

佐賀市地域公共交通計画

令和5年3月策定

令和6年2月改正

令和7年2月改正

目次

1	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置づけ	1
1-3	計画の対象区域と計画期間	1
1-4	計画の対象とする公共交通	2
2	本市の目指す公共交通の姿	3
3	将来ネットワーク	6
3-1	公共交通機関の役割	6
3-2	交通結節点	7
3-3	各主体の役割	8
3-4	将来ネットワーク	9
3-4-1	各運行系統の位置付け・役割・必要性	10
3-4-2	補助系統に係る事業及び実施主体の概要	17
4	将来像の実現に向けた課題、目標、施策	19
4-1	公共交通でスムーズに移動できるまち	19
4-2	賑わいがあふれ、土地利用が効率的なまち	28
4-3	安全・安心に暮らせるまち	36
4-4	人と地球にやさしいまち	43
4-5	交流が活発なまち	47
5	計画の推進体制	55
5-1	計画の推進体制	55
5-2	関係する主体と基本的な役割	55
5-3	計画の評価方法	56

Ⅰ 計画の概要

Ⅰ-Ⅰ 計画策定の背景と目的

佐賀市内では、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として利用されており、その中で、公共交通としての中心的な役割はバスが担っています。

しかし、車社会の進展等により、バスの利用者はピーク時（昭和44年度）の約10分の1に減少し、公営、民営に関わらず、経営的に厳しい状況になっています。

一方、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なものです。また、これからの人口減少や少子高齢社会の進展等、社会変化を見据えたコンパクトなまちづくりの実現に向け、利便性の高い公共交通の構築が求められています。

このような中、佐賀市内の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して本計画を策定するものです。

Ⅰ-Ⅱ 計画の位置づけ

本計画は、「**第3次佐賀市総合計画**」を上位計画として、「市民生活を支える総合交通体系の確立」を推進していくための計画です。

また、都市計画や環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

将来像を実現していく基本的な考え方は、「佐賀市公共交通ビジョン（平成23年度～令和2年度）」で示したものを踏まえつつ、時代の流れを反映していきます。

なお、本計画は、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）に基づく法定計画として策定します。

また、必要に応じて地域公共交通利便増進実施計画を策定し、本計画の推進を図ります。

Ⅰ-Ⅲ 計画の対象区域と計画期間

Ⅰ-Ⅲ-Ⅰ 計画の対象区域

佐賀市全域を対象とします。

※一部、佐賀市から対象区域外への通学・通院等の交通サービスを含みます。

Ⅰ-Ⅲ-Ⅱ 計画期間

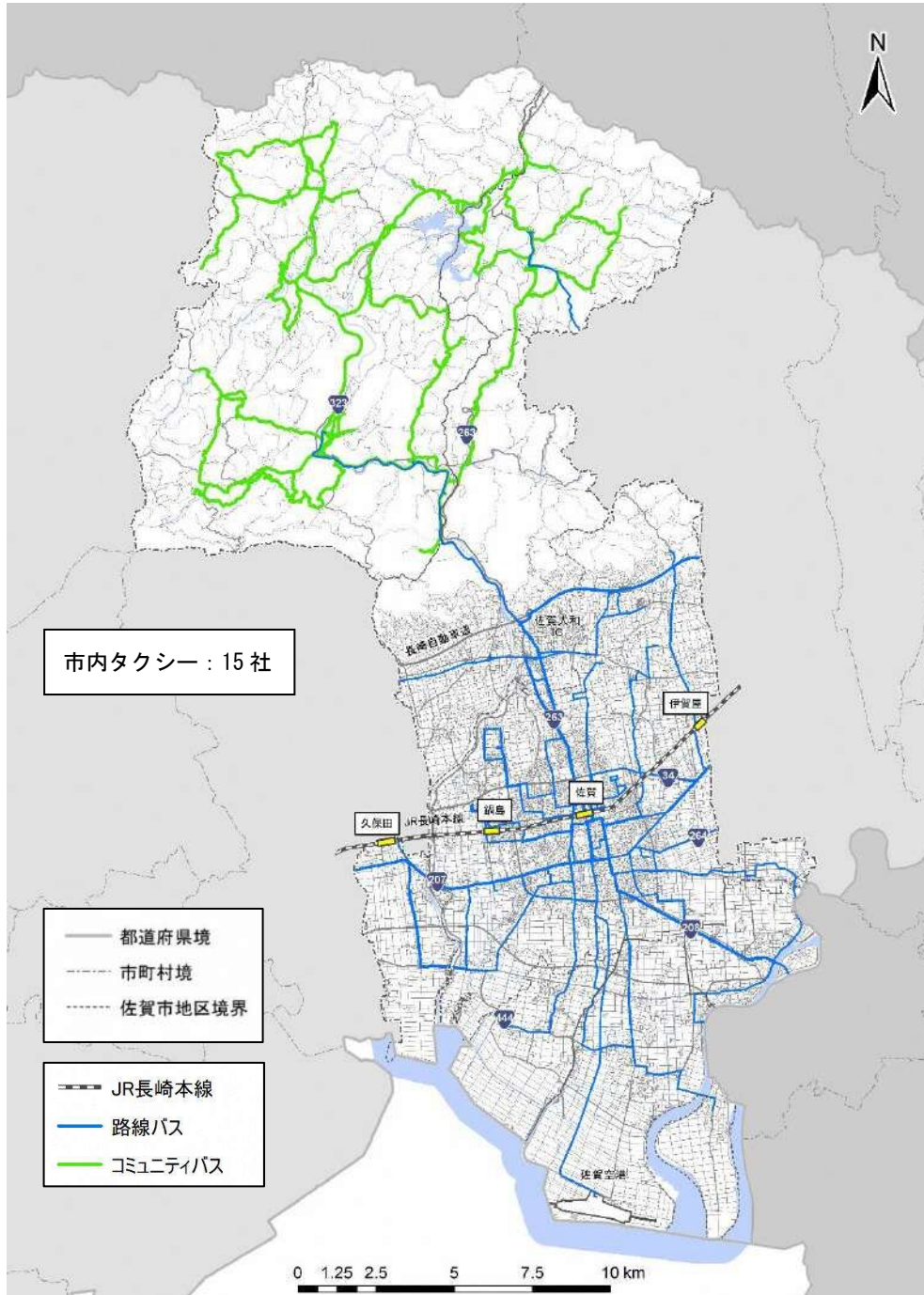
本計画の計画期間は、令和5年4月から令和10年3月までの5年間とします。

なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

1-4 計画の対象とする公共交通

本計画では、佐賀市交通局が運行する路線バスや民間事業者が運行する鉄道・路線バス・高速バスや乗合タクシーなどの不特定の乗り合いが発生する交通手段のほか、タクシーを対象とすることとします。

なお、市外との移動を担う鉄道、路線バスについては、佐賀県地域公共交通計画で取り扱うこととしており、本計画では佐賀県及び関係市町と調整をとりつつ、整合を取ることとします。



注：令和4年10月1日時点

図 佐賀市内の公共交通サービス

2 本市の目指す公共交通の姿

佐賀市総合計画及び各関連計画で示す目標に向けて、交通分野が目指す将来像を整理しました。

第3次佐賀市総合計画

将来像に向けた目標

- ・ 変化に向き合い挑み続けることで常に進化し続ける「まち」になるよう
- ・ どんな「ひと」も自分らしく幸せに暮らせるまちにしよう
- ・ どんな人も自分らしい「しごと」で新たな価値を生めるまちにしよう

将来像

『佐賀らしさでみんなが上を向くまち』

第2次佐賀市まち・ひと・しごと創生総合戦略

人口の将来展望

2060（令和42年）20万人
（推計人口より1.02万人多い）

基本目標

暮らしやすさに磨きをかける

子育てしやすい環境整備/誰もが幸せを感じる社会の構築/安心・快適で自立したまちづくり

都市の魅力高め人を惹きつける

都市ブランディングの強化/交流・関係・定住人口の拡大

多様な人材で強い経済をつくる

人材の育成と確保/地域経済を支える産業の振興

次期佐賀市都市計画マスタープラン

都市計画の基本理念

多様な拠点が有機的につながるまち

基本理念の構成要素

都市機能集約型のまちづくり

地域拠点連携型のまちづくり

広域連携を見据えたまちづくり

都市づくりの基本方針

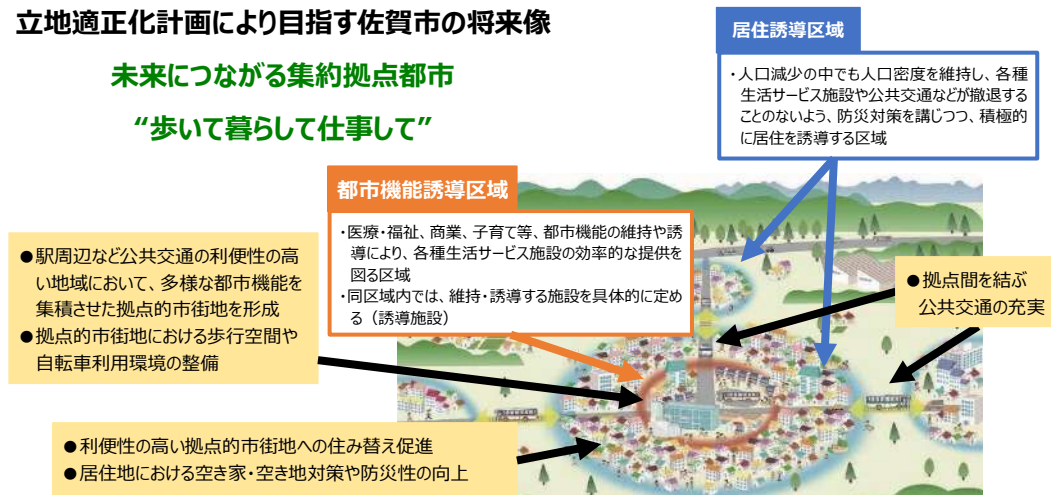
- ① みんなが住み続けたい『持続可能』な都市づくり
- ② 多彩な地域資源で『経済活力がみなぎる』都市づくり
- ③ 県都として『県勢の発展を牽引』する都市づくり
- ④ 豊かな『歴史・自然環境と共生』できる都市づくり
- ⑤ 災害に強い『安全・安心』な都市づくり

佐賀市立地適正化計画

立地適正化計画により目指す佐賀市の将来像

未来につながる集約拠点都市

“歩いて暮らして仕事して”



佐賀市中心市街地活性化基本計画及び関連計画

基本方針

- ・住む人を増やす ・来る人を増やす
⇒住む人・来る人に街を歩かせる
⇒目的をもって街にくる人を増やす
- ・住む人・来る人にできる限り長く街を歩いてもらう

関連計画

- 街なか再生計画
～4核構想エリアの再生に向けた実践プログラム～
- 中央大通り再生計画
～中央大通りエリアの再生に向けた実践プログラム～
- 佐賀駅周辺整備構想/基本計画
～佐賀駅周辺エリアの整備方針/公共インフラの整備計画～

佐賀市高齢者保健福祉計画

2040年の目指す姿

住み慣れた地域で支え合い、
自分らしく自立した生活ができるまち

基本目標

1. 地域で支え合う仕組みづくり
2. 認知症施策と高齢者の権利擁護の推進
3. 健康づくりと介護予防の推進
4. 自立と安心につながるサービスの充実
社会参加の推進（高齢者バス優待乗車券への助成 など）

佐賀市障がい者プラン

目標

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|---|
| 基本理念
フラットな関わり
ふらっとつながる | 1. きめ細かい障がい福祉サービスの提供 | 5. 安全・安心な住まいとまちづくり
バリアフリー化の推進（交通環境の整備、ユニバーサルデザインの推進） |
| | 2. 障がい児の未来に向けた支援のしくみづくり | 6. わかりあえるまちづくり |
| | 3. 生きがいを持って働ける場づくり | |
| | 4. 多様な活動の振興・場づくり | |

第3次佐賀市環境基本計画

環境将来像

みんなで創り育む
トンボ舞う
みどり豊かなまち さが

ゼロカーボン
シティ
さがし



基本目標

1. 脱炭素が暮らしや地域に浸透しているまち（脱炭素社会の実現）
低炭素型の交通環境整備（公共交通機関の利用促進、安全で快適な歩行空間及び自転車走行空間の整備、安全で快適な交通環境の整備）
2. 持続可能な循環の仕組みで、成長し続けるまち（循環型社会の実現）
3. 水とみどりにあふれ、心地よさを実感できるまち（自然共生社会の実現）
4. 安全で快適な生活環境のまち（生活環境の向上）

佐賀市DX推進方針

佐賀市が描く未来の姿

“暮らしやすさ”“過ごしやすさ”を実感できる佐賀市
～より便利、より簡単、より早く～

スマート・ローカル！
SAGACITY



市が目指す方向性

1. 暮らし・経済のデジタル化
デジタルを活用したわかりやすく便利なバスセンター、簡単・迅速な予約・決済手続 など
2. 電子市役所の実現
オープンデータ・情報発信 など
3. スマート行政の推進
AIやIoT、ビッグデータ活用による効果的な施策の実施 など

基本的な考え方

1. 利便性・効率性の高い公共交通ネットワークの構築
2. 地域特性に応じた多様な公共交通の実現
3. 協働と連携による公共交通施策の推進
4. デジタルを活用した利便性と生産性の向上

目指す公共交通の姿

1. 公共交通でスムーズに移動できるまち

移動ニーズに対応した交通サービス、運転手等の運行資源を整え、自家用車ではなく、公共交通で日常生活を送れるまちを目指します。

2. 賑わいがあふれ、土地利用が効率的なまち

佐賀駅を中心とする中心市街地等では、エリア内の移動利便性を高めるとともに、各地域拠点とを公共交通サービスで接続し、地域拠点と周辺集落の移動を確保することで、中心市街地の活性化と各地域拠点の日常的な賑わいを創出し、効率性のある都市構造を目指します。

3. 安全・安心に暮らせるまち

高齢者や障がい者が利用しやすい交通環境や運賃体系を整え、誰もが安全・安心に暮らせるまちを目指します。

4. 人と地球にやさしいまち

運輸部門の温室効果ガス排出量の削減、交通の乗合利用による化石燃料等の有効活用の推進によって、気候変動、異常気象に起因する様々なリスクの低減に貢献する、人と地球にやさしいまちを目指します。

