

計画の推進体制

本計画は、交通政策基本法第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みます。

関係する主体と基本的な役割

主体	役割
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、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。
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
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。
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針について助言を行う。
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。
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。
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。
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。

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。

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	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	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	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	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	40.3% (R3年度)	44.2% (R8年度)
目標3	中心市街地における歩行者数を増やす	【指標6】中心市街地の通行量	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	158.0万人/年 (R3年)	164.7万人/年 (R9年)
目標5	高齢者の交通事故を減らす	【指標8】運転免許自主返納者数	810人/年 (R3年)	2,000人/年 (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	487.9千t-CO ₂ (R元年)	361.9千t-CO ₂ (R9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	3,110千人/年 (R2年)	6,403千人/年 (R9年)

お問い合わせ先：佐賀市 企画調整部 交通政策課（Tel：0952-40-7038）

佐賀市地域公共交通計画（素案）概要版 令和4年11月28日

本計画は、「第2次佐賀市総合計画」を上位計画として、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき、「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法定計画です。

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。

■計画区域：佐賀市全域

■計画期間：令和5年4月～令和10年3月（5年間）

■根拠法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正法施行：令和2年11月）

■作成主体：佐賀市地域公共交通協議会

計画の基本方針と目標

佐賀市の公共交通の基本的な考え方

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

佐賀市の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	2. 賑わいがあるふれ、土地利用が効率的なまち	3. 安全・安心に暮らせるまち	4. 人と地球にやさしいまち	5. 交流が活発なまち
----------------------	-------------------------	-----------------	----------------	-------------

交通分野が目指す各将来像の実現に向けた問題点や課題

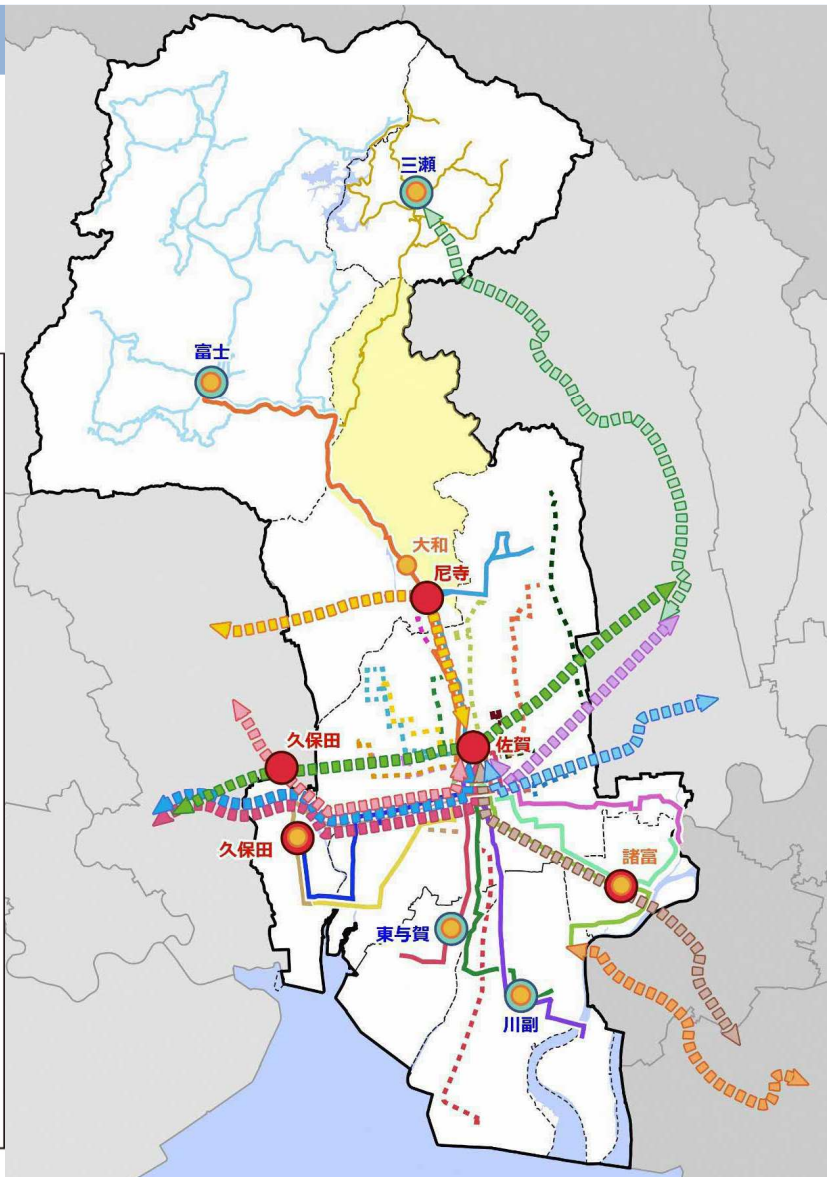
	問題点	課題
1	人口減少やマイカーの依存度増加による公共交通需要の低迷と、燃料費高騰、運転手不足、新型コロナによる経営悪化などの事業性の難航による、公共交通サービスの衰退	・移動需要の変化への対応 ・生活圏の移動確保
2	人口減少や少子高齢社会に対応したコンパクトなまちづくりに向けた中心市街地への都市機能集約の必要性の高まり。地域拠点の拠点性、周辺集落からのアクセス性が低い	・中心市街地における回遊性の向上 ・中心市街地と地域拠点間の移動の確保
3	高齢者の運転による交通事故の増加や学生の自転車事故などの交通安全性の懸念。 公共交通機関・施設や道路における、障がい者が移動しにくい環境	・交通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
4	化石燃料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)による地球温暖化の進展、これに伴う異常気象の発生と豪雨災害等の激甚化など様々なリスクの高まり	・運輸部門の温室効果ガス排出量の抑制
5	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	・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)

