

佐賀市交通モード最適化調査・分析業務

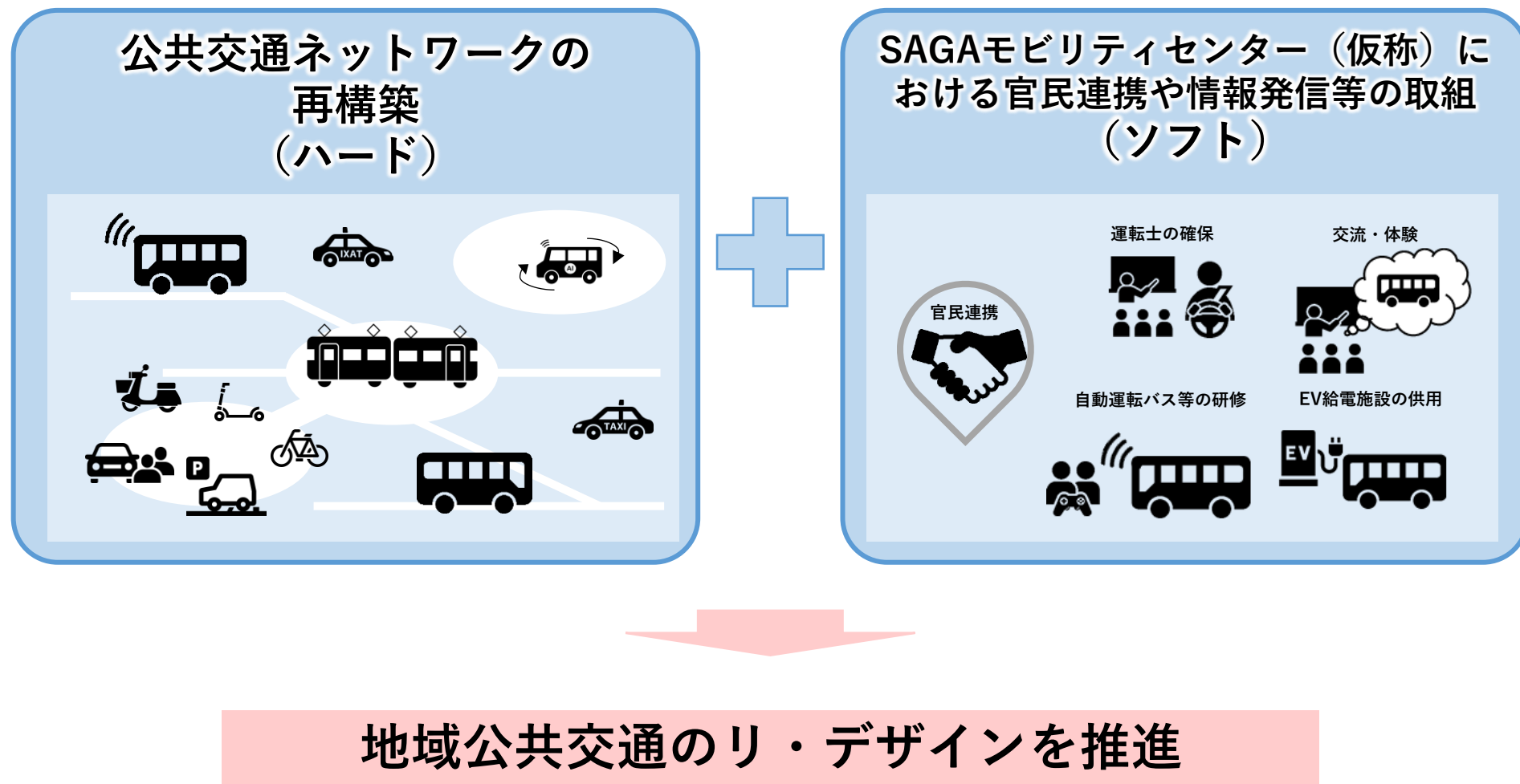
地域公共交通リ・デザイン ～ネットワークの再構築～ (案)

－目次－

1. 地域公共交通リ・デザインの進め方	．．． 1
2. 佐賀市の地域公共交通の課題	．．． 2
3. 公共交通ネットワークの再構築	．．． 5
4. 公共交通ネットワークの再構築に向けたロードマップ（案）	．．． 15
5. 地域公共交通リ・デザインの推進拠点	．．． 17
6. 令和8年度事業（案）	．．． 18

1. 地域公共交通リ・デザインの進め方

- 「公共交通ネットワークの再構築」（ハード）と「SAGAモビリティセンター（仮称）における官民連携や情報発信等の取組」（ソフト）の両輪で、地域公共交通のリ・デザインを推進する。