5. 交流が活発なまち

佐賀空港からの移動利便性、観光スポットへの交通サービスの確保、土地勘がなくてもわかりやすい交通案内など、本市へ観光やビジネスで来訪する人への交通分野におけるホスピタリティを高め、交流が活発なまちを目指します。

3 将来ネットワーク

交通分野が目指す将来像を実現していくために、各交通機関がそれぞれの役割を果たしつつ、交通拠点で円滑に接続された、広域移動から地域内移動まで多様な移動に対応した地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

3-1 公共交通機関の役割

市内を運行する公共交通機関について、その役割を再定義します。

表 佐賀市内を運行する公共交通機関の役割

区分	該当交通機関		役割	備考
広域交通	鉄道	JR 長崎本線 JR 唐津線	市外及び県外への広域的な移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、出張や旅行といった特別な移動、そして、観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担い、市外・県外との交流を活性化させる。	佐賀県地域公共交通計画の対象 (高速バスは対象外)
	高速バス	わかくす号 福岡空港線 WILLER EXPRESS		
	路線バス	神埼線 江見線 中極線 沖新線 佐賀・柳川線 唐津・佐賀線 佐賀・鹿島線 佐賀・武雄線 三瀬・神埼線		
主幹線交通	路線バス	尼寺・金立線 古湯線 諸富・早津江線 諸富・橋津線 犬井道・大詫間線 広江・和崎線 蓮池・橋津線 佐賀大学・西与賀線 佐賀大学・東与賀線 徳万・久保田線 嘉瀬新町・久保田線	市内の中心拠点と地域拠点の移動を支える幹線として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での多様な移動を支え、利便性の高い移動環境を構築する。	佐賀県地域公共交通計画の対象
副幹線交通	路線バス	ほほえみ館・ゆめタウン線 佐賀空港線 モラージュ佐賀線 二俣・金立公民館線 若楠・佐賀記念病院線 神野公園・佐賀大学病院線	主幹線交通と一体となって市内の交通ネットワークを構成し、市内の移動需要を支える。	

区分	該当交通機関		役割	備考
副幹線交通	路線バス	卸センター・佐賀大学病院線 東山田線 県庁舎・佐賀城跡線 龍谷学園・佐賀東高校線 今宿・道崎線 佐賀女子短大・高校線 平松循環線 中折・クレオパーク鍋島線 鍋島駅北・クレオパーク鍋島線 兵庫・久保泉工業団地線 伊賀屋・清友病院線		
支線交通	コミュニティ交通	松梅地区デマンドタクシー 富士町コミュニティバス 三瀬地区コミュニティバス	交通ネットワークの毛細血管部分を担い、市民等の移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。	
その他	タクシー		広域交通、主幹線交通、副幹線交通、支線交通を補完して、多様な移動ニーズに応える。	
		レンタルサービス/シェアリングサービス		

※計画期間中に実施する路線再編検討に応じて適宜見直しを行うことも想定する。

3-2 交通結節点

広域交通、主幹線交通、副幹線交通、支線交通、その他交通が接続する交通結節点について、担う役割を再定義します。

表 佐賀市内の交通結節点

区分	役割	該当交通結節点	備考
主要交通結節点	広域交通と、主幹線交通や副幹線交通、支線交通、その他交通が結節し、市外や県外への移動を支える	佐賀駅★、久保田駅★、佐賀駅バスセンター★、尼寺バス停、諸富橋バス停、徳万バス停	★：佐賀県地域公共交通計画で定義
乗り継ぎ拠点	主幹線交通と、副幹線交通や支線交通が結節し、市内の移動を支える	佐賀市交通局、富士支所前バス停、三瀬支所前バス停、東与賀支所前バス停、川副支所前バス停	

※計画期間中に実施する路線再編検討に応じて適宜見直しを行うことも想定する。

佐賀駅は、県都の玄関口として、鉄道や高速バスなどの広域交通が結節する市外や県外への移動の起終点であるとともに、主幹線交通や副幹線交通である路線バスやその他交通が結節する市内移動の要衝です。

佐賀市交通局は、市中心部の回遊を促進していくための拠点として位置付けます。

3-3 各主体の役割

地域公共交通網の構築に向けて、各主体が果たすべきそれぞれの役割を以下に整理します。

表 各主体の役割

関係主体		役割	参照法令
佐賀市	交通担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情に応じた公共交通のあり方について主体的な立場に立って、交通事業者や住民などの各関係者と協議や調整を行い、必要に応じて国や県とも連携しながら、施策・事業に取り組む。 	活性化再生法 第4条第3項 基本方針※第7章 第1節第3項
	関連部署	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画、まちづくり、観光、福祉、教育などの部署は、自らの施策・事業と交通需要の創出を合わせて捉え、公共交通の確保維持・活性化に向けて交通担当課と連携して取り組む。 	
交通事業者等		<ul style="list-style-type: none"> ● 自らが提供する旅客運送サービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。 	活性化再生法 第4条第4項 基本方針※第7章 第1節第4項
住民、公共交通利用者		<ul style="list-style-type: none"> ● 旅客運送サービスを積極的に利用し、公共交通の確保維持・活性化を支える。 ● 運送サービスの利用者という立場だけでなく、主体的に、公共交通の確保維持・活性化に向けた検討にも参画する。 	交通政策基本法 第10条、11条 基本方針※第7章 第1節第5項
県		<ul style="list-style-type: none"> ● 主に広域交通について、広域的な観点から公共交通の確保維持・活性化に主体的・主導的に取り組む。 ● 国と連携しつつ、施策・事業の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等に取り組む。 	活性化再生法 第4条第2項 基本方針※第7章 第1節第2項
国		<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の関係者が一体となって行う公共交通の確保維持・活性化に向けて、財政的支援、人材育成及び情報提供、技術開発の推進、安全の確保に取り組む。 	活性化再生法 第4条第1項 基本方針※第7章 第1節第1項

※地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

3-4 将来ネットワーク

市民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域交通や主幹線交通、副幹線交通、支線交通、その他交通が役割に基づく階層性をもち、主要交通結節点や乗り継ぎ拠点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

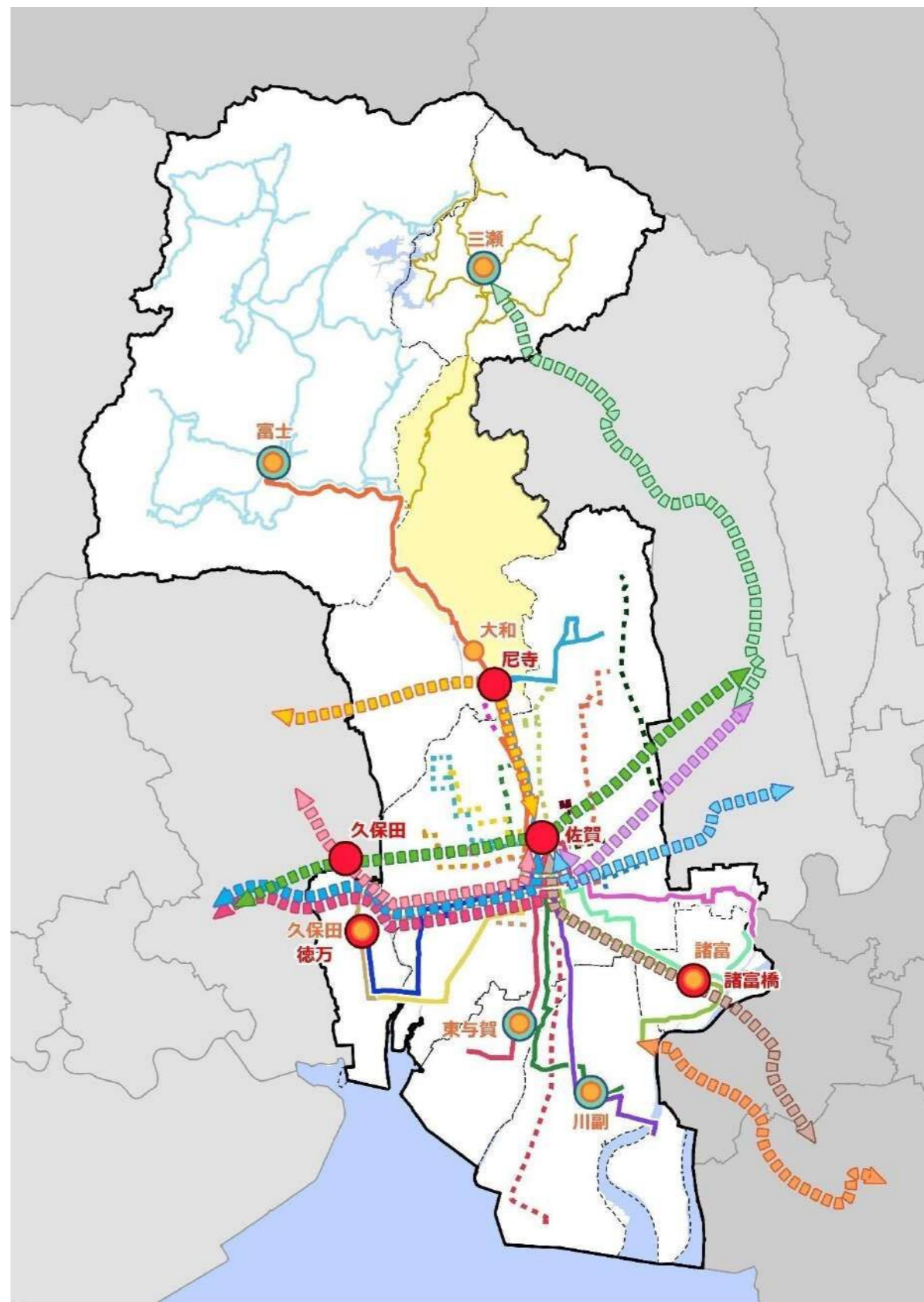


図 佐賀市の将来公共交通ネットワーク

3-4-1 各運行系統の位置付け・役割・必要性

位置付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域交通	JR 長崎本線	市外、県外を結び、広域の通勤・通学・買物等の外出や観光やビジネス等の来訪者の移動を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナによる利用減から回復しきれておらず、引き続き利用促進や他交通手段と一体となった交通ネットワークの利便向上が必要である。
	JR 唐津線	市外を結び、広域の通勤・通学・買物等の外出や観光やビジネス等の来訪者の移動を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナによる利用減から回復しきれておらず、引き続き利用促進や他交通手段と一体となった交通ネットワークの利便向上が必要である。
	神埼線	佐賀市、神崎市、上峰町、みやき町と久留米市を結び、当該地域の通学や通勤、買物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度が低下しているため、利用者の確保が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	江見線	佐賀市、神崎市、みやき町と久留米市を結び、当該地域の通勤・通学、買物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・神崎市やみやき町区間での利用が少なく、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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	中極線	小城市と佐賀市街地を結び、当該地域の通勤・通学（小城高校や大和支援学校など）や買物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度が低く輸送効率が低いため、利用者の確保や需要に応じた運行サービスの適正化が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	沖新線	大川市、柳川市と佐賀市を結び、当該地域の通学や買い物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度が低下しているため、利用者の確保が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	佐賀・柳川線	大川市、柳川市と佐賀市を結び、当該地域の通学や買い物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度が低下しているため、利用者の確保が必要である。

位置 付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
	唐津・佐賀線	唐津市、多久市、小城市と佐賀市を結び、当該地域の通勤・通学や買物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> 平均乗車密度が低く輸送効率の改善まで至っておらず、利用者の確保や需要に応じた運行サービスの適正化が必要である。 鉄道との機能重複の改善・役割分担による運行効率化が必要である。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	佐賀・鹿島線	鹿島市、白石町、江北町、小城市、佐賀市の各市町間を結び、当該地域の通勤・通学・通院等の日常生活や祐徳神社への観光需要を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> これまで利用促進に取り組むも輸送人員は横ばいのため、更なる利用者の確保が必要である。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	佐賀・武雄線	武雄市、大町町、江北町、小城市、佐賀市の各市町間を結び、当該地域の通勤・通学・通院等の日常生活や武雄温泉への観光需要を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> 観光増に伴い輸送人員は増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響を受け、減少しており、利用者の回復が必要である。 鉄道との機能重複の改善・役割分担による運行効率化が必要である。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	三瀬・神埼線	神崎市と佐賀市を結び、当該地域の通学を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> 直近で回復がみられるが近年は少子化を背景に減少傾向が続いており、平均乗車密度は低いため、利用者の確保が必要である。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

位置付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
主幹線交通	尼寺・金立線	金立町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	古湯線	富士町と佐賀市街地を結び、当該地域の通学や買物等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・再編を行ったが、平均乗車密度が低く輸送効率の改善までは至っておらず、利用者の確保が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	諸富・早津江線	川副町、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	諸富・橋津線	諸富町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	犬井道・大詫間線	川副町と佐賀市街地を結び、当該地域の通学（附属小、龍谷中・高など）・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

位置 付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
	広江・和 崎線	川副町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	<ul style="list-style-type: none"> ・近年輸送人員は増加傾向にあるが、平均乗車密度は低いいため、より一層の利用者の獲得が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	蓮池・橋 津線	蓮池町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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いため、より一層の利用者の獲得が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	佐賀大 学・西与 賀線	西与賀町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	佐賀大 学・東与 賀線	東与賀町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	徳万・久 保田線	久保田町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	<ul style="list-style-type: none"> ・近年輸送人員は微増傾向にあるが、平均乗車密度は低いいため、より一層の利用者の獲得が必要である。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

位置 付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
	嘉瀬新町・久保田線	嘉瀬町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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
副幹線 交通	ほほえみ館・ゆめタウン線	佐賀駅バスセンターとゆめタウンを結び、市民等の買物等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	佐賀空港線	佐賀駅バスセンターと佐賀空港を結び、佐賀空港への（からの）移動を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	モラージュ佐賀線	佐賀駅バスセンターとモラージュを結び、市民等の買物等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	二俣・金立公民館線	佐賀駅バスセンターと金立町を結び、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	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	若楠・佐賀記念病院線	佐賀駅バスセンターと高木瀬町を結び、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	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	神野公園・佐賀大学病院線	佐賀駅バスセンターと佐賀大学病院、鍋島町を結び、佐賀大学病院への通院や当該地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	卸センター・佐賀大学病院線	佐賀駅バスセンターと佐賀大学病院、鍋島町を結び、佐賀大学病院への通院や当該地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	東山田線	佐賀駅バスセンターと昭和バス営業所、大和町を結び、沿線地域の通学・通勤・買物等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。

