

佐賀市地域公共交通 利便増進実施計画（概要）

1. はじめに
2. 市地域公共交通の課題
3. 利便増進の取り組みの方向性
4. 利便増進事業の内容
5. 地方公共に団体による支援の内容
6. 事業実施に必要な資金の額・調達方法
7. 事業の効果
8. 今後の検討課題等
9. 今後の予定

令和7年2月3日（月）

1. はじめに

計画策定の目的

- ▶ 佐賀市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する「佐賀市地域公共交通計画」を令和5年3月に策定し、交通分野が目指す将来像を実現するために、「住民」、「交通事業者」、「行政」が連携して実施する取り組みについて決めました。
- ▶ 佐賀市地域公共交通利便増進実施計画は、同法第27条の14第1項に基づき、佐賀市地域公共交通計画に定めた特定の事業について、事業の内容や実施方法を明確にし、確実かつ円滑な事業推進による地域公共交通の利便性向上の実現を目的とするものです。

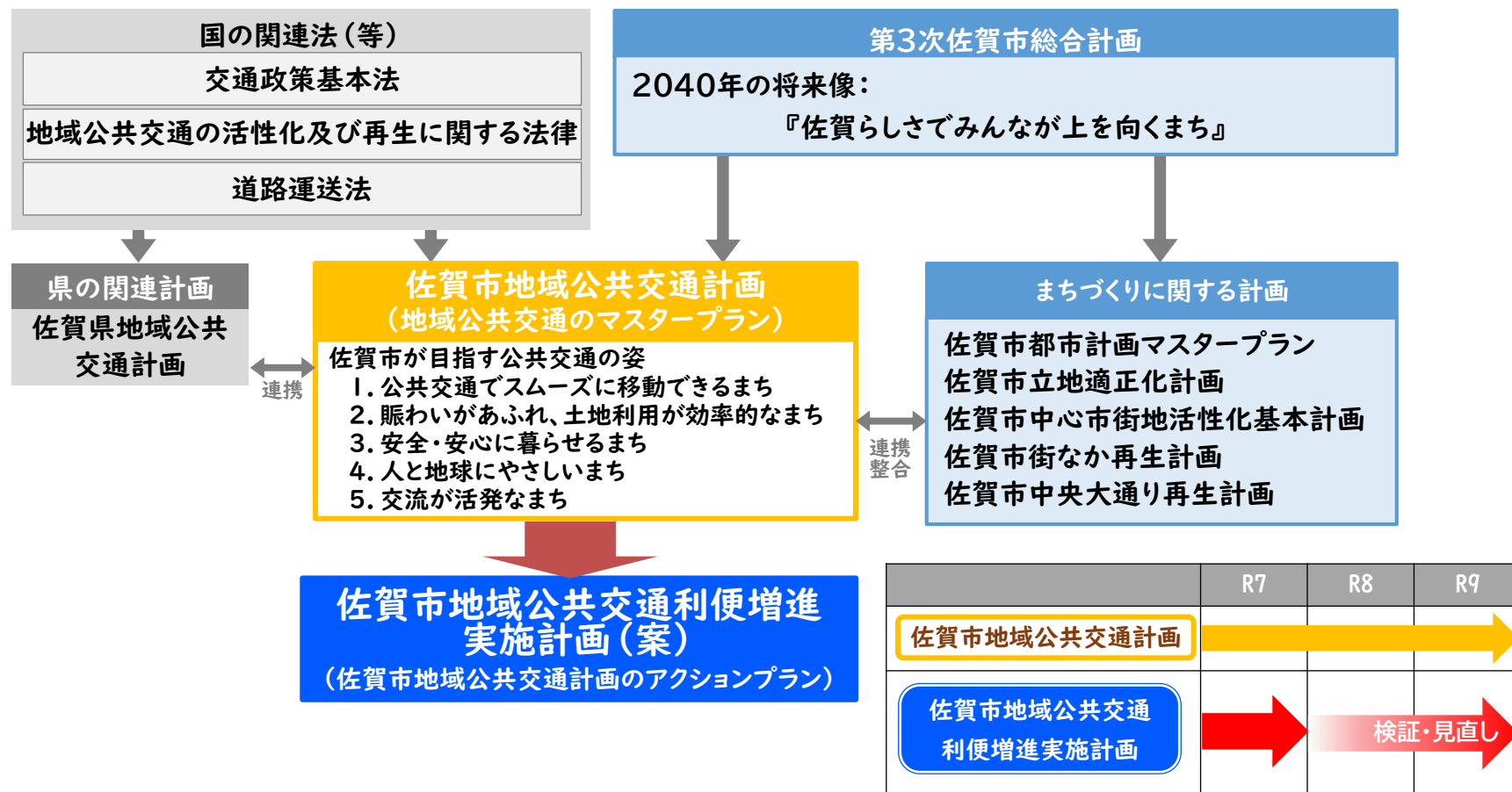
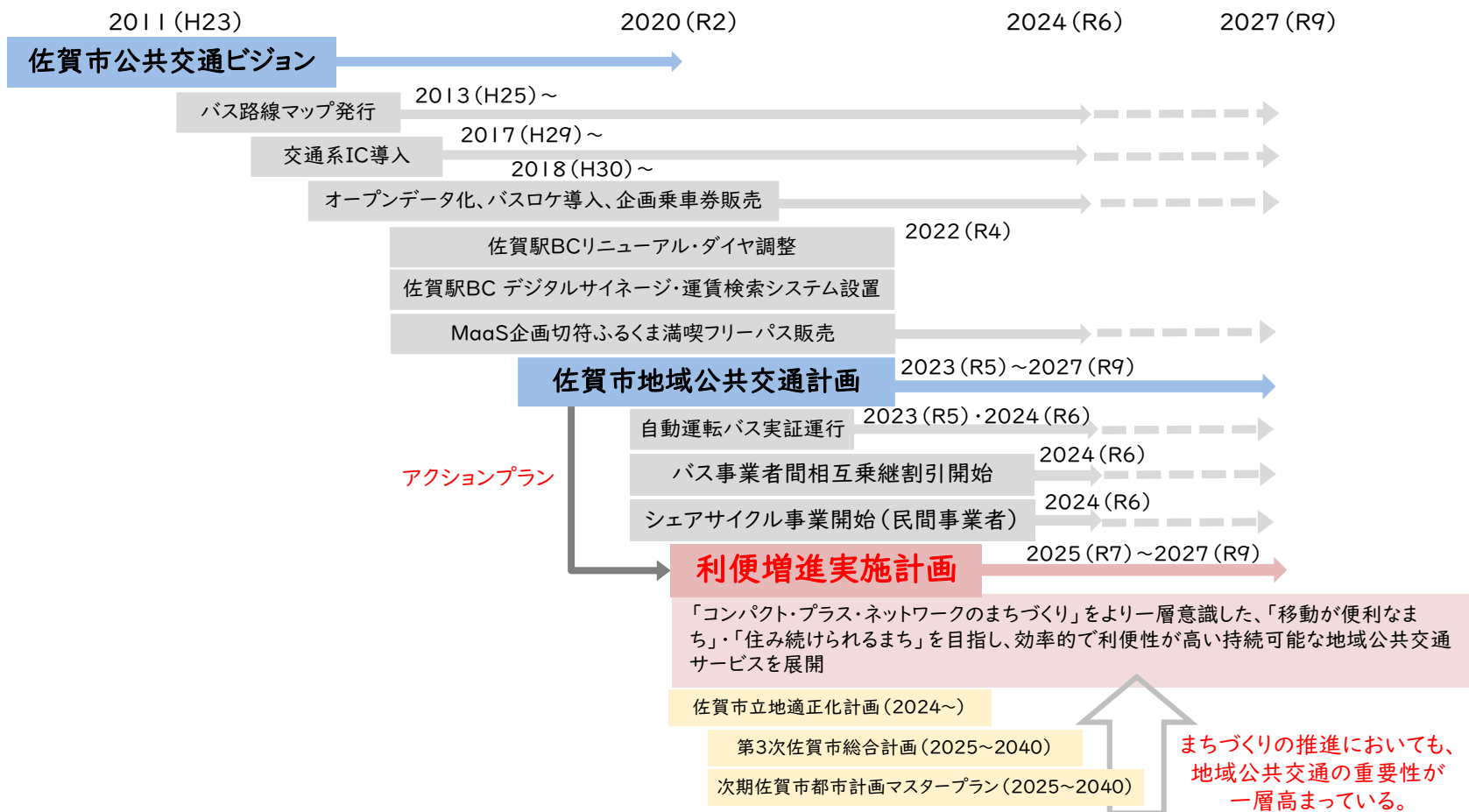