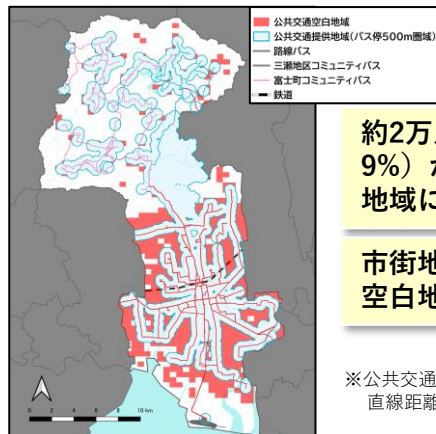


2. 佐賀市の地域公共交通の課題

利用者

「交通空白」（移動の不便さ）を解消

公共交通空白地域の存在

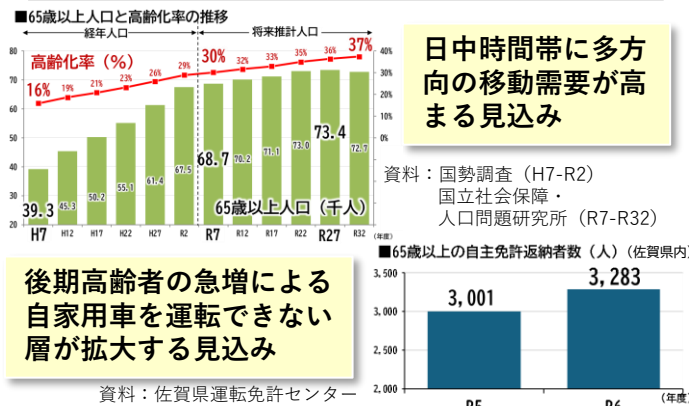


約2万人（全人口の9%）が公共交通空白地域に居住

市街地にも公共交通空白地域が存在

※公共交通空白地域：バス停からの直線距離が500mを超える地域

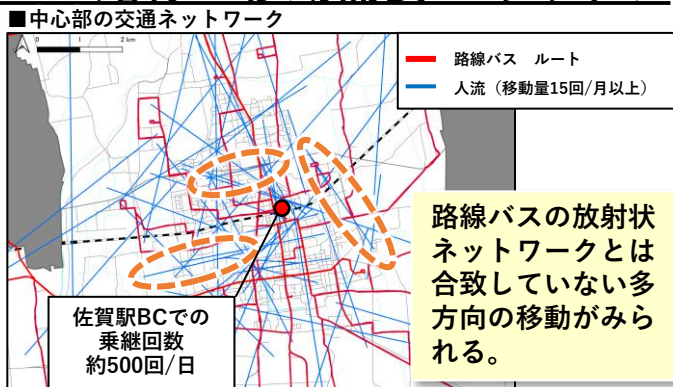
高齢人口の増加により公共交通による移動需要が増加



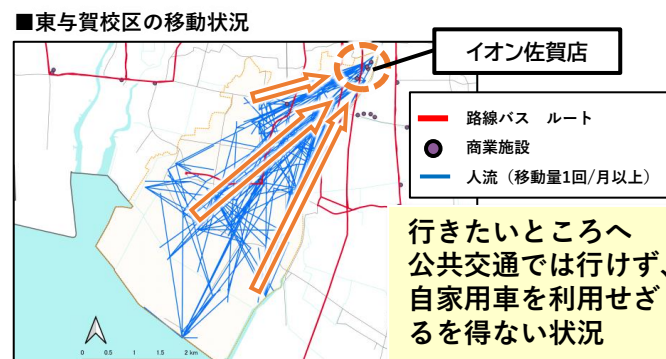
生活の足の確保

自家用車以外の交通手段を確保し、行きたいところへ行ける環境を整える必要がある。

バス路線と移動需要のギャップ



自家用車に頼らざるを得ない



公共交通の利便性の向上

市民等の移動ニーズに応じた交通サービスの充足・改良等を行い、公共交通で便利に外出できる環境を整える必要がある。

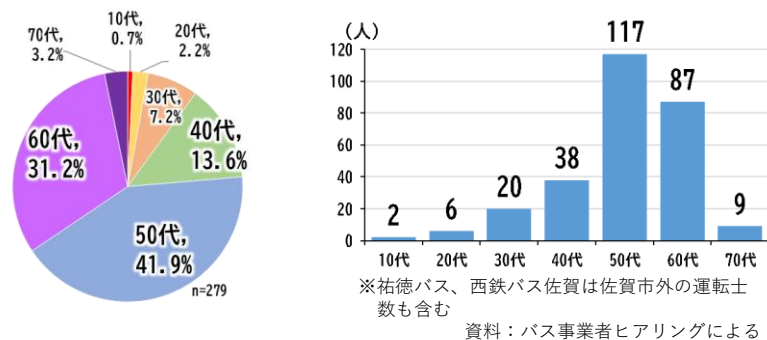
2. 佐賀市の地域公共交通の課題

交通事業者

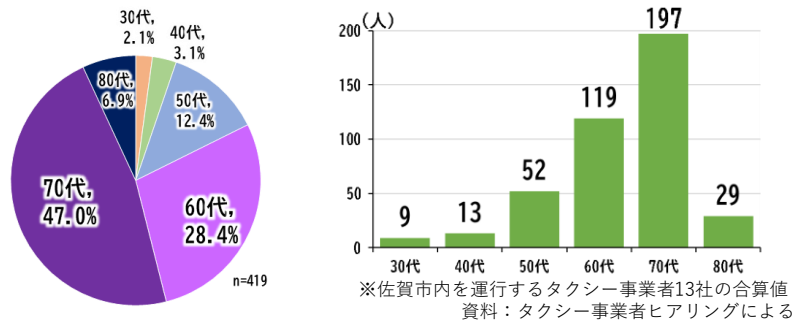
運転士不足の深刻化

- ・路線バスの運転士は279名で、60代以上の割合は約34%
- ・タクシーの運転士は419名で、60代以上の割合は約82%
- ・運転士の高齢化が顕在化しており、担い手不足が年々深刻化することが懸念

■路線バス運転士の年代別割合（R7.6時点）



■タクシー運転士の年代別割合（R7.6時点）



令和5年度の佐賀市公共交通計画策定以後、路線バスの減便が生じている。
また、路線バス廃線申し出、タクシー事業者の廃業が生じている。

■運転士不足を要因とした令和5年度以降の路線バス減便状況

バス事業者	路線名	ダイヤ改正時期	減便数
市営バス	該当なし	—	—
昭和バス	該当なし	—	—
祐徳バス	佐賀線（平日）	R6.10	8
	佐賀線（土日祝）	R6.10	8
	武雄線（平日）	R6.10	8
	武雄線（土日祝）	R6.10	2
	モージュ佐賀線（平日）	R6.10	16
西鉄バス	江見線	R5.10	3
	神埼線	R6.3	18
	柳川線	R6.6	12
	江見線	R6.10	14
	江見線	R7.10	12
計			101

■佐賀市内の公共交通サービスの縮小

令和6年 2月	西鉄バス佐賀(株)より 江見線廃止の申し出
令和7年 3月	神野タクシーが廃業など

運送事業の持続性を確保

公共交通の維持・確保

公共交通を維持・確保していくためには、担い手となる運転士の確保が不可欠。そのために、交通事業者は引き続き採用活動を強化するとともに、待遇面や労働環境の改善にも取り組む必要がある。
行政は交通事業者の取組を支援する必要がある。

交通DXの推進

運転士の成り手不足や高齢化により輸送資源が限られる中、公共交通サービスの確保に向けて輸送効率の向上が求められる。
そのためには、デジタル技術やAIの活用による省力化や自動化、自動運転の早期実装を推進する必要がある。

2. 佐賀市の地域公共交通の課題

行政

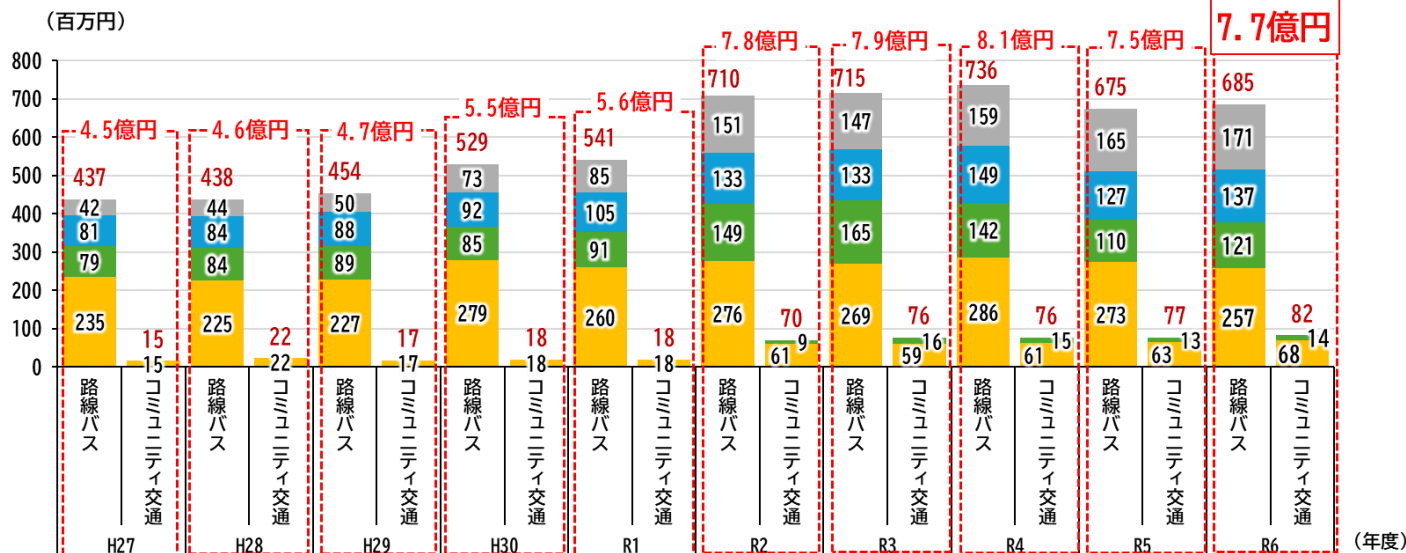
持続可能な地域公共交通の確保

行政の財政負担額は7.7億円/年 (10年間で1.7倍に増加)

- ・市内の公共交通の維持にかかる行政（国・県・市等）の財政負担額は増加傾向にある。
- ・物価高騰を背景に運行経費が増加することが懸念

■公共交通の運行維持に係る行政負担額推移

■佐賀市補助・委託 ■国補助 ■県補助 ■県内他市町補助



行政負担の 継続的な確保

高齢化や物価高騰対策などの社会保障関連費が上昇する中でも引き続き安定した財政基盤の確立が必要である。そのためには、運行効率化などによる運行経費抑制とともに、利用者の増加による収益の確保の両輪で運営面の持続性を高めていく必要がある。

交通マネジメント の推進

交通サービスの持続性を高めていくために、交通事業者と行政が連携して交通マネジメントに取り組む必要がある。そのためには、行政側にも高い専門性を有する人材の育成が求められる。

