



佐賀市  
地域公共交通  
利便増進  
実施計画

令和 7年 2月

 佐賀市

# 目次



1	はじめに	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	佐賀市のまちづくり～さまざまな交通手段を自由に選んでスムーズに～	3
1-3	これまでの公共交通関連の取り組みと本計画の狙い	5
1-4	計画の対象区域と計画期間及び記載事項	8
2	市の現況分析・将来分析	9
2-1	人口特性	9
2-2	観光動向	11
2-3	路線バスの現況	12
2-4	今後の路線バスの見通しに関する分析	17
3	市地域公共交通の課題	25
4	利便増進の取り組みの方向性	27
5	利便増進事業の内容	30
5-1	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	32
5-2	参考事項(今後詳細が決まる利便性向上のための事業)等	34
6	地方公共団体による支援の内容	40
7	事業実施に必要な資金の額・調達方法	41
8	事業の効果	42
9	今後の検討課題等	43

# 1 はじめに



## 1-1 計画策定の目的

佐賀市(以下「本市」という。)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。

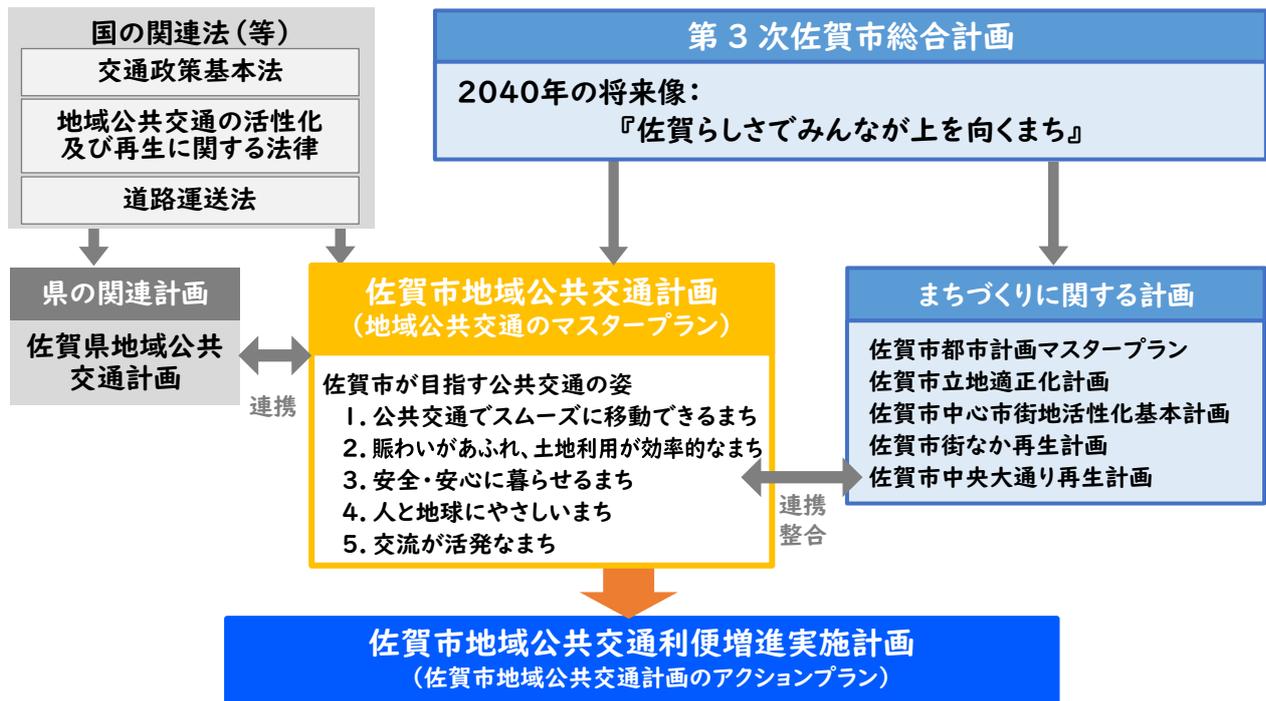


図 佐賀市地域公共交通利便増進実施計画の位置付け

# 佐賀市地域公共交通計画 概要版

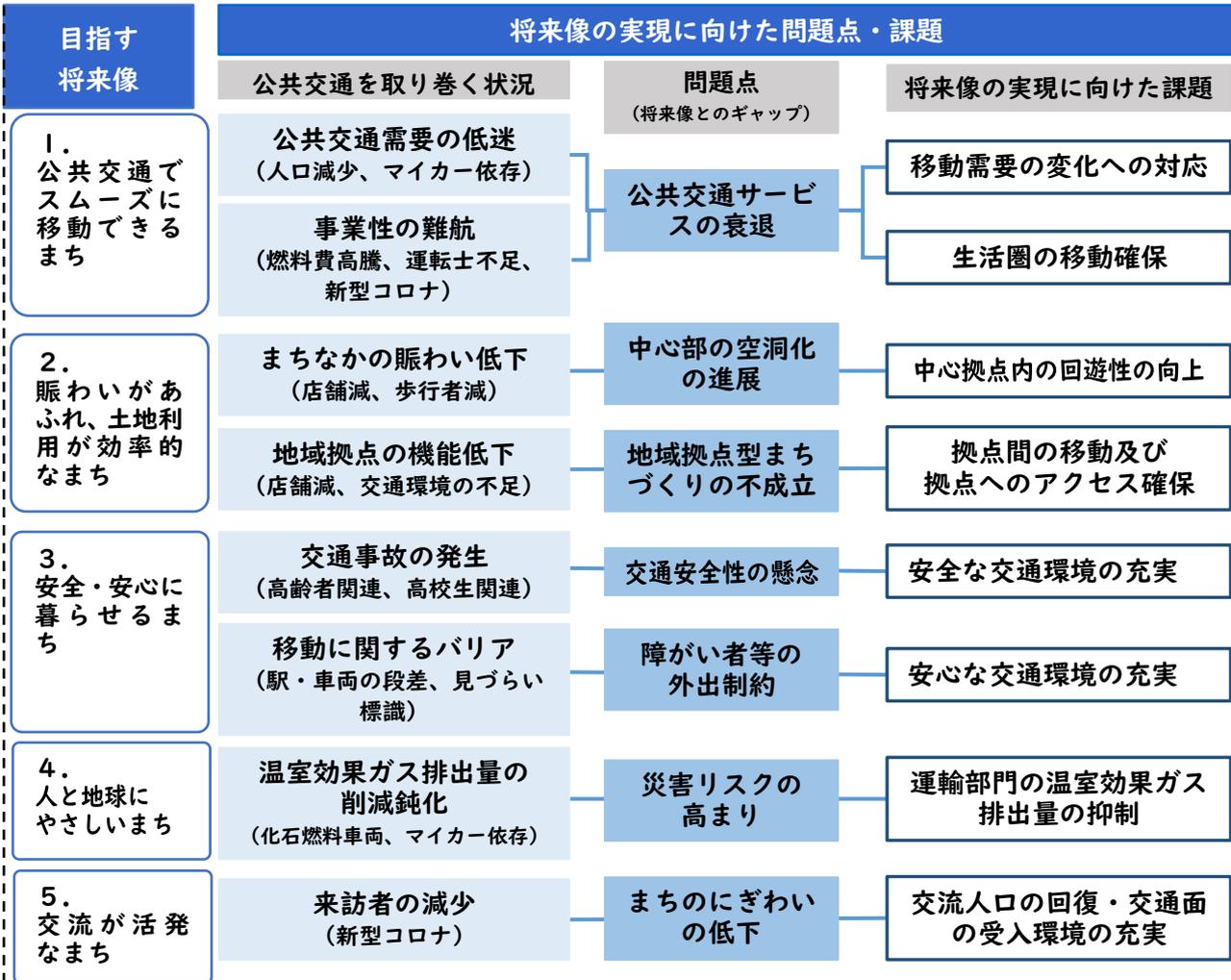
■計画区域：佐賀市全域

■計画期間：令和5年4月～令和10年3月（5年間）

## 佐賀市の公共交通の基本的な考え方



## 佐賀市の目指す公共交通の姿と公共交通を取り巻く状況、実現に向けた問題点・課題



## 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	中心市街地内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	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
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

## 1-2 佐賀市のまちづくり～さまざまな交通手段を自由に選んでスムーズに～

佐賀市では、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。

### 第3次佐賀市総合計画

#### 分野別方針(都市・交通) 人中心に暮らしやすさが整ったまち

2040年に目指す市民等の姿 第3項

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

- 【主なポイント】
- ・地域の特性に合った交通ネットワークを再構築すること
  - ・新しい技術を生かした交通を推進すること
  - ・多様な交通モードの充実とシームレスな移動を実現すること

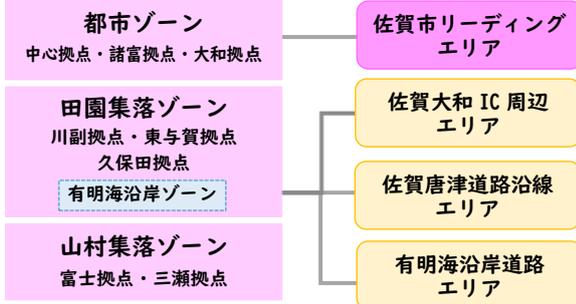
次期佐賀市都市計画マスタープランでは、第3次佐賀市総合計画の2040年に向けた土地利用の方針「都市機能を集約したコンパクトなまちを形成しつつ、各拠点を公共交通等のネットワークで結ぶことが必要」との考え方に基づいて、都市計画の基本理念に「多様な拠点が有機的につながるまちづくり」を掲げ、ゾーンと拠点を設定しています。特に、中心拠点においてSAGA サンライズパークから佐賀城公園までを「佐賀市リーディングエリア」とし、市街地全体の魅力向上を図ることとしています。

### 次期佐賀市都市計画マスタープラン

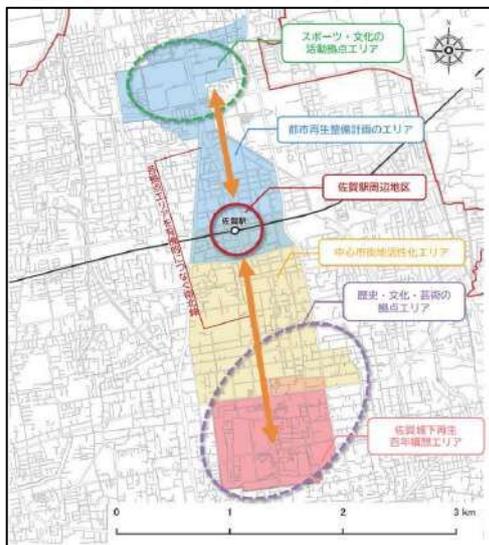
#### 都市計画の基本理念

#### 多様な拠点が有機的につながるまちづくり

##### 【ゾーンと拠点】

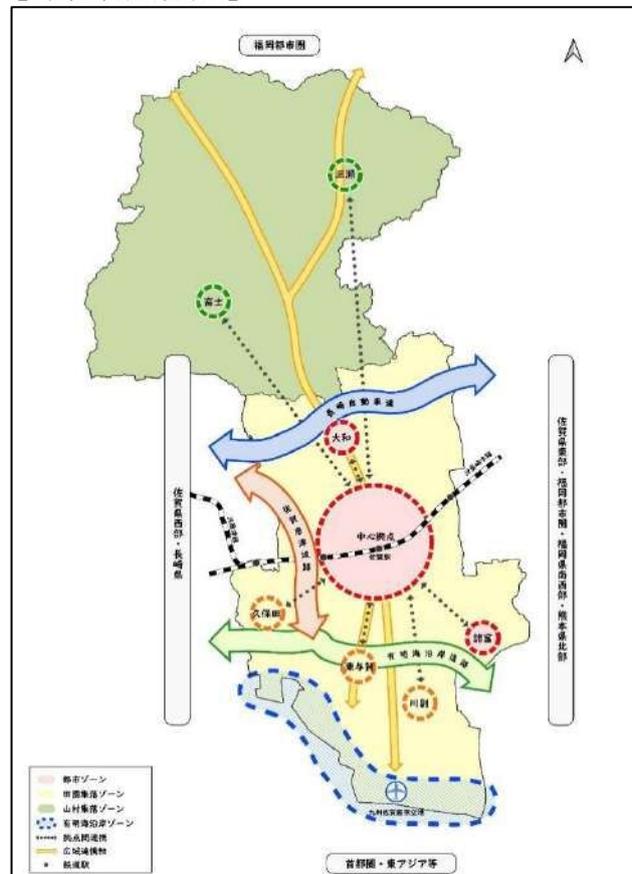


##### 【佐賀市リーディングエリア】



出典:佐賀市立地適正化計画

##### 【将来都市構造図】



出典:第3次佐賀市総合計画

佐賀市立地適正化計画では、将来都市構造の実現を目指し、都市機能誘導や居住誘導により土地利用方針の具体化を図っていくこととしています。都市機能誘導区域には“佐賀駅周辺拠点”を設定し、“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。また、公共交通・ウォーカブルに係る誘導施策として、新技術等を活用した利便増進にかかる取り組みが位置付けられています。

## 佐賀市立地適正化計画 (R6.4)

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”

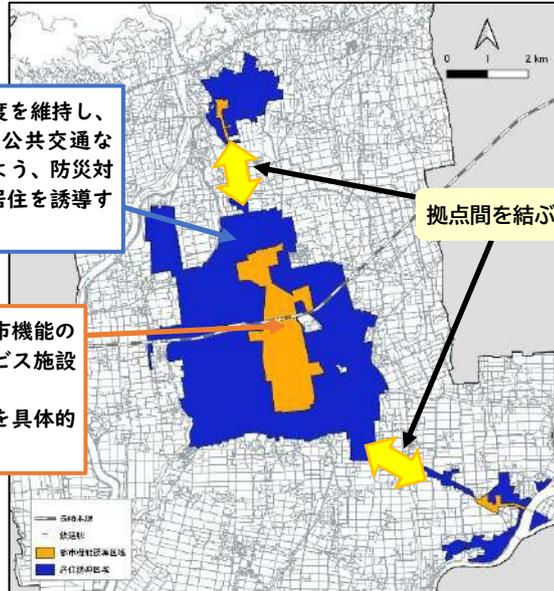
【誘導区域の設定】

### 居住誘導区域

- ・人口減少の中でも人口密度を維持し、各種生活サービス施設や公共交通などが撤退することのないよう、防災対策を講じつつ、積極的に居住を誘導する区域

### 都市機能誘導区域

- ・医療・福祉、商業、子育て等、都市機能の維持や誘導により、各種生活サービス施設の効率的な提供を図る区域
- ・同区内では、維持・誘導する施設を具体的に定める（誘導施設）



資料：佐賀市立地適正化計画、佐賀市提供資料

【誘導施策 第3項】 公共交通・ウォーカブル

公共交通を利用しやすい環境整備 AI オンデマンドバスの導入検討	まちなかウォーカブルの推進 南北軸におけるポケットパーク等の交流空間の整備
都市型 MaaS の推進	官民連携による公共空間のオープン化・一体化
ニューモビリティの導入推進に向けた環境整備	地域公共交通の再構築
自動運転の社会実装に向けた導入検討	公共交通の維持に向けた事業者への支援
電動モビリティ推進に伴う利用環境整備	環境に配慮したモビリティの導入検討