位置 付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
	県庁舎・佐賀城跡線	佐賀駅バスセンターと佐賀県庁、佐賀城跡等をつ結び、佐賀県庁への通勤や佐賀城跡への来訪等を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	龍谷学園・佐賀東高校線	佐賀駅バスセンターと龍谷高校・中学校や佐賀東高校をつ結び、当該学校への通学を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	今宿・道崎線	佐賀駅バスセンターと巨勢町をつ結び、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	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	佐賀女子短大・高校線	佐賀駅バスセンターと佐賀大学や佐賀女子短大をつ結び、当該学校への通学を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	平松循環線	佐賀駅バスセンターを基点に佐賀市南部の市街地を循環し、沿線地域の通学・買物・通院等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	中折・クレオパーク鍋島線	佐賀駅バスセンターとクレオパーク鍋島をつ結び、沿線地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	鍋島駅北・クレオパーク鍋島線	佐賀駅バスセンターとクレオパーク鍋島をつ結び、沿線地域の通学・通勤・買物・通院等の日常生活を支える路線	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	兵庫・久保泉工業団地線	佐賀駅バスセンターと兵庫町や久保泉町をつ結び、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	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
	伊賀屋・清友病院線	佐賀駅バスセンターと伊賀屋駅、久保泉町をつ結び、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	・利用啓発や企画乗車券の発行などの利用促進に取り組む。
支線 交通	松梅地区 デマンド タクシー	松梅地区を運行し、各集落から富士大和温泉病院等までの移動を担い、通院・買物等の日常生活を支える路線	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

位置 付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
	富士町コミュニティバス	富士町内を運行し、各集落から富士支所までの移動を担い、通学・通勤・買物等の日常生活を支える路線	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	三瀬地区コミュニティバス	三瀬地区から富士大和温泉病院等までの移動と三瀬地区内の各集落から三瀬支所までの移動を担い、通学・通勤・買物等の日常生活を支える路線	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

3-4-2 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置付け	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域交通	神埼線	佐賀第二合同庁舎	目達原	西鉄久留米	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス佐賀(株)・西鉄バス久留米(株)	幹線補助
		佐賀第二合同庁舎	目達原	信愛学院				
	江見線	佐賀第二合同庁舎	寄人橋	西鉄久留米	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス佐賀(株)	幹線補助
	中極線	尼寺 辻の堂	中極	小城	4条乗合	路線定期運行	昭和自動車(株)	幹線補助
			中極	小城				
	沖新線	早津江	柳川高校前	西鉄柳川	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス久留米(株)	幹線補助
	佐賀・柳川線	佐賀駅 BC	諸富橋	西鉄柳川	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス久留米(株)	幹線補助
	唐津・佐賀線	大手口 (唐津)	小城	佐賀駅 BC	4条乗合	路線定期運行	昭和自動車(株)	幹線補助
			小城 医療 C 好生館	佐賀駅 BC				
	佐賀・鹿島線	祐徳神社前	江北駅前 医療 C 好生館	佐賀駅 BC	4条乗合	路線定期運行	祐徳自動車(株)	幹線補助
			江北駅前	佐賀駅 BC				
	佐賀・武雄線	下西山車庫	江北駅前 医療 C 好生館	佐賀駅 BC	4条乗合	路線定期運行	祐徳自動車(株)	幹線補助
			江北駅前	佐賀駅 BC				
	三瀬・神埼線	広滝	-	横武	4条乗合	路線定期運行	(有)ジョイック ス交通	幹線補助
三瀬支所		-	神埼駅前					
三瀬支所		-	横武					
主幹線交通	尼寺・金立線	県庁前	SAGA サンライズ パーク (市文化会館前)	運転免許 C (自動車試験場)	4条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助
		県庁前	SAGA サンライズ パーク (市文化会館前) 金立こいの広場	運転免許 C (自動車試験場)				
		佐賀駅 BC	SAGA サンライズ パーク (市文化会館前)	運転免許 C (自動車試験場)				
		佐賀駅 BC	SAGA サンライズ パーク (市文化会館前) 金立こいの広場	運転免許 C (自動車試験場)				
古湯線	尼寺 辻の堂 辻の堂	古湯温泉	富士支所前	4条乗合	路線定期運行	昭和自動車(株)	幹線補助	
		古湯温泉	富士支所前					
		古湯温泉 富士小学校前	富士支所前					
諸富・早津江線	佐賀駅 BC	諸富橋	早津江	4条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
諸富・橋津線	佐賀駅 BC 佐賀駅 BC	諸富橋	橋津	4条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
		竜校前	東高校前					
犬井道・大詫間線	佐賀駅 BC	川副支所	大詫間	4条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	

位置付け	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	
	広江・和崎線	佐賀駅 BC	川副支所	和崎	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
	蓮池・橋津線	佐賀駅 BC	東佐賀	橋津	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
	佐賀大学・西与賀線	佐賀駅 BC	佐賀大学前	くぼた特産物直売所前	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
	佐賀大学・東与賀線	佐賀駅 BC	本庄公民館	大野	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
	徳万・久保田線	佐賀駅 BC	徳万	くぼた特産物直売所前	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
		佐賀駅 BC	医療 C 好生館 徳万	くぼた特産物直売所前					
	嘉瀬新町・久保田線	佐賀駅 BC	嘉瀬新町	くぼた特産物直売所前	4 条乗合	路線定期運行	佐賀市交通局	幹線補助	
		佐賀駅 BC	医療 C 好生館 嘉瀬新町	くぼた特産物直売所前					
		佐賀駅 BC	嘉瀬新町	元小路					
		佐賀駅 BC	医療 C 好生館 嘉瀬新町	元小路					
	支線交通	松梅地区デマンドタクシー	尼寺、久池井⇒富士大和温泉病院⇒松梅			4 条乗合	区域運行	(有)松原タクシー	フィーダー補助
			松梅⇒富士大和温泉病院⇒尼寺、久池井						
富士町コミュニティバス		市川・杉山エリア			4 条乗合	路線定期運行 区域運行	(有)松原タクシー、ロイヤル観光(株) (株)佐賀タクシー、ロイヤル観光(株) 中央タクシー(株)	フィーダー補助	
		循環線エリア							
		北山中原エリア							
三瀬地区コミュニティバス		村内巡回路線：西まわり「はつせ号」			4 条乗合	路線定期運行	(有)松原タクシー	フィーダー補助	
	村内巡回路線：東まわり「なるせ・たかせ号」								
	村外路線「みつせやまびこ号」 (三瀬支所～富士大和温泉病院)								

※佐賀駅 BC：佐賀駅バスセンター、医療 C 好生館：佐賀県医療センター好生館、
運転免許 C(自動車試験場)：佐賀県運転免許センター(自動車試験場)

4 将来像の実現に向けた課題、目標、施策

交通分野が目指す将来像の実現に向けた問題点や課題を整理し、本計画で達成する目標と取り組む施策を設定しました。

4-1 公共交通でスムーズに移動できるまち

移動ニーズに対応した交通サービス、運転手等の運行資源を整え、自家用車ではなく、公共交通で日常生活を送れるまちを目指します。

4-1-1 現状と問題点・課題

問題点	人口減少（通勤・通学需要の減少）やマイカーの依存度高止まりによる公共交通需要の低迷と、燃料費の高騰、運転手不足の深刻化、新型コロナによる経営悪化等の事業継続の難航による公共交通サービスの衰退
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・移動需要の変化への対応 ・生活圏の移動確保

■減少する見込みの通勤・通学需要に応じた公共交通サービスの適正化が必要

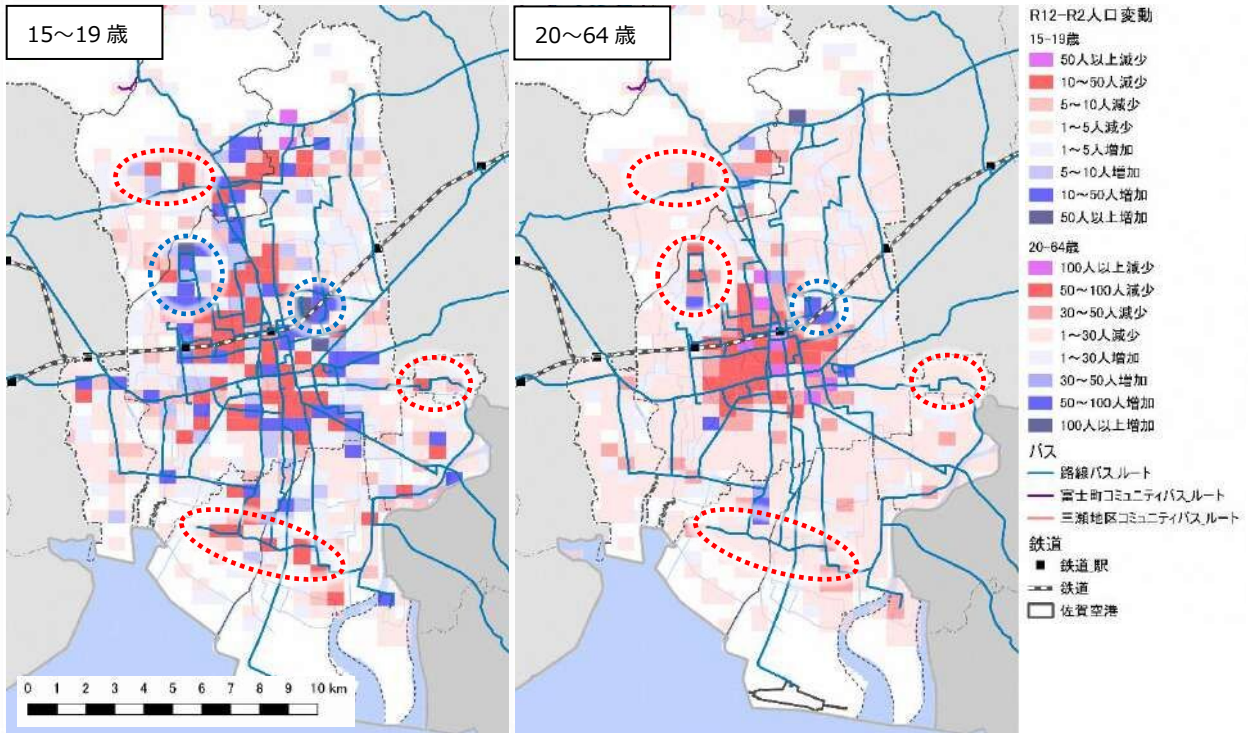
- ✓ 本市の人口は平成7年をピークに減少している。今後も減少し、10年後には約7千人減少する見込みとなっている。特に、15～64歳の人口は約8千人減少し、通勤・通学需要も縮小するとみられる。
- ✓ 人口分布状況を見ると、川上校区や東与賀校区～南川副校区、芙蓉校区では15～19歳も20～64歳も減少する見込みである。一方で、兵庫校区は15～19歳も20～64歳以上も増加する見込みである。また、鍋島校区は15～19歳は増加し20～64歳以上は減少し、移動需要の質が変わることが想定される。



注：H2～R2年度：経年人口、R7～R27年：将来推計人口

資料：経年人口／国勢調査（各年）、将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所

図 佐賀市の人口及び年齢構成比の推移



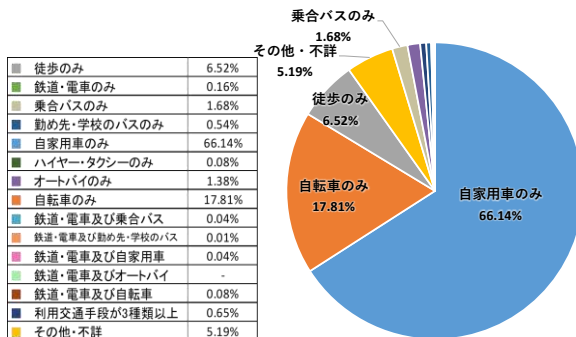
注：R2年度：経年人口、R12年：将来推計人口

資料：経年人口／R2 国勢調査、将来推計人口／H30 国政局推計

図 10年後の人口分布の変化(R12-R2)状況(左:15~19歳、右:20~64歳)

■交通渋滞の緩和、公共交通の持続性向上に向けて、自家用車から公共交通へのシフトを促していくことが必要

- ✓ 通勤・通学時間帯の市街地部の道路は慢性的な交通渋滞が発生している。
- ✓ 本市の通勤・通学者の交通手段は、自家用車の利用が約 66%を占める一方、公共交通の利用者は約 2%に留まっており、自家用車利用に偏っている状況にある。