3. 公共交通ネットワークの再構築

- 「公共交通リ・デザイン」の実現に向けて、3つの視点で公共交通ネットワークの再構築を進める。

利用者の利便性向上

いつでも、どこへでも移動できる交通環境の実現を目指す

移動しやすいまちが、暮らしやすい未来をつくる
～利用しやすく、便利で、持続可能な交通へ～

運行の効率化・事業性確保

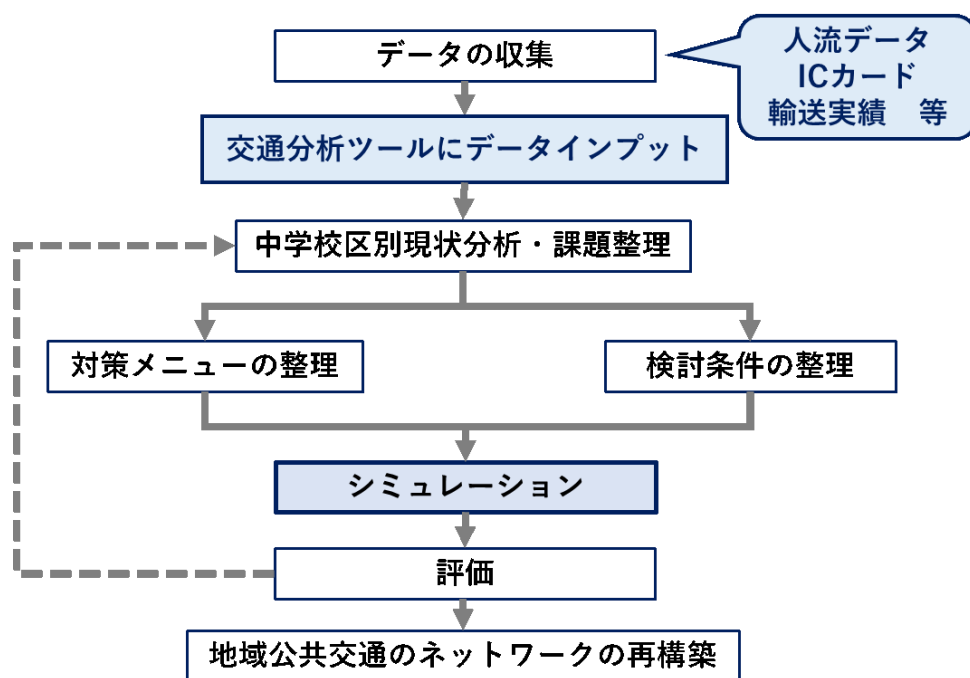
継続して利便性の高い交通サービスを供給できる運営・運行の実現を目指す

行政負担の適正化

将来的にも安定して交通サービスを支えることができる交通マネジメントの実現を目指す

3. 公共交通ネットワークの再構築

- 携帯電話の位置情報を基にした人流データを用いて地域別・時間帯別に市民等の移動自体を可視化し移動ニーズを把握
- ICカードデータを基に路線バスの利用状況を路線別、バス停別、便別に可視化し、輸送実態を把握
- 現在の路線バスサービスの移動ニーズへの対応状況を評価
- 洗い出した各課題に対して運行経費等シミュレーションを行いながら改善策（案）を検討
- 改善策（案）に基づき実証運行等を行い、公共交通ネットワークの再構築につなげていく



※佐賀市と他市町とを結ぶ路線バスは、令和7年度に佐賀県が実施している調査の結果等も踏まえて、令和8年度以降に具体的な改善の検討などを実施する。

■主な収集データ

使用データ	データ概要
ICカードデータ	2025年5月の1か月データ
コミュニティ交通データ	三瀬・富士コミュニティバス等の年間利用データ
人流データ	2024年10月の1か月データ（ブログウォッチャー社）
輸送実績	・ R5/R6年輸送実績報告書 ・ バス事業者提供データ

■シミュレーション条件

	設定
路線バスの運行経費	R8地域間幹線補助地域キロ当たり標準経常費用442.01円/kmを適用
区域運行の運行経費	春日北デマンドの年間運行経費から1時間当たりの経費を算出し適用
カバー人口	R2国勢調査を基にした100mメッシュ人口からバス停圏域300m圏内の人口を算出