佐賀市中央大通りは佐賀市のシンボルロードで、佐賀市リーディングエリアにも位置付けられています。平成 27 年に佐賀市中央大通り再生計画が策定され、道路空間における戦略では「安全安心に歩いて暮らせる歩行者優先の街づくり」、公共交通では「交通弱者にも優しいまちづくり」が示されています。

## 佐賀市中央大通り再生計画 (H27.3)

### 中央大通りのコンセプト

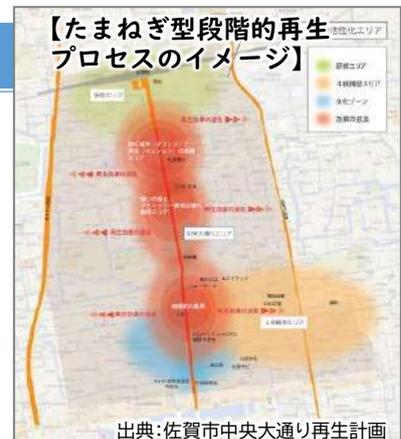
### 佐賀市中央大通り「まんなかオアシス」構想

【中央大通り再生戦略】

- 道路空間：安全安心に歩いて暮らせる、歩行者優先の街づくり
- 公共交通：交通弱者にも優しいまちづくり

【再生の推進プロセス】

- たまねぎ型段階的再生プロセス
- 中央大通りの拠点で発生する効果を周囲へ段階的に波及させる。



### 1-3 これまでの公共交通関連の取り組みと本計画の狙い

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ました。

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、前述のとおり、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。

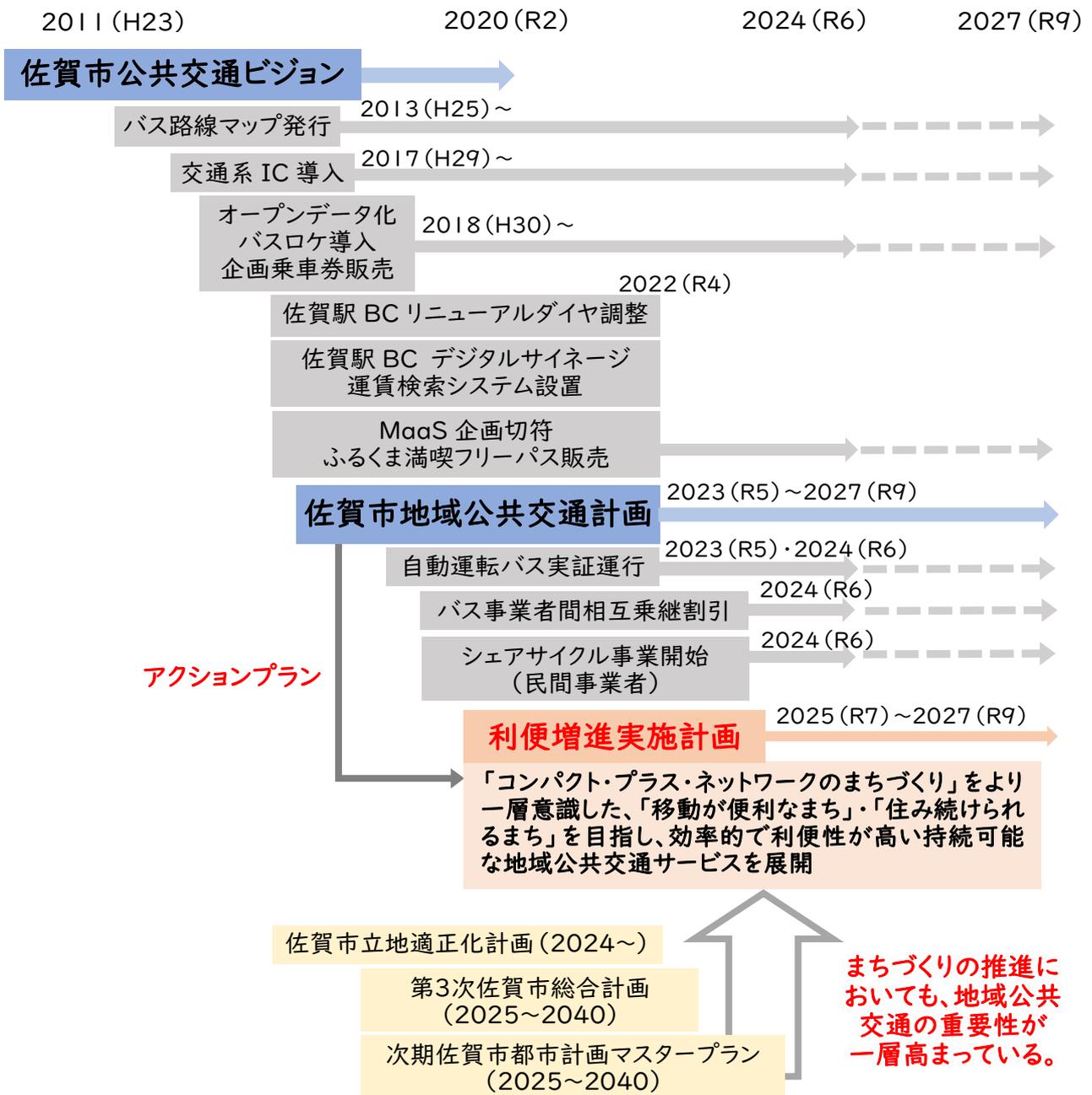


図 これまでの公共交通関連の取り組みと本計画の狙い

【参考:これまでに実施してきた公共交通の利便増進に資する事業】

バス路線マップの発行 [平成 25 年～]

本市内を運行する路線バスやコミュニティバスの全ルート、デマンドタクシーの運行エリアを網羅したマップで、全市的な公共交通網が一目で分かります。

また、バスの乗り方等を掲載することで「バスは分かりにくい」といった心理的ハードルを下げることに繋がっています。

令和 5 年度には訪日外国人旅行者の利便増進のため、外国語版(英語、韓国語、中国語(簡体・繁体)、ベトナム語)を作成しています。



交通系 IC(nimoca)の導入 [平成 29 年～]

交通機関をスムーズに乗り降りできるように、市内を運行する全ての路線バスで、全国で相互利用できる交通系 IC カードが利用可能です。



オープンデータ化 [平成 30 年～]

市内を運行する路線バス及びコミュニティバスの時刻表及び遅延情報をオープンデータ化しています(一部非対応)。

このことにより、最新の情報提供が行われており、事業者の業務改善にもつながっています。

バスロケーションシステム [平成 30 年～]

バス車両に搭載した GPS の位置情報を利用して、スマートフォン等で簡単にバスの接近・遅延状況などを確認できます。



企画乗車券の販売 [平成 30 年～]

観光施設と公共交通の運賃がセットになった企画乗車券や複数の交通事業者で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企画乗車券をデジタルチケットとして販売しています。



## 佐賀駅バスセンターのリニューアル・ダイヤ調整 [令和4年10月]

事業者別の乗り場から行先方面別の乗り場にリニューアルを行い、ダイヤ調整(パターンダイヤ・等間隔運行)を行いました。1か所の乗り場で複数のバス路線の利用が可能となり、目的地へ一番早く発車するバスに乗ることができるようになりました。

SAGAサンライズパークをはじめ、多くの方が利用するバス停へ向かうバス乗り場が集約され、市民や観光客など利用する方にとって分かりやすくなりました。

また、案内所内に木製ベンチ、フリーWi-Fi、無料電源コンセントを設置するなど、バス待合環境の充実を図っています。



## デジタルサイネージ及び運賃検索システムの設置 [令和4年10月]

佐賀駅バスセンターのリニューアルにあわせて、全乗り場を案内するサイネージと、乗り場ごとのサイネージを導入しました。一目で次に到着するバスが分かり、かつ遅れ表示にも対応しています。

また、これまで一部事業者で未対応であったバスの行先をナンバリングし、バス車両の方向幕及びサイネージにバスの行先番号を表示することで、乗車するバスを容易に識別できるようになりました。

その他、運賃検索システムを案内所内に設置し、乗車券を購入する前に、目的地までの運賃や所要時間を調べられるようになりました。



## 相互乗継割引 [令和6年1月~]

佐賀駅バスセンターにおいて、交通系 IC(nimoca)を利用して乗り継ぐ場合、市内全ての路線バス事業者で同じ割引が受けられる相互乗継割引サービスを開始したことで、バス事業者を選ぶことなく目的地に早く到着するバスに乗ることができるという利便性の向上と乗継に係る利用者の費用負担の軽減につながっています。



## 1-4 計画の対象区域と計画期間及び記載事項

### 1-4-1 計画の対象区域

佐賀市全域を対象とします。

### 1-4-2 計画期間

本計画の計画期間は、佐賀市地域公共交通計画との整合を図るため、令和7年度から令和9年度までとします。

表 計画期間

	R7	R8	R9
佐賀市地域公共交通計画	→		
佐賀市地域公共交通利便増進実施計画	→	検証・見直し	→

### 1-4-3 本計画の記載事項

本計画に記載する事項は、佐賀市地域公共交通計画に位置づけられている施策・事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号に掲げる事業(以下「利便増進事業」という。)について、実施準備が整ったものから記載し、国へ認定申請を行います。

また、その他の利便増進に関する事業や本計画に関連して実施を検討する事業については、実効性、効率性、費用対効果、本市や交通事業者の財政負担等について具体的な検討、協議を行い、調整が整い次第、利便増進事業や利便増進事業の関連事業として本計画に位置づけ、国へ変更認定申請を行います。

#### 法で定められている利便増進事業の内容

イ. 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業

- ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス、タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
- ② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業への転換
  - i. 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換
  - ii. 一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業へ転換
  - iii. 一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客船（定期航路事業）へ転換
    - ・自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など
- ③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線もしくは区域の変更

ロ. 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業

- ① 運賃又は料金の設定
- ② 運行回数又は運行時刻の設定
- ③ 共通乗車船券の発行

ハ. イ～ロに掲げる事業を併せて行う以下の事業

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

## 2 市の現況分析・将来分析

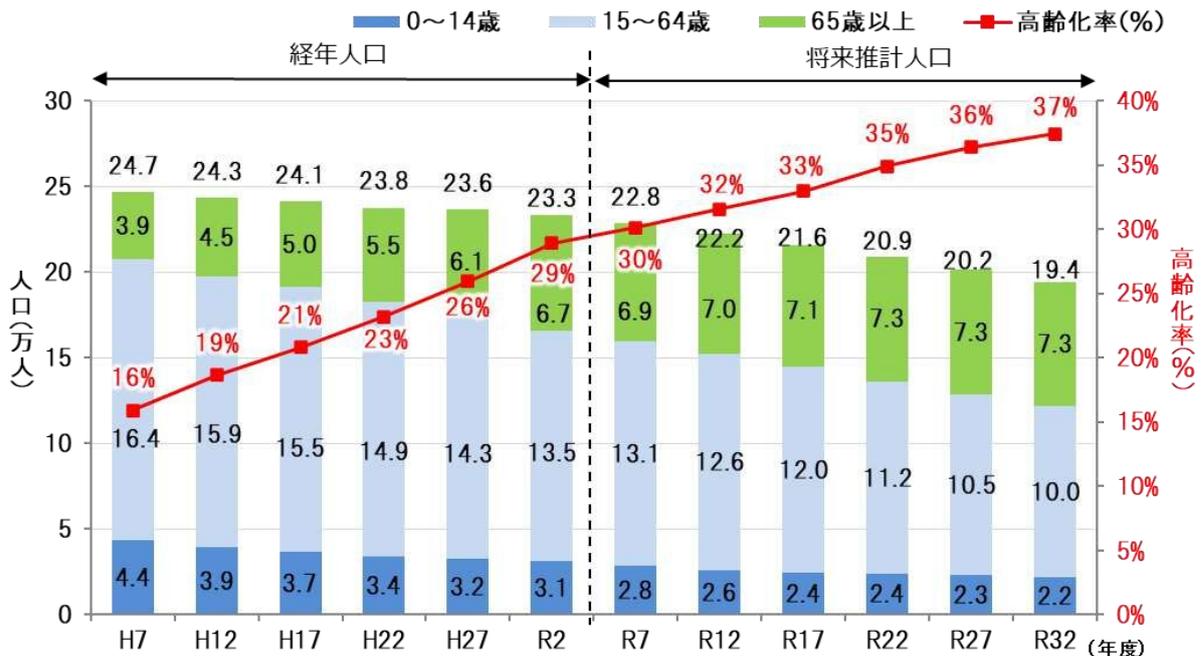


### 2-1 人口特性

#### 2-1-1 人口推移

佐賀市では、将来的に人口減少が進み、令和12年には令和2年より約1万人減少し、22.2万人と予測されています。

14歳以下の年少人口と15～64歳の生産年齢人口は減少傾向にあります。一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向となっています。



※H7～R2年度:経年人口、R7～R32年度: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(R5推計)

図 佐賀市の人口推移と将来推計人口

地区別で見ると、全地域で減少傾向にあります。佐賀地区、大和地区、東与賀地区、久保田地区の高齢者は増加する見込みです。

表 地域別年齢階層別の人口増減(R2-R12)

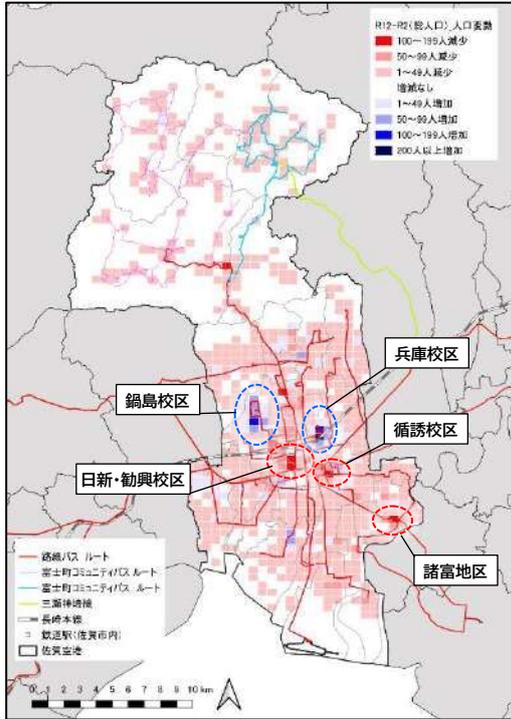
	総人口			15-20歳人口			20-64歳人口			65歳以上人口		
	R2	R12	増減率	R2	R12	増減率	R2	R12	増減率	R2	R12	増減率
佐賀	175,517人	171,066人	-3%	8,786人	8,479人	-3%	94,975人	89,121人	-6%	47,754人	50,791人	6%
諸富	11,289人	10,481人	-7%	526人	469人	-11%	5,469人	5,030人	-8%	3,947人	3,740人	-5%
大和	24,627人	23,788人	-3%	1,333人	1,244人	-7%	12,659人	11,892人	-6%	7,183人	7,587人	6%
富士	3,991人	3,444人	-14%	161人	117人	-27%	1,686人	1,387人	-18%	1,773人	1,590人	-10%
三瀬	1,353人	1,207人	-11%	75人	61人	-19%	581人	540人	-7%	527人	469人	-11%
川副	17,911人	16,681人	-7%	786人	748人	-5%	8,939人	7,884人	-12%	6,129人	6,119人	0%
東与賀	10,357人	10,057人	-3%	628人	541人	-14%	5,342人	5,120人	-4%	2,884人	3,097人	7%
久保田	10,127人	9,716人	-4%	525人	512人	-2%	5,229人	4,797人	-8%	2,954人	3,137人	6%
計	255,174人	246,440人	-3%	12,820人	12,172人	-5%	134,880人	125,771人	-7%	73,151人	76,529人	5%

