

計画の概要

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等に対応するため、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

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
-

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		(R9年) 10,800人/日	コロナ禍の影響を受けていた鉄道、路線バス、タクシーなどの客足は回復しつつある。鉄道は目標値であるコロナ禍以前（R1）の8割を達成した。路線バスはコロナ禍以前（R1）の利用者数（424万人/年）を上回った。ただし、県施策（さがバスまるっとフリーDAY）の増分が含まれるほか、アリーナ開業の影響もあり、一時的な増加要因が含まれている。コロナ禍の影響が最も大きかったタクシーは回復途上にあるものの、目標値には届いていない。二種免許の取得補助事業を行うなど、運転手確保の取組を行い、利用者数の増加につなげる。コミュニティ交通の利用者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	(R9年) 339万人/年	
	【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) 43,000人/年	(R5年) 41,000人/年	(R9年) 49,800人/年	
	【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	(R9年) 178.1万人	
【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元年度) 51.00%	(R3年度) 40.30%	(R4年度) 47.30%		(R8年度) 44.20%	客足の回復に伴って、収支率も改善している。目標値であるコロナ禍以前（R1）の8割を達成した。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元年度) 63,000人	(R3年) 51,000人	(R4年) 52,000人	(R5年) 67,000人	(R9年) 100,000人	コロナ禍以前の通行量（R1：63,000人）を超えて、増加傾向にある。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。
【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	(R9年) 164.7万人/年	コロナ禍以前（R1）の利用者数（205.9万人/年）を上回った。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%	(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・シルバーバスの利用者数も回復傾向にある。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	(R元年) 487.9千t-CO2	(R2年) 426.6千t-CO2	(R3年) 428.8千t-CO2	(R6年) 409.2千t-CO2	目標値には届かないものの、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。
【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	(R9年) 4,603千人/年	コロナの5類移行、アリーナ開業の効果などから、増改傾向にある。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EBPM（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（EBPM）
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（EBPM）（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電動キックスクーターの展開
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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9 使いやすい運賃施策の展開 ②乗り継ぎ割引の導入

佐賀駅バスセンターにおけるnimocaを活用した路線バス事業者間乗継割引

【目的】

事業者の垣根を超えたサービスを提供し、一層の利便性向上を図る

【内容】

- ・nimocaで運賃を支払う場合、60分以内に乗り継ぐごとに最大90円を割引
- ・佐賀駅バスセンターでの乗り継ぎに限り、バス会社に関係なく割引が適用される

【適用バス】

佐賀市営バス、昭和バス、祐徳バス、西鉄バス

【適用日】

令和6年1月20日から

佐賀市

令和6年1月20日 **nimoca** を利用した

乗り継ぎ割引が変わります!

バス停
BUS STOP

60分以内に
乗り継ぐごとに
最大**90円割引!**

乗車 通常運賃 乗継 割引適用! 降車

さらに
佐賀駅バスセンターでの乗り継ぎに限り
**バス会社に関係なく
割引が適用されます!**

佐賀市交通局 昭和自動車株式会社 Yutoku Group Nishitetsu

適用バス
佐賀市営バス・昭和バス・祐徳バス・西鉄バス

適用乗り継ぎ時間
降車後60分以内に乗り継ぐ場合に割引

適用乗り継ぎバス停
降車バス停、もしくは降車バス停と同一扱いのバス停

乗り継ぎ割引の適用について
nimocaで運賃をお支払いいただく場合、**60分以内に乗り継ぐごとに最大90円を割引くサービス**です。
※100円を最低運賃とします。※現金・回数券・乗車券でのご利用は割引対象外となります。
※定期券等を利用したnimocaカードで同乗者の運賃を精算する場合は、割引対象外となります。
※nimoca以外の交通系ICカードでは、乗継割引は適用されません。

詳しくは各バス会社のホームページをご覧ください。

サンライズストリート自動運転バス走行実証事業

【実施期間】令和5年10月20日（金）～10月26日（木）

【運行ルート】佐賀駅北口～SAGAサンライズパーク（片道約1.5km）

【延べ乗車人数】1,422人

【自動運転化率】97.2%

※総走行距離に対して、自動走行した距離の割合

【アンケート調査概要】

安全性への印象：「良くなった・まあ良くなった」75.5%

全体的な印象：「良くなった・まあ良くなった」81.9%

快適性の印象：「良くなった・まあ良くなった」69.4%

地域への効果：「自動運転等の新しい技術に関心があった」77.2%

利用意向：「ぜひ乗りたい・機会があれば乗りたい」93.1%

自動運転バスへ期待すること（複数回答）

- ・バス路線の維持（57.5%）
- ・運転手不足の解消（49.5%）
- ・街中での移動のしやすさ（46.3%）



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

チャリチャリ佐賀 サービス開始

5月6日～「チャリチャリ佐賀」がスタート

シェアサイクルを活用し

「地域の活性化」「新たなにぎわいの創出」につなげる



4月4日 チャリチャリ株式会社と連携協定を締結

主な連携事項と取組内容

- ▶ 佐賀市リーディングエリアなどにおける二次交通の活性化
街なか指定駐車場無料Day!と連携したポートの設置 など
- ▶ 観光・地域振興に関する取組
国スポ、バルーン大会等の大型イベント時の臨時ポートの設置 など
- ➡ 高密度なポートの設置により、市民や来街者の利便性向上、
回遊性の向上による地域経済の活性化につなげる

【ポート数】19か所【台数】50台 R6.5.31時点



- (A) 佐賀駅北口（サンライズ口）
- (B) 佐賀市役所
- (C) SAGAアリーナ周辺（全3か所）
- (D) SAGAプラザ
- (E) 佐賀市歴史民俗館
- (F) 佐賀バルーンミュージアム
- (G) ARKS
- (H) 佐賀県庁
- (I) 佐賀城本丸歴史館北側駐車場
- (J) 佐賀湯処 KOMOREBI
- (K) 佐賀ぼかぼか温泉
- (L) 地場産品交流会館（肥前通仙亭）
- (M) 夢咲公園
- (N) 市立図書館
- (O) エスプラッツ
- (P) 佐賀の古着屋Koichi

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

佐賀市バス路線マップの更新、配布（外国語版を含む）

【目的】

市内のバス路線情報の提供によって、市民や来訪者のバス利用を促す

【内容】

- ・市内の路線バスの路線や利用方法を掲載した「佐賀市バス路線マップ」を更新、発行
- ・外国語版(英語、韓国語、中国語(簡体、繁体)、ベトナム語版)データの作成

※外国語版はホームページへ掲載のほか、佐賀駅、佐賀駅バスセンター、佐賀市観光案内所などにQRコードを設置している