※「区域運行」：あらかじめ定められた路線や時刻表を持たず、特定の区域内において旅客の需要に応じて運行する乗合運送の形態。（例：デマンド交通など）

3. 公共交通ネットワークの再構築

現状分析の一例：移動ニーズと路線バスサービス（路線、ダイヤ）との比較分析

分析の視点：市民等の移動ニーズに対してバスが使いやすい環境になっているか？

分析ターゲット：城北校区から城東校区に移動している人流（全年齢、全交通手段）
城北校区、城東校区を運行している路線バス

人流の特徴

- ゆめタウン佐賀店や兵庫南のダイレックス兵庫店付近、モラージュ佐賀などへのまとまった移動がみられる。

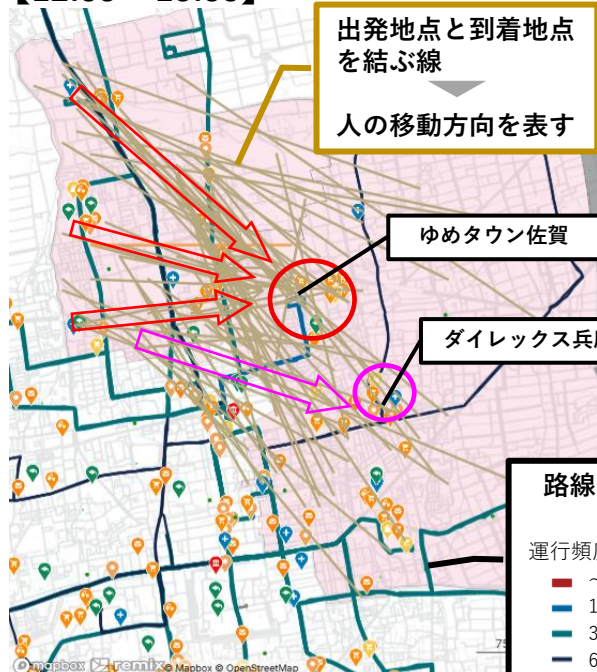
路線バス

- 佐賀駅バスセンターを基点とした放射状ネットワーク

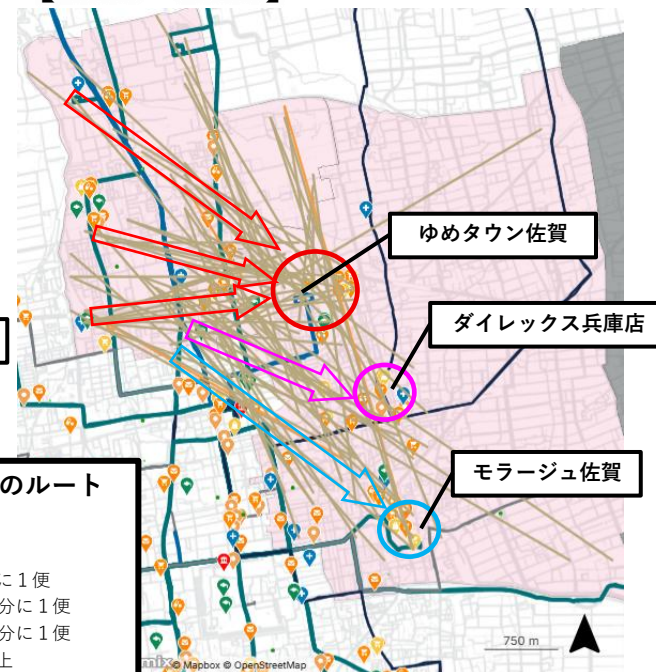
人流と路線バスとの比較結果

- バスでの移動において、どの施設も佐賀駅バスセンターで乗り継いでアクセス可能ではあるが、直行はできない。

【12:00～16:00】



【16:00～20:00】



現在より更にバスで移動しやすい環境形成に向けて、バス路線と移動ニーズのギャップの解消が求められる。

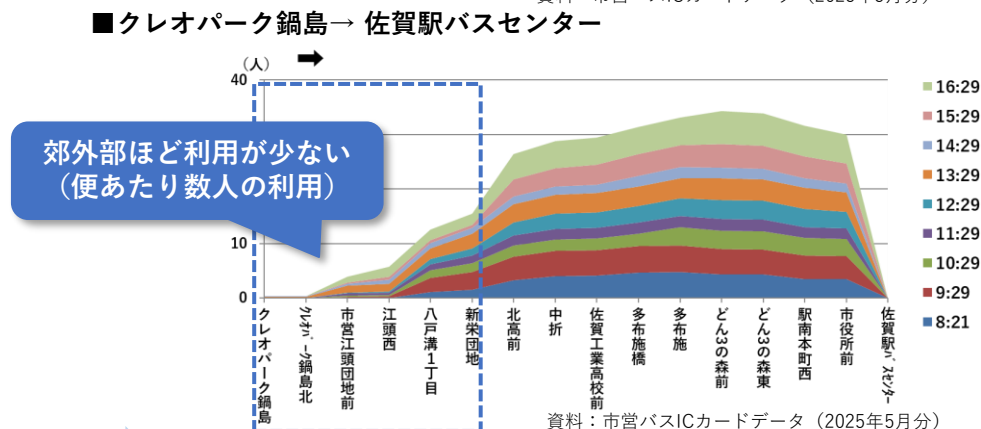
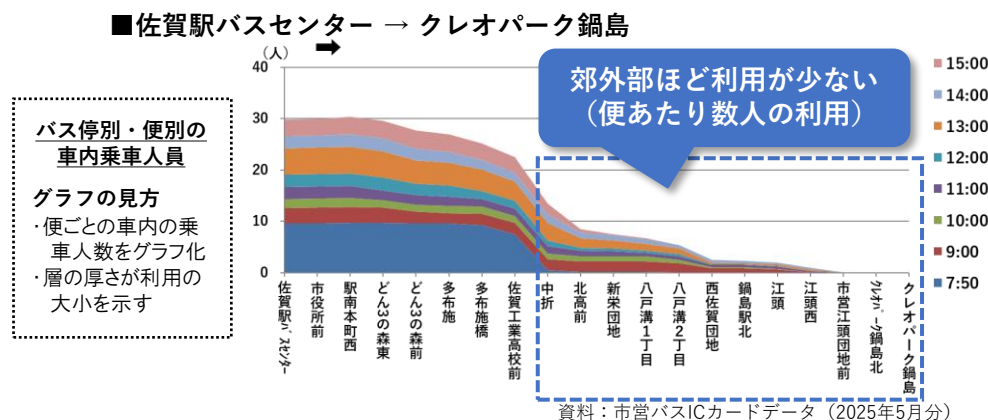
3. 公共交通ネットワークの再構築

現状分析の一例：路線バスの利用状況分析（利用区間、利用時間帯）

分析の視点：路線バスの運行が非効率になっていないか？

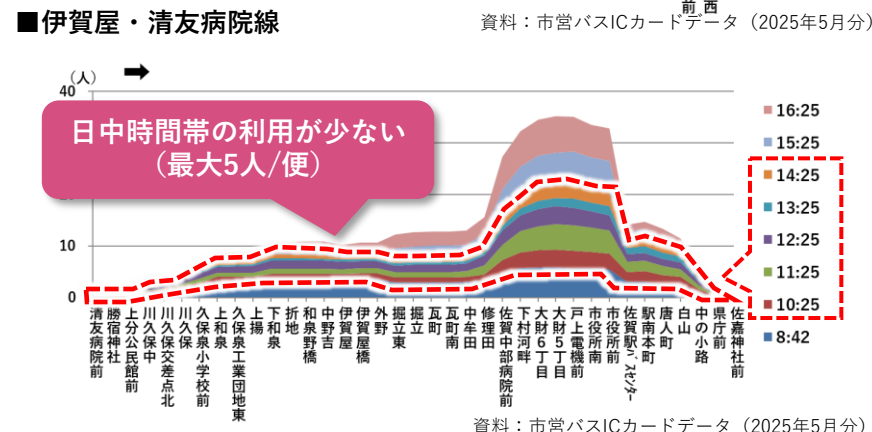
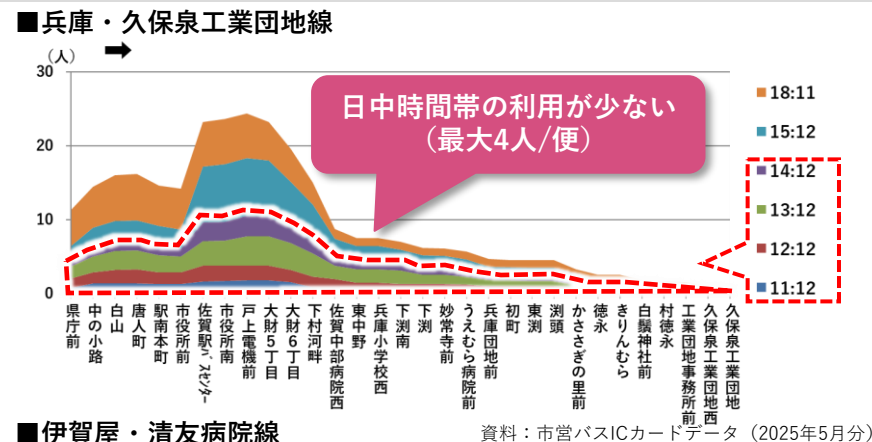
分析ターゲット：佐賀市が委託している路線の一部

利用区間の分析（分析対象：鍋島駅北・クレオパーク鍋島線）



利用時間帯の分析

（分析対象：兵庫・久保泉工業団地線/伊賀屋・清友病院線）



輸送効率が低い区間や時間帯に対する改善が必要

3. 公共交通ネットワークの再構築

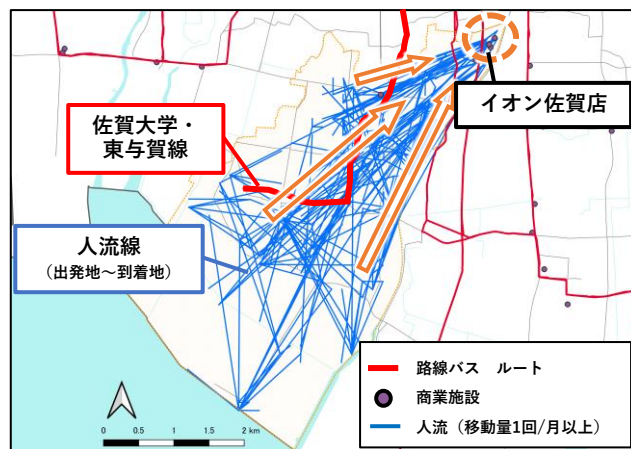
現状分析の一例：移動ニーズと路線バス（ルート）の比較分析＋路線バスの利用状況分析