図 佐賀市地域公共交通利便増進実施計画の位置付けと計画期間

1. はじめに

- 市では、佐賀市公共交通ビジョンに基づき、公共交通を利活用していくために、交通系ICカードの導入や運行情報オープンデータ化、バスロケーションシステムの導入、佐賀駅バスセンターの乗り場再編、デジタルサイネージや運賃検索システムの設置など、**デジタル技術を活用した取り組みを展開してきています。**
- 地域活性化の推進や高齢社会の進行などへの対応が強く求められる中、第3次佐賀市総合計画、次期佐賀市都市計画マスタープランを令和6年度中に改定するなど、**まちづくりの推進における公共交通の重要性が一層高まっています。**
- これまでの公共交通を利活用していく取り組みをベースに、「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」をより一層意識した「移動が便利なまち」・「住み続けられるまち」を目指し、本計画では、地域公共交通計画策定時から変化した公共交通を取り巻く状況、市の現況・将来分析、地域公共交通の課題を整理した上で、さらに**利便性が高い持続可能な地域公共交通サービスを展開**していきます。



2. 市地域公共交通の課題

- 佐賀市地域公共交通計画では、目指す将来像とのギャップや実現に向けた課題を整理しています。
- **公共交通を取り巻く環境は、計画策定後に、特に、まちづくりにおける動向や運転士不足の深刻化において大きな変化が生じています。**
- 利便増進実施計画では、これらの変化を踏まえ、これまでの取り組みに本計画の事業をさらに上積みし、公共交通の利便増進を図っていきます。

【佐賀市地域公共交通計画策定時点（R5.3）の問題点・課題】

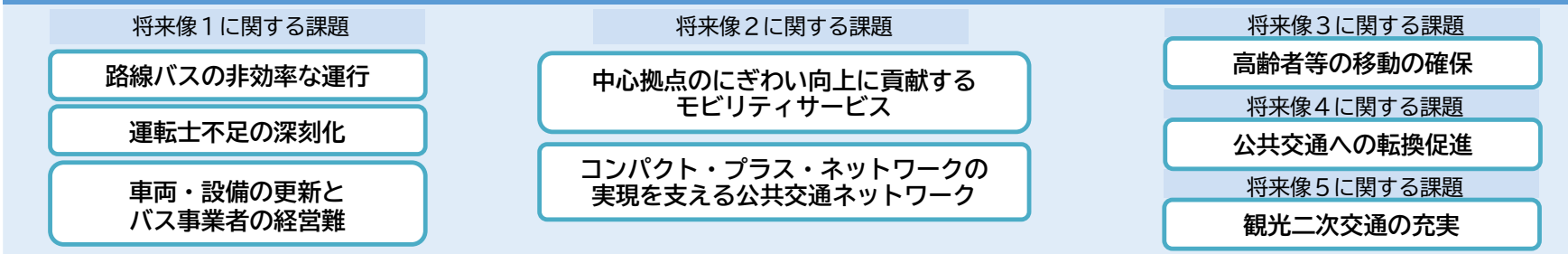
地域公共交通計画策定後に特に大きな変化があった事項



3. 利便増進の取り組みの方向性

▶ 佐賀市における地域公共交通の課題を踏まえ、佐賀市地域公共交通計画で示している“佐賀市の公共交通の基本的な考え方”に基づいて、公共交通の利便増進の方針・取り組みを整理しました。

