片道約1.8km）
- 【主な実証内容】
- 技術検証
- ・ 自動運転技術の高度化（路上駐停車車両の回避）
 - ・ 信号連携（アパホテル前交差点）
- 体制構築
- ・ 自動運転車両の導入（市交通局）
 - ・ 有償での運行
 - ・ レベル4での営業運行に向けたオペレーションの検証



施策13 中心市街地等における交通サービスの充実 ①シェアサイクルの展開

チャリチャリ利用状況

令和 6 年 5 月の運用開始から 2 年

自転車

R6.5

50台

R8.2

約5倍

240台

駐輪ポート

R6.5

18か所

R8.5

約5倍

95か所

(現在106か所)

ライド数

R6年度

3.8万回

R7年度

約2倍

7.8万回

利用者数

R6年度

1.3万人

R7年度

約2倍

2.7万人

利用目的

その他

15%

買い物

34%

乗継ぎ

通勤・通学等

31%

R7.12 利用者アンケート

住宅・学校が多い
地域へ広がり、
日常の移動が便利に

【R8.4.13～エリア拡大】