注：「不詳・外国」含む。その他に「利用交通手段「不詳」」を含む。常住地を佐賀市とする

資料：国勢調査（R2年）

図 佐賀市在住の従業者・通学者の交通手段分担率



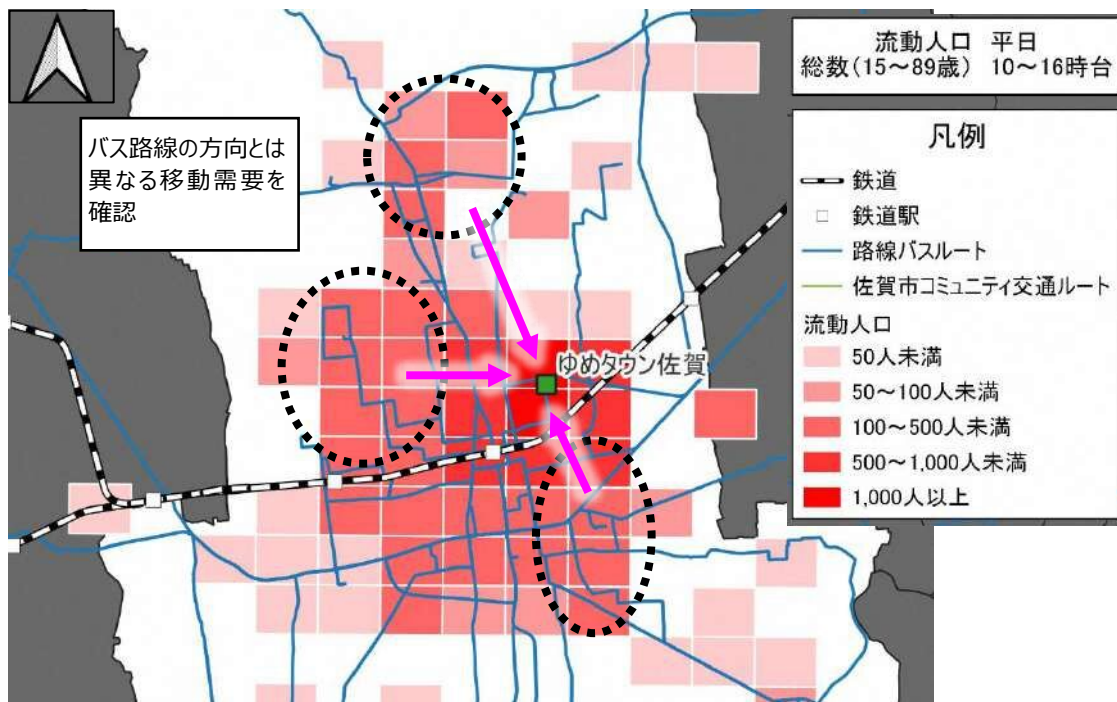
注：ETC2.0プローブ情報（7~9時平均）、H31.4.19~R1.5.16

資料：令和3年度 第2回佐賀県交通渋滞対策協議会

図 佐賀市市街地部の平均旅行速度

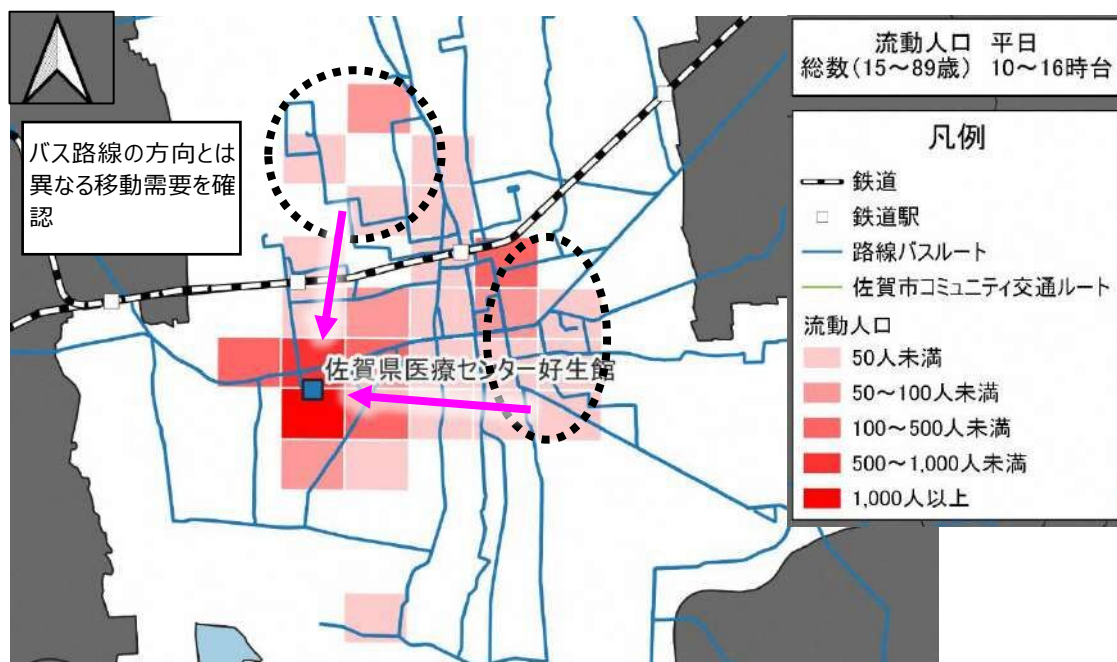
■公共交通での移動利便性の向上に向けて、市民の移動方向に応じた交通サービスの充実が必要

- ✓ 大型商業施設や総合病院等には市内各地から移動している。
- ✓ 一方で、バス路線は佐賀駅バスセンターを中心に放射状にネットワークが構築されており、放射状間の移動に対応する交通サービスが充足されるとさらに利便性が高まる可能性がある。



資料：モバイル空間統計（㈱ドコモ・インサイト・マーケティング）

図 平日の日中にゆめタウン周辺へ移動している人口の分布状況

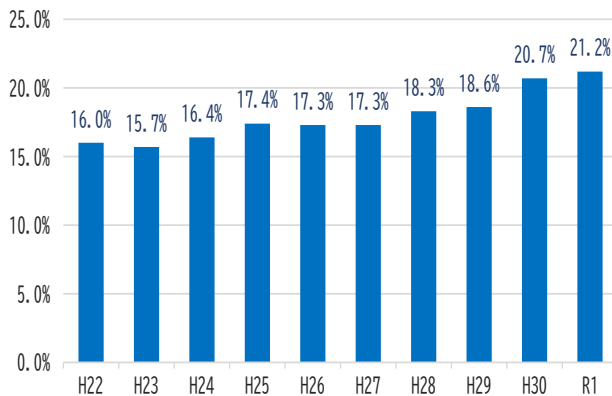


資料：モバイル空間統計（㈱ドコモ・インサイト・マーケティング）

図 平日の日中に好生館周辺へ移動している人口の分布状況

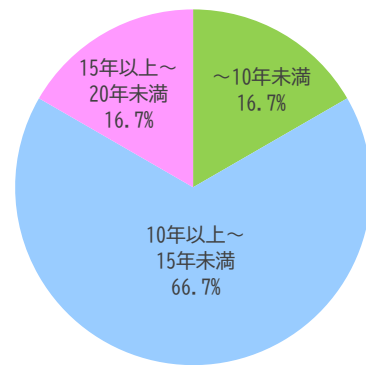
■バス・タクシーの運転手の減少が進む中、限られた交通資源の有効活用、地域内の輸送資源の活用、新技術の導入を進め、複数の交通モードによる公共交通体系の再構築が必要

- ✓ 高齢のバス運転手の割合は年々増加しており、令和元年には、5人に1人が60歳以上となっている。
- ✓ バス車両も老朽化しており、佐賀県内バス事業者のほとんどが、平均車齢10年以上の車両を使用している。



資料：「日本のバス事業」(日本バス協会)

図 路線バスの高齢運転手(60歳以上)の割合

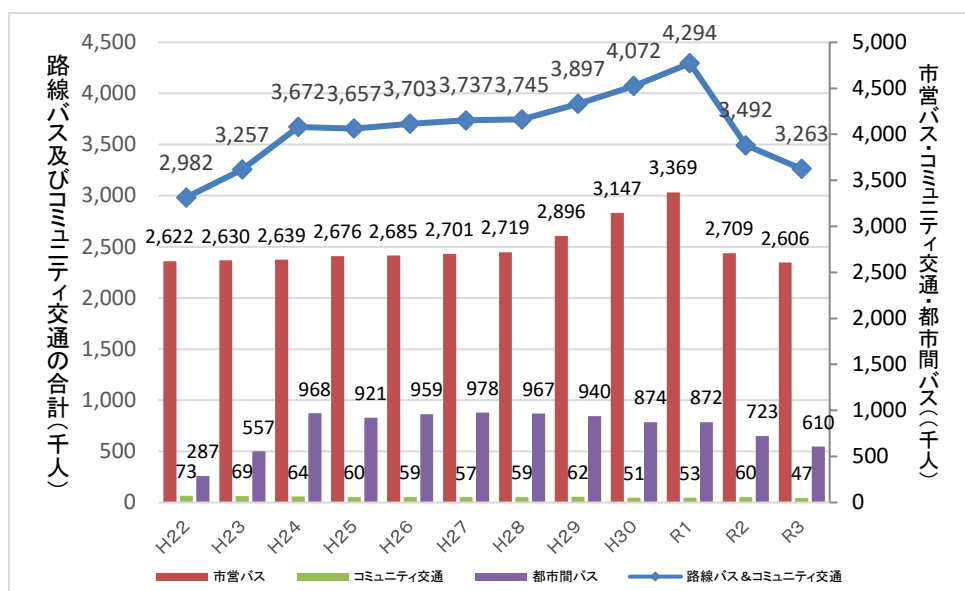


資料：佐賀県資料

図 佐賀県内バス事業者の平均車齢 (R2年度末)

■新型コロナにより経営が悪化している公共交通の維持・活性化に向けて、他分野と共創した需要創出など連携強化が必要

- ✓ 路線バス及びコミュニティバスの年間利用者数は、堅調に増加してきていたが、新型コロナの影響を受け、コロナ前(R1)年比約24%の減少となっている。



注：市営バス、祐徳バス、西鉄バス、昭和バス、ジョイックス交通、富士町廃止路線代替バス、富士町コミュニティバス、三瀬地区コミュニティバス、松梅地区デマンドタクシー

資料：各バス事業者提供資料

図 佐賀市内の路線バス・コミュニティ交通の年間利用者数の推移

4-1-2 目標

目標 1：公共交通利用者数を増やす

公共交通全体の利便増進を図るとともに、自家用車からの転換を促し、公共交通利用者数（鉄道、路線バス、タクシー）を増やす。

■目標 1 の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標 1】 JR3 駅の合計乗車人員 ※佐賀駅、久保田駅、鍋島駅 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	13,551 人/日 (R 元年)	10,331 人/日 (R3 年)	10,800 人/日 (R9 年)
【指標 2】 路線バスの年間利用者数 ※資料：各バス事業者提供資料	424 万人/年 (R 元年)	322 万人/年 (R3 年)	339 万人/年 (R9 年)
【指標 3】 コミュニティ交通の年間利用者数 ※資料：佐賀市資料	47,000 人/年 (R3 年)		49,800 人/年 (R9 年)
【指標 4】 タクシーの年間輸送人員 ※資料：営業区域別タクシー輸送実績集計表（九州運輸局）	222.5 万人 (R 元年)	119.8 万人 (R3 年)	178.1 万人 (R9 年)

目標 2：公共交通の持続性を高める

将来にわたって安定的な交通サービスを確保していくために、公共交通の利用促進を進めるとともに、路線バスの需要に応じた見直しも検討し、路線バスの収支を改善する。

■目標 2 の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標 5】 路線バスの収支率 ※資料：輸送実績報告書（九州運輸局）	51.0% (R 元年度)	40.3% (R3 年度)	44.2% (R8 年度)

4-1-3 施策

方針1：移動需要に対応した交通サービスの組み合わせにより、交通体系の効率化を図る

施策1：路線バスの確保維持

市民の日常生活を支える路線バスの確保維持

事業1-①：路線バスの確保維持

国や県と協働した行政からの運営支援により市民の日常生活を支える路線バスのサービス水準を維持する。

実施主体：佐賀市、バス事業者、佐賀県、国

実施時期：令和5年度～

施策2：路線バスのEBPM（証拠に基づく政策立案）の推進

利用実績データや市民や来訪者の移動需要データ、市民等の意見を基に、継続的に現状のサービスの検証を行い、必要に応じてサービス改善を行う。

事業2-①：路線バスサービス改善検討・実施（EBPM）

データ分析結果をもとに、路線バスのサービス改善を検討し、必要に応じてルート変更やダイヤ変更、運行形態変更などを検討する。

実施主体：佐賀市、バス事業者

実施時期：令和5年度～

施策3：路線バスから地域内交通への転換

路線バスではサービス供給過多や細かなニーズに対応しきれない地域において、コミュニティ交通への転換を検討する。

事業3-①：コミュニティ交通への転換検討

コミュニティ交通への転換が望ましいと判断された地域や、運転手不足等を背景にした路線バス廃線の可能性がある地域において、コミュニティ交通への転換を検討する。

実施主体：佐賀市

検討時期：令和8年度～

施策4：各地域拠点へのラストワンマイルの導入

主要結節点や乗り継ぎ拠点等において、路線バスから先の末端交通を担う交通サービス（ラストワンマイル）の導入等を地域と協働して検討する。

事業4-①：地域内交通活性化モデル事業

移動に関する問題の解決に向けて、地域、行政、交通事業者が協働で取り組む地域内交通活性化モデル事業に引き続き取り組む。

実施主体：佐賀市、地域、交通事業者

検討時期：令和5年度～

事業 4-②：交通結節点等の整備

路線の新設や新たなモビリティの導入に伴い交通結節点を設ける場合等に必要なハード整備の支援を検討する。

実施主体：佐賀市

検討時期：令和5年度～

方針 2：公共交通サービスの利便増進を図る

施策 5：潜在需要への交通サービスの導入検討

佐賀駅バスセンターを基点とした放射状のバスネットワークを横断するような一定規模の移動需要に対して、事業採算性も考慮しながら対応を検討する。

事業 2-①（再掲）：路線バスサービス改善検討・実施（EBPM）

データ分析結果をもとに、路線バスのサービス改善を検討し、必要に応じてルート変更やダイヤ変更、運行形態変更などを検討する。

実施主体：佐賀市、バス事業者

実施時期：令和5年度～

施策 6：路線バスのサービス改善

複数のバス事業者が運行する区間や交通拠点において、利便性の増進に向けて事業者間のサービス調整を推進する。

事業 6-①：ダイヤ等サービスの調整

バス事業者間のダイヤを調整し、パターンダイヤや等間隔運行を検討する。

実施主体：佐賀市、バス事業者

実施時期：令和5年度～

事業 6-②：運行情報等の一元化

県と協働して、市民団体と連携しながら、公共交通をまちづくりに活かす取組（イベント時のホームページや SNS での交通渋滞状況と公共交通運行情報（ダイヤ、運賃、乗り場など）の提供等）を検討、展開する。

実施主体：佐賀県、佐賀市

検討時期：令和6年度～

施策 7：運行情報のオープンデータ化

公共交通相互の乗継が円滑となるよう、また、公共交通に関連する地域課題を抽出し、解決を図っていくため、各交通事業者の運行情報のオープンデータ化に取り組むとともに、オープンデータの活用を推進する。