分析の視点：市民等の移動ニーズに対してバスが使いやすい環境になっているか？
路線バスの運行が非効率になっていないか？

分析ターゲット：東与賀校区から川副校区に移動している人流（全年齢、全交通手段）
東与賀校区を運行している路線バス（佐賀大学東与賀線）

人流の特徴と路線（ルートの比較）

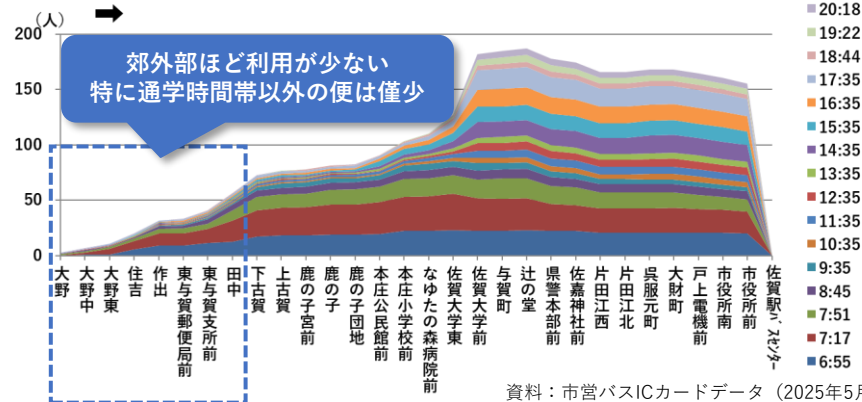
- **イオン佐賀店**へのまとまった移動がみられる。
- 東与賀校区には**佐賀大学・東与賀線**が運行している。
- イオン佐賀店は佐賀大学・東与賀線からは距離があり、**路線バス**でアクセスできない。



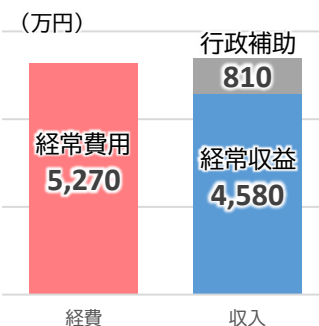
路線バスの利用状況、運営状況

- 東与賀校区内の利用は通勤・通学での利用はみられるが、日中時間帯では非常に少ない。
- 収支は赤字で、国・県・市の補助を受けて運行している。

■大野 → 佐賀駅バスセンター



■R6収支



バス路線と移動ニーズのギャップの解消と、運行効率化を同時に解決していくことが求められる。

3. 公共交通ネットワークの再構築

データに基づく路線バスネットワークの評価結果

- 人流は多方面かつ短長距離の様々な移動がある中、各方面と佐賀市中心部間の移動はまとまった需要の一つである。これに対して、現在の路線バス網は佐賀駅バスセンターを基点とする放射状ネットワークとなっており、朝夕のバス利用も多くみられる。
- しかし、一部では、中心部外に立地する商業施設等への移動において、乗換が必要となるなど路線バスが利用しにくい部分が明らかになった。
- そのため、公共交通で移動できるまちの実現に向けて、ニーズの高い移動に対する交通サービスの提供が求められる。
- 路線バスは、朝夕は主に通勤・通学の大量輸送機関として機能しており、必要不可欠なものである。
- 一方で、日中時間帯や郊外部では利用が少なく、路線バスでは供給過剰となっている部分がみられた。
- そのため、移動ニーズを満たす機能は確保しながらも、その供給サービスについては需要に適したものへと改善が必要である。

路線バスは現在の路線を確保しながらも、部分的に改善し、利便性向上と効率性向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを目指す。

課題と対応策を次ページより示す。

3. 公共交通ネットワークの再構築

課題整理

データに基づく路線バスネットワークの評価結果を概ね中学校区ごとに整理

校区	主な課題
成章	・中央大通りにおける路線バスの供給過多
城南	・南北方向の移動需要に公共交通が対応していない。 ・諸富・早津江線、諸富・橋津線、犬井道・大詫間線、 広江・和崎線の赤字額が大きい。
昭栄	・校区内に公共交通空白地域が存在 ・路線バスの利用が低迷し赤字額も大きい。
城東	・南北方向の移動需要に公共交通が対応していない。 ・今宿・道崎線の利用が低迷し赤字額も大きい。 ・兵庫・久保泉工業団地線、伊賀屋・清友病院線の赤字額が大きい。
城西	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・平松循環線の利用低迷
城北	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・校区内での路線バスの利用が低迷し赤字額も大きい。
金泉	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・校区内での路線バスの利用が低迷し赤字額も大きい
芙蓉	・蓮池・橋津線の日中利用が低迷し赤字額も大きい。
鍋島	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・中折・クレオパーク鍋島線、鍋島駅北・クレオパーク鍋島線の赤字額が大きい。

校区	主な課題
諸富	・校区内に公共交通空白地域が存在 ・路線バスの日中利用が低迷
大和	・移動ニーズと公共交通での移動導線との不具合 ・居住地側に交通空白地域が存在 ・路線バスの日中利用が低迷
松梅	・校区内・市中心部への移動を支える交通サービスの持続性の確保
富士	・コミュニティ交通の持続性の低下 ・古湯線の利用低迷
北山	・コミュニティ交通の持続性の低下
三瀬	・コミュニティ交通の運行頻度の低さ ・コミュニティ交通の持続性の低下
川副	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・校区内での路線バスの利用が低迷し赤字額も大きい。
東与賀	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・校区内での路線バスの利用が低迷し赤字額も大きい。
思斉	・校区内外の公共交通での移動が不便 ・徳万・久保田線の利用が低迷し赤字額も大きい。

3. 公共交通ネットワークの再構築

路線バスネットワークの改善策（案）

改善策（案）	
①	路線新設 南北方向の移動ニーズや校区内外の移動の不便など、既存の公共交通では対応できていない移動ニーズがある地域に対して、新たな路線を新設。
②	区域運行の導入（交通空白解消） 公共交通空白地域での移動ニーズに既存公共交通では対応できないエリアに対して、区域運行交通サービスを導入。
③	路線バスの改善（路線変更） 校区内外の公共交通での移動が不便、かつ利用が低迷している路線において、利用が少ない区間のルートを変更する。
④	路線バスの改善（区域運行化） 校区内での路線バス利用が低迷している地域に対して、利用が少ない区間を路線バスから区域運行に運行形態を変更。
⑤	路線バスの改善（日中時間帯の区域運行化） 利用が低迷している日中時間帯の運行形態を定時定路線から区域運行に変更する。
⑥	路線バスの改善（交通結節点整備） 移動ニーズと公共交通での移動導線の不具合が起きている地域に対して、地域の主な外出先の商業施設を交通結節点と位置づけ、各交通サービスを経由させる。
⑦	交通結節点の整備 区域運行の交通サービスと路線バスの乗り継ぎができるハブを整備。

改善策（案）	
⑧	路線バスの改善（過密解消） 中央大通り等路線バスの供給が過剰なエリアに対して、路線が集中する区間の便を間引く。
⑨	既存交通の利用しやすさの向上 市街地方面等への移動を支える交通サービスの持続性確保のため、バス停近辺で駐車場や駐輪場を確保して路線バスが利用しやすい環境を整える。
⑩	コミュニティ交通の改善（不定期路線運行→区域運行化） コミュニティ交通の利用が低迷している地域に対して、不定期路線から区域運行に運行形態を変更。
⑪	コミュニティ交通の改善（定時定路線運行→予約運行化） 運行頻度が低く、持続性も低下しているコミュニティ交通において、定時定路線運行から予約制・区域運行に運行形態を変更。
⑫	コミュニティ交通の改善（路線の延伸） 利用が低迷しているコミュニティ交通の路線を移動ニーズに合わせて延伸する。
⑬	地域の輸送資源の活用 コミュニティ交通の持続性が低下している地域に対して、地域主体の交通の導入により、バス停までのアクセスを支援する。
⑭	AIやデジタルの活用、交通DXの推進 AIや自動運転などを活用した新たな交通サービスの導入や、データに基づく交通マネジメントの運用などを推進する。

※この改善策（案）における「区域運行」には、行政や地域等が交通事業者へ委託し運行するデマンド交通をはじめ、公共ライドシェア（第二種運転免許を保持しない地域住民等がドライバーとなって運賃を収受しながら運行するケース）やボランティア輸送（地域住民がボランティアで運行するケース（道路運送法の許可又は登録を要しない運送））などを含みます。