佐賀市の地域公共交通の課題



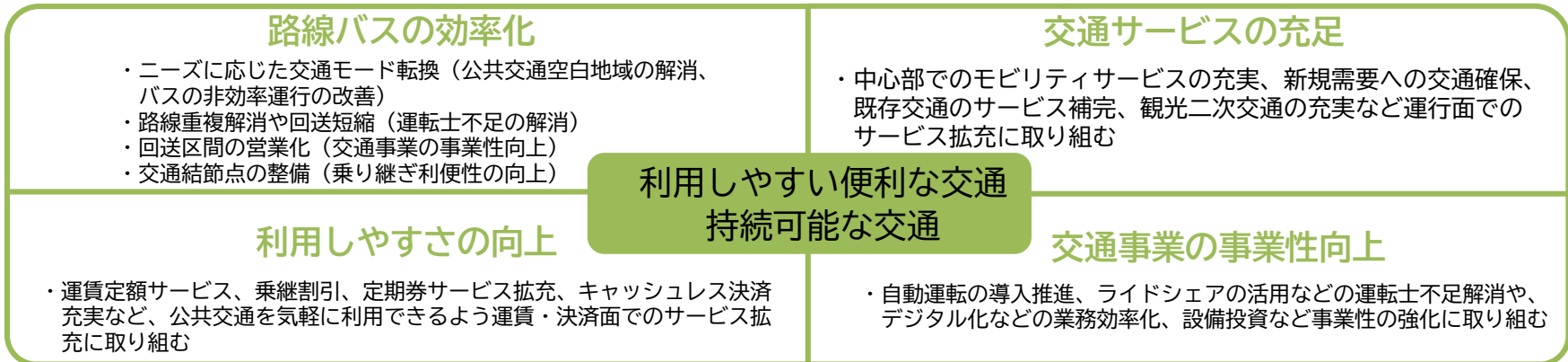
佐賀市の公共交通の基本的な考え方



利便増進の方針



利便増進の取り組みの体系



利用しやすい便利な交通
持続可能な交通

3. 利便増進の取り組みの方向性

市中心部における方針 回遊性の向上を支えるモビリティサービスを充実させる

- 第3次佐賀市総合計画において、都市・交通分野の方針として「**人中心に暮らしやすさが整ったまち**」とし、2040年に目指す市民等の姿として「**市民や来訪者は、さまざまな交通手段を自由に選んで、スムーズに移動している**」と掲げています。また、佐賀市立地適正化計画では“**中心拠点を都市機能誘導区域に設定し**”、“**多様な都市機能を集積させた拠点の市街地を形成していく**”こととしています。
- このようなまちづくりの方針の上に、近年では、リーディングエリアにおいて、駅前広場の改修&イベント開催、中央大通りでの道路空間の再配分と歩道の有効活用（ほこみち）、SAGAアリーナの開業と各種スポーツ、音楽イベントの開催など、**賑わい向上に向けた取り組みが進められており、これらによりまちなかにおける新たな移動需要が創出**されています。
- 佐賀市中央大通り再生計画では、中央大通りの賑わいを周辺に広げていく「**たまねぎ型段階的再生プロセスのイメージ**」が示されおり、市中心部の周遊を促していくことなどが重要です。
- 観光面においても、日帰り客が多いことを踏まえて、観光バスの待機スペースの確保による宿泊を促す取組などにより、経済効果をまちなかへ落とし込むことが不可欠です。
- そのため、**交通分野において、リーディングエリアに訪れた市民や観光客等の回遊を促す交通サービスの充実を図っていくことが必要**です。

第3次佐賀市総合計画

人中心に暮らしやすさが整ったまち
～さまざまな交通手段を自由に
選んでスムーズに移動～

佐賀市立地適正化計画

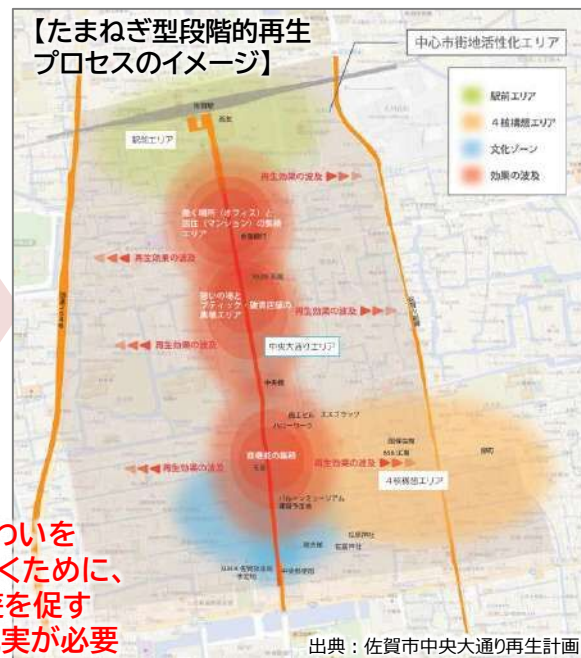
中心拠点を都市機能誘導区域に設定
多様な都市機能を集積させた拠点の
市街地を形成していく