※R2年度:経年人口、R12年度: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

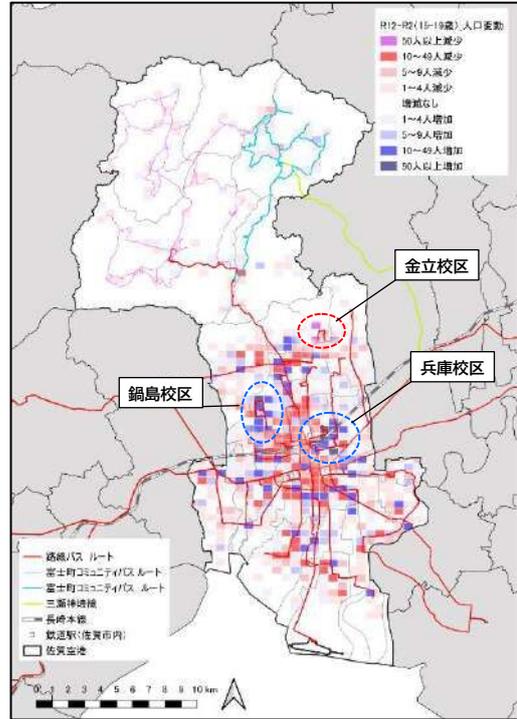
## 2-1-2 人口分布の変化状況

総人口は、10年間で市全域的に人口は減少基調にあり、特に日新・勸興校区や循誘校区、諸富地区での減少幅が大きくなる見込みです。一方で、兵庫校区や鍋島校区は増加すると予測されています。

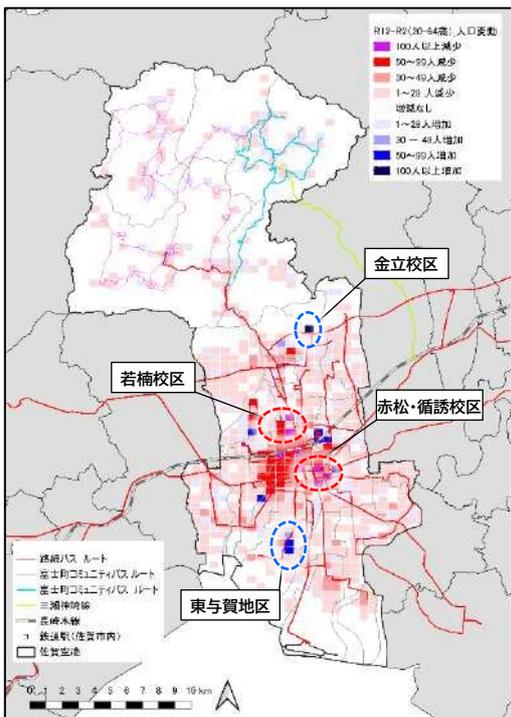
■将来人口(R2-R12\_総人口)



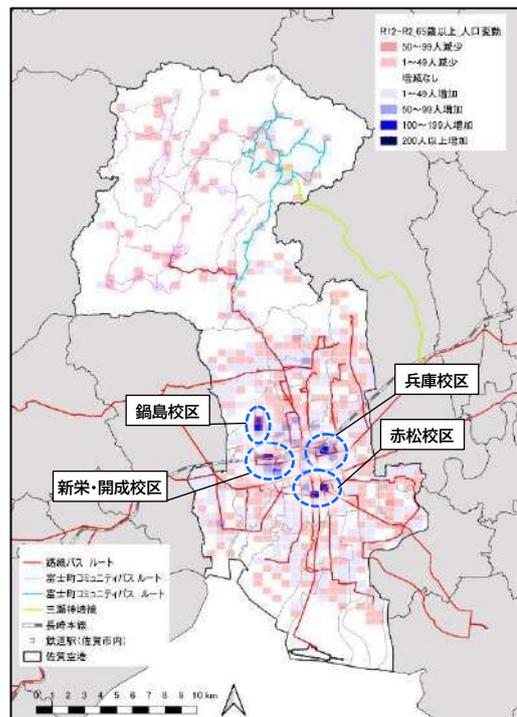
■将来人口(R2-R12\_15~19歳)



■将来人口(R2-R12\_20~64歳)



■将来人口(R2-R12\_65歳以上)



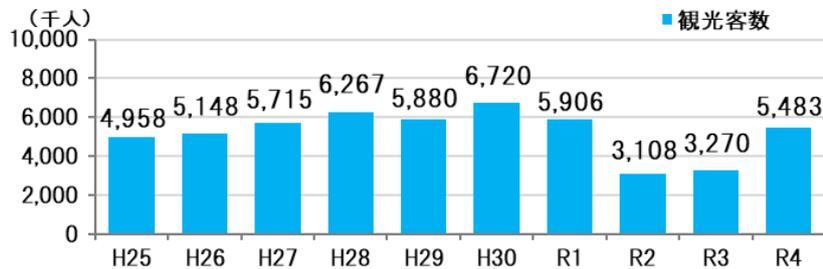
※R2年度:経年人口、R12年度:将来推計人口  
資料:経年人口/R2 国勢調査、将来推計人口/H30 国政局推計

図 10年後(R2-R12)の増減状況

## 2-2 観光動向

### 2-2-1 観光入込客数

佐賀市の観光客数は平成30年までは概ね増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響で令和2年以降は減少しました。しかし、令和4年時点では5,483千人まで回復しています。



資料:佐賀市観光振興課

図 観光入込客数の推移

### 2-2-2 観光消費額

観光消費額は増加傾向にありましたがコロナ禍の影響で大きく減少しました。その後回復していますがコロナ禍前の水準には至っていません。

観光客1人当たりの消費額は概ね6,500~6,700円の水準で横ばいに推移しています。



※調査期間:1月~12月  
資料:佐賀市観光振興課

図 観光消費額の推移

### 2-2-3 観光形態

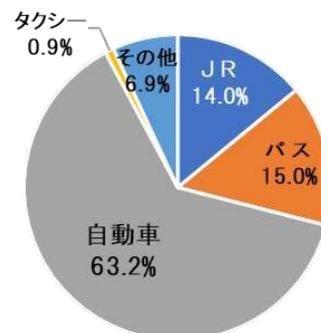
観光形態は約90%が日帰りで、佐賀市での宿泊は少ない状況にあります。

利用交通手段は、自動車が約63%、バスが約15%、JRが約14%となっており、自動車での来訪、周遊が多い状況です。



資料:佐賀市観光振興課

図 観光形態別観光入込客数(R4)



資料:佐賀市観光振興課

図 交通手段別観光入込客数(R4)

## 2-3 路線バスの現況

### 2-3-1 運行状況

佐賀市内で運行している 6 事業者は、佐賀県・福岡県内で路線キロ 2,932km を運行しており、491 台で年間 13,759 千人を輸送しています。

表 市内を運行する乗合バス事業者の概況

事業者名	所在地	車両数 (両)	路線キロ (Km)	輸送人員 (千人/年)	実車キロ (千 km/年)
佐賀市交通局	佐賀市	71	195	3,136	2,346
昭和自動車(株)	唐津市	241	1,041	4,352	8,155
西鉄バス佐賀(株)	佐賀市	33	229	1,185	1,498
西鉄バス久留米(株)	久留米市	84	383	4,518	4,277
祐徳自動車(株)	鹿島市	56	990	543	2,700
ジョイックス交通	神埼市	6	94	25	109
合計		491	2,932	13,759	19,085

資料:佐賀運輸支局 令和 5 年度版管内概況  
福岡運輸支局 令和 5 年度版管内概況  
佐賀市提供資料

表 市内を運行する乗合バス事業者の輸送実績等の推移

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
事業者数(社)	5	5	6	6	6
車両数(両)	495	493	516	491	491
路線キロ(km/年)	2,247	2,359	2,240	2,908	2,932
輸送人員(千人)	10,539	13,167	10,761	11,595	13,759
総走行キロ(千km/年)	17,824	14,265	19,267	18,661	19,085

資料:佐賀運輸支局 管内概況(令和元年度版~令和 5 年度版)  
福岡運輸支局 管内概況(令和元年度版~令和 5 年度版)  
佐賀市提供資料

佐賀市地域公共交通計画策定(令和 5 年 3 月)以降、7 路線において計 91 便が減便となっています。

表 市内を運行する路線の減便状況

バス会社	路線名	ダイヤ改正時期	増便数	減便数	備考
市営バス	ゆめタウン線	R5.4	0	2	最終便の繰り上げによる減便(1往復)
昭和バス	該当なし	-	-	-	-
祐徳バス	佐賀線(平日)	R6.10	-	8	4往復
	佐賀線(土日祝)	R6.10	-	8	4往復
	武雄線(平日)	R6.10	-	8	4往復
	武雄線(土日祝)	R6.10	-	2	1往復
	モラージュ佐賀線(平日)	R6.10	-	16	8往復
西鉄バス	江見線	R5.10.1	0	3	
	神埼線	R6.3.16	0	18	※
	佐賀~柳川線	R6.6.10	1	12	
	江見線	R6.10.5	0	14	
計			1	91	

※西鉄バスに関しては、佐賀市内を運行していない系統の減便数を含む。  
資料:佐賀市提供資料

表 路線別の路線キロ程と運行回数

バス会社	路線名				キロ程 (km)	運行回数 (回)
市営バス	佐賀女子短大・高校線 (西田代経由)				3.5	8.7
	佐賀女子短大・高校線 (佐賀大学経由)				3.9	14.6
	ゆめタウン線				2	42.5
	佐賀城跡線				2.2	37.4
	佐賀空港線				13.8	6.2
	佐賀大学・西与賀線				10	16.1
	佐賀大学・東与賀線				10.2	15.6
	徳万・久保田線				12.4	8.6
	諸富・早津江線				12.7	20.1
	諸富・橋津線				11.3	10.0
	犬井道・大詫間線				12.9	16.3
	広江・和崎線				11.7	16.1
	平松循環線				10	4.0
	嘉瀬新町線・久保田線				10.5	13.0
	今宿・道崎線				6.8	7.0
	蓮池・橋津線				10.7	15.3
	尼寺・金立線				13.4	27.2
	二俣・金立公民館線				8.3	16.3
	若楠・佐賀記念病院線				7.2	17.9
	神野公園・佐賀大学病院線				9	27.5
	卸センター・佐賀大学病院線				5.2	6.6
	兵庫・久保泉工業団地線				10.4	15.0
	中折・クレオパーク鍋島線				7.3	16.3
	鍋島駅北・クレオパーク鍋島線				7.6	7.6
伊賀屋・清友病院線				13.7	14.3	
サンライズパーク				1.8	8.3	
バス会社	路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	運行回数 (回)
祐徳バス	モラー・ジュ佐賀線	佐賀駅BC	大財町	モラー・ジュ佐賀	3.6	11
		佐賀駅BC	唐人町	モラー・ジュ佐賀	4.4	11
	佐賀・鹿島線	下西山車庫	江北駅前・好生館	佐賀駅BC	36.3	8.6
		下西山車庫	江北駅前	佐賀駅BC	35	4.3
佐賀・武雄線	祐徳神社前	江北駅前・好生館	佐賀駅BC	38.3	6.6	
	祐徳神社前	江北駅前	佐賀駅BC	37.5	4.3	
昭和バス	唐津線	大手口	片田江	佐賀駅BC	51.6	4
		大手口	好生館	佐賀駅BC	52.4	8
	多久線	佐賀駅BC	徳万	多久駅北口	25.6	1
		佐賀駅BC	好生館	多久駅北口	26.4	6
	古湯線	尼寺	—	富士支所	13.6	0.5
		富士支所	川上橋	辻の堂	23	15.5
		富士支所*	川上橋	辻の堂	21.5	15.5
		富士支所	富士小学校	辻の堂	23.5	1.5
	中極線	尼寺	ひらまつ病院	小城	8.6	0.5
		尼寺	—	小城	8.3	0.5
	東山田線	小城*	ひらまつ病院	辻の堂	16.2	14.5
		小城*	ひらまつ病院	辻の堂	16.5	14.5
	佐賀営業所	佐賀駅BC	佐賀駅北口	佐賀営業所	7.7	18
		佐賀駅BC*	佐賀駅北口	佐賀営業所	7.7	18
西鉄バス	沖新線 (西鉄久留米)	早津江	布橋	西鉄柳川	11.3	15
	神埼線 (西鉄久留米)	佐賀第二合同庁舎	目達原・長門石・西鉄久留米	信愛学院	32.1	2
		佐賀第二合同庁舎	目達原・長門石	西鉄久留米	27.8	2
		目達原	長門石・西鉄久留米	信愛学院	16.8	1
		目達原	長門石	西鉄久留米	12.4	3
		ニュータウン青葉台	長門石	西鉄久留米	6.7	2
	神埼線 (西鉄佐賀)	佐賀第二合同庁舎	目達原・長門石・西鉄久留米	信愛学院	32.1	1
		佐賀第二合同庁舎	目達原・長門石	西鉄久留米	27.8	8
		目達原	長門石	西鉄久留米	12.4	10
	柳川線 (西鉄久留米)	ニュータウン青葉台	長門石	西鉄久留米	6.7	4
		佐賀駅BC	諸富橋・大川橋・兼木	西鉄柳川	17.8	26.5
		佐賀駅BC	諸富橋	大中島	8.7	0.5
		諸富橋	大川橋・兼木	西鉄柳川	9.4	0.5
		大川橋	兼木	西鉄柳川	8.2	8
	江見線 (西鉄佐賀)	国際医療福祉大学前	—	西鉄柳川	6.6	1
		佐賀第二合同庁舎	寄人橋・JR久留米駅	西鉄久留米	26.2	14
		佐賀第二合同庁舎	—	寄人橋	13.7	1
		寄人橋	JR久留米駅	西鉄久留米	12.4	0.5
ジョイックス交通	三瀬神埼線	三瀬支所	神埼駅前	横武	21.9	13
		三瀬支所	広滝	神埼駅前	19.7	1
		広滝	神埼駅前	横武	12.2	2

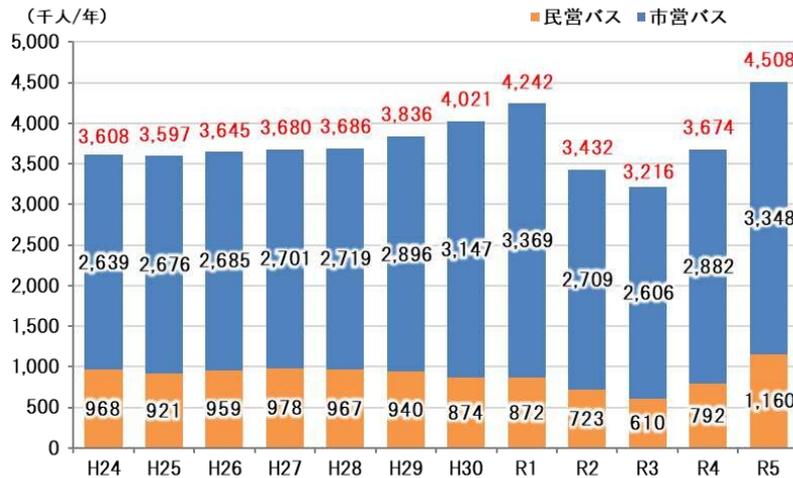
※「\*」はR5.10.1に経路変更を行ったもの  
資料:バス事業者提供資料、運行系統別輸送実績報告書