事業 7-①：運行情報オープンデータの更新

公開している運行情報について、引き続きダイヤ改正等に応じてデータを更新する。

実施主体：バス事業者、佐賀市

実施時期：令和5年度～

施策 8：公共交通分野へのキャッシュレス決済対応

公共交通分野でもキャッシュレス決済に対応できるよう取組を促進する。

事業 8-①：公共交通へのキャッシュレス決済の導入推進

鉄道及び路線バス、タクシーにカード決済やバーコード決済の導入を推進する。

実施主体：鉄道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者

検討時期：令和 5 年度～

施策 9：使いやすい運賃施策の展開

中心市街地等の周遊や複数箇所の立ち寄り時の利便性や、複数の交通モードの乗り継ぎ、運行バス会社を気にしないシームレスな利用環境の構築に向けた運賃施策を展開する。

事業 9-①：企画乗車券の展開

企画乗車券の販売を検討する。

実施主体：バス事業者、佐賀市

検討時期：令和 5 年度～

事業 9-②：乗り継ぎ割引の導入

[地域公共交通利便増進事業]

利便性の向上に向けて路線バスの乗り継ぎ利用をした際の事業者間の乗継割引を導入する。

実施主体：バス事業者、佐賀市

検討時期：令和 5 年度～

事業 9-③：共通定期券導入検討

利便性の向上に向けて、各バス事業者の負担割合や分配等のスキームを検討する。

実施主体：バス事業者、佐賀市

検討時期：令和 7 年度～

方針 3：公共交通の運営体制強化

施策 10：交通事業者間の連携体制強化

公共交通の確保・維持に向けた運行サービスの見直しや、利用促進施策の企画・実施、各種取組の効果検証などを協議する組織の充実を図る。

事業 10-①：公共交通利便増進ワーキンググループの設置

市、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者が公共交通サービスの利便増進、効率化、利用促進等について、継続的に協議を行う。

実施主体：佐賀市、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：令和 5 年度～

施策 11：ビッグデータ活用による交通マネジメント

公共交通に関連する分野のビッグデータを活用して、交通渋滞の解消や公共交通の利用増等のマネジメントを行う。

事業 11-①：渋滞対策としての公共交通利用促進事業

公共交通への利用転換による交通渋滞の緩和に向け、道路交通データと公共交通データを用いた分析を行い、改善に向けた方策を検討する。

実施主体：佐賀市、国、佐賀県、交通事業者

検討時期：令和 5 年度～

施策 12：公共交通の担い手確保

路線バスやタクシーの担い手の確保に向けて、自動運転の導入検討や、運転手の募集 PR などに取り組む。

事業 12-①：自動運転の社会実装に向けた導入検討

国の自動運転の実証運行の動向を注視しつつ、自動運転の社会実装に向けて、交通事業者と協働して、実証実験等に取り組む。自動運転の社会実装に向けた、交通事業者及び行政、関係者の検討体制等を整える。

実施主体：佐賀県、佐賀市、バス事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 12-②：運転手の確保に向けた連携・協力

交通事業者が行う運転手募集に向けた広報について、市も広報や運転手説明会の経費に対する補助等により協力する。

実施主体：バス事業者、タクシー事業者、佐賀市

実施時期：令和 5 年度～

4-2 賑わいがあふれ、土地利用が効率的なまち

佐賀駅を中心とする中心市街地等では、エリア内の移動利便性を高めるとともに、各地域拠点とを公共交通サービスで接続し、地域拠点と周辺集落の移動を確保することで、中心市街地の活性化と各地域拠点の日常的な賑わいを創出し、効率性のある都市構造を目指します。

4-2-1 現状と問題点・課題

問題点

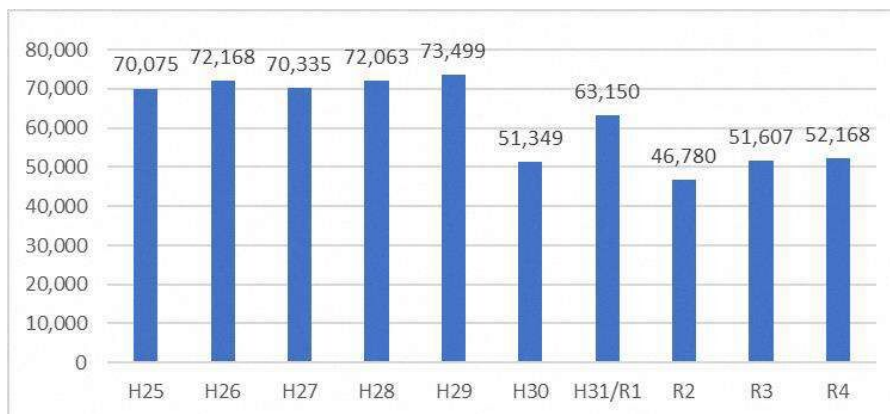
人口減少や少子・高齢社会に対応したコンパクトな街づくりを進めるため、中心市街地に都市機能を集約する必要性が高まっている。
地域拠点の拠点性、周辺集落からのアクセス性が低く、地域拠点としての位置づけがあるものの、定着していない。

課題

- ・ 中心市街地における回遊性の向上
- ・ 中心市街地と地域拠点間の移動の確保

■ 悪天候や新型コロナ等の外的要因があるものの、中心市街地の通行量は停滞しており、拠点性の向上には至っていない。

- ✓ 中心市街地の通行量は悪天候や新型コロナの影響もあり、近年大きく減少している。



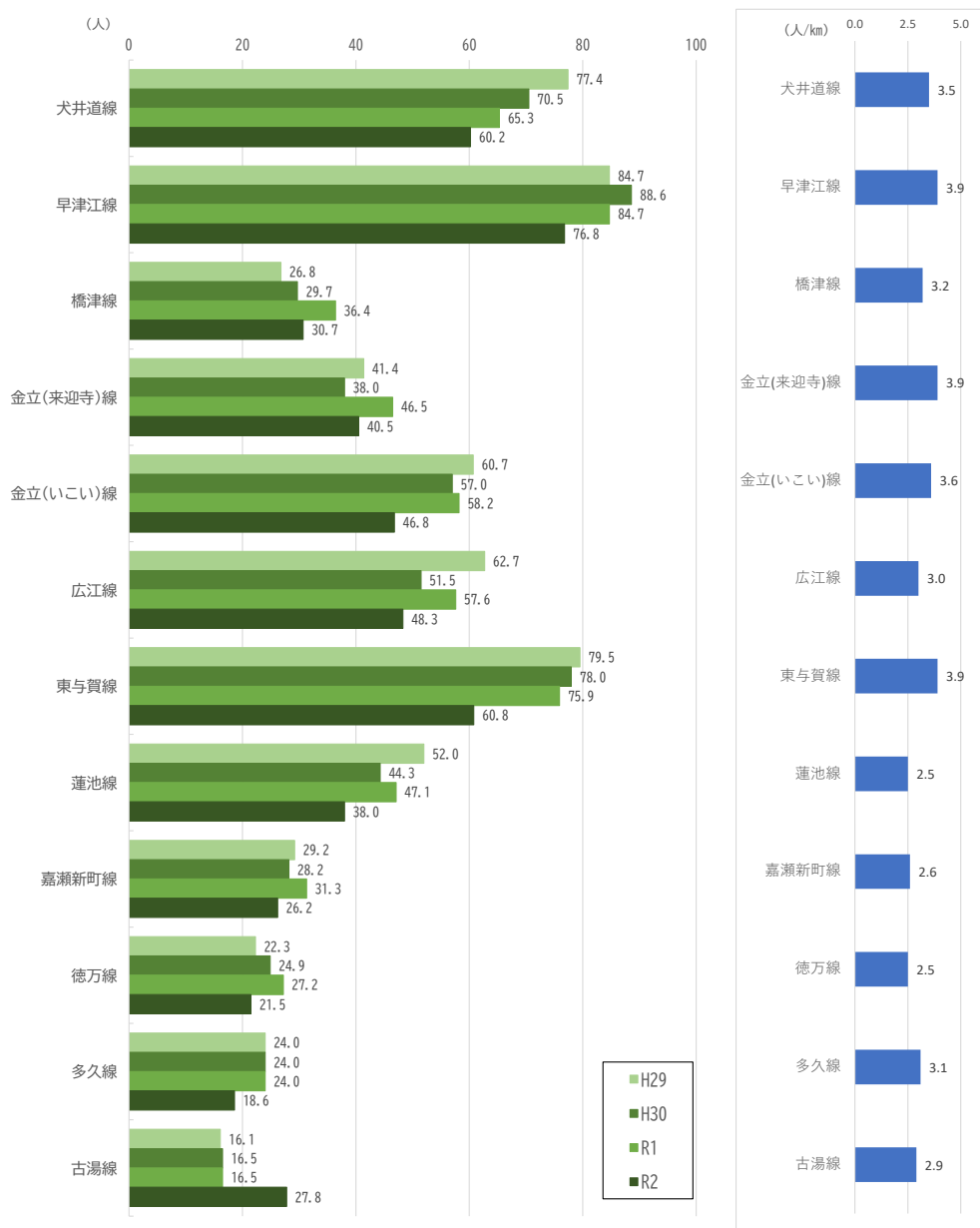
資料：佐賀市中心市街地主要商店街通行量（年間4日間12か所計測）

図 佐賀市中心市街地の通行量の推移

■ 中心市街地内の賑わいづくりとバスの活性化の好循環を生み出していくために、引き続き、中心市街地内での魅力づくり（移動需要の創出）とバス利用の促進との連携を強化していく必要がある。

■ 中心拠点と地域拠点を結ぶ交通の確保に向けては、各地域における拠点までの交通サービスの充実と、拠点間を結ぶ路線バスの輸送力強化を図っていく必要がある。

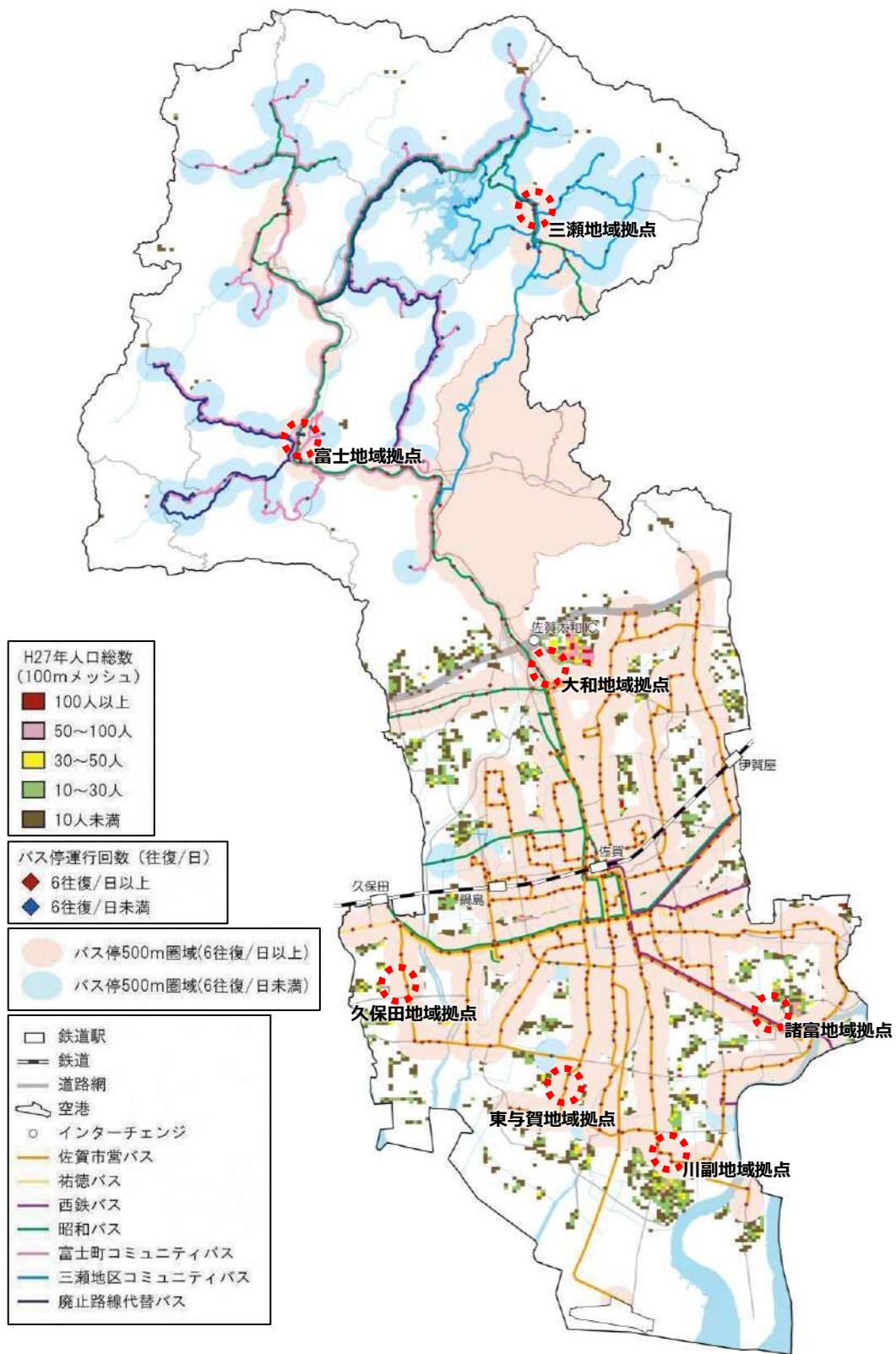
✓ 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バスの輸送量は多くの路線で減少傾向にあり、乗車密度も低調である。



資料：各バス会社提供資料

図 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バスの路線別輸送量及び平均乗車密度

✓ 市内には交通空白地域、交通不便地域が点在しており、各地域の拠点までの交通手段が不足している。



資料：佐賀市における地域内交通のあり方に関する調査・分析業務（H31.3）

図 佐賀市における公共交通空白地域

■公共交通の新たな技術の積極的な活用によって利便性を高めていく必要がある

✓ 様々な技術革新を背景として、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、AI オンデマンドなど、多様なモビリティの取組みが活発となっている