リーディングエリアにおける取組



中心部での賑わいをさらに
高めていくことが重要

南北方向の賑わいを
周辺にも広げていくために、
市中心部の周遊を促す
交通サービスの充実が必要



3. 利便増進の取り組みの方向性

市全域における方針 持続可能な公共交通ネットワークを構築する

- 通勤・通学需要は、人口減少や少子化を背景に縮小することが見込まれますが、**今後も大量輸送が求められる需要**であり、通勤・通学時間帯の公共交通は、引き続き変わらず必要なサービスです。
- 高齢者等の移動を支える公共交通については、今後も高齢人口の増加が見込まれる中、**多様かつ柔軟な交通サービスへのニーズが高まっています**。また、身体障がい者の移動を支えるサービスも引き続き維持していく必要があります。
- 一方で、路線バス事業者、タクシー事業者ともに、高齢化や新たな成り手不足を背景に**運転士不足が深刻化**しており、このままの推移でいくと10年後には約16%減少するという見込みもあります。また、市の財政は、扶助費などの義務的経費が増加しているなど、**予算に限りがあるのが実状**です。
- このように、公共交通に対するニーズは量的にも質的にも高まってきている一方で、公共交通サービスの供給側の制限があるなど、**ギャップが生じています**。これらを両立させていくためには、輸送量や運行ルート・乗降場所などが異なる交通モードそれぞれの特性を生かして、その特性に応じた機能分担とメリハリのある公共交通ネットワークの構築が必要です。
- そして、その実現に向けては、**交通事業者の事業性向上**や、施設の共有、サービス連携などの**交通事業者間の協働**、運行支援や設備更新支援などの**官民間の協力**が必要です。

通勤・通学を支える公共交通

人口減少、少子化を背景に移動総量は縮小が見込まれるが、今後も大人数の需要として位置付けられ、引き続き**変わらず必要なサービス**

高齢者等の移動を支える公共交通

高齢人口の増加に伴って**多様かつ柔軟な交通サービスへのニーズが高まっている**
身体障がい者の移動を支える交通サービスも**引き続き維持していく必要がある**



公共交通サービスの供給側

運転士不足
(高齢化&新たな成り手不足)

10年後には約16%減少

扶助費などの義務的経費が増加

自治体の厳しい財政事情



交通モードの特性に応じた機能分担とメリハリのある交通ネットワークの構築が必要



資料：国土交通省資料を基に作成

交通事業者の事業性の向上が必要

交通事業者間の協働、官民の協力が必要



4. 利便増進事業の内容

- ▶ 利便増進の取り組みの方針に従って、市中心部の周遊を促す交通サービスの充実・強化を図るための「**市中心部の回遊性の向上**」と、公営バス事業者と民営バス事業者が施設や設備の共同利用を進め、運行の効率性や事業の採算性を向上させるための「**市全域の持続可能なネットワークの構築**」の2本柱に沿って利便増進事業に取り組みます。
- ▶ 利便増進の着実な実施には、**市中心部に交通結節機能を含む拠点**が必要となります。そのため、市中心部に位置し、また、広域交通結節点であるJR佐賀駅や佐賀駅バスセンターに比較的近い場所に位置する**佐賀市交通局をリニューアルしモビリティハブ化**することで、事業所機能の充実・向上を図りながら、**効率的で利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現**を目指します。

市中心部における方針

回遊性の向上を支える
モビリティサービスを充実させる

【参考事項】

・路線の延伸

事業2-①

【参考事項】

・路線バスの回送区間の営業化

事業2-①

・まちなかオンデマンド交通の導入

事業13-③

・シェアリングサービスの民間活力の活用によるモビリティハブの整備

事業13-①②

・タクシー、ライドシェア、観光バス等の待機スペースの確保

事業4-②

□ : 佐賀市地域公共交通計画の対応する事業

短期

中長期

SAGAモビリティセンター(仮称)を整備

利用しやすい便利な交通
持続可能な交通

市全域における方針

持続可能な公共交通ネットワークを
構築する

利便増進事業

・乗り継ぎ利便性の向上に向けた事業者間乗継割引の適用

事業9-②

【参考事項】

・路線バスの回送区間の営業化(再掲)

事業2-①

・EV給電施設の公民共同利用

事業23-①②

【関連事項】

・公民連携による運転士確保・研修機能の整備

事業12-②

・公民連携による自動運転研修機能の整備

事業12-①

・公民連携による公共交通に関する学習機能の整備

事業19-③

事業21-①

4. 利便増進事業の内容

■市中心部における回遊性の向上を支えるモビリティサービスの充実に資する事業

No.	該当事業	事業	事業内容	実施主体	実施予定期間	事業の効果	事業種別
5-2-1 ①	イ①	路線の延伸	モラージュ佐賀線をゆめタウン佐賀まで延伸する。	祐徳自動車	R8年度上期	移動ニーズに応じた利便性向上	参考
5-2-1 ②	イ①	路線バスの回送区間の営業化	市交通局と佐賀駅バスセンターの区間を営業化し、市交通局を民間バスの発着所として共用する。	市交通局 昭和自動車	R8年度以降	市中心部の回遊性向上	参考
5-2-1 ③	イ①	まちなかオンデマンド交通の導入	市中心部全体を運行するオンデマンド交通を新たに導入する。	交通事業者	R8年度以降	市中心部の回遊性向上	参考
5-2-1 ④	ハ⑦	シェアリングサービスの民間活力の活用	多様なシェアリングサービスが利用できる基地として市交通局をモビリティハブ化する。	佐賀市、市交通局 民間事業者	R8年度以降	市中心部の回遊性向上	参考
5-2-1 ⑤	ハ⑦	タクシー等の待機スペースの確保	タクシー、日本版ライドシェア、観光バス、自家用車等の待機スペースを確保する。	佐賀市、市交通局 交通事業者	R8年度以降	市中心部へのアクセス性向上	参考