3. 公共交通ネットワークの再構築

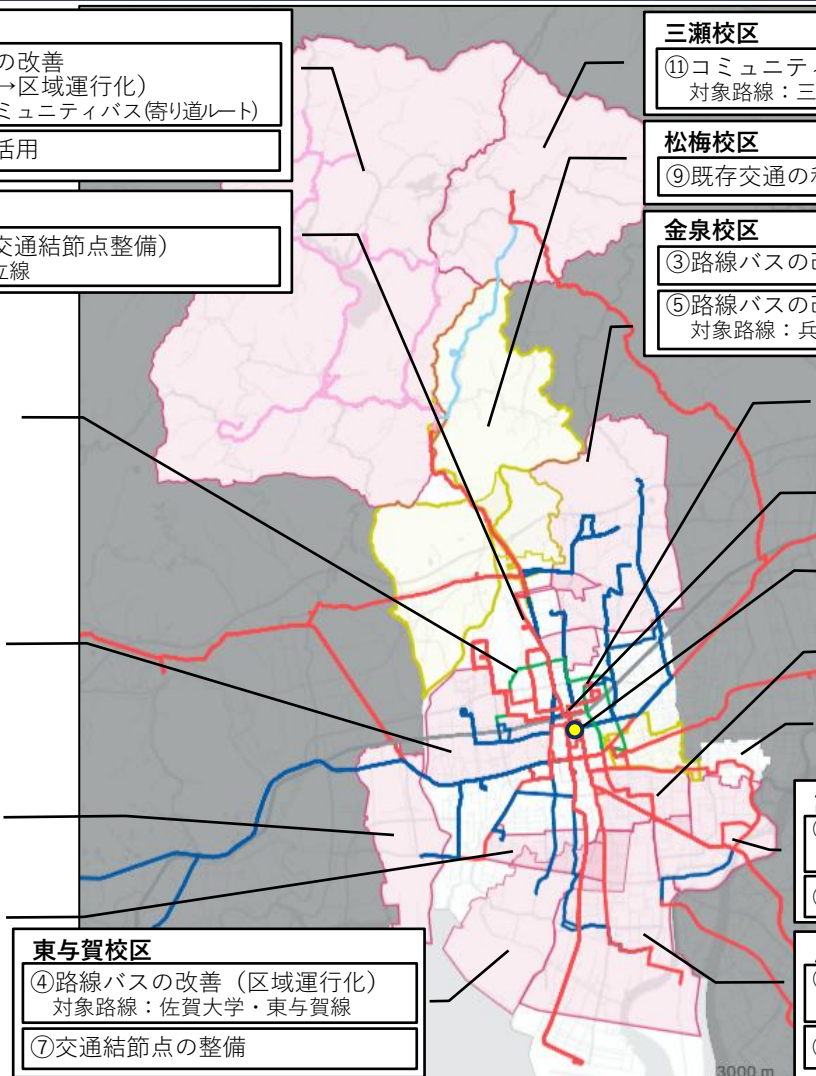
データに基づく分析結果：各校区における主な改善（案）

- ： 現行バス路線
- ： 再編対象バス路線
- ： 新設路線
- ： 富士町コミュニティバス
- ： 三瀬コミュニティバス
- ： 現行区域運行エリア
- ： 新規区域運行導入エリア

※番号はP.12の改善策（案）に対応

- 城北校区**
- ①路線新設（鍋島～ゆめタウン～モラージュ）
 - ④路線バスの改善（区域運行化）
対象路線：二俣・金立公民館線
 - ⑧路線バスの改善（過密解消）
 - ⑭自動運転導入（佐賀駅BC～SAGAアリーナ）
- 昭栄・鍋島校区**
- ⑤路線バスの改善（日中時間帯の区域運行化）
対象路線：中折・クレオパーク鍋島線
鍋島駅北・クレオパーク鍋島線
 - ⑭AIオンデマンド交通導入
- 思育校区**
- ④路線バスの改善（区域運行化）
対象路線：徳万・久保田線・嘉瀬新町・久保田線
 - ⑦交通結節点の整備
- 城西校区**
- ③路線バスの改善（路線変更）
対象路線：平松循環線
 - ②区域運行の導入（交通空白解消）

- 富士・北山校区**
- ⑩コミュニティ交通の改善（不定期路線運行→区域運行化）
対象路線：富士町コミュニティバス（寄り道ルート）
 - ⑬地域の輸送資源の活用
- 大和校区**
- ⑥路線バスの改善（交通結節点整備）
対象路線：尼寺・金立線



- 三瀬校区**
- ⑪コミュニティ交通の改善（定時定路線運行→区域運行化）
対象路線：三瀬地区コミュニティバス（村内路線）
- 松梅校区**
- ⑨既存交通の利用しやすさの向上
- 金泉校区**
- ③路線バスの改善（路線変更） 対象路線：伊賀屋・清友病院線
 - ⑤路線バスの改善（日中時間帯の区域運行化）
対象路線：兵庫・久保泉工業団地線
- 城東校区**
- ①路線新設（モラージュ～ゆめタウン）
- 成章校区**
- ⑧路線バスの改善（過密解消）
- SAGAモビリティセンター（仮称）**
- 城南校区**
- ②区域運行の導入（交通空白解消）
- 芙蓉校区**
- ⑨既存交通の利用しやすさの向上
- 諸富校区**
- ⑤路線バスの改善（日中時間帯の区域運行化）
対象路線：諸富・早津江線
 - ⑦交通結節点の整備
- 川副校区**
- ④路線バスの改善（区域運行化）
対象路線：広江・和崎線
 - ⑦交通結節点の整備
- 東与賀校区**
- ④路線バスの改善（区域運行化）
対象路線：佐賀大学・東与賀線
 - ⑦交通結節点の整備

この改善（案）は地域公共交通ネットワークの再構築の基礎となるものであり、交通事業者や地域等との調整、実証運行の結果等を踏まえて、順次改善に取り組んでいく。また、公共交通を取り巻く状況の変化等に応じ、適宜見直しを図っていく。

3. 公共交通ネットワークの再構築

データに基づく分析結果：公共交通ネットワーク（再編による効果試算）

■路線バス

運行状況	現行	再編後	増減率
路線数	40路線	41路線	2.5%増
便数	1,073便/日	1,087便/日	1.3%増
走行キロ	4,848千Km /年	4,651千Km /年	4.1%減

運営状況	現行	再編後	増減率
運行経費	21.43億円	20.56億円	4.1%減
車両台数	108台	107台	0.9%減
カバー人口	167,500人	164,000人	2.1%減

■コミュニティ交通（区域運行含む）

	現行	再編後	増減率
モード数	4 (うち区域運行：2)	17 (うち区域運行：15)	325.0%増
運行経費	1.06億円	1.93億円	82.1%増
車両台数	23台	29台	26.1%増
カバー人口	13,600人	116,200人	754.4%増

●人口カバー率

500m圏域 91.7% (214,600人)
→**98.0% (229,400人)**
300m圏域 76.1% (178,200人)
→**90.3% (211,300人)**

※佐賀市総人口 234,100人（R2国勢調査）を基に算出
※ボランティア輸送のカバー人口は除く

●運行経費

ほぼ増減なし（約22億円 → 約22億円）

※P.12の改善策（案）⑭にかかるシステム等の経費は含めていない

4. 公共交通ネットワークの再構築に向けたロードマップ（案）

- まずは赤字額が相対的に大きな路線に対する改善策や、利用が低迷し供給過剰となっている路線に対する改善策等を優先的に進める。
- その他の路線は当面は現状を維持することとし、今後、運転士不足の悪化や利用者の減少が進行した場合に改善を講じることとする。
- また、AIなどの最新技術を活用し、利便性・効率性・持続性の向上を図っていく。

公共交通ネットワーク再構築
(改善策)

実証フェーズ（R8～）

段階的に改善を実証し、データ駆動型で検証を行い、有効性や課題を確認する。

展開フェーズ（R10～）

交通事業者や地域との協議、公共交通を取り巻く状況を踏まえ、順次取組を進める。

路線バスは現在の路線を確保しながらも、部分的に改善し、利便性向上と効率性向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを目指す。