■パーソナルモビリティ

- ・電動キックボード
- ・超小型モビリティ



■AI オンデマンドバス



■シェアリングサービス

- ・シェアサイクル



- ・シェア電動キックボード



■MaaS アプリ



■自動運転



資料：福岡市資料

図 公共交通分野における新たな技術の例

4-2-2 目標

目標3：中心市街地における歩行者数を増やす

中心市街地への路線確保（高水準）を図るとともに、他分野との連携による中心市街地への移動需要を創出し、中心市街地における歩行者数を増やす。

■目標3の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標6】 中心市街地の通行量 ※資料：佐賀市中心市街地主要商店街通行量（年間4日間12か所計測）	63,000人 (R元年)	51,000人 (R3年)	100,000人 (R9年)

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

周辺集落から地域拠点へのアクセスを確保し、中心拠点と地域拠点間を結ぶ路線バスの利用者数を維持する。

■目標4の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標7】 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線バスの利用者数 ※資料：各バス事業者提供資料	205.9 万人/年 (R元年)	158.0 万人/年 (R3年)	164.7 万人/年 (R9年)

4-2-3 施策

方針4：中心市街地等における交通サービスの充実、情報提供の充実を図り、移動利便性を高める

施策13：中心市街地等の交通サービスの充実

中心市街地等の移動利便性を高める交通サービスを導入する。

事業13-①：シェアサイクルの展開

中心市街地等における移動需要を見極めながら、自転車のシェアリングサービスを民間事業者と連携する。

実施主体：民間事業者、佐賀市

検討時期：令和5年度～

事業13-②：電動キックスクーターの展開

中心市街地等における移動需要を見極めながら、電動キックスクーターのシェアリングサービスを民間事業者と連携する。

事例：福岡市/mobby

実施主体：民間事業者、佐賀市

検討時期：令和7年度～

事業13-③：まちなかデマンド交通の導入

中心市街地等における移動需要を見極めながら、デマンド交通を導入する。

実施主体：佐賀市、交通事業者

検討時期：令和7年度～

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

事業14-①：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

さがMaaS事業と連携し、佐賀市の交通ネットワークのハブである、JR佐賀駅・佐賀駅バスセンターで、航空、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティ交通、タクシー、レンタカー、シェアリングサービスなど、市内の交通機関の運行情報が一括して把握ができるよう情報提供を充実する。

実施主体：佐賀市、佐賀県、交通事業者

実施時期：令和5年度～

方針5：官民、交通事業者間、他分野との需要の共創を図る

施策15：中心市街地におけるイベント等との連携

中心市街地で開催されるイベント等の集客促進と、公共交通の利用促進との双方のメリットに向けた連携を図る。

事業15-①：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

イベント開催者と連携し、公共交通機関の利用促進を図る。

実施主体：佐賀市、交通事業者、住民・公共交通利用者

実施時期：令和5年度～

施策 16：都市型 MaaS の展開

公共交通情報の検索機能に加え、各種都市サービスの情報提供を行うことで、中心市街地等における回遊性を向上させる。

事業 16-①：都市型 MaaS の導入

さが MaaS 事業と連携し、現在地から目的地までの最短経路、交通手段の乗り換え案内、運行状況などの公共交通情報の提供に加え、中心市街地等の買い物や飲食、医療機関、行政サービス、Wi-Fi スポットなどの各種都市サービスとの連携を検討する。

実施主体：佐賀市、佐賀県、交通事業者、住民・公共交通利用者

検討時期：令和 5 年度～

方針 6：中心拠点と地域拠点の路線バスへの需要喚起を図る

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

路線バスから先の末端交通を担う、交通サービス（ラストワンマイル）について地域と協働して検討する。

事業 17-①：タクシーの利便性向上

タクシーを利用しやすい環境の形成に向けて、スマートフォンのアプリを使った予約方法の導入等を検討する。

実施主体：タクシー事業者

検討時期：令和 5 年度～

事業 4-①（再掲）：地域内交通活性化モデル事業

移動に関する問題の解決に向けて、地域、行政、交通事業者が協働で取り組む地域内交通活性化モデル事業に引き続き取り組む。市は、検討の支援や運行経費の一部負担等を行う。

実施主体：佐賀市、地域、交通事業者

実施時期：令和 5 年度～

施策 18：乗り継ぎ拠点の機能強化

路線バスのバス停という機能に加えて、待ち時間を有効に利用するための機能を付加し、バス待ち環境の改善を図る。

事業 18-①：デジタルサイネージによる運行情報発信

スマートバス停やデジタルサイネージ等による、わかりやすい運行情報の提供を行う。

実施主体：佐賀市、バス事業者

検討時期：令和 7 年度～

施策19：モビリティマネジメントの展開

運行情報の提供や広報活動など、市民に公共交通について知ってもらい、公共交通のあり方を考えるためのきっかけづくりに取り組み、公共交通に対する共感の拡大を図ります。

事業19-①：公共交通マップの発行

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、発行する。

実施主体：佐賀市、バス事業者

実施時期：令和5年度～

事業19-②：広報ツールの作成

佐賀県が作成する公共交通に関連する事柄を掲載した絵本などの広報ツールを、関係機関を通して市民に配布する。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

事業19-③：公共交通教育のカリキュラムの作成

佐賀県が作成する公共交通に関する教育を推進していくための教材等を、各小中学校へ配布し、公共交通の理解浸透に取り組む。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

事業19-④：通勤・出張モビリティマネジメントの展開

企業や事業所に対して、供用車の維持管理や従業員の通勤に係るトータルコスト軽減、交通事故等のリスク軽減など、公共交通を利用することによるメリット等を提示し、企業における公共交通の積極的な利用を勧奨する取組を行う。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

4-3 安全・安心に暮らせるまち

高齢者や障がい者が利用しやすい交通環境や運賃体系を整え、誰もが安全・安心に暮らせるまちを目指します。

4-3-1 現状と問題点・課題

問題点	高齢者の運転による重大事故、学生の自転車通学の事故⇒交通安全上の懸念 駅等の交通施設や交通車両の段差、歩道、案内標識の見づらさなど障がい者が移動しにくい環境⇒障がい者の外出制約
課題	・交通事故の危険を回避できる安全な交通環境の充実 ・障がい者が移動しやすい安心な交通環境の充実

■県内でも交通事故発生状況がワーストである本市において、通勤・通学の安全性を高めていく必要がある。

- ✓ 佐賀市は、県内で交通死亡事故、人身交通事故の発生が最も多い。さらに、佐賀市民が原因者となった人身交通事故件数も最も多い。

表 交通事故発生状況(令和4年8月末)

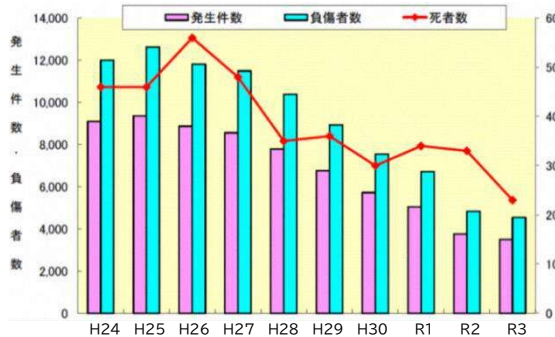
発生地別の交通死亡事故 死者数		発生地別の人身交通事故 交通事故発生件数		居住地別の人身交通事故 交通事故発生件数	
3人	県内1位	716件	県内1位	539件	県内1位

注：発生地とは交通事故が発生した市町、居住地とは交通事故原因者が居住している市町
資料：佐賀県「交通安全ニュース」

- ✓ 人身事故は、夕方の帰宅時間帯と朝の通勤・通学時間帯が最も多い。
- ✓ 高校生の事故は減少傾向にあるが、依然として150件ほどの事故が発生している。

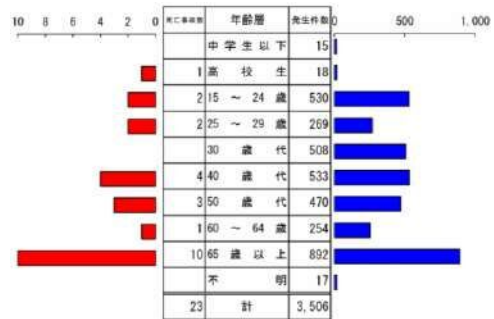
■高齢者が安全に移動でき、公共交通を利用しやすい運賃体系を引き続き整えていく必要がある

- ✓ 佐賀県内の事故発生件数は年々減少傾向にあるものの、全事故の約3割は高齢者が第1当事者になる事故が多い。



資料：佐賀県の交通事故（佐賀県警）

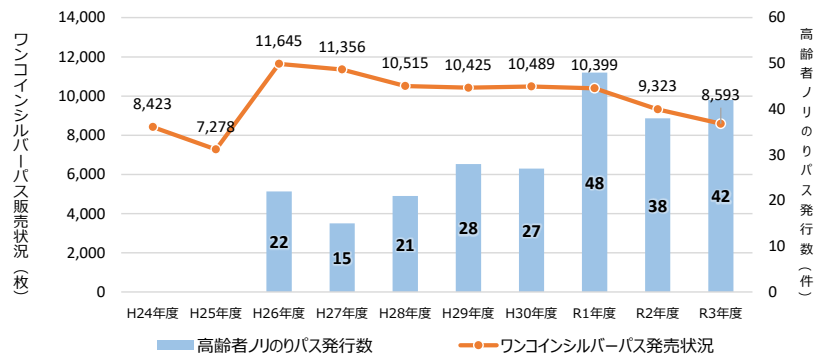
図 佐賀県内の交通事故の推移



資料：佐賀県の交通事故（佐賀県警）

図 第1当事者別事故発生件数(R3年度)

- ✓ 市営バスと昭和バスでは70歳以上を対象とした高齢者バス優待乗車券（ワンコイン・シルバーパス）を販売しており、年間約1万枚購入されている。市営バスでは、65歳以上の運転免許返納者向けにバス優待乗車券（高齢者ノリのりパス）を発行している。
- ✓ 佐賀県バス・タクシー協会加盟事業者及び佐賀県では、運転免許返納者向けの運賃2割引きサービス（佐賀県バス・タクシー協会加盟事業者、佐賀県が各1割引）や、プレミアム付タクシー券の販売など、免許返納者や高齢者が利用しやすい環境づくりに取り組んでいる。



資料：各バス会社提供資料

図 高齢者向けの優待乗車券(ワンコイン・シルバーパス、高齢者ノリのりパス)の発行状況

■身体的な不安を抱える人でも公共交通を利用できるように、駅や車両におけるバリアフリーに引き続き取り組んでいく必要がある。

- ✓ 佐賀駅ではエレベーターが設置されてある。他の駅では未整備となっており、対岸のホームに行く際には階段使って通行することになる（またはエレベーターが設置されている駅での乗り換えが必要）。
- ✓ 路線バスのノンステップバスの導入は、各社車両更新にあわせ進めてきており、累計台数は145台となっている。

表 佐賀市内各駅のエレベーター設置状況

	エレベーター設置状況
佐賀駅	設置済み
鍋島駅	未整備
久保田駅	未整備
伊賀屋駅	未整備
バルーンさが駅	未整備

	ノンステップバス導入台数
昭和バス	48
祐徳バス	21
市営バス	65
西肥バス	1
JRバス	7
西鉄バス	3

資料：佐賀県バス・タクシー協会

図 佐賀市内路線バス事業者のノンステップバス導入台数

■妊婦や子どもに公共交通が身近な交通手段として活用しやすいように、タクシーの活用方法の周知を引き続き展開していく必要がある。

- ✓ 佐賀県及び佐賀県バス・タクシー協会では、妊婦や子育て世帯向けのタクシー利用促進キャンペーンを展開している。



■障がい者も移動しやすい環境を構築していくために、障がい者の抱える移動に関するネックの解消に引き続き取り組んでいく必要がある。

- ✓ 障がい者は主に自動車（自分で運転、家族等の送迎）を利用している。また、バスやタクシーも20%程度の人が利用している。
- ✓ 移動に関して、「不便や困難は感じない」とする回答が最も多いが、「障がい者用の駐車場が少ない」、「移動の手段が少ない」、「歩道や公共施設に階段や段差が多い」といった回答も多い。

表 障がい者の外出の際の移動手段

	障がい者 (n=428)	難病患者等 (n=25)	障がい児 (n=52)
第1位	自分で車を運転 36.9%	自分で車を運転 72.0%	家族・友人が車で送迎 84.6%
第2位	家族・友人が車で送迎 32.7%	バス・タクシー 24.0%	自転車・バイク 25.0%
第3位	徒歩 19.6%	徒歩 20.0%	徒歩 11.5%
第4位	バス 19.4%	自転車・バイク 16.0%	車いす・電動車いす 7.7%
第5位	タクシー 18.2%	家族・友人が車で送迎 12.0%	バス 5.8%

資料：佐賀市障がい者の福祉ニーズに関するアンケート（H31.3）

表 障がい者の移動の際の不便や困難を感じること

	障がい者 (n=428)	難病患者等 (n=25)	障がい児 (n=52)
第1位	不便や困難は感じない 34.8%	不便や困難は感じない 40.0%	不便や困難は感じない 28.8%
第2位	障がい者用の駐車場が少ない 13.6%	移動の手段が少ない 28.0%	障がい者用の駐車場が少ない 23.1%
第3位	歩道や公共施設に階段や段差が多い 11.4%	歩道や公共施設に階段や段差が多い 28.0%	歩道や公共施設に階段や段差が多い 15.4%
第4位	移動の手段が少ない 10.0%	付き添ってくれる人がいない 12.0%	付き添ってくれる人がいない 13.5%
第5位	道路に自転車等の障害物が多い 6.5%	障がい者用の駐車場が少ない 12.0%	移動の手段が少ない 11.5%

資料：佐賀市障がい者の福祉ニーズに関するアンケート（H31.3）

4-3-2 目標

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

高齢者の移動ニーズに応じた公共交通サービスの充実や利用促進施策を展開し、公共交通の利用を促す。

■目標5の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標8】 ワンコイン・シルバーパス の保有率 ※資料：佐賀市交通局、昭和自動車	19.6% (R元年)	15.4% (R3年)	20.0% (R9年)

4-3-3 施策

方針7：高齢者・障がい者向けの交通サービスの充実を図る

施策4（再掲）：各地域拠点へのラストワンマイルの導入

主要結節点や乗り継ぎ拠点等において、路線バスから先の末端交通を担う交通サービス（ラストワンマイル）の導入等を地域と協働して検討する。

事業4-①：（再掲）地域内交通活性化モデル事業

移動に関する問題の解決に向けて、地域、行政、交通事業者が協働で取り組む地域内交通活性化モデル事業に引き続き取り組む。市は、検討の支援や運行経費の一部負担等を行う。