■市全域における持続可能な公共交通ネットワークの構築に資する事業

No.	該当事業	事業	事業内容	実施主体	実施予定期間	事業の効果	事業種別
5-1-1	□①	乗り継ぎ利便性の向上に向けた事業者間乗継割引の適用	県庁前交差点において、バス事業者間乗継に対する運賃割引を行う。	佐賀市、市交通局 昭和自動車、祐徳自動車	R7.4～	乗り継ぎ利用の利便性向上	利便
5-2-2 ①	イ①	路線バスの回送区間の営業化(再掲)	市交通局と佐賀駅バスセンターの区間を営業化し、市交通局を民間バスの発着所として共用する。	市交通局 昭和自動車	R8年度以降	交通事業性の向上	参考
5-2-2 ②	ハ⑤⑥	EV給電施設の公民共同利用	市交通局にEVバスを導入するとともに、EV給電施設を民間バス事業者と共同利用する。	市交通局 民間バス事業者	R8年度以降	環境保全への貢献 交通事業性の向上	参考
5-2-2 ③	—	公民連携による運転士確保・研修機能の整備	公民合同での運転士の募集・相談・研修・教育に係る機能を市交通局舎に整備する。	市交通局	R8年度以降	路線バスの維持 交通事業性の向上	関連
5-2-2 ④	—	公民連携による自動運転研修機能の整備	市交通局を自動運転バスの社会実装を目指す拠点と位置づけ、民間バス事業者を交えた研修・教育に係る機能を市交通局舎に整備する。	市交通局	R8年度以降	路線バスの維持 交通事業性の向上	関連
5-2-2 ⑤	—	公民連携による公共交通に関する学習機能の整備	子どもや大人がバス事業を学べる機能を市交通局舎に整備する。	市交通局	R8年度以降	バス事業に関する理解促進、将来の担い手の確保	関連

■上記参考事項・関連事項を実施するために必要な事業

事業	事業内容	実施主体	実施予定期間
SAGAモビリティセンター(仮称)整備事業	上記参考事項・関連事項を含め、「市中心部における回遊性の向上を支えるモビリティサービスの充実」・「市全域における持続可能な交通ネットワークの構築」を具現化するための拠点として市交通局舎をリニューアルし整備する。	市交通局	R7年度～R9年度

4. 利便増進事業の内容

1) 市全域における持続可能な公共交通ネットワークの構築に資する事業

5-1-1 乗り継ぎ利便性の向上に向けた事業者間乗継割引の適用

佐賀市地域公共交通計画 事業9-②

➤ 県庁前バス停を経由する路線バス間の乗継に対して割引を行う。

■対象バス停

【上り】県庁前、佐嘉神社前、県庁舎、県警本部前

【下り】県庁前、佐嘉神社前、県庁舎、県庁前（お堀前）

■対象路線

■市営バス路線

行先番号	路線名
3	佐賀女子短大・高校線（西田代経由）
4	佐賀女子短大・高校線（佐賀大学経由）
6	佐賀城跡線
11	佐賀大学・西与賀線
12	佐賀大学・東与賀線
18	徳万・久保田線
20	諸富・早津江線
21	諸富・橋津線
22	龍谷学園・佐賀東高校線
23	犬井道・大詫間線
25	広江・和崎線
26	平松循環線
27	嘉瀬新町・久保田線
28	今宿・道崎線
29	蓮池・橋津線
30	尼寺・金立線
32	二俣・金立公民館線
36	若楠・佐賀記念病院線
50	神野公園・佐賀大学病院線
56	兵庫・久保泉工業団地線
58	中折・クレオパーク鍋島線
60	伊賀屋・清友病院線

■昭和バス路線

行先番号	路線名
71	唐津線
72	多久線
73	古湯線
74	中極線

■祐徳バス路線

行先番号	路線名
80	モラーージュ佐賀線
81	佐賀・鹿島線
82	佐賀・武雄線

■割引内容

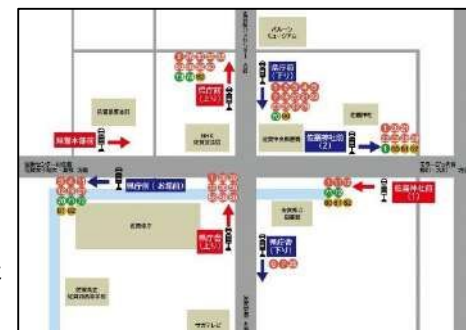
交通系ICカード「nimoca」を使って、一定の条件下でバスを乗り継いだ場合に運賃を割引く

【適用条件】

- ・決済方法：交通系ICカード「nimoca」での決済のみ
※現金・回数券・乗車券やnimoca以外の交通系ICカードでの利用は対象外
- ・乗継の仕方：60分以内の同一バス停での乗り継ぎ
- ・割引額：一回乗り継ぐごとに最大90円割引
※乗り継ぎ前後の安い運賃を基準額として、割引額を決定
※2台目の運賃から割引く

■のりば案内

県庁前バス停は、行先方面別に、国道264号の郵便局前交差点、県庁前交差点付近に分かれて設置しているため、**両交差点付近のバス停にのりば案内を掲出し、乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供を行う。**