計画の目標

将来像1	目標1	公共交通利用者数を増やす
	目標2	公共交通の持続性を高める
将来像2	目標3	中心市街地における歩行者数を増やす
	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
将来像3	目標5	高齢者の交通事故を減らす
将来像4	目標6	運輸部門の温室効果ガス排出量を削減する
将来像5	目標7	観光入込客数の公共交通利用を増やす

目指す地域公共交通ネットワーク

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。



凡例

- 主要交通結節点
- 乗り継ぎ拠点
- 地域拠点

○広域交通

- JR長崎本線
- 唐津・佐賀線
- 中極線
- 佐賀・鹿島線
- 佐賀・武雄線
- 江見線
- 沖新線
- 神埼線
- 佐賀柳川線
- 三瀬・神埼線

○副幹線交通

- ほほえみ館・ゆめタウン線
- モラージュ佐賀線
- 伊賀屋・清友病院線
- 卸センター・佐賀大病院線
- 県庁舎・佐賀城跡線
- 今宿・道崎線
- 佐賀空港線
- 龍谷学園・佐賀東高校線
- 佐賀女子短大・高校線(佐賀大学前経由)
- 佐賀女子短大・高校線(西田代経由)
- 佐賀女子短大・高校線(紡績通り・佐賀大学前経由)
- 若楠・佐賀記念病院線

○主幹線交通

- 古湯線
- 尼寺・金立線
- 犬井道・大説間線
- 広江・和崎線
- 佐賀大学・西与賀線
- 佐賀大学・東与賀線
- 徳万・久保田線
- 諸富・早津江線
- 諸富・橋津線
- 蓮池・橋津線
- 嘉瀬新町・久保田線
- 中折・クレオパーク鍋島線
- 東山田線
- 神野公園・佐賀大病院線
- 鍋島駅北・クレオパーク鍋島線
- 二保・金立公民館線
- 兵庫・久保工業団地線
- 平松循環線

○支線交通

- 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

公共交通機関の役割

区分	交通機関	役割
広域交通	鉄道	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。
	高速バス	
	路線バス	
主幹線交通	路線バス	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。
副幹線交通	路線バス	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。
支線交通	コミュニティ交通	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/レンタル・シェアリングサービス	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。

目標達成に向けた施策・事業

			市	交通	地域	国	県	他
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	1) 路線バスの確保維持	①路線バスの確保維持	●	●	●	●	●	
	2) 路線バスのEBPMの推進	①路線バスサービス改善検討・実施(EBPM)	●	●	●			
	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	●					
	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交通結節点等の整備	●	●	●			

			市	交通	地域	国	県	他
2. 公共交通サービスの利便増進を図る	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)	●	●				
	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	●	●				●
	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	●	●				
	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		●				
	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検討 ③共通定期券導入検討	●	●				
3. 公共交通の運営体制強化	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	●	●				
	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	●	●		●	●	
	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	●	●				
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、移動しやすさを高める	13) 中心市街地等の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	●					●
	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	●	●				●
5. 官民、交通事業者間、他分野との需要の共創を図る	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	●	●	●			
	16) 都市型MaaSの展開	①都市型MaaSの導入	●	●	●		●	
6. 中心市街地と地域拠点間の路線バスへの需要喚起を図る	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)	●	●	●			
	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	●	●				
	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	●	●				●
7. 高齢者・障がい者向けの交通サービスの充実を図る	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)	●	●	●			
	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		●			●	●
	8) 高齢者・障がい者に対する公共交通の利用促進	21) 公共交通の利用方法の周知 22) 高齢者向けの運賃施策	●	●				●
9. 車両からの温室効果ガスの排出削減を図る	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	●	●	●	●	●	●
	10. 公共交通への転換を促す	19) モビリティマネジメントの展開(再掲)	●	●				
11. 広域交通拠点からのアクセス利便性、回遊性を高める	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	●	●				●
	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	●	●				●
	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	●	●				●
	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						●
	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)	●	●				●
12. 観光需要の創出を図る	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						●