実施主体：佐賀市、住民・公共交通利用者、交通事業者

実施時期：令和5年度～

事業4-②：（再掲）交通結節点等の整備

路線の新設や新たなモビリティの導入に伴い交通結節点を設ける場合等に必要ハード整備の支援を検討する。

実施主体：佐賀市

検討時期：令和5年度～

施策20：公共交通のバリアフリーの推進

高齢者や障がい者などの移動にかかる負担を軽減し、公共交通を利用しやすい環境を整える。

事業20-①：ノンステップバスの導入拡大

国等の補助制度を活用し、車両の更新時等に積極的にノンステップバスを導入する。

実施主体：バス事業者、国、佐賀県

実施時期：令和5年度～

事業20-②：UDタクシー等の導入拡大

UDタクシー等の導入に引き続き取り組む。

実施主体：タクシー事業者、国、佐賀県

実施時期：令和5年度～

※UD タクシー：ユニバーサルデザインタクシー。高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいよう、車内空間が広く、車椅子での乗降も可能な車両

事業20-③：すべての人にわかりやすく、利用しやすい環境整備

高齢者や障がい者、子ども、外国の方等にもわかりやすく、利用しやすい環境を整備するため、時刻表の統一や多言語化、行先表示の工夫等に取り組む。

実施主体：バス事業者、佐賀県、佐賀市

実施時期：令和5年度～

方針 8：高齢者・障がい者に対する公共交通の利用促進

施策 21：公共交通の利用方法の周知

高齢者や障がい者を対象に利用促進を図るために、バスの乗り方や経路検索・ダイヤ検索アプリ等の利用方法、タクシーの配車アプリの利用方法などを学ぶ教室を企画する。

事業 21-①：公共交通乗り方・アプリ教室の開催

高齢者や障がい者を対象にした、バスの乗り方、バスの経路検索・ダイヤ検索アプリの利用方法、タクシーの配車アプリの利用方法を学ぶ教室を開催する。

実施主体：佐賀市、バス事業者、タクシー事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 21-②：バリアフリー車両の利用ガイドの広報

佐賀県が取り組む、バリアフリー車両の利用方法について周知を図る広報ツール（車内ステッカー、リーフレットなど）を、連携して広報する。

実施主体：佐賀県、佐賀市、バス事業者、タクシー事業者

実施時期：令和 5 年度～

施策 22：高齢者向けの運賃施策

高齢者の運転免許返納の促進に向けた運賃施策を展開する。

事業 22-①：路線バス高齢者優待乗車券の運用

各路線バス事業者は、現在実施している高齢者向けの優待乗車券サービスを引き続き運用する。佐賀市は当該乗車券に対する購入助成等の支援を行う。

佐賀市営バス、昭和バス：ワンコイン・シルバーパス（1回につき 100 円で利用可能）

西鉄バス：グランドパス 65・おひるのグランドパス 65（西鉄バス路線が乗り放題 など）

佐賀市：ワンコイン・シルバーパスの購入費の一部を助成

実施主体：バス事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 22-②：路線バス免許返納者特典の運用

各路線バス事業者は、現在実施している高齢者の免許返納者への特典サービスを引き続き運用する。

佐賀市営バス：高齢者ノリのりパス（市営バス運賃割引）

西鉄バス：グランドパス 65 販売金額割引

実施主体：バス事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 22-③： タクシー運転免許返納特典の運用

タクシー事業者と佐賀県が実施する、運転免許返納者へのタクシー運賃の割引制度（2割引き）を引き続き運用する。

実施主体：タクシー事業者、佐賀県

実施時期：令和5年度～

4-4 人と地球にやさしいまち

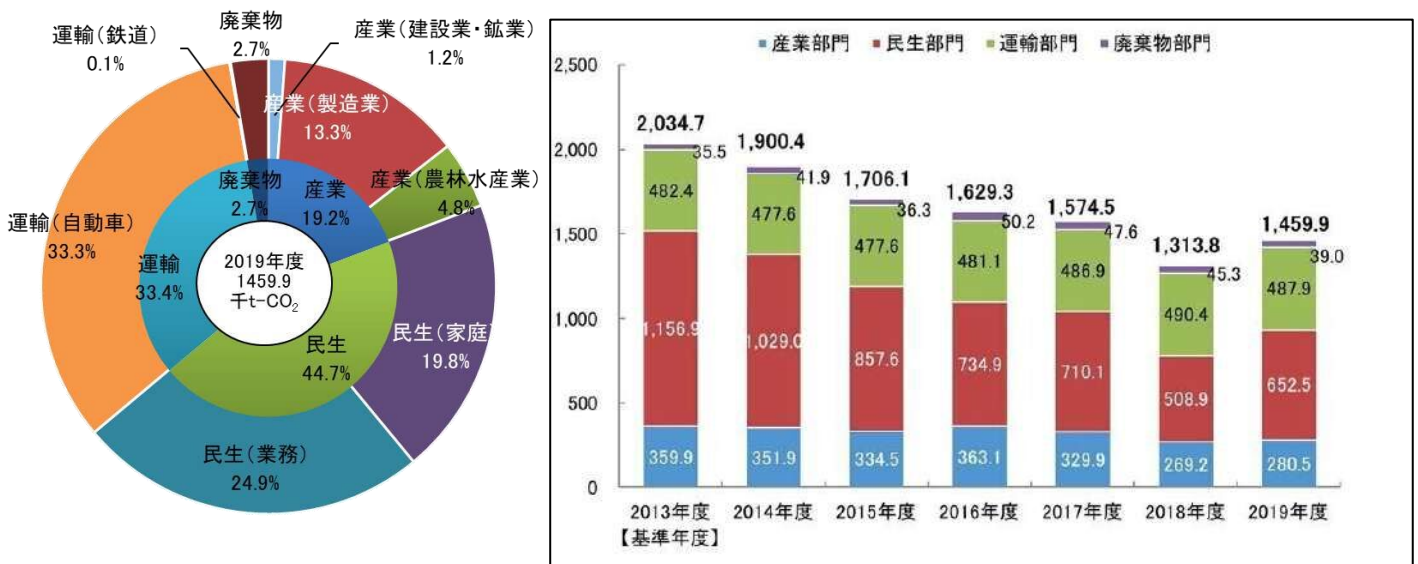
運輸部門の温室効果ガス排出量の削減、交通の乗合利用による化石燃料等の有効活用
の推進によって、気候変動、異常気象に起因する様々なリスクの低減に貢献する、人と地
球にやさしいまちを目指します。

4-4-1 現状と問題点・課題

問題点	化石燃料を使用する車両の温室効果ガス排出、エネルギー効率の低下 (自家用車依存) 等により地球温暖化が進展したことに伴い、各地で異 常気象が発生し、豪雨災害の激甚化、熱中症の増加、農作物の収量・品 質低下など様々なリスクが高まっている
課題	・運輸部門の温室効果ガス排出量の抑制

■運輸部門に起因する温室効果ガスの排出割合が比較的高いが、排出量の削減に伸び
悩んでおり、車両のEV化の推進など削減に向けた取組の一層の強化が必要

✓ 本市の運輸部門の温室効果ガス排出量は、480～500 千 t-CO₂ の水準で長年横
ばいに推移している。



※運輸部門：人や物の輸送に伴うエネルギー消費を対象とする部門。

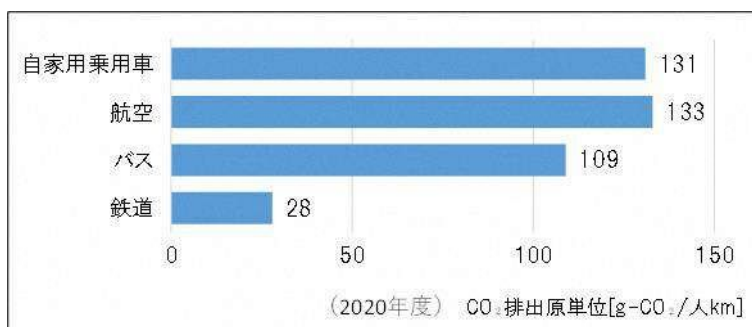
自動車、鉄道、船舶、航空があるが、ここでは自動車及び鉄道を対象としている。

資料：第2次佐賀市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

図 佐賀市の運輸部門における温室効果ガス排出量

■温室効果ガス排出抑制に向けて、エネルギー効率の高い公共交通へのシフトを促していくことが必要

- ✓ 1人を1km運搬するために要する二酸化炭素排出量は、鉄道が最も低く、バスは自家用車よりも低い。



資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より国交省環境政策課作成

図 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量(旅客)

4-4-2 目標

目標6：運輸部門の温室効果ガス排出量を削減する

車両の次世代自動車（EV・FCV・HV等）への転換推進を図るとともに、自家用車からの転換を促し、運輸部門の温室効果ガス排出量を削減する。

■目標6の指標

指 標	基準値	現状値	目標値
【指標9】 運輸部門の温室効果ガス 排出量 ※資料：佐賀市算出値	482.4千t-CO ₂ (H25年)	487.9千t-CO ₂ (R元年)	409.2千t-CO ₂ (R6年)

4-4-3 施策

方針9：車両からの温室効果ガスの排出削減を図る

施策23：次世代自動車（EV・FCV・HV等）の推進

路線バスやタクシー、一般車両の次世代自動車への転換を推進する。

事業23-①：公共交通における次世代自動車（EV・FCV・HV等）の導入

車両更新の際に積極的に次世代自動車を導入する。市は国や県と協働して交通事業者の次世代自動車の導入に対する支援を検討する。

実施主体：バス事業者、タクシー事業者、佐賀市、佐賀県、国（環境省等）

実施時期：令和5年度～

事業23-②：次世代自動車関連のインフラ整備

市は、充電設備（急速充電または普通充電）、充放電設備、外部給電器などの新規導入に係る支援を行う。

実施主体：佐賀市

実施時期：令和5年度～

事業23-③：高品質バイオディーゼル燃料（HiBD）の活用

交通事業者は高品質バイオディーゼル燃料（HiBD）を積極的に活用する。

実施主体：バス事業者（市交通局）、佐賀市

実施時期：令和5年度～

方針10：公共交通への転換を促す

施策19：モビリティマネジメントの展開（再掲）

運行情報の提供や広報活動など、市民に公共交通について知ってもらい、公共交通のあり方を考えるためのきっかけづくりに取り組み、公共交通に対する共感の拡大を図る。

事業19-①（再掲）：公共交通マップの発行

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、発行する。

実施主体：佐賀市、バス事業者

実施時期：令和5年度～

事業19-②（再掲）：広報ツールの作成

佐賀県が作成する公共交通に関連する事柄を掲載した絵本などの広報ツールを、佐賀市が関係機関を通して市民に配布する。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

事業 19-③（再掲）：公共交通教育のカリキュラムの作成

佐賀県が作成する公共交通に関する教育を推進していくための教材等を、佐賀市教育委員会から各小中学校へ配布し、公共交通の理解浸透に取り組む。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

事業 19-④（再掲）：通勤・出張モビリティマネジメントの展開

企業や事業所に対して、供用車の維持管理や従業員の通勤に係るトータルコスト軽減、交通事故等のリスク軽減など、公共交通を利用することによるメリット等を提示し、企業における公共交通の積極的な利用を勧奨する取組を行う。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和6年度～

施策 24：公共交通への関心を高める運賃施策の展開

自家用車への依存が高い市民等に対して公共交通への利用を促すために、強力なインセンティブを与える運賃施策に取り組む。

事業 24-①：バス無料デーの実施

佐賀県が実施主体となって取り組む「路線バス運賃無料 DAY」等の利用促進策に参画する。佐賀市は広報等の面で連携して取り組む。

実施主体：佐賀県、バス事業者、佐賀市

実施時期：令和5年度～

施策 25：歩くライフスタイルの普及拡大

自転車や徒歩での移動による健康増進の推進に向けて、歩くライフスタイルの普及拡大に取り組む。

事業 25-①：歩くライフスタイル普及拡大

佐賀県が「歩くライフスタイル推進プロジェクト」の一環で推進するウォーキングマップやウォーキングアプリ「SAGATOCO」など、歩くライフスタイルの推進につながるツールの情報発信に、連携して取り組む。

実施主体：佐賀県、佐賀市

実施時期：令和5年度～

4-5 交流が活発なまち

佐賀空港からの移動利便性、観光スポットへの交通サービスの確保、土地勘がなくてもわかりやすい案内など、本市へ観光やビジネスで来訪する人への交通分野におけるホスピタリティを高め、SAGA サンライズパークのオープン等、人の流れの変化を意識した公共交通網を形成することで、交流が活発なまちを目指します。

4-5-1 現状と問題点・課題

問題点

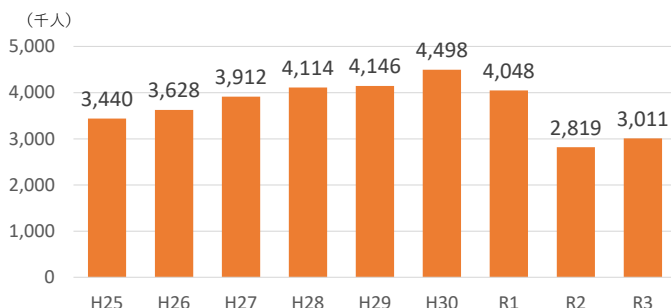
新型コロナによる観光客・ビジネス等の来訪者の減少、観光・宿泊業・飲食業等の経営悪化、まちの賑わいの低下

課題

- ・ 交流人口の回復
- ・ 交通面の受入環境の充実（ホスピタリティの向上）

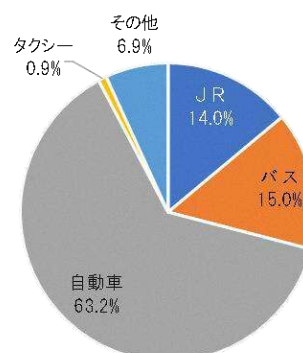
■観光客等の来訪者が利用しやすい公共交通体系を構築する必要がある。

- ✓ 本市の観光入込客数は平成30年度にかけ増加していたものの、新型コロナの影響を受け、令和元年以降減少している。
- ✓ 観光客の交通手段は主に自動車である。観光客の2/3は県外から来訪している。