■事業による効果、事業に係る費用、実施主体、実施時期

事業による効果	乗り継ぎ抵抗の低減、乗り継ぎ利用の利便性向上
事業に係る費用	－（ICカードシステムの改修費用なし） のりば案内作成費用（20万円）
実施主体	佐賀市、市交通局、昭和自動車、祐徳自動車
実施時期	令和7年4月～

4. 利便増進事業の内容

2) 参考事項等—まちなか交通体系の再編

5-2-1 ①路線の延伸

佐賀市地域公共交通計画 事業2-①

- モラージュ佐賀線のルートを見直し（ゆめタウン佐賀まで延伸）、路線バスサービスの利便性向上を図る。



5-2-1 ②路線バスの回送区間の営業化

佐賀市地域公共交通計画 事業2-①

- 訪日外国人旅行者や県外の利用者が多い市営バスの佐賀空港線、ゆめタウン線などを対象に、市交通局を新たに発着所とし、市交通局と佐賀駅バスセンターの区間を回送から営業化する。
- 佐賀駅バスセンターから離れた場所を待機所としていた民間バスが、市交通局を回送時の待機所として利用するとともに、市交通局を発着所とし、市交通局と佐賀駅バスセンターの区間を回送から営業化する。

5-2-1 ⑤タクシー・日本版ライドシェア・観光バス・自家用車等の待機スペースの確保

- 市中心部来訪者を迎車するためのタクシーや日本版ライドシェア、自家用車の待機スペースを確保する。
- 現状で不足している団体旅行等の観光バスの駐機場所を確保する。

5-2-1 ③まちなかオンデマンド交通の導入

佐賀市地域公共交通計画 事業13-③

- 市交通局を拠点として、市中心部全体を運行するオンデマンド交通を新たに導入する。



5-2-1 ④シェアリングサービスの民間活力の活用

佐賀市地域公共交通計画 事業13-①②

- 市中心部における回遊性の向上に資するシェアサイクル、カーシェアリング、EVスクーターや電動キックボード、電動車いすなど多様なシェアリングサービスを、民間事業者と連携し展開する。



佐賀市地域公共交通計画 事業4-②

SAGAモビリティセンター



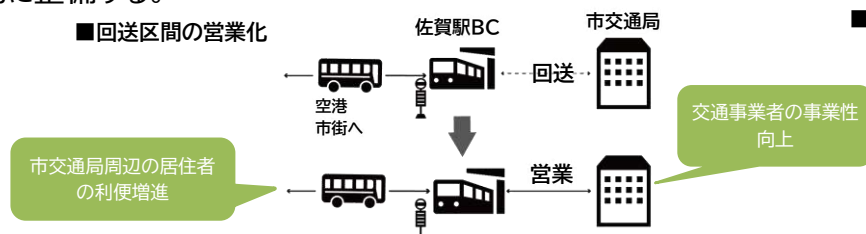
4. 利便増進事業の内容

3) 参考事項等ー将来を見据えた地域公共交通ネットワークの維持・確保

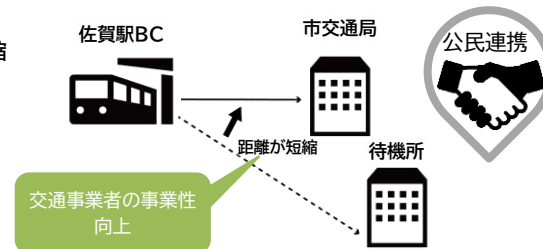
5-2-2 ①路線バスの回送区間の営業化（再掲）

佐賀市地域公共交通計画 事業2-①

- 佐賀駅バスセンターから離れた場所を待機所としていた民間バスが、市交通局を回送時の待機所として利用するとともに、市交通局を発着所とし、市交通局と佐賀駅バスセンターの区間を回送から営業化する。なお、このことに伴い、民間バス運転士の待機・休憩スペースを市交通局に整備する。



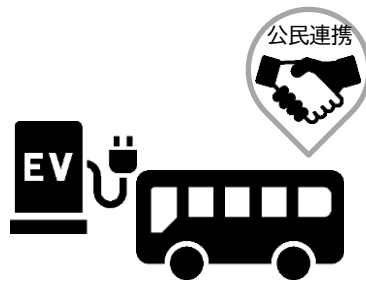
■回送区間の短縮



5-2-2 ②EV給電施設の公民共同利用

佐賀市地域公共交通計画 事業23-①②

- 運輸部門における二酸化炭素排出量を抑制し地球温暖化防止につなげるとともに、乗り心地の向上を図るため、市交通局にEVバスを導入する。
- その際に整備するEV給電施設を民間バス事業者と共用する。



5-2-2 ④公民連携による自動運転研修機能の整備（関連事項）

佐賀市地域公共交通計画 事業12-①

- 市交通局を自動運転バスの社会実装を目指す拠点と位置づけ、民間バス事業者を交えた研修・教育に係る機能を交通局舎に整備する。



5-2-2 ③公民連携による運転士確保・研修機能の整備（関連事項）

佐賀市地域公共交通計画 事業12-②

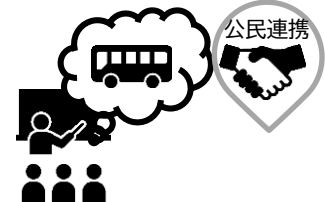
- 地域公共交通の維持に不可欠な運転士を確保するため、民間バス事業者と合同で行う運転士の募集・相談・研修・教育機能を市交通局舎に整備する。