## 2-3-2 利用状況

### ①輸送人員(全路線)

路線バスの輸送人員は、コロナ禍以前は増加傾向にありましたが、コロナ禍で約 2 割減少しました。コロナ禍収束後は以前の水準を上回るまでに回復し、令和元年比 106%となっています。

その要因として、県内バス無料デーの実施や SAGA アリーナの開業効果による利用者の増加が考えられます。



※交通会計年度(10月～9月)

資料:バス事業者提供資料

図 路線バスの輸送人員の推移

### ②輸送人員(路線別)

乗車密度をみると、路線によってばらつきがみられる中、乗合状態を示す2人を下回る路線など、輸送効率が比較的低い路線もみられます。

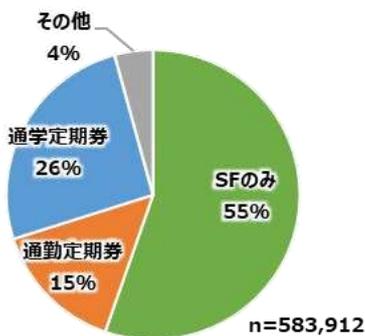
表 令和5年度 路線別輸送人員と乗車密度

バス事業者	路線名	輸送人員 (人)	乗車密度 (人)	バス事業者	路線名	輸送人員 (人)	乗車密度 (人)
市営バス	佐賀女子短大・高校線 (西田代経由)	68,655	8.9	祐徳バス	モーラージュ佐賀線	37,775	2.7
	佐賀女子短大・高校線 (佐賀大学経由)	143,117	10.3		佐賀BC～大財町～モーラージュ佐賀	46,629	2.8
	ゆめタウン線	471,717	14.0		佐賀BC～唐人町～モーラージュ佐賀	69,017	1.9
	佐賀城跡線	182,462	7.9		佐賀・鹿島線	23,588	1.3
	佐賀空港線	70,814	14.9		佐賀BC～江北駅前～西山車庫	53,692	1.9
	佐賀大学・西与賀線	196,669	6.5		佐賀・武雄線	21,976	1.1
	佐賀大学・東与賀線	176,728	7.0		佐賀BC～江北駅前～祐徳神社前	26,149	6.0
	徳万・久保田線	58,057	2.9		唐津線	89,935	7.6
	諸富・早津江線	226,769	6.5		多久線	5,424	5.4
	諸富・橋津線	76,105	3.9		佐賀BC～徳万～多久駅北口	30,050	2.0
	犬井道・大詫間線	166,833	5.8		佐賀BC～好生館～多久駅北口	1,649	2.0
	広江・和崎線	171,654	5.2		古湯線	49,340	2.1
	平松循環線	15,946	5.9		尼寺～富士支所	59,276	3.2
	嘉瀬新町線・久保田線	89,908	3.1		富士支所～川上橋～辻の堂	4,771	6.7
	今宿・道崎線	28,774	2.8		富士支所～川上橋～辻の堂*	5,585	9.8
	蓮池・橋津線	98,099	3.3		富士支所～富士小学校～辻の堂	481	0.5
	尼寺・金立線	326,276	6.9		尼寺～ひらまつ病院～小城	430	0.9
	二俣・金立公民館線	117,517	3.9		小城～ひらまつ病院～辻の堂	46,839	2.8
	若楠・佐賀記念病院線	144,798	5.0		小城～ひらまつ病院～辻の堂*	51,579	3.9
	神野公園・佐賀大学病院線	322,857	8.0	東山田線	39,008	3.8	
卸センター・佐賀大学病院線	36,895	4.3	佐賀BC～佐賀営業所	39,407	4.8		
兵庫・久保泉工業団地線	68,175	2.0	佐賀BC～佐賀営業所*	71,491	1.8		
中折・クレオパーク鍋島線	99,725	3.4	西鉄バス	早津江～西鉄柳川	146,194	6.2	
鍋島駅北・クレオパーク鍋島線	34,444	2.9		神埼線	460,629	6.0	
伊賀屋・清友病院線	85,742	2.4		佐賀第二合同庁舎～西鉄久留米・信愛学院 (西鉄久留米)	471,834	6.2	
サンライズパーク	58,850	8.4		佐賀第二合同庁舎～西鉄久留米・信愛学院 (西鉄佐賀)	193,444	4.1	
(臨時便)	50,497		柳川線	佐賀BC～西鉄柳川線	14,250	1.6	
			江見線	三瀬支所～神埼駅前～横武	1,466	1.3	
			ジョイックス交通	三瀬支所～広滝～神埼駅前	1,099	1.8	
				広滝～神埼駅前～横武			

※「\*」はR5.10.1に経路変更を行ったもの。  
資料:バス事業者提供資料、運行系統別輸送実績報告書

### ③利用者の特性

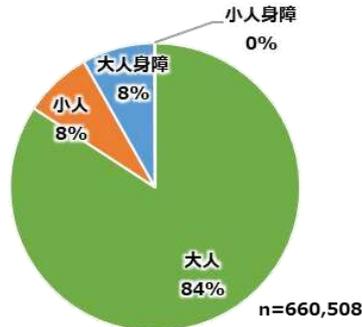
ICカード利用者の乗車券種別をみると、通勤定期券利用が15%、通学定期券利用が26%、SF利用(チャージ精算)が55%となっています。運賃区分では、大人が84%、小人が8%となっています。



※R6.5~7月の3か月分を合算した割合

資料:市営バスICカードデータ

図 乗車券種別割合(市営バスのみ)



※R6.5~7月の3か月分を合算した割合

※西鉄バスは除く。

資料:市営バス・祐徳バス・昭和バスICカードデータ

図 運賃区分別割合

運賃別の利用人数を見ると、160円の利用が多く、290円までの利用が全体の約8割を占めており、比較的距離の短い区間で利用されている傾向があります。

そうした中、市営バス通学定期券利用者の平均利用運賃額は270円と、全利用者(西鉄バス除く)の平均利用運賃額 247円よりも高く、通学需要はバス事業が今後も安定して運営していくための重要な要素となっています。



※R6.5~7月の3か月分を合算して集計。

※西鉄バスは除く。

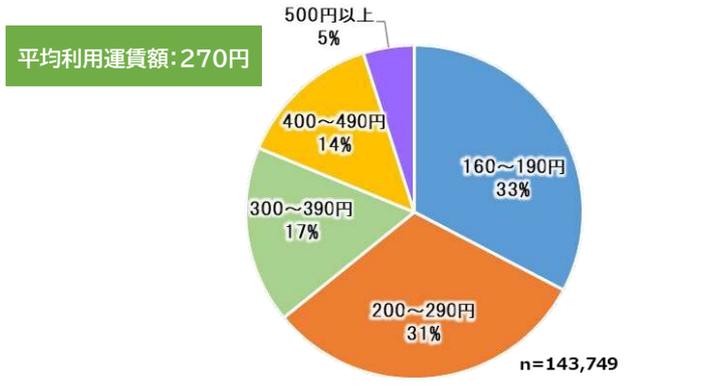
資料:市営バス・祐徳バス・昭和バスICカードデータ

図 運賃別利用者数と累計割合



資料:市営バスICカードデータ

図 通勤定期券利用者の運賃利用割合



資料:市営バスICカードデータ

図 通学定期券利用者の運賃利用割合

### 2-3-3 収支状況

市営バスの路線は、赤字運行となっている路線が 19 路線あり、そのうち、国の幹線補助路線が 10 路線、佐賀市からの委託路線が 7 路線となっています。

表 令和 5 年度 市営バスの収支状況

路線名	路線種別	経常収支 (補助抜き/円)	経常収支 (補助込/円)
佐賀女子短大・高校線 (西田代経由)	黒字路線	3,200,641	3,200,641
佐賀女子短大・高校線 (佐賀大学経由)	黒字路線	5,637,143	5,637,143
ゆめタウン線	黒字路線	26,498,857	26,498,857
佐賀城跡線	黒字路線	11,798,721	11,798,721
佐賀空港線	黒字路線	10,855,697	10,855,697
神野公園・佐賀大学病院線	黒字路線	218,498	218,498
佐賀大学・西与賀線	幹線補助路線	△ 7,389,584	74,416
佐賀大学・東与賀線	幹線補助路線	△ 7,293,375	297,625
徳万・久保田線	幹線補助路線	△ 18,786,534	△ 368,534
諸富・早津江線	幹線補助路線	△ 26,049,805	△ 100,805
諸富・橋津線	幹線補助路線	△ 15,925,920	△ 330,920
犬井道・大詫間線	幹線補助路線	△ 29,067,990	4,010
広江・和崎線	幹線補助路線	△ 21,834,198	15,802
嘉瀬新町線・久保田線	幹線補助路線	△ 22,816,267	△ 6,103,267
蓮池・橋津線	幹線補助路線	△ 27,549,292	△ 418,292
尼寺・金立線	幹線補助路線	△ 29,376,518	△ 3,185,518
平松循環線	市からの委託路線	△ 2,878,984	△ 454,635
今宿・道崎線	市からの委託路線	△ 7,052,736	△ 1,251,864
二俣・金立公民館線	市からの委託路線	△ 14,698,291	△ 682,091
兵庫・久保泉工業団地線	市からの委託路線	△ 29,189,388	△ 2,012,636
中折・クレオパーク鍋島線	市からの委託路線	△ 17,732,652	△ 4,659,102
鍋島駅北・クレオパーク鍋島線	市からの委託路線	△ 6,544,378	△ 846,193
伊賀屋・清友病院線	市からの委託路線	△ 38,078,071	△ 5,776,979
若楠・佐賀記念病院線	内部補填路線	△ 10,822,264	△ 10,822,264
卸センター・佐賀大学病院線	内部補填路線	△ 1,878,111	△ 1,878,111
サンライズパーク		4,597,084	4,597,084
(臨時便)		5,274,168	5,274,168
計		△ 267,383,550	9,581,451

資料:バス事業者提供資料

民間バス事業者に対する佐賀市からの補助額は、年間約 9,400 万円となっています。

表 令和 5 年度 民間バスへの市補助額

運行事業者	対象路線	補助金額 (千円)
祐徳バス	佐賀 (鹿島) 線	16,853
	武雄線	18,783
西鉄バス	江見線	2,528
	神埼線	1,264
	沖新線	100
昭和バス	古湯線	22,063
	中極線	12,028
	佐賀 (唐津) 線	13,301
ジョイックス交通	三瀬神埼線	7,193
計		94,113

資料:佐賀市資料

## 2-4 今後の路線バスの見通しに関する分析

### 2-4-1 運転士不足による輸送サービスの縮小

以前より高齢化や新たな成り手不足によって不足していたバス・タクシーの運転士は、コロナ禍を機に、特にタクシー事業者で離職が進み、コロナ禍後も全員が復職している状況にはありません。

2024 年問題により、連続勤務時間等が短縮され、サービス供給量が低下したことからバスの減便や終便の繰り上げ等が生じています。バスの運転士数は、令和 6 年時点では 306 名ですが、10 年後には 84%まで減少し 257 名となる見込みで、その時に路線バスの運行キロ程は約 870km 減少することが推測されます。

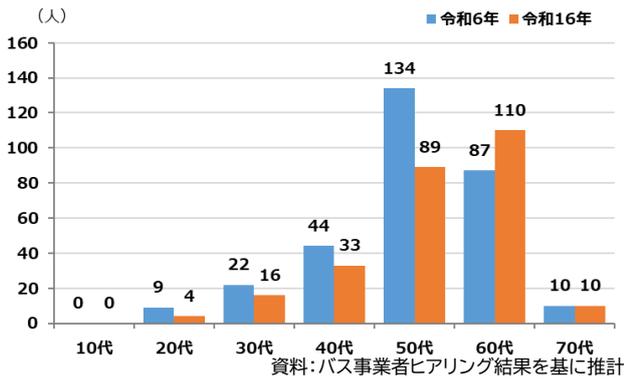


図 路線バス運転士の見込み

表 路線バス運転士数と運行キロ程の見込み

	令和 6 年	令和 16 年	増減
運転士数	306 名	257 名	16%減
運行キロ程	5,440km	4,570km	16%減

※各年代の半数が次の年代に移ると仮定。

※70 代は定年退職による大幅減となるが、現在、雇用していることも踏まえ、現在の雇用人数を計上。

※運行キロ程は運転士数の減少割合を乗じて令和 16 年値を算出。

資料：バス事業者ヒアリング結果を基に推計

### 2-4-2 人口構造の変化に伴う、路線バス事業の経営悪化

佐賀市は今後も人口減少、少子化が進行する見込みとなっています。路線バスの大きな収入源となっている通勤定期券、通学定期券の主な利用者である生産年齢層や高校生等が減少していくと、路線バスの収入も縮小し、今後ますます路線バス事業の経営が悪化していくことが懸念されます。

表 生産年齢人口と通勤定期券利用者数の見込み

	令和 2 年	令和 12 年	増減
生産年齢層人口	134,880 人	125,771 人	7%減
通勤定期券利用者数 ※3 か月分合算値	86,244 人	80,207 人	7%減

※R2 年度：経年人口、R12 年度：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、IC カードデータを基に推計

表 年少人口と通学定期券利用者数の見込み

	令和 2 年	令和 12 年	増減
年少人口	12,820 人	12,172 人	5%減
通学定期券利用者数 ※3 か月分合算値	150,060 人	142,557 人	5%減