①路線新設

R8：モラージュ～ゆめタウン

実証検討

②区域運行の導入
(交通空白解消)

実証検討

③路線バスの改善（路線変更）

実証検討

④路線バスの改善（区域運行化）

実証検討

⑤路線バスの改善
(日中時間帯の区域運行化)

R8実証（昭栄・鍋島校区）

検証結果を踏まえて運行継続を検討

実証成果を展開

実証検討（他エリア）

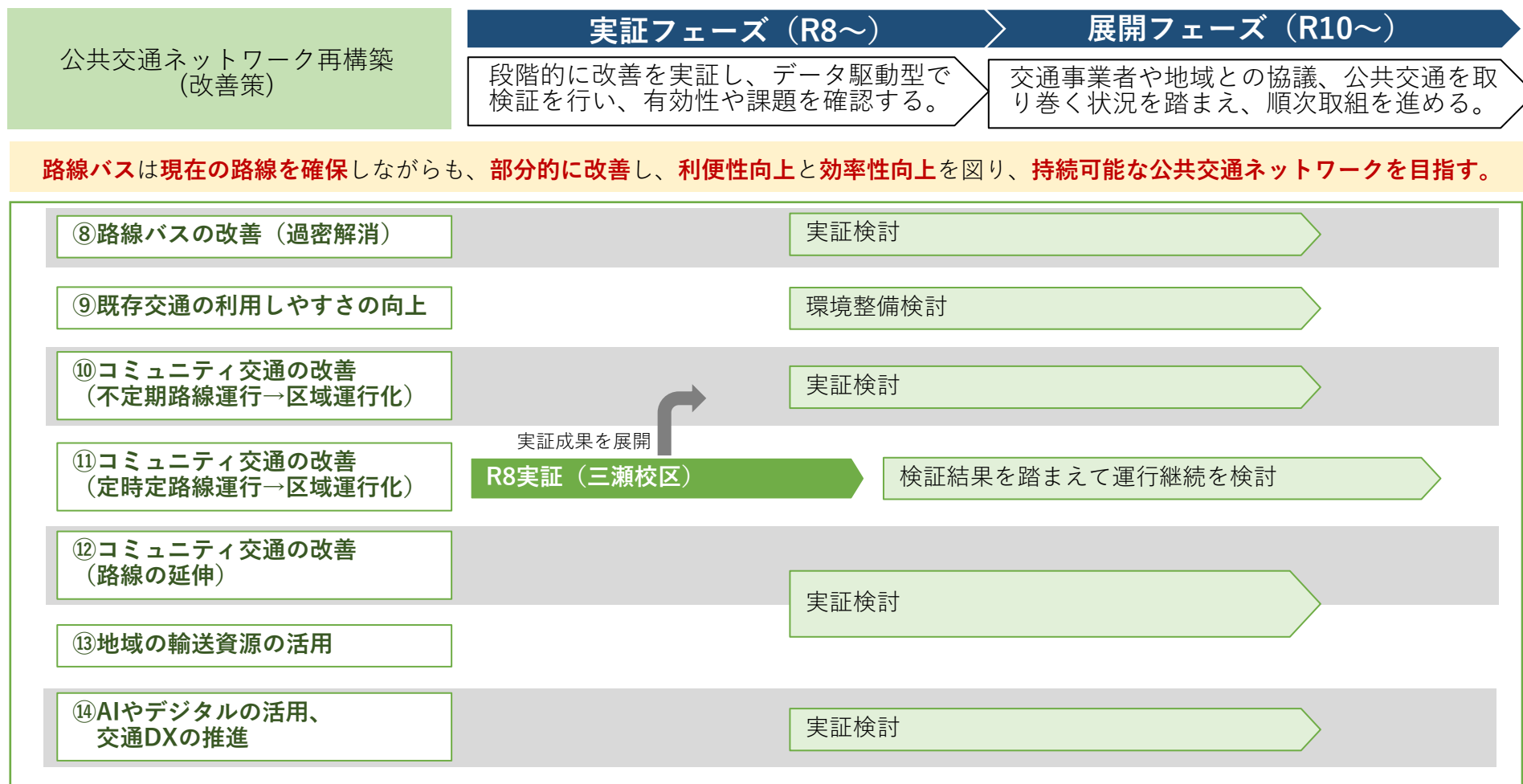
⑥路線バスの改善
(交通結節点整備)

実証検討

⑦交通結節点の整備

実証検討

4. 公共交通ネットワークの再構築に向けたロードマップ（案）



令和8年度に実施する取組（案）の概要をP.18～22に記載

5. 地域公共交通リ・デザインの推進拠点

SAGAモビリティセンター（仮称）

R10年度運用開始予定

➤ 様々なモビリティや新たな機能を集めた「モビリティハブ」として交通局をリニューアル

1 新たな機能

- ①乗り換え機能
- ②バス停・待合スペース
- ③シンボルルーフ
- ④待合広場
- ⑤多目的室
- ⑥展示・学習スペース

2 モビリティハブ

移動の選択肢を広げ、市民のライフスタイルを豊かに

- ①移動拠点機能
バス、シェアサイクル、シェアカー、タクシー等を配置
➡「複数モビリティの結節拠点」（新たな移動需要創出）
- ②ランドマーク機能
シンボルルーフ ➡ 「空間的な視認性」
- ③コミュニティ醸成機能
待合広場 ➡ 「まちのサードプレイス（憩いの場）」
多目的室 ➡ 様々な研修会の開催・災害時の一時避難所