5-2-2 ⑤公民連携による公共交通に関する学習機能の整備（関連事項）

佐賀市地域公共交通計画 事業19-③、21-①

- 路線バス事業に係る市民等の理解促進とあわせて将来の担い手を確保するため、子どもや大人がバス事業を学べる機能を市交通局舎に整備する。

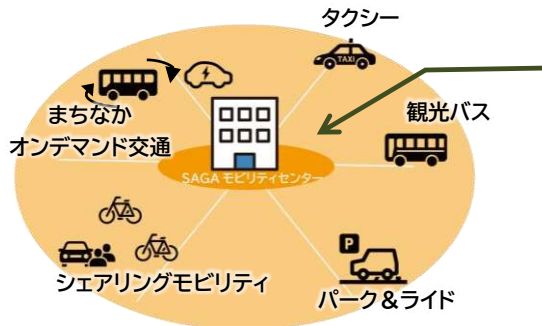


4. 利便増進事業の内容

4) 参考事項等－SAGAモビリティセンター（仮称）の整備

各事業（5-2-1①を除く）を確実に実施するためには、市中心部に交通結節機能を含む拠点が必要となります。そのため、市中心部に位置し、また、広域交通結節点であるJR佐賀駅や佐賀駅バスセンターに比較的近い場所に位置する佐賀市交通局を「SAGAモビリティセンター（仮称）」としてリニューアルすることで、佐賀市における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ての活用を図ります。

■イメージ図



まちなかを運行するモビリティの交通結節点



市全域の公共交通を維持していく基地

■整備内容

- ・停留所、待合施設
- ・民間バスの待機スペース
- ・民間バス運転士の休憩所
- ・タクシー、日本版ライドシェア、観光バス、自家用車等の待機スペース
- ・パーソナルモビリティの保管、貸出、返却スペース
- ・EV給電施設
- ・運転士確保に係る説明会や運転士の研修機能を有するスペース
- ・子どもや大人の学習・見学スペース

■期待効果

- ・市中心部周遊のための二次交通のアクセス向上
- ・回送コストの低廉化
- ・運転士の拘束時間の短縮
- ・市民及び来訪者の市中心部における移動支援と二次交通の充実
- ・回遊性の向上による消費行動の拡大や観光振興による経済波及
- ・まちの魅力や価値の向上
- ・EV給電施設整備に係る民間バス事業者のイニシャルコストの抑制
- ・民間バス事業者へのEVバス導入促進による交通分野での環境活動の推進
- ・地域公共交通の担い手の確保
- ・路線バス事業に関する理解促進

■整備スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
関係者間の協議・調整	→			
ハード事業の調査・設計等	→			
施工		→		
供用開始				→

5. 地方公共団体による支援の内容

- 佐賀市は、利便増進事業に関連して、引き続き利便増進に向けた検討や公共交通の利用促進についての支援を行います。

地域公共交通の利便増進に向けた検討に対する支援

- 公共交通サービスの利便増進並びに地域公共交通ネットワークの持続性確保に向けて、公共交通を取り巻く状況のモニタリング及び分析を継続的に行うマネジメント機能を果たします。また、必要に応じて地域や交通事業者と連携して事業等を企画・推進する調整役を果たします。

公共交通の利用促進に係る積極的支援

- 本計画で実施する事業（事業者間乗継割引、のりば案内充実）はもとより、他の公共交通に関する事業について、他の分野における計画や事業との連動を意識して公共交通機関の利用を促進するほか、市報、市HP、市SNS、その他広報媒体等を活用し市民や来訪者へ周知を図るなど、関係する交通事業者と連携して地域公共交通ネットワーク全体の利用促進を図ります。

6. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

項目	総事業費 (千円)	年度	内訳 (千円)	調達方法	
				調達主体	補助金等
乗り継ぎ利便性の向上に向けた事業者間乗継割引の適用	200				
ICカードシステム改修	－（ICカードシステムの改修費用なし）				
のりば案内作成		R7	200	佐賀市 バス事業者	

7. 事業の効果

▶ 利便増進事業の実施により、佐賀市地域公共交通計画に定めた目標の指標の達成に向けて、以下に示す効果の発現が期待されます。

■ 佐賀市地域公共交通計画の目標と指標

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 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)

■ 期待される事業の効果

バス事業者間の乗継割引により、異なる運行事業者間の路線バスの円滑な乗り継ぎができる環境を確保し、路線バス利用回数の増加につなげる【事業5-1-1】

8. 今後の検討課題等

- ▶ 利便増進事業として位置付けたもの以外にも、市中心部における回遊性の向上を支えるモビリティサービスの充実や市全域における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた課題が山積しています。引き続き、関係者と対応について協議を重ね、整ったものから取り組んでいきます。

1) 路線バスの効率化

事業	事業概要
路線バスの重複運行の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部から佐賀駅BCへ向かう路線が重複して運行しており、ダイヤが重複している便では先行便に利用者が乗車し、後続便の乗客が不在となるなど、非効率な運行となっている場面があるほか、各路線とも利用が少なく、需要に対して車両規模や便数などサービスの供給過多とみられる場面があります。運転士が限られている中、公共交通ネットワークを維持していくために路線バスサービスの効率化を図っていく必要があります。 (対象路線・対象地域の例：都市間バス路線)
公共交通空白地域等の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスは全人口の74%をカバーしていますが、郊外部を中心にバス停まで距離のある公共交通が利用しにくい地域（公共交通空白地域等）が存在しており、特に高齢化率が高いエリアでもあります。今後も高齢人口の増加が予測される中、身体的負担が大きい高齢者が利用可能な交通サービスを確保していくための公共交通サービスの充実が必要です。 ・合わせて、運行している路線バスの利用は少なく、需要に対して車両規模や便数などサービスの供給過多とみられる場面があります。 ・地域によっては道路運送法上の許可・登録を要しない互助輸送サービスもあるため、これも含めた交通サービスの最適化を図っていく必要があります。 (対象路線・対象地域の例：郊外部バス路線)
交通結節点の機能充実	<ul style="list-style-type: none"> ・上記の路線バスの重複運行の効率化や公共交通空白地域等の解消等に取り組んでいくと、公共交通モード間の乗り継ぎが生じることとなります。この乗り継ぎにおける利用者の負担を極力無くしていく必要があります。 (久保田地域：徳万交差点付近（森林公園、好生館）、東与賀地域：東与賀支所、川副地域：川副支所、諸富地域：諸富支所) ・大和地域の尼寺交差点は、路線バスや高速バス、コミュニティ交通など複数の交通モードが集中する地点ですが、歩道は狭く安心してバスを待つことができる環境が整っていません。そのため、交通結節点の場所を設けて、安心・安全に待てる環境を整備し、乗り継ぎ利用の利便性を確保していく必要があります。 (大和地域：大和支所)

