

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
				(R4年)	(R5年)	(R6年)		
【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		(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。
	【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	(R9年) 339万人/年	・鉄道は目標値であるコロナ禍以前(R1)の8割を達成し、R元年度の95%程度まで回復した。 ・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。特に市営バスの利用者数が増加傾向にある。都市間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	(R9年) 49,800人/年	・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	(R9年) 178.1万人	・コロナ禍の影響が最も大きいタクシーは、利用者の回復が鈍く、目標値に届いていない。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。
【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%		(R8年) 44.20%	客足の回復や運賃改定の効果によって、収支率が改善している。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	(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。※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	(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%	(R6年) 17.00%	(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] 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) 371.4千t-CO2	(R6年) [409.2千t-CO2] 331.3千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。 ※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	(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	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

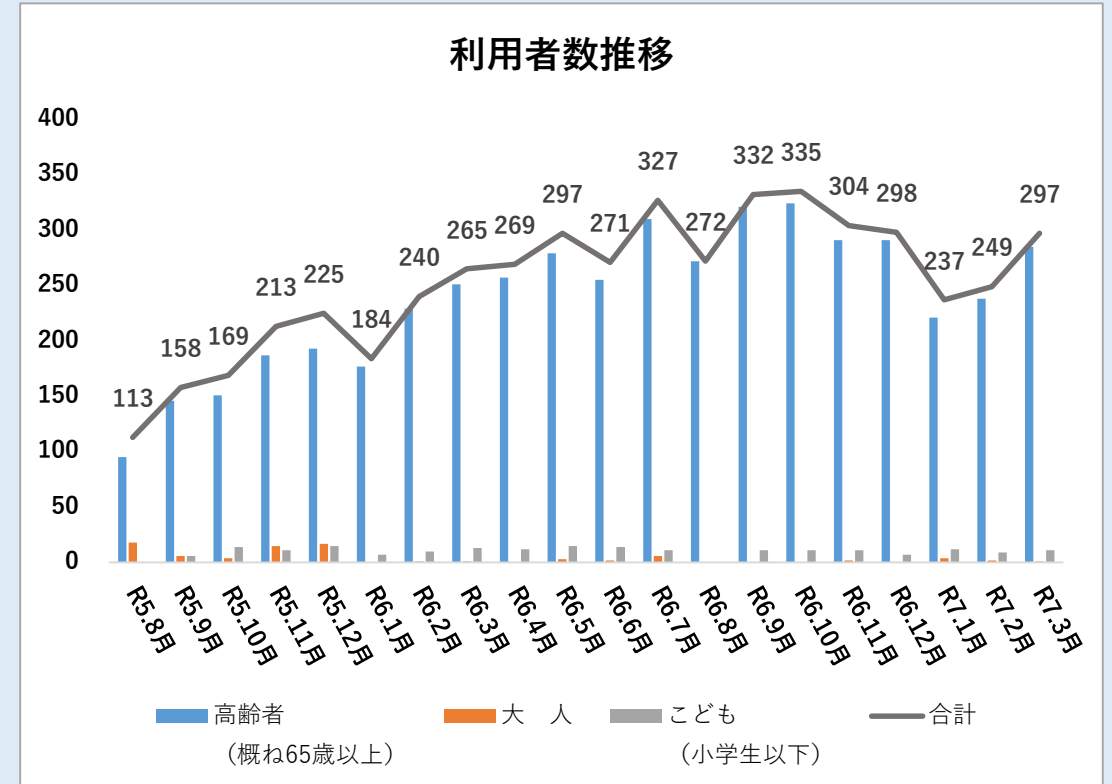
【運賃】大人(中学生以上) 400円

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

きたきた号通信
春日北デマンドタクシー「きたきた号」
1回は乗ってみませんか?
予約専用電話 **080-8389-9473**

第1便 7:30	第9便 10:30
第2便 8:40	第10便 11:30
第3便 9:20	第11便 13:30
第4便 10:00	第12便 14:30
第5便 11:00	第13便 15:10
第6便 13:00	第14便 15:50
第7便 14:00	



利用促進の活動として「きたきた号通信」の発行や地域イベントでのPRも行っている。利用者数も増加していき3月には乗客5,000人を達成。記念セレモニーを行った。

令和6年度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6年10月3日（木）～10月27日（日）のうち15日間

※国スポ、全障スポの開催に合わせて実施

【運行ルート】佐賀駅バスター～SAGAサンライズパーク（片道約1.8km）

【延べ乗車人数】1,835人

【自動運転化率】96.4%

※総走行距離に対して、自動走行した距離の割合

【手動介入の主な発生要因】

他車両等の影響：57%※、ドライバー判断：21%、路上駐車回避：15%

※右折時対向車接近が最も多く、次いで対向車接近

【アンケート調査結果】

安全性への印象：「良くなった・まあ良くなった」87.1%

全体的な印象：「良くなった・まあ良くなった」90.4%

今後の利用意向：「ぜひ乗りたい・機会があれば乗りたい」98.0%



令和7年度 自動運転バス走行実証事業

【実施期間】

- ①令和7年10月～11月 調律20日、実証7日
- ②令和7年12月～令和8年2月 調律9日、実証25日（一般試乗あり）

【実施主体】佐賀市・佐賀市交通局

【運行ルート】佐賀駅BC～SAGAサンライズパークの往復

【運行便数】6往復／日 ※①の実証7日間のみ8往復／日

【使用車両】小型EVバス

【運賃】無料 ※令和8年度からの有償化を検討中

【特徴など】

- ・路車協調（佐賀駅BC進入時の無信号交差点）①期間中
- ・信号連携の実証（佐野常民像前交差点）②期間中
- ・路上駐車回避など技術の向上を目指す



施策12 公共交通の担い手確保 ②運転手の確保に向けた連携・協力

日本版ライドシェアの稼働状況

時期	R6.10.1~R6.11.4	R6.11.5~
実施事業者	株式会社佐賀タクシー、中央タクシー株式会社	
稼働可能時間帯	月・木・日曜日:12時台~23時台 金・土曜日:12時台~翌5時台	金・土曜日:16時台~翌5時台
稼働可能車両数	10台	10台
アプリ	タクシーアプリ『GO』を利用	
運賃	事前確定運賃	
備考	イベント対応臨時措置適用 ・国スポ、全障スポ ・バルーンフェスタ	