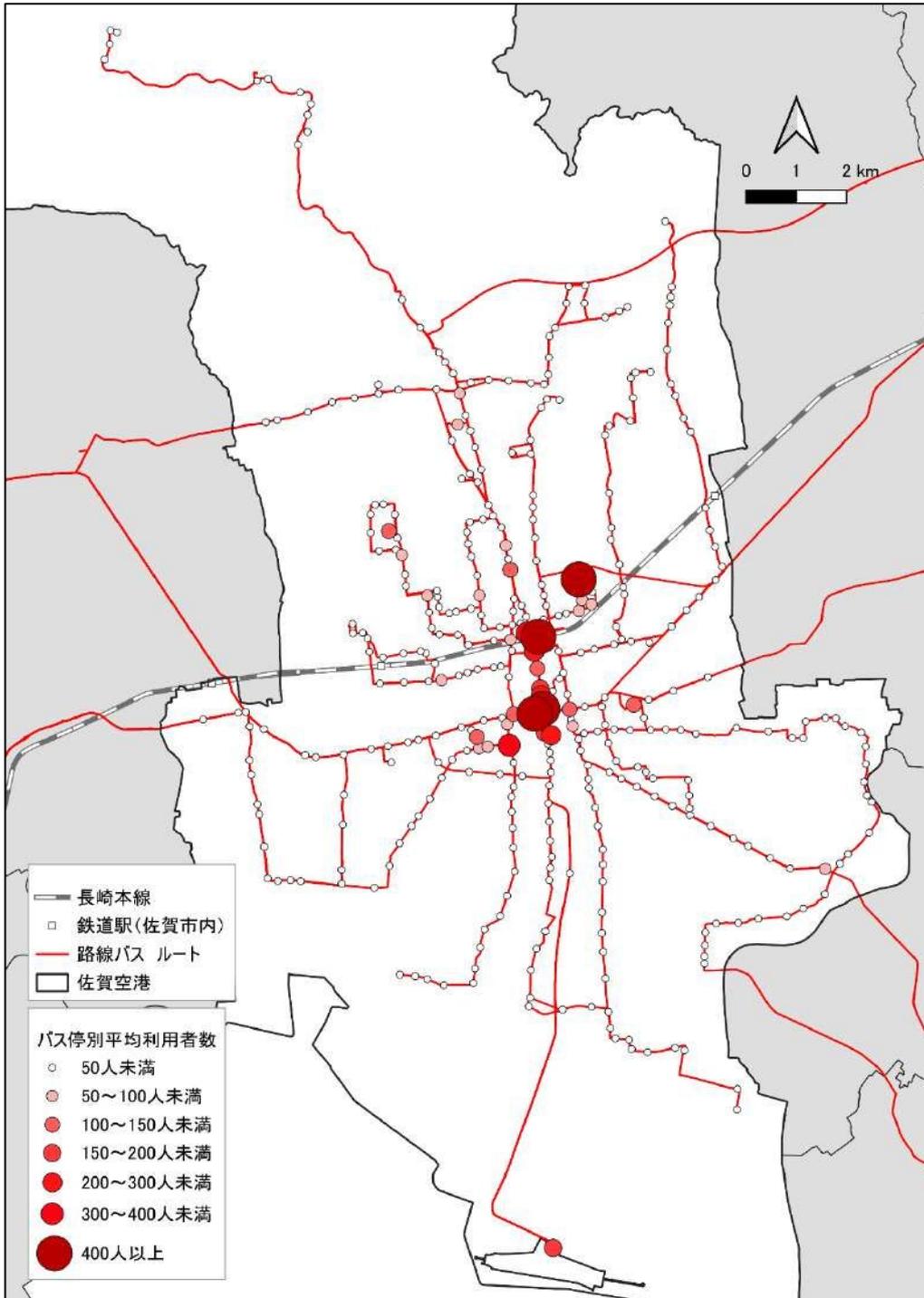
※R2 年度：経年人口、R12 年度：将来推計人口

資料：経年人口/R2 国勢調査、将来推計人口/H30 国政局推計、IC カードデータを基に推計

### 2-4-3 需給バランスの悪化

#### ① 郊外部におけるニーズと供給サービスの不調和

バス停ごとの乗降者数をみると、郊外部に行くほど利用者数が少ない状況です。  
しかし、車両は中型もしくは大型車両を使用しており、需要に対して供給量が過剰な状況が見受けられます。

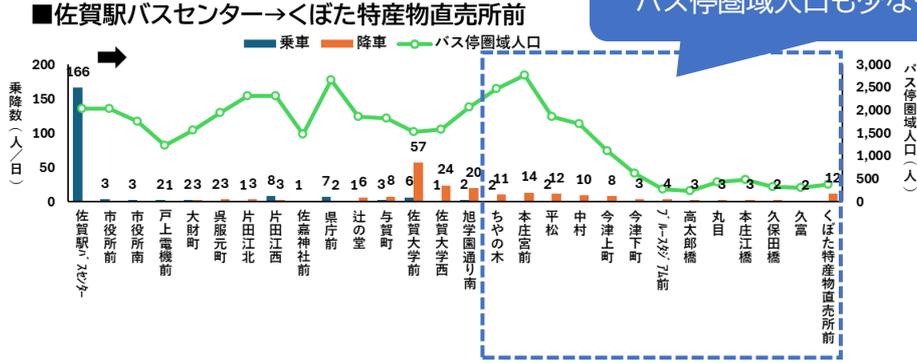


※R6.5~7月の平均値を算出。  
※西鉄バスは除く。

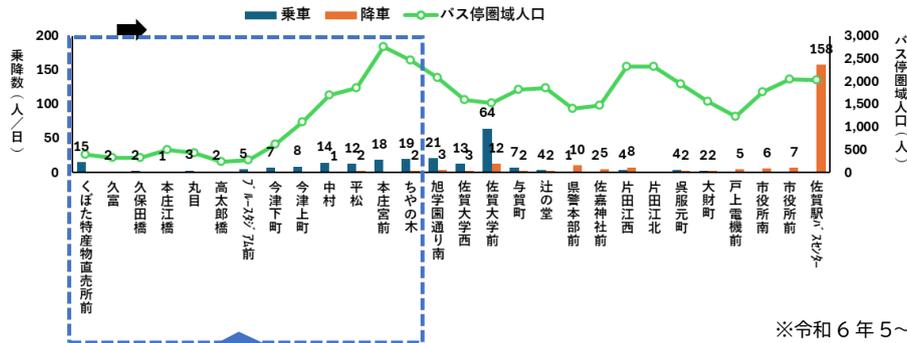
資料:市営バス、祐徳バス、昭和バス IC カードデータ、GTFS データ

図 バス停別1日あたりの平均利用者数

郊外部へ行くほど利用者が少なく、バス停圏域人口も少なくなっている。



■くぼた特産物直売所前→佐賀駅バスセンター



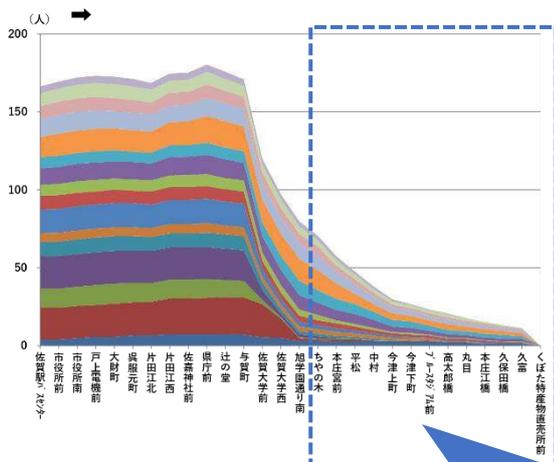
※令和6年5～7月の3か月平均  
※平日のみ集計

資料：市営バス IC カードデータ、佐賀市交通局時刻表(R6.4.1 時点)  
GTFISデータ、100mメッシュ人口(東京大学空間情報化学研究センター)

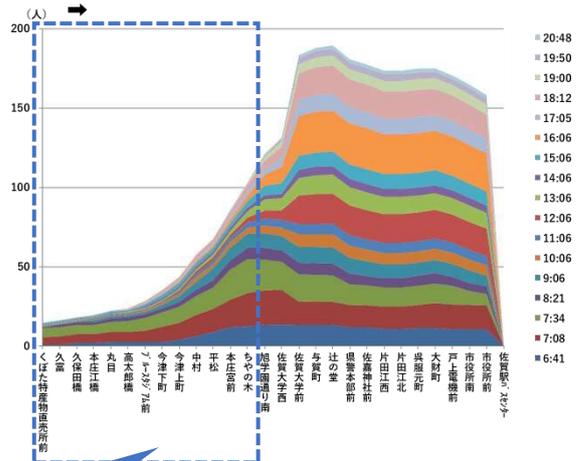
郊外部ほど利用者が少なく、バス停圏域人口も少なくなっている。

図 1 日あたり平均乗降者数(佐賀大学・西与賀線)

■佐賀駅バスセンター→くぼた特産物直売所前



■くぼた特産物直売所前→佐賀駅バスセンター



郊外部ほど車内乗車人員が少ない

※令和6年5～7月の3か月平均  
※平日のみ集計

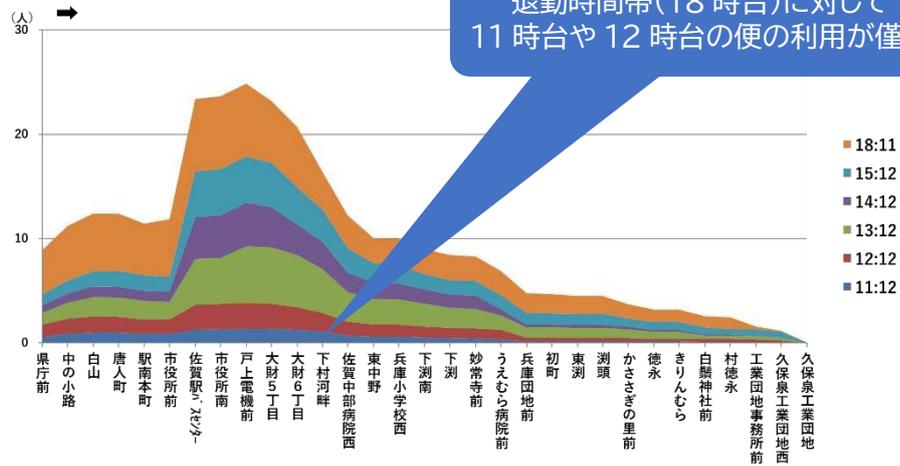
資料：市営バス IC カードデータ、佐賀市交通局時刻表(R6.4.1 時点)

図 便別 1日あたりの乗車人員(佐賀大学・西与賀線)

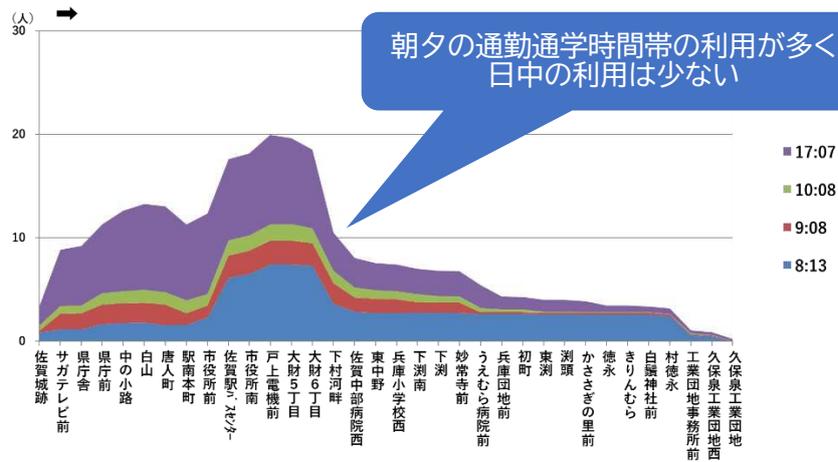
## ②日中時間帯におけるニーズと供給サービスの不調和

朝夕の通勤・通学時間帯の利用に対して、日中時間帯の利用が少なく、路線によっては僅少になっている状況もあります。日中時間帯においては、需要に対して供給量が過剰な状況が見受けられます。

■ 県庁前→久保泉工業団地



■ 佐賀城跡→久保泉工業団地



※令和6年5~7月の3か月平均

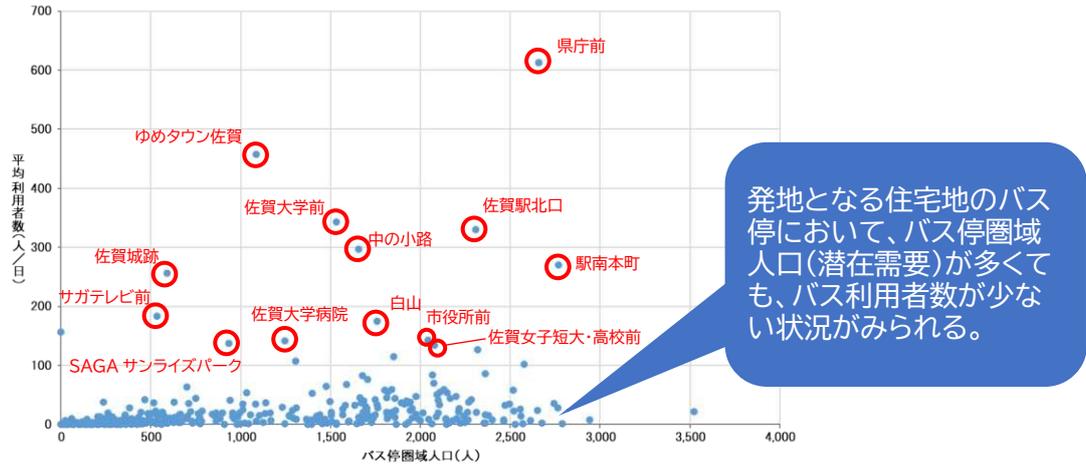
※平日のみ集計

資料:市営バス IC カードデータ、佐賀市交通局時刻表(R6.4.1 時点)

図 便別 1 日あたりの乗車人員(兵庫・久保泉工業団地線)

### ③市街化区域内における移動ニーズと路線バスネットワークとの不調和

バス停の利用状況は、佐賀駅バスセンターや公共施設、大学、大型商業施設、市中心部などの特に集客が高まる特定の施設の最寄りバス停が多い傾向にあります。一方で、発地側になる住宅地のバス停の状況を見ると、人口が集積していても、つまり潜在需要が高くてもバス利用が少ない状況がみられ、移動ニーズと路線バスネットワークの整合が取れていない部分があることが推察されます。

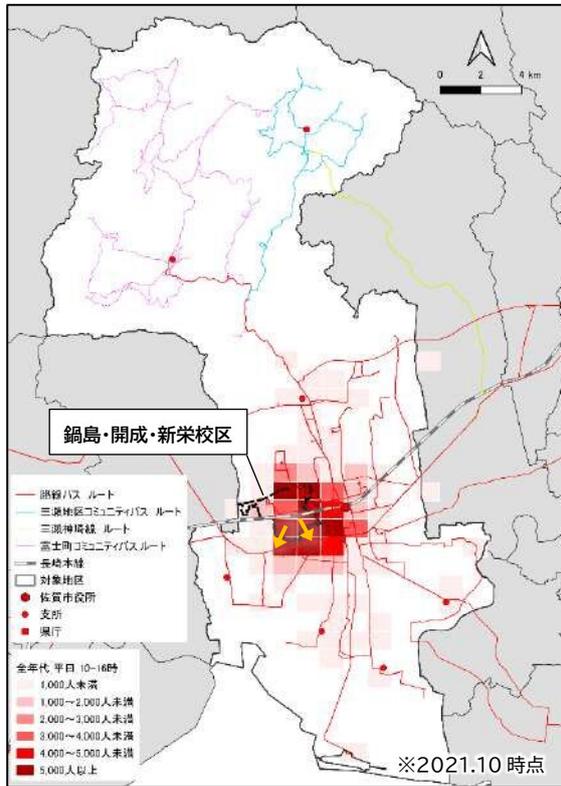


※「佐賀駅バスセンター」は平均利用者数が4,761人/日であり、掲載グラフの範囲外にある。  
 ※R6.5～7月の平均値を算出。

資料：市営バス・祐徳バス・昭和バス IC カードデータ  
 GTFSデータ、100mメッシュ人口(東京大学空間情報科学研究センター)