8. 今後の検討課題等

2) 交通サービスの充足

事業	事業概要
山間部の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">市北部では定路線型のコミュニティバスが運行していますが、少子化とともに小中学生の利用が減少している一方で、高齢者人口は増加しており、利用層が変化してきていることから利用状況や今後の利用意向を踏まえた、サービスの見直し検討が必要です。 (富士地区：富士コミュニティバス、三瀬地区：三瀬地区コミュニティバス)
新たなニーズへの対応 現在のバス利用者の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">県立大学の開学（令和11年度予定）に伴って通学・通勤の大量の移動需要が発生することが予想されます。通学等の移動需要に対応していくべく公共交通の充実を図っていくことが必要です。また、現在のバス利用者の利便性向上に向けて、路線の新設や路線の延伸、見直しなどの検討が必要です。 (佐賀駅バスセンター～県立大学間（新設）等)
市街化区域内の公共交通サービスの充実	<ul style="list-style-type: none">市内を運行する路線バスの中には利用が少なく、赤字運行となっている路線があります。路線バスは佐賀駅バスセンターを基点に放射状ネットワークが形成されており、市中心部へは直通アクセスできますが、環状方向の移動には乗り継ぎが必要です。運営改善と利便増進を図るために公共交通サービスの充実が必要です。地域住民の移動状況をビッグデータ等を活用して可視化し、そのニーズに適應する交通サービスの実証運行の検討が必要です。
観光施設へのアクセス確保	<ul style="list-style-type: none">郊外部にある観光施設の中には路線バスでアクセスしにくい施設があります。自動車を運転できない観光客や市民などでも気軽に利用できるように交通手段を確保していく必要があります。 (東よか干潟ビジターセンターひがさす、昇開橋、佐野常民と三重津海軍所跡の歴史館)

8. 今後の検討課題等

3) 利用しやすさの向上

事業	事業概要
運賃面の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">市内の回遊などに利用しやすいお得な乗車券に関してはバス会社各社がそれぞれ販売していますが、利用者が限られていたり、他社のバス会社は利用対象外になっていてバス会社間の路線の乗り継ぎなどがしにくかったりといった状況にあります。また、MaaSアプリMy routeからタクシーの配車手続きやシェアサイクルの予約手続きを進めることが可能ではありますが、運賃体系は各モード、各社で別々となっていて、都度支払が生じています。多様な交通モードを組み合わせて利用してもっとスムーズに回遊できるような運賃面の改良が必要です。 (サービスイメージ：バス共通フリーパス、モビリティサブスクリプションサービス)
定期券の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">通勤定期券、通学定期券はバス会社が各々販売しており、利用対象路線は当該バス会社のもののみで、対象区間に他社の路線が運行していても定期券の適用はできません。バスサービスの利便性を向上させるためには増便が有効ではありますが、運転士不足が深刻化する中、対応が難しい状況にあります。通勤定期券、通学定期券について、他社でも利用可能とするなどの機能拡充を行うことで、運行リソースを追加投入することなく実質的な増便が可能となる可能性があります。このような定期券運用の工夫についての研究に取り組む必要があります。 (サービスイメージ：共通定期券)
キャッシュレス決済の充実	<ul style="list-style-type: none">佐賀市のタクシーでは決済方法の多様化の普及が進んでいません。また、九州佐賀国際空港からの路線バスなどインバウンドの利用が多い路線においてのクレジットカード決済の導入の検討も必要です。市内の路線バスにはICカード決済が導入されていますが、利用率が低い路線では3割程度という路線もあり、利用状況の把握に関するデジタル化は十分とはいえません。運転士側・利用者側双方の手間の軽減、それに伴う降車時の時間短縮など、事業性向上、データに基づくサービス改善等を図るために、キャッシュレス決済の充実や普及促進に取り組む必要があります。 (サービスイメージ：タクシーへのキャッシュレス決済、観光路線へのクレカ決済の導入、ICカード普及 等)

4) 交通事業の事業性向上

事業	事業概要
運転士不足への対応	<ul style="list-style-type: none">以前より高齢化や新たな成り手不在により問題となっていたバス運転士不足は、バス運転者の改善基準告示もあり深刻化し、10年後には84%まで減少、その時に運行キロ程は約870km減少することが推測されます。タクシーにおいても高齢化が一層進み、運転士不足が深刻化しています。公共交通サービスを維持・確保し、さらに利便性を高めていくためには、運行リソースの確保が必要です。先進技術を活用した省力化や第二種運転免許を保有していない人の活用など対策を幅広く検討していくことが必要です。 (サービスイメージ：自動運転の導入、日本版ライドシェアの活用、公共ライドシェアの導入)

9. 今後の予定

	2月	3月	4月
地域公共交通利便増進実施計画の作成及び大臣認定	上旬：提出 下旬：認定		利便増進事業開始