【1日あたりの平均実車数の推移】

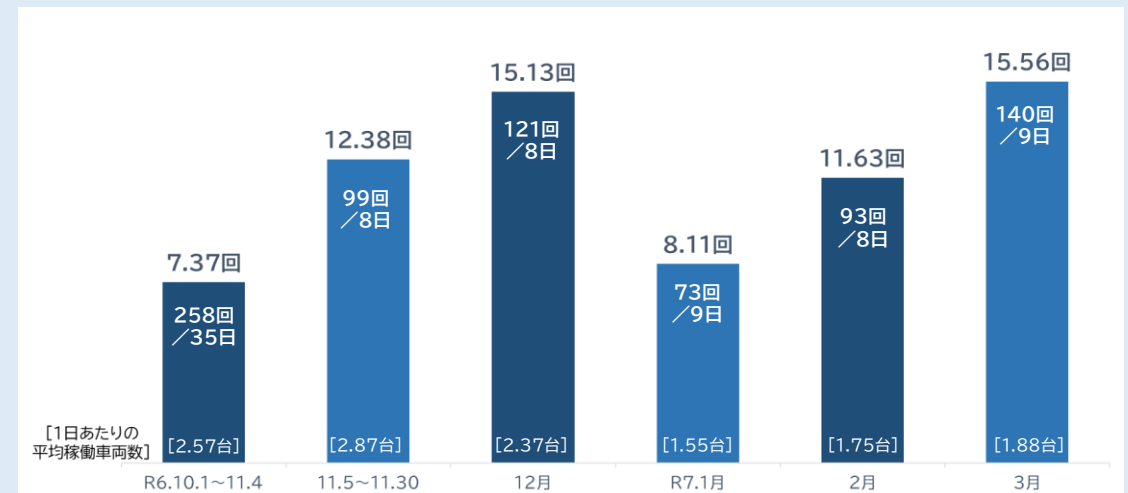
◎1日当たりの平均実車数

稼働時間や稼働車両数の適正化により、R7.3月は過去最高の実車数となっている。

◎日本版ライドシェア満足度

接客の心地よさ、車内の快適さ、運転の丁寧さの項目で約8割が満足と回答。

※利用後のアプリ評価（10/1~12/31）評価数148件



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

◎利用回数

R7.5.6～R7.3.31で約38,000回の利用があった。
国スポの影響で、R6.10月が最も多く利用された。

◎駐輪ポート数

18箇所 → 57箇所 ※R7.3.31時点

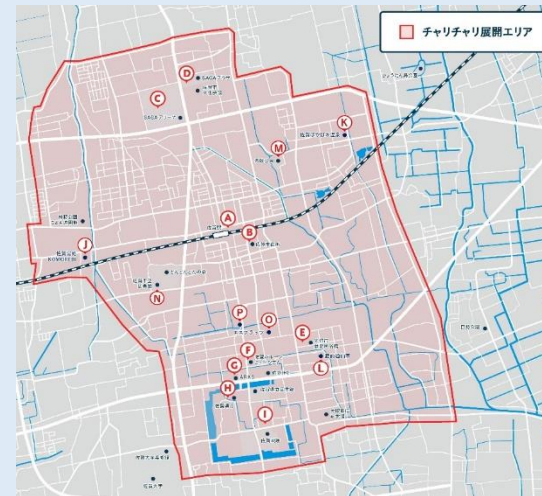
◎車体数

50台 → 150台 (ベーシック120台、
電動アシスト30台)

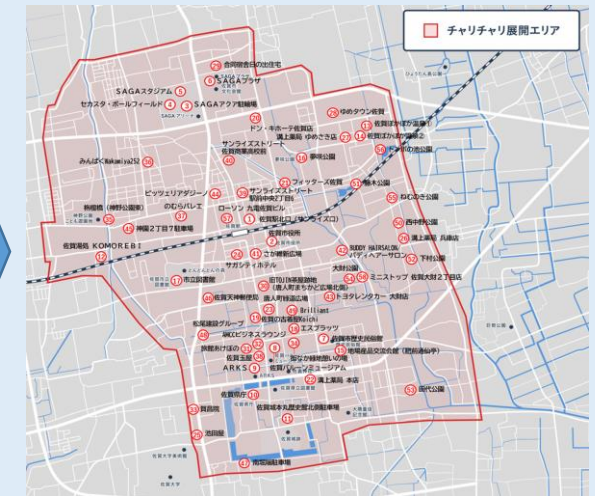


▲チャリチャリHP

18箇所
(R6.5.6時点)



57箇所
(R7.3.31時点)



◎他分野との連携

《観光》

佐賀バルーンフェスタ開催に合わせ、バルーンフェスタ会場内に臨時ポートを設置。

《交通安全》

R6.7.29 チャリチャリ(株)、JAF、佐賀県警とともに佐賀駅前交流広場にて自転車マナーアップ啓発イベントを開催。