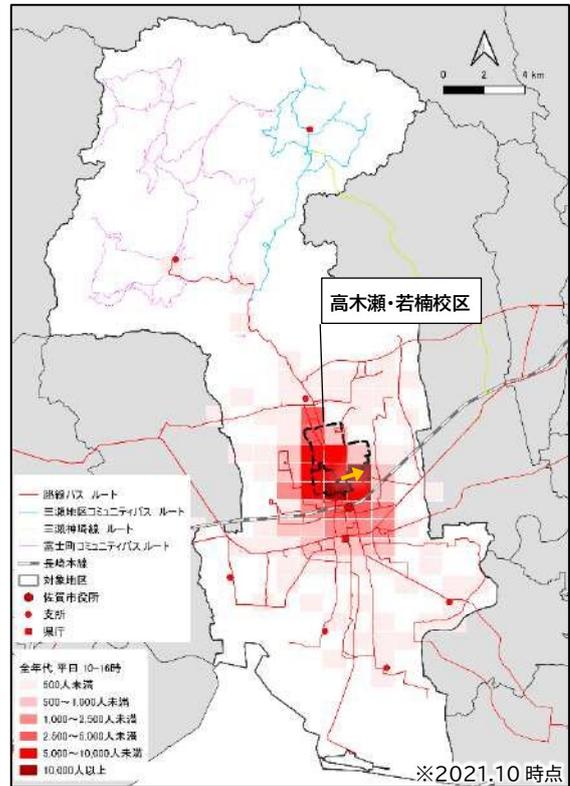
図 バス停圏域人口とバス停ごとの平均利用者数

鍋島・開成・新栄校区や高木瀬・若楠校区の移動需要の方向をみると、日中においては路線バスとは異なる方向への移動需要が高くなっています。



資料：佐賀市地域公共交通計画策定支援業務(R5.3)

図 鍋島・開成・新栄校区における流動人口  
 (全年代\_平日 10-16時)



資料：佐賀市地域公共交通計画策定支援業務(R5.3)

図 高木瀬・若楠校区における流動人口  
 (全年代\_平日 10-16時)

## 2-4-4 公共交通空白地域等における多様かつ柔軟なサービスへのニーズの高まり

現在の市内の公共交通サービスは全人口の 74%をカバーしていますが、身体的負担が大きい高齢者や障がい者が利用可能な交通サービスを確保していくためには、サービスエリアをより拡大していくとともに、バス停などの乗り場の密度を高めていくといった面的なサービス充実が求められます。また、買物や通院に加えて、趣味や地域行事など生活をより豊かにしていくために、多様な時間帯、多方面の移動に対応するといった時間や移動方面におけるサービス充実も必要です。

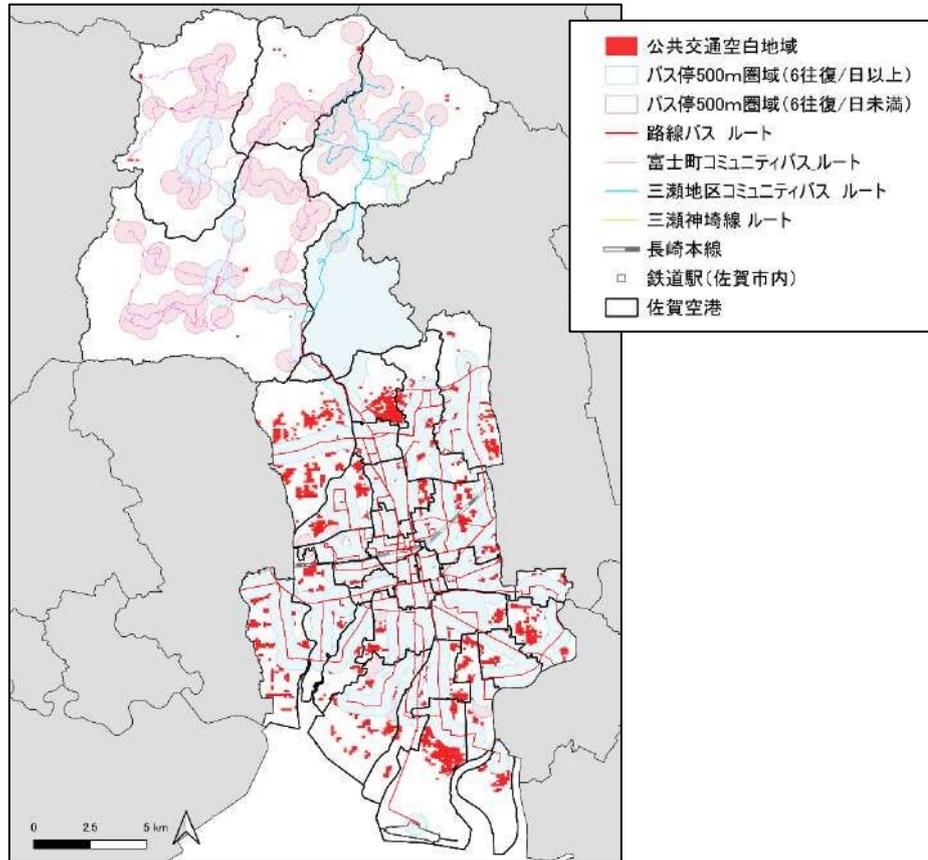


図 佐賀市における公共交通空白地域

表 佐賀市における公共交通空白地域・不便地域の人口

	平成27年度	令和2年度推計 (平成32年度推計)	令和7年度推計 (平成37年度推計)
公共交通提供地域	約175,800人 (74.4%)	約174,300人 (74.5%)	約171,600人 (74.4%)
(うち70歳以上)	約32,000人 (13.5%)	約36,400人 (15.6%)	約39,300人 (17.0%)
公共交通空白地域	約26,500人 (11.1%)	約26,400人 (11.3%)	約26,300人 (11.4%)
(うち70歳以上)	約5,600人 (2.4%)	約6,200人 (2.6%)	約5,600人 (2.4%)
公共交通不便地域	約33,900人 (14.4%)	約33,300人 (14.2%)	約32,700人 (14.2%)
(うち70歳以上)	約7,100人 (3.0%)	約7,600人 (3.2%)	約8,200人 (3.6%)
合計	約236,300人	約234,000人	約230,600人

公共交通空白地域:バス停からの直線距離が基準値(500m)を超える地域  
 公共交通不便地域:バス停からの直線距離は基準値内だが、下記条件のいずれかに該当する地域

- ・最寄りバス停の1日の運行本数が基準値(6往復/日)未滿
- ・最寄りバス停との勾配が基準値(5%)以上
- ・最寄りバス停からの道のりが基準値(750m)を超える地域

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)

## 2-4-5 中央大通り、大財通りにおける過密なダイヤ

佐賀駅バスセンターを基点に路線が設定されているため、結果的に、中央大通りと大財通りに路線が集中し、中央大通りで平日 549 便/日、大財通りで平日 235 便/日が運行しています(ともに上り・下りの合計便数)。

表 中央大通り・大財通りを運行する路線の便数一覧

### ■中央大通りを運行する路線

	運行便数 (平日/便)
3 佐賀女子短大・高校線 (西田代経由)	4
4 佐賀女子短大・高校線 (佐賀大学経由)	5
5 ゆめタウン線	2
6 佐賀城跡線	1
18 徳万・久保田線	18
20 諸富・早津江線	41
21 諸富・橋津線	21
22 龍谷学園・佐賀東高校線	1
23 犬井道・大詫間線	33
25 広江・和崎線	33
26 平松循環線	4
27 嘉瀬新町・久保田線	26
28 今宿・道崎線	8
29 運池・橋津線	31
30 尼寺・金立線	56
32 二保・金立公民館線	27
36 若楠・佐賀記念病院線	33
50 神野公園・佐賀大学病院線	56
56 兵庫・久保泉工業団地線	21
58 中折・クレオパーク鍋島線	29
60 伊賀屋・清友病院線	22
73 古湯線	34
74 中極線	29
80 モラー・ジュ佐賀線	14
計	549

### ■大財通りを運行する路線

	運行便数 (平日/便)
40 神埼線	26
45 江見線	16
42 柳川線	42
11 佐賀大学・西与賀線	33
12 佐賀大学・東与賀線	32
81 佐賀・鹿島線	14
82 佐賀・武雄線	20
71 唐津線	24
72 多久線	14
80 モラー・ジュ佐賀線	14
計	235

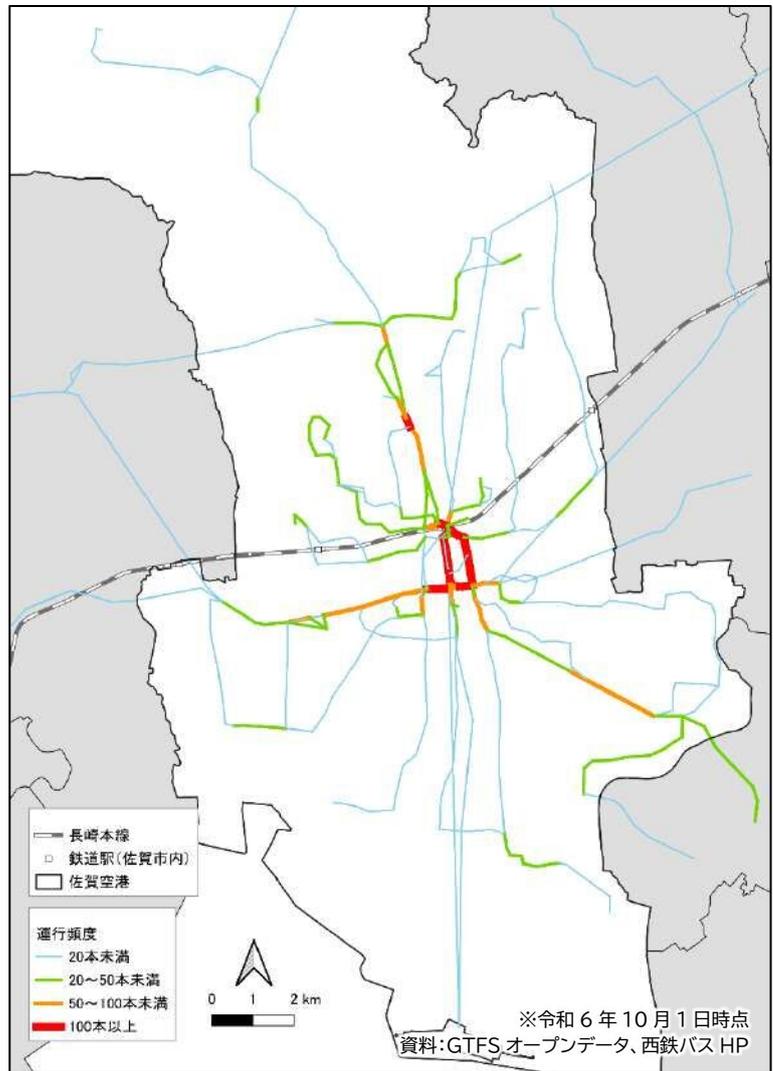


図 市内路線バスの運行頻度図

※行先番号が1・2・3・4・6に変わる路線については変更前の路線にて集計。

※中央大通り、大財通りを通る便数のみ集計。

通勤時間帯の8時台は中央大通りで28便、大財通りで8便と、平均2~8分に1便の運行間隔となっています。

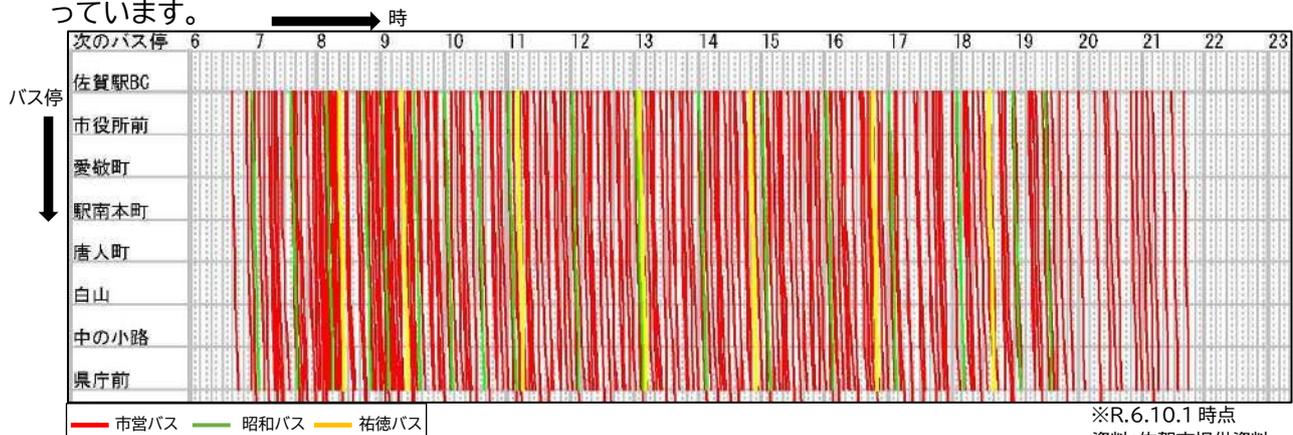
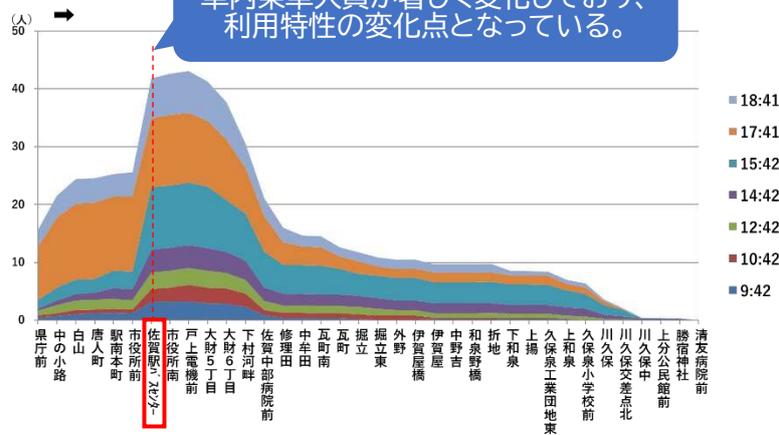


図 中央大通りのダイヤグラム(平日 6-23 時)

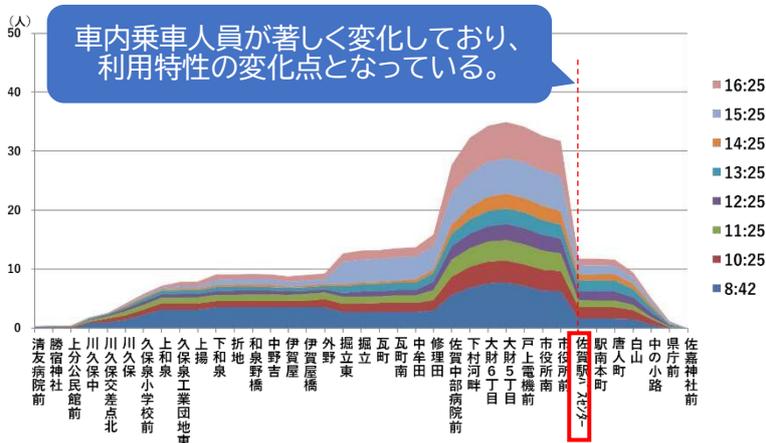
※R.6.10.1時点  
 資料:佐賀市提供資料  
 昭和バスHP  
 祐徳バスHP

他方、佐賀駅バスセンターを跨ぐ区間を運行している路線の利用傾向を見ると、佐賀駅バスセンターで乗客が入れ替わっている様子がうかがえます。また、多くの便数が運行しているがゆえに、需要が分散し、車両定員には余力がある状況も見受けられます。