資料：佐賀市観光振興課

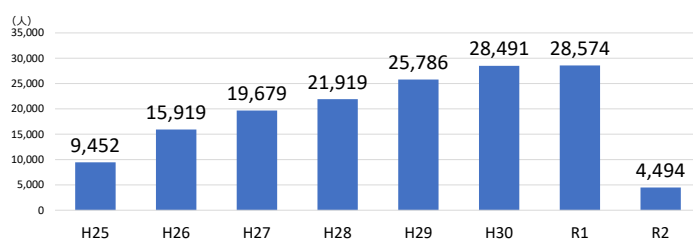
図 佐賀市の観光入込客数の推移 ※イベント客数除く



資料：佐賀市観光振興課

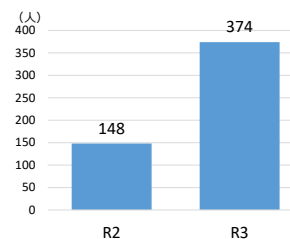
図 観光入込客数の交通手段

- ✓ 佐賀空港からの二次交通サービスとして、九州佐賀国際空港活性化推進協議会（事務局：佐賀県）が実施している、佐賀空港リムジンタクシーは、新型コロナ前は年間3万人弱が利用している。また、SAGA つながるタクシーは年間400人弱の利用がある。



資料：佐賀県

図 佐賀空港リムジンタクシー利用者数の推移



※R2は、9月～翌3月
資料：佐賀市

図 つながるタクシー
利用実績

- ✓ 佐賀駅バスセンターでは、利用者の利便性向上を目的に、バス乗り場の再編と情報提供の充実を図っている。



行先方面別に乗り場を案内

全乗り場の発着状況がわかるサイネージ



路線の運行状況の詳細がわかるサイネージ



資料：佐賀市ホームページ

図 佐賀駅バスセンターの乗り場案内

- ✓ さが MaaS 事業実行委員会（事務局：佐賀県）は、SAGA Mobility LABO プロジェクトを発足し、観光客や地域住民の移動で持続可能な交通体系の再構築に向けて、マルチモーダルモビリティサービス「my route」を導入し、各種共通企画券を発行している。



資料：さがモビリティラボホームページ

図 さが MaaS 事業の取組

■福岡市等市外への通勤やおでかけがしやすい公共交通体系を構築する必要がある。

- ✓ 福岡市へ通勤者は約 1,600 人（全従業員の 1%）、通学者は約 600 人（全通学者の 5%）存在する。
- ✓ 福岡市への交通機関として、JR や高速バスがある。
- ✓ 長崎自動車道の金立サービスエリアには、高速バス利用者も利用可能な駐車場がある。

表 福岡市への通勤、通学状況

佐賀市に常住する従業者総数				佐賀市に常住する通学者総数			
	113,388				11,858		
	佐賀市内で従業	89,997	79.4%		佐賀市内で通学	9,353	78.9%
	佐賀市外に従業	20,658	18.2%		佐賀市外に通学	2,286	19.3%
	福岡県で従業	5,433	4.8%		福岡県で従業	1,072	9.0%
	福岡市で従業	1,609	1.4%		福岡市で従業	619	5.2%

資料：令和 2 年国勢調査

4-5-2 目標

目標 7：観光入込客数の公共交通利用を増やす

来訪者への交通面の受入環境を充実させ、回復する観光需要への対応を図り、公共交通利用者数を増やす。

■目標 7 の指標

指 標	基準値・現状値	目標値
【指標 10】 観光入込客数 <small>※資料：佐賀市資料</small>	3,011 千人/年 (R3 年)	4,603 千人/年 (R9 年)

4-5-3 施策

方針 11：広域交通拠点からのアクセス利便性、回遊性を高める

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

九州佐賀国際空港への移動手段として運行している路線バス佐賀空港線、リムジンタクシーを引き続き運行し、空港から目的地までの交通の選択肢を確保する。

事業 26-①：佐賀空港線の運行

佐賀駅バスセンターと九州佐賀国際空港を結ぶ路線バスを、引き続き運行する。

実施主体：バス事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 26-②：佐賀空港リムジンタクシーの運行

県内各地や福岡県南西部から九州佐賀国際空港へのアクセス交通として、引き続き運行する。

実施主体：佐賀県、タクシー事業者

実施時期：令和 5 年度～

事業 26-③：観光周遊タクシーの運行

各交通拠点から市内各地への移動や市内観光周遊の移動手段として運行する。

実施主体：佐賀市、タクシー事業者

実施時期：令和 5 年度～

施策 27：さが MaaS の展開

令和 3 年度から実施されているさが MaaS※（Mobility as a Service）を展開し、観光客等の移動利便性を高める。

事業 27-①：デジタルチケット（共通企画券）の展開

観光施設と公共交通の運賃がセットになった企画券や複数の交通機関を利用できる乗車券など、他分野や複数事業者間で利用可能な共通企画券をデジタルチケットとして展開する。

実施主体：さが MaaS 事業実行委員会

実施時期：令和 5 年度～

事業 27-②：MaaS で収集したデータの活用

MaaS によって得られた既存路線の利用状況を分析し、他の路線や別の移動手段も含め効率的に運行できる交通ネットワークを検討する。

実施主体：さが MaaS 事業実行委員会

検討時期：令和 7 年度～

施策 28：主要交通結節点の機能強化

本市の玄関口である J R 佐賀駅・佐賀駅バスセンターをはじめとした、主要交通結節点の機能強化を図る。

事業 14-①（再掲）：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

さが MaaS 事業と連携し、本市の交通ネットワークのハブである、J R 佐賀駅・佐賀駅バスセンターで、航空、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティ交通、タクシー、レンタカー、シェアリングサービスなど、市内の交通機関の運行情報が一括して把握ができるよう情報提供を充実する。

実施主体：佐賀市、佐賀県、交通事業者

実施時期：令和 5 年度～

方針 12：観光需要の創出を図る

施策 29：観光施設と連携した公共交通の利用促進

観光施設と公共交通のどちらにも利用増につながることを目指して、連携した需要の創出を図る。

事業 29-①：公共交通と観光施設がパックになった商品の展開

宿泊施設や観光施設の利用料金に、公共交通の運賃も含まれたセット券を企画し、展開する。

実施主体：さが MaaS 事業実行委員会

実施時期：令和 5 年度～

施策・事業のスケジュール

方針	施策・事業	スケジュール					実施主体
		R5年	R6年	R7年	R8年	R9年	
方針1. 移動需要に対応した交通サービスの組み合わせにより、交通体系の効率化を図る	施策1 路線バスの確保維持 ①路線バスの確保維持	継続的に実施					佐賀市 バス事業者 佐賀県 国
	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)	データ分析の研究等		サービス改善検討			佐賀市 バス事業者
	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	必要に応じて検討					佐賀市
	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	継続的に展開 適宜検討					佐賀市 地域 交通事業者
方針2. 公共交通サービスの利便増進を図る	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)	データ分析の研究等		サービス改善検討			佐賀市 バス事業者
	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	継続的に検討					佐賀市 バス事業者 佐賀県
	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	継続的に更新					バス事業者 佐賀市
	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	検討	必要に応じて導入				タクシー事 業者
	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	継続的に展開 運用 スキーム検討 運用					バス事業者 佐賀市
	方針3. 公共交通の運営体制強化	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	設立	定期的に開催・継続的に協議			
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		データ整備	分析・施策検討	施策実施			佐賀市 国 佐賀県 交通事業者
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		導入検討 継続的に実施					佐賀市 バス事業者 タクシー事 業者
方針4. 中心市街地における交通サービスの充実、情報提供の充実を図り、移動利便性を高める	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 ③まちなかデマンド交通の導入	継続的に展開 継続的に展開 導入検討 実証運行					民間事業者 佐賀市 交通事業者
	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	検討	整備	供用			佐賀市 佐賀県 交通事業者
方針5. 官民、交通事業者間、他分野との需要の共創を図る	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	検討・スキーム構築		運用			佐賀市 交通事業者 地域
	施策16 都市型MaaSの展開 ①都市型MaaSの導入	検討	整備	供用			佐賀市 佐賀県 交通事業者 地域

方針	施策・事業	スケジュール					実施主体
		R5年	R6年	R7年	R8年	R9年	
方針6. 中心拠点と地域拠点の路線バスへの需要喚起を図る	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）	各社で検討、随時導入					佐賀市 地域 交通事業者
	継続的に展開						
	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	検討 → 随時整備					佐賀市 バス事業者
方針7. 高齢者・障がい者向けの交通サービスの充実を図る	施策4 各地域拠点へのラストワンマイルの導入（再掲） ①地域内交通活性化モデル事業（再掲） ②交通結節点等の整備（再掲）	継続的に展開					佐賀市 地域 交通事業者
	適宜検討						
	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	随時導入					バス事業者 タクシー事 業者 国 佐賀県 佐賀市
	随時導入						
随時実施							
方針8. 高齢者・障がい者に対する公共交通の利用促進	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	企画・準備 → 随時開催					佐賀市 バス事業者 タクシー事 業者 佐賀県
	継続的に実施						
	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	継続的に実施					バス事業者 タクシー事 業者 佐賀県
方針9. 車両からの温室効果ガスの排出削減を図る	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	随時実施、継続的に支援					バス事業者 タクシー事 業者 佐賀市 佐賀県 国
	随時実施、継続的に支援						
	随時実施、継続的に支援						
方針10. 公共交通への転換を促す	施策19 モビリティマネジメントの展開（再掲） ①公共交通マップの発行（再掲） ②広報ツールの作成（再掲） ③公共交通教育のカリキュラムの作成（再掲） ④通勤・出張モビリティマネジメントの展開（再掲）	随時更新・発行					佐賀市 バス事業者 佐賀県
	作成 → 配布						
	作成 → 配布						
	継続的に周知						
	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	適宜実施					佐賀県 バス事業者 佐賀市
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	継続的に周知					佐賀市 佐賀県	

方針	施策・事業	スケジュール					実施主体
		R5年	R6年	R7年	R8年	R9年	
方針11. 広域交通拠点からのアクセス利便性、回遊性を高める	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						バス事業者 佐賀県 タクシー事業者 佐賀市
	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						さがMaaS 事業実行委 員会
	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）						佐賀市 佐賀県 交通事業者
方針12. 観光需要の創出を図る	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パックになった商品の展開						さがMaaS 事業実行委 員会

5 計画の推進体制

5-1 計画の推進体制

本計画は、佐賀市地域公共交通協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

佐賀市地域公共交通協議会	
構成員	佐賀市、佐賀県、交通事業者、利用者代表、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

5-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 6 条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

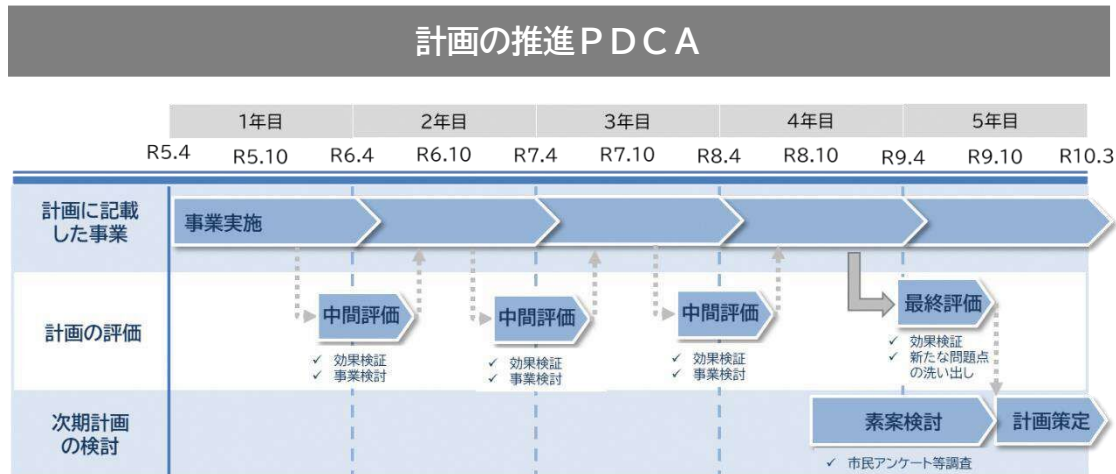
主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 活性化再生法 第4条第4項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	交通政策基本法 第12条
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法 第10条
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	交通政策基本法 第12条
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法 第8条 活性化再生法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 活性化再生法 第4条第2項
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む	活性化再生法 第4条第3項

5-3 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



■計画の目標と指標

目 標	指 標	基準値	現状値	目標値
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	13,551 人/日 (R 元年)	10,331 人/日 (R3 年)	10,800 人/日 (R9 年)
	【指標2】 路線バスの年間利用者 数	424 万人/年 (R 元年)	322 万人/年 (R3 年)	339 万人/年 (R9 年)
	【指標3】 コミュニティ交通の年間 利用者数	47,000 人/年 (R3 年)		49,800 人/年 (R9 年)
	【指標4】 タクシーの年間輸送人員	222.5 万人 (R 元年)	119.8 万人 (R3 年)	178.1 万人 (R9 年)
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	51.0% (R 元年度)	40.3% (R3年度)	44.2% (R8年度)
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	63,000 人 (R 元年度)	51,000 人 (R3年)	100,000 人 (R9年)

目 標	指 標	基準値	現状値	目標値
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	205.9万人/年 (R元年)	158.0万人/年 (R3年)	164.7万人/年 (R9年)
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・シルバーパス の保有率	19.6% (R元年)	15.4% (R3年)	20.0% (R9年)
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	482.4千t- CO ₂ (H25年)	487.9千t- CO ₂ (R元年)	409.2千t- CO ₂ (R6年)
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	3,011千人/年 (R3年)		4,603千人/年 (R9年)

上記、目標指標に加え、クロスセクター効果(下図参照)についても定期的に測定を行い、地域公共交通への行政負担額の検証に取り組みます。



出典：近畿運輸局 「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

佐賀市地域公共交通計画

発行 令和5年3月
令和6年2月改正
令和7年2月改正

作成 佐賀市地域公共交通協議会