3 施設イメージ



SAGAモビリティセンター（仮称）



6. 令和8年度事業（案）

バス路線新設（モラージュ佐賀～ゆめタウン佐賀）

事業概要

利便性の向上を図るため、モラージュ佐賀とゆめタウン佐賀を結ぶバス路線を新設する。

事業の背景

■ 南北方向の移動需要に公共交通が対応していない

- ・モラージュ佐賀とゆめタウン佐賀を結ぶ南北の移動需要がみられる。
- ・しかし、公共交通でのアクセスは佐賀駅バスセンターでの乗換が必須

参考

佐賀駅バスセンターでの乗り継ぎ割引利用者数

（モラージュ、ゆめタウンを出発地・目的地に持つ利用のみ集計）

約100人/月

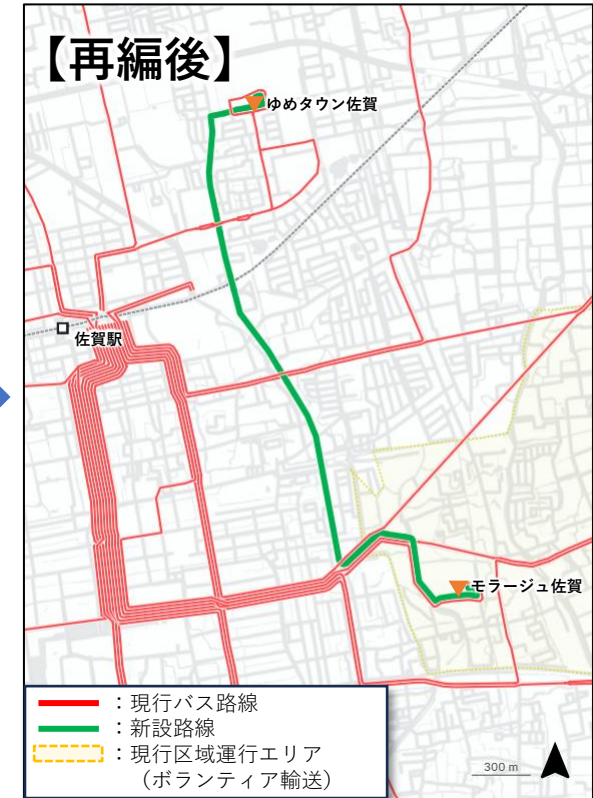
資料：ICカード利用データ（2025年5月）

事業内容

- 運行事業者：祐徳自動車株式会社
- 運行区間：モラージュ佐賀～ゆめタウン佐賀
- 運行日：検討中
- ダイヤ：検討中
- バス停：検討中
- 運賃：検討中

事業スケジュール

令和8年度上期を目途に運行開始予定



6. 令和8年度事業（案）

【モード連携】路線バス＋A I オンデマンド交通（市西部地域）

事業概要

交通空白等の課題解決とともに利便性の向上や地域振興を図るため、路線バスとA I オンデマンド交通によるハイブリッド運行の実証を行う。

事業の背景

■交通空白地域の存在

- ・交通空白を解消し交通弱者等の移動手段の確保が必要

■路線バスの赤字

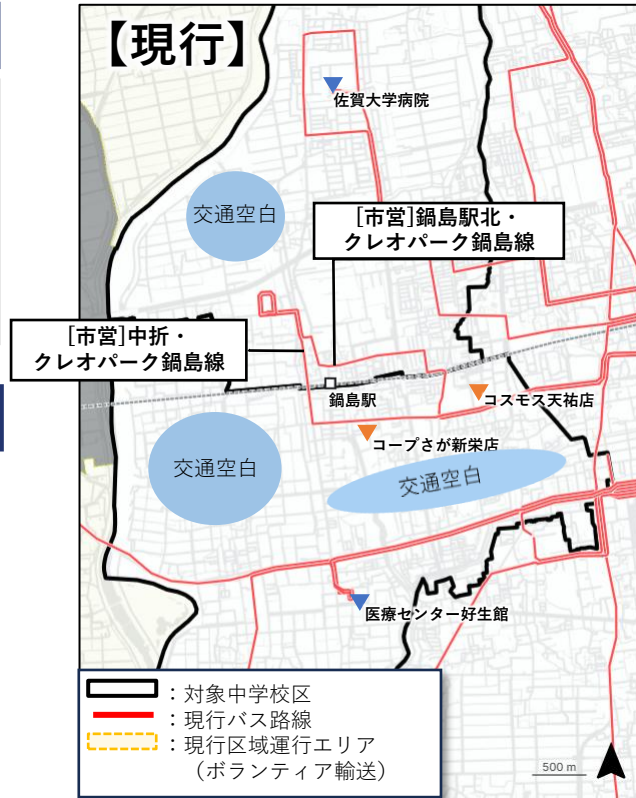
- ・市営バスのクレオパーク線（2路線）が赤字
- ・特に日中の時間帯の利用が低迷しており、運行の効率化に向けた改善が必要

事業内容

- 路線バスの利用者が少ない日中の時間帯に、路線周辺エリアを面的にカバーするデマンド交通を導入する。
- 運行にあたっては、利便性の向上とともに運行効率の最大化を図るため、アプリで予約・決済が可能で最適な運行ルートを生自動で生成するA I オンデマンド交通システムを活用（予約は電話も併用）
- 実証主体：佐賀市
- 運行事業者：タクシー事業者を想定

※詳細は現在設計中

※実証期間中、バスは並行して運行する予定



事業スケジュール

令和8年10月～
令和9年1月（予定）

運行イメージ



路線バス
始発～



AIオンデマンド交通
9:00～15:00

路線バス
～最終



6. 令和8年度事業（案）

【モード転換】路線バス → デマンド交通（三瀬村）

事業概要

交通空白の解消とともに利便性の向上を図るため、定時定路線からエリア全体をカバーするデマンド交通への転換について実証を行う。

事業の背景

■交通空白地域の存在

- ・交通空白を解消し交通弱者等の移動手段の確保が必要

■利用者の減少

- ・地域の実情やニーズに応じた利用しやすい運行形態への改善が必要

事業内容

- 定時定路線で運行しているコミュニティバスの村内巡回路線「西回り」・「東回り」をデマンド交通に転換する。（ドアtoドア型）
- 小中学生の通学に対応できるダイヤを新たに設定し利用を促す。
- 実証主体：佐賀市
- 運行事業者：現在コミュニティバスを運行しているタクシー事業者

※詳細は現在設計中

※実証期間中、コミュニティバスは運行しない

事業スケジュール

令和8年9月～令和8年12月（予定）



6. 令和8年度事業（案）

江見線の沿線3市町による共同運行

事業概要

令和8年9月30日の運行をもって廃止となる佐賀市と久留米市とを結ぶ民間バス路線「江見線」について、沿線3市町が共同で運営することにより、引き続き住民の交通手段を確保する。

事業の背景

■ 運行事業者が路線の廃止を表明

- ・ 深刻な運転士不足を理由に令和6年2月に西鉄バス佐賀株式会社から沿線自治体に路線廃止を申し入れ。
- ・ 通勤通学などの生活の足として、市町を跨ぎ多くの人に利用されており、路線の廃止による地域住民等への影響が大きいことから、移動手段の確保が必要

参考

江見線の佐賀市居住者の利用状況

平日1日あたり、のべ利用者数	47人
利用頻度	週1日以上：78.7%
利用目的	通勤通学：66.0%
代替手段の有無	代替手段なし：51.1%

資料：佐賀県による実態調査（R7.5.28（水）実施）

事業内容

- 沿線3市町（佐賀市・神崎市・みやき町）が共同運営に関する協定を締結
- 神崎市が代表自治体となり運行事業者と運行委託契約を締結
- 運行経費：各市町区間の運行距離に応じて3市町であん分
- 運行区間：佐賀駅バスセンター～西鉄久留米駅（約25.7km）
- 運行車両：ノンステップバス2台（+予備車両1台）
※運行開始時は市交通局からの譲与車両で対応

事業スケジュール

令和7年12月：3市町協定締結
令和8年2月：運行事業者決定
令和8年10月1日：運行開始



6. 令和8年度事業（案）

バス路線の延伸（祐徳バス：佐賀・鹿島線、佐賀・武雄線）

事業概要

祐徳自動車が運行する「佐賀・鹿島線」「佐賀・武雄線」について、利便性向上と事業性強化のために、営業区間を佐賀駅バスセンターから祐徳バス佐賀営業所まで延伸する。

事業の背景

■ 利便性の向上

延伸路線は施設や住宅が増加しており、市西部からの利用者がバスセンターで乗換えなしで目的地へ直行可能になる。

■ 事業性の向上

これまで回送していた区間の営業化

事業内容

➤ 運行事業者：祐徳自動車株式会社

➤ 路線延伸：

佐賀・鹿島線

旧) 祐徳神社前～佐賀駅バスセンター

新) 祐徳神社前～祐徳バス佐賀営業所

佐賀・武雄線

旧) 下西山車庫・武雄温泉駅～佐賀駅バスセンター

新) 下西山車庫・武雄温泉駅～祐徳バス佐賀営業所

事業スケジュール

令和8年4月～ 運行開始



6. 令和8年度事業（案）

実証運行に係る財政支援制度（国補助事業）の活用

1. A I オンデマンド交通の導入

- ・実証運行に「交通空白」解消タイプが活用可能
（路線バスでは対応できていない面的な移動需要に対して区域運行を導入し移動の不便を解消する。）
- ・国の「交通空白」リストへの位置づけが必要 → 済

2. デマンド交通へ転換

- ・実証運行に「交通空白」解消タイプが活用可能
（定路線のコミュニティバスでは対応できていない面的な移動需要や時間的空白に対して区域運行に転換して移動の不便を解消する。）
- ・国の「交通空白」リストへの位置づけが必要 → 済



令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
「交通空白」解消タイプ



国土交通省

○『「交通空白」解消に向けた取組方針』に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

※「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

※地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。



▲各地の取組例
左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）
右：交通結節点からの観光の定ルート確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
（ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等）

②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
（輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等）

④サービス提供に際し実施する要する費用
（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等）

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は2／3（上限1億円）

※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1／3（定額無し）
※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）
※商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）