■ 県庁前→清友病院前



■ 清友病院前→佐嘉神社前

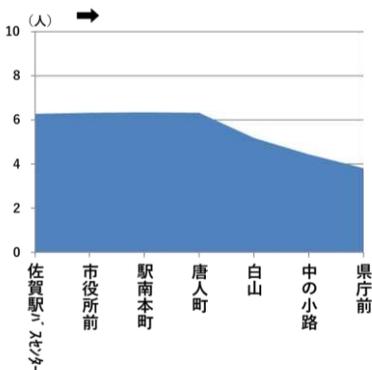


※令和 6 年 5～7 月の 3 か月平均  
※平日のみ集計

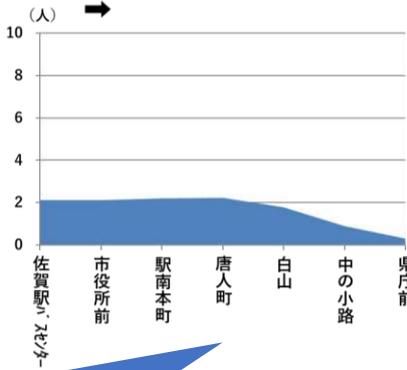
資料:市営バス IC カードデータ、佐賀市交通局時刻表(R6.4.1 時点)

図 便別 1 日あたりの乗車人員(伊賀屋・清友病院線)

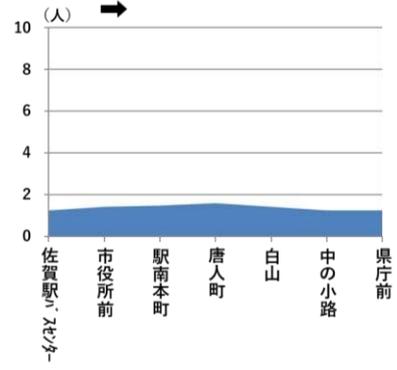
■ 10:06 佐賀駅 BC 発  
(佐賀大学病院→佐賀女子短大・高校)



■ 10:11 佐賀駅 BC 発  
(金立公民館→佐嘉神社前)



■ 10:15 佐賀駅 BC 発  
(佐賀駅 BC→早津江)



約9分間の間に佐賀駅バスセンター発の便が3便あり、  
後続の便になるほど乗車人員は少ない傾向にある

※令和 6 年 5～7 月の 3 か月平均  
※平日のみ集計

資料:市営バス IC カードデータ、佐賀市交通局時刻表(R6.4.1 時点)

図 佐賀駅バスセンター～県庁前間を運行する路線の 1 日あたり乗車人員(平日 10 時台)

### 3 市地域公共交通の課題



佐賀市地域公共交通計画策定時点に、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。しかし、前述のとおり、リーディングエリアでのにぎわい向上や運転士不足の深刻化など地域公共交通を取り巻く状況は大きく変化してきています。

これらの変化を踏まえ、佐賀市における地域公共交通の課題を再整理します。

     佐賀市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

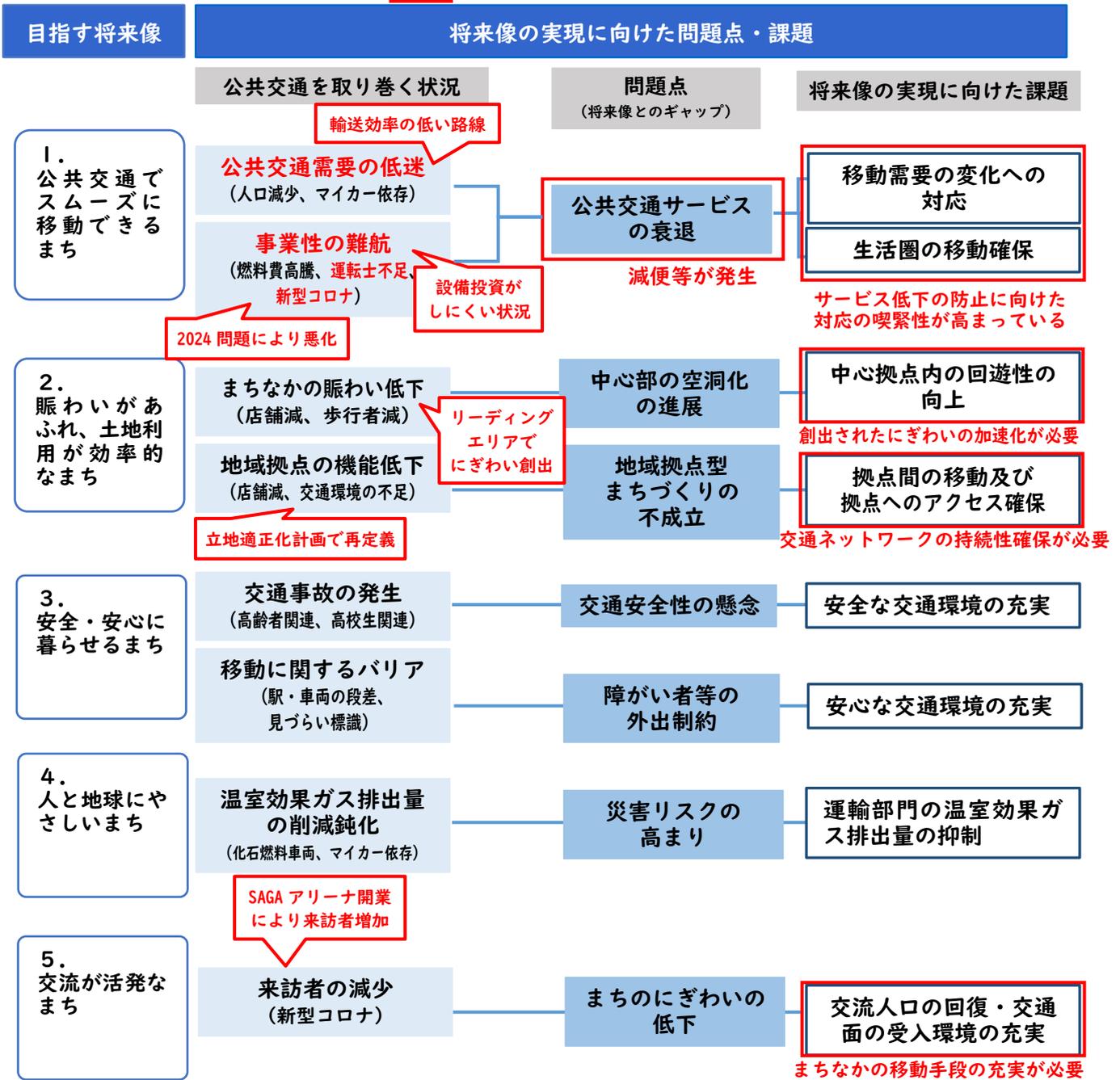


図 佐賀市地域公共交通計画策定時点(R5.3)の問題点・課題

## 佐賀市の地域公共交通の課題(再整理)

### 将来像「1. 公共交通でスムーズに移動できるまち」の実現に向けた課題

- ・ 路線バスは、県内バス無料デーや SAGA アリーナ開業によって利用者数が増加していますが、市内を運行する 36 路線中 28 路線が赤字となっています。路線別にみると利用が僅かな便や区間があるなど、**輸送効率が低い**ものや、佐賀駅バスセンターから県庁前、片田江区間は便数が多いもののダイヤが近接しているために後続便の利用が少ないといった**非効率な運行**もみられます。
- ・ **バス・タクシー運転士**は、これまでも高齢化や成り手不在を背景に不足していましたが改善基準告示改正(2024年4月)により**一層深刻化**し、バスの減便など公共交通サービスが低下しています。
- ・ 公共交通で移動できるまちの実現には、人口やライフスタイルなどの移動需要の変化に対応すること、生活圏移動の確保が課題ですが、**サービス低下防止に向けた対応の喫緊性が高まっています**。
- ・ また、サービス提供には**車両や設備の維持・更新**が必要ですが、交通事業者はコロナ禍の影響を受け業績が大きく落ち込み、**投資しにくい状況**にあります。

### 将来像「2. 賑わいがあふれ、土地利用が効率的なまち」の実現に向けた課題

- ・ 市中心部は店舗減少や歩行者減少などのにぎわいの低下、中心部の空洞化の悪化が懸念されていましたが、SAGA アリーナ開業や佐賀駅前交流広場整備などをきっかけに、リーディングエリアで多くの人々がイベント等を楽しんだり、憩いの時間を過ごしたりするといった、にぎわいが創出されてきています。この**にぎわい**を持続的に発展させていくとともに**面的に拡大**させていくことが重要であり、**中心拠点内の回遊性を支えるモビリティサービスの充実**の必要性がますます高まっています。
- ・ 佐賀市ではコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現を目指す中、土地利用方針の具体化に向けて佐賀市立地適正化計画を策定し、中心拠点や地域拠点に都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定しました。また、拠点間の移動について公共交通を充実させていくことを示しています。**公共交通による拠点間の移動及び拠点へのアクセス確保の必要性**が再認識される一方で、公共交通では輸送効率性や運転士確保などに課題を抱えており、公共交通サービスはニーズとまちづくり戦略を踏まえた**メリハリをつけた効率的なネットワークを構築**していくことが求められています。

### 将来像「3. 安全・安心に暮らせるまち」の実現に向けた課題

- ・ 佐賀市は人身交通事故の発生件数が県内ワーストです。また、県内の事故の約 3 割は高齢者が第1当事者です。一方で、市内には公共交通空白地域等が存在し、公共交通が利用しづらい状況もあります。**高齢者が自動車を運転しなくてもよい環境形成**が求められています。
- ・ 障がい者など身体的な不安を抱える人でも安心して利用できる交通環境の形成も必要です。

### 将来像「4. 人と地球にやさしいまち」の実現に向けた課題

- ・ 佐賀市の温室効果ガス排出量は減少傾向にありますが、運輸部門は他部門に比べ削減量が小さく、さらなる**削減や公共交通利用促進を強化**していかなければなりません。

### 将来像「5. 交流が活発なまち」の実現に向けた課題

- ・ SAGA アリーナが開業したことなどにより、コロナ禍の影響で激減していた観光客等の来訪者が回復してきています。地域活性化を一層進めていく上で交流人口のさらなる拡大は重要であり、来訪目的の前後でまちなかを回遊してもらい、にぎわい向上につなげていくために**二次交通の充実など移動利便性を高めていく**必要性が高まっています。

## 4 利便増進の取り組みの方向性

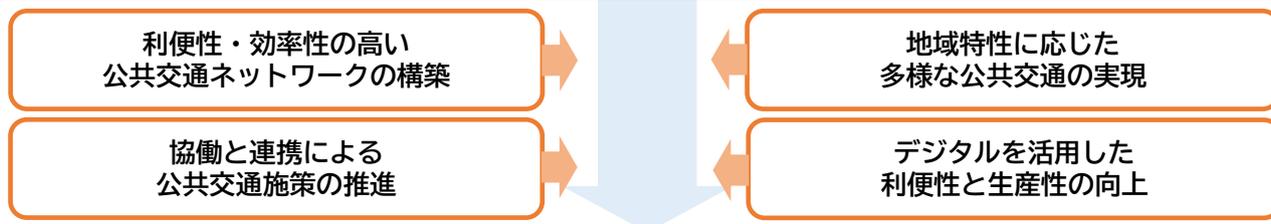


佐賀市における地域公共交通の課題を踏まえ、佐賀市地域公共交通計画で示している“佐賀市の公共交通の基本的な考え方”に基づいて、公共交通の利便増進の方針・取り組みを整理しました。

### 佐賀市の地域公共交通の課題

将来像 1 に関する課題	将来像 2 に関する課題	将来像 3 に関する課題
路線バスの非効率な運行	中心拠点のにぎわい向上に貢献するモビリティサービス	高齢者等の移動の確保
運転士不足の深刻化		将来像 4 に関する課題
車両・設備の更新とバス事業者の経営難	コンパクト・プラス・ネットワークの実現を支える公共交通ネットワーク	公共交通への転換促進
		将来像 5 に関する課題
		観光二次交通の充実

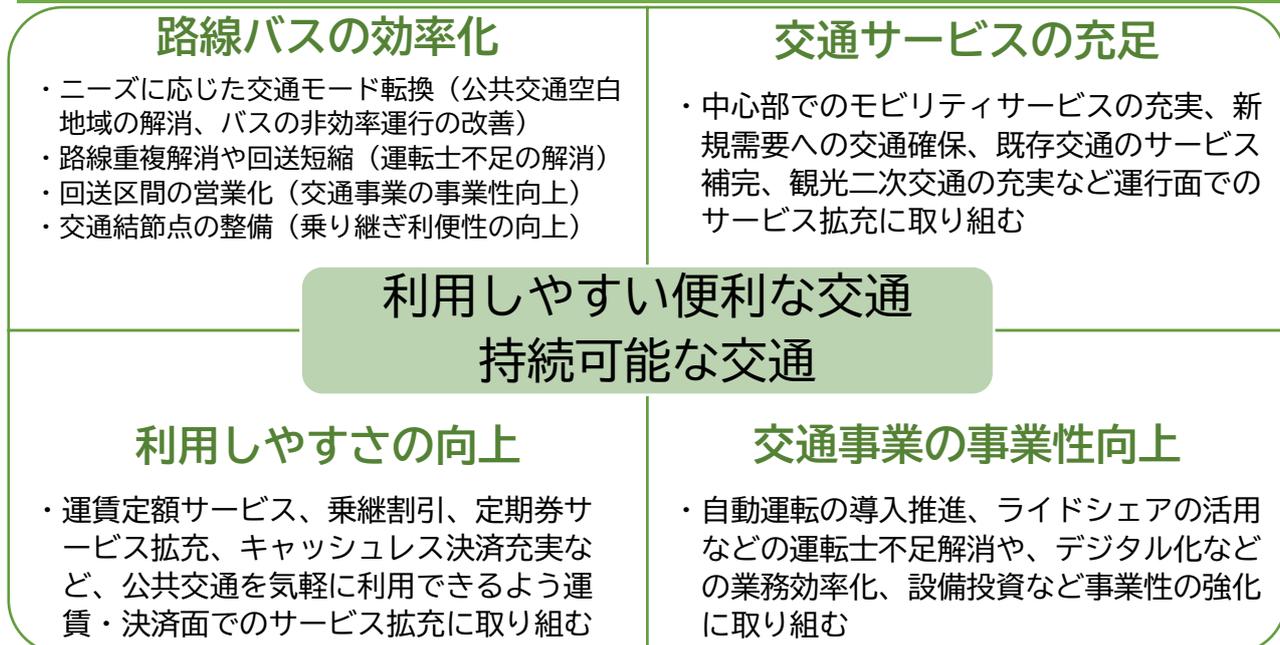
### 佐賀市の公共交通の基本的な考え方



### 利便増進の方針

市中心部における方針	市全域における方針
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	持続可能な公共交通ネットワークを構築する

### 利便増進の取り組みの体系



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的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」が示されており、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り組みなどにより、経済効果をまちなかへ落とし込むことが不可欠です。

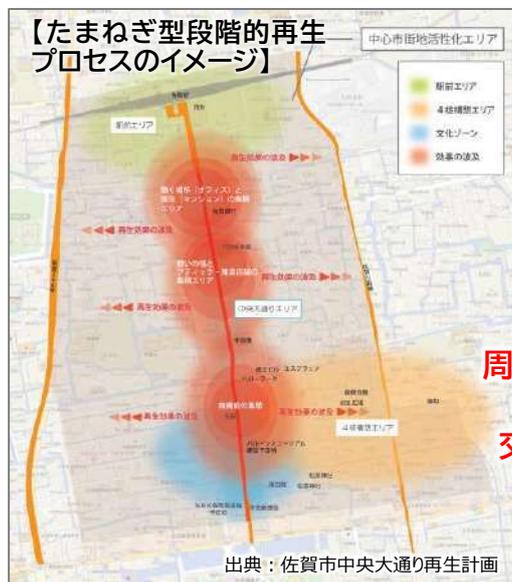
そのため、交通分野において、リーディングエリアに訪れた市民や観光客等の回遊を促す交通サービスの充実を図っていくことが必要です。



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

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。



両立させていくために



資料：国土交通省資料を基に作成

# 5 利便増進事業の内容



前章に整理した利便増進の取り組みの方針のとおり、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公共交通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。



利便増進の取り組みの方向性に基づき、本計画で実施する利便増進事業等を示します。

■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 ⑤ ⑥	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	地方公共団体による支援の内容	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公共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	社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)を活用した支援等	R7年度～ R9年度

## 5-1 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

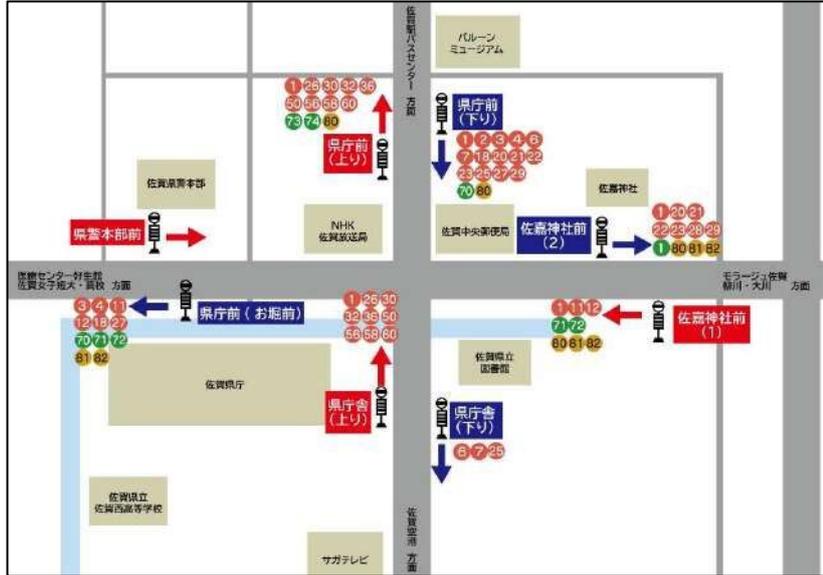
佐賀市地域公共交通計画 事業 9-②

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確保に向けて、乗継割引を導入します。

項目	内容																																																																
事業内容	<p>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。</p> <p><b>■対象バス停</b></p> <p>【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)</p> <p><b>■対象路線</b></p> <p>市営バス路線、昭和バス路線、祐徳バス路線</p> <p><b>■市営バス路線</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先番号</th> <th>路線名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>佐賀女子短大・高校線（西田代経由）</td></tr> <tr><td>4</td><td>佐賀女子短大・高校線（佐賀大学経由）</td></tr> <tr><td>6</td><td>佐賀城跡線</td></tr> <tr><td>11</td><td>佐賀大学・西与賀線</td></tr> <tr><td>12</td><td>佐賀大学・東与賀線</td></tr> <tr><td>18</td><td>徳万・久保田線</td></tr> <tr><td>20</td><td>諸富・早津江線</td></tr> <tr><td>21</td><td>諸富・橋津線</td></tr> <tr><td>22</td><td>龍谷学園・佐賀東高校線</td></tr> <tr><td>23</td><td>犬井道・大詫間線</td></tr> <tr><td>25</td><td>広江・和崎線</td></tr> <tr><td>26</td><td>平松循環線</td></tr> <tr><td>27</td><td>嘉瀬新町・久保田線</td></tr> <tr><td>28</td><td>今宿・道崎線</td></tr> <tr><td>29</td><td>蓮池・橋津線</td></tr> <tr><td>30</td><td>尼寺・金立線</td></tr> <tr><td>32</td><td>二俣・金立公民館線</td></tr> <tr><td>36</td><td>若楠・佐賀記念病院線</td></tr> <tr><td>50</td><td>神野公園・佐賀大学病院線</td></tr> <tr><td>56</td><td>兵庫・久保泉工業団地線</td></tr> <tr><td>58</td><td>中折・クレオパーク鍋島線</td></tr> <tr><td>60</td><td>伊賀屋・清友病院線</td></tr> </tbody> </table> <p><b>■昭和バス路線</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先番号</th> <th>路線名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>71</td><td>唐津線</td></tr> <tr><td>72</td><td>多久線</td></tr> <tr><td>73</td><td>古湯線</td></tr> <tr><td>74</td><td>中極線</td></tr> </tbody> </table> <p><b>■祐徳バス路線</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先番号</th> <th>路線名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>80</td><td>モージュ佐賀線</td></tr> <tr><td>81</td><td>佐賀・鹿島線</td></tr> <tr><td>82</td><td>佐賀・武雄線</td></tr> </tbody> </table> <p><b>■割引内容</b></p> <p>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</p> <p>【適用条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・乗継の仕方：60 分以内の同一バス停での乗り継ぎ</li> <li>・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</li> </ul>	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	行先番号	路線名	71	唐津線	72	多久線	73	古湯線	74	中極線	行先番号	路線名	80	モージュ佐賀線	81	佐賀・鹿島線	82	佐賀・武雄線
	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																																																																
行先番号	路線名																																																																
71	唐津線																																																																
72	多久線																																																																
73	古湯線																																																																
74	中極線																																																																
行先番号	路線名																																																																
80	モージュ佐賀線																																																																
81	佐賀・鹿島線																																																																
82	佐賀・武雄線																																																																

### ■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

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

実施予定期間

令和 7 年 4 月～

## 5-2 参考事項(今後詳細が決まる利便性向上のための事業)等

本市における地域公共交通の要である路線バスについては、深刻な運転士不足や物価高騰等により運送事業の継続に大きな影響が生じています。

一方、訪日外国人旅行者の回復や SAGA アリーナが開業したことによる大型イベントの開催効果、ほこみち制度の活用等により、リーディングエリアにおける賑わいの創出が図られており、この賑わいを周辺部へと波及させていく必要があります。

また、佐賀市立地適正化計画に基づき、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進めていくことが求められています。

そのため、まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再構築に向け、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「まちなか交通体系の再編」、そして、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「将来を見据えた地域公共交通ネットワークの維持・確保」に取り組むこととします。

### 5-2-1 まちなか交通体系の再編

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、路線の延伸、路線バスの回送区間の営業化やまちなかオンデマンド交通の導入、シェアリングサービスの民間活力の活用、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に取り組みます。

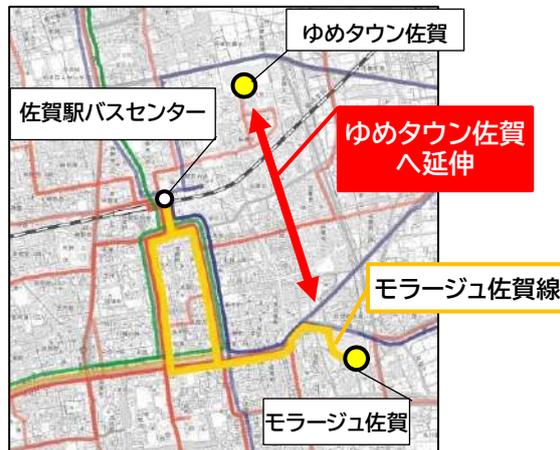
#### ① 路線の延伸

佐賀市地域公共交通計画 事業2-①

##### 【概要】

・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。

##### ■現在の路線図



## 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

<p>【概要】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■回送区間の営業化</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>■回送区間の短縮</p> </div> </div> <p>市交通局周辺の居住者の利便増進</p> <p>交通事業者の事業性向上</p>
-------------	--

## 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

<p>【概要】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>SAGA モビリティセンター</p> </div>
-------------	---

## 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

<p>【概要】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>SAGA モビリティセンター</p> </div>
-------------	---

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

佐賀市地域公共交通計画 事業 4-②

<p>【概要】</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>	<p>SAGA モビリティセンター</p>  <p>The diagram illustrates the SAGA Mobility Center. At the top is a building icon with a grid of windows. Below it, there are six bus icons arranged in two columns of three. To the right of the buses are six car icons, with three of them having 'IXAT' written on them, representing taxis. The entire diagram is enclosed in a rectangular box.</p>
-------------	--	---

## 5-2-2 将来を見据えた地域公共交通ネットワークの維持・確保

市交通局を市営バスと民間バスの連携拠点と位置付け、施設や設備の共同利用により効率性や採算性を向上させ、公営・民営が一体となった「将来を見据えた地域公共交通ネットワークの維持・確保」を図ります。

### 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

<p>【概要】</p>	<p>・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。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■回送区間の営業化</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>■回送区間の短縮</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">市交通局周辺の居住者の利便増進</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">交通事業者の事業性向上</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">交通事業者の事業性向上</div> </div>
-------------	---

### 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

<p>【概要】</p>	<p>・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。</p> <p>・その際に整備するEV給電施設を民間バス事業者と供用する。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
-------------	--

### 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

<p>【概要】</p>	<p>・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。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
-------------	---

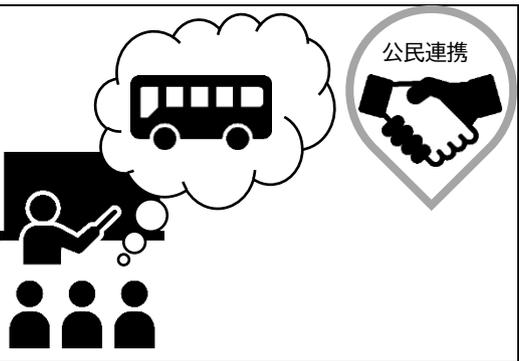
④公民連携による自動運転研修機能の整備(関連事項)

佐賀市地域公共交通計画 事業 12-①

<p>【概要】</p> <p>・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。</p>	
--	--

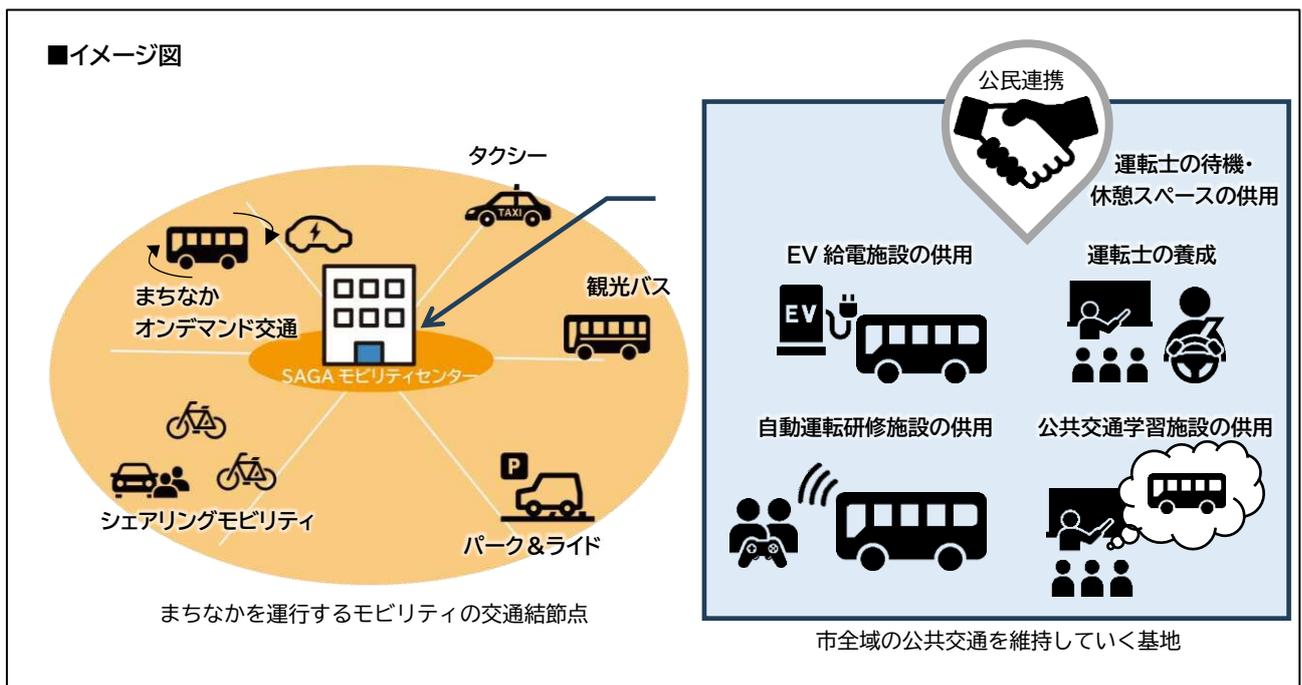
⑤公民連携による公共交通に関する学習機能の整備(関連事項)

佐賀市地域公共交通計画 事業 19-③、21-①

<p>【概要】</p> <p>・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。</p>	
---	---

5-2-3 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。



<p>【整備内容】</p>	<p>○以下の機能を備えた事業所を整備する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所、待合施設</li> <li>・民間バスの待機スペース</li> <li>・民間バス運転士の休憩所</li> <li>・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</li> <li>・パーソナルモビリティの保管、貸出、返却スペース</li> <li>・EV給電施設</li> <li>・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</li> <li>・子どもや大人の学習・見学スペース</li> </ul>
<p>【期待効果】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市中心部周遊のための二次交通のアクセス向上</li> <li>・回送コストの低廉化</li> <li>・運転士の拘束時間の短縮</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・まちの魅力や価値の向上</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・地域公共交通の担い手の確保</li> <li>・路線バス事業に関する理解促進</li> </ul>

### SAGA モビリティセンター(仮称)の整備スケジュール

	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				

## 6 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。

## 7 事業実施に必要な資金の額・調達方法



利便増進事業等の実施に必要な資金の額及び調達方法を、以下のとおり設定します。

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	

## 8 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	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 <sub>2</sub> (H25 年)	487.9 千t-CO <sub>2</sub> (R 元年)	409.2 千t-CO <sub>2</sub> (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】

## 9 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。

利便増進の取り組みの体系		概要
<b>路線バスの効率化</b>		
路線バスの重複運行の効率化	<p>・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。</p>	
	<p>【対象路線の例】</p> <p>都市間バス路線</p>	
公共交通空白地域等の解消	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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、これら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。</p>	
	<p>【対象地域、対象路線の例】</p> <p>郊外部バス路線</p>	
交通結節点の機能充実	<p>・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になります。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。</p>	
	<p>【交通結節点候補地の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・久保田地域: 徳万交差点付近(森林公園、好生館)</li> <li>・東与賀地域: 東与賀支所</li> <li>・川副地域: 川副支所</li> <li>・諸富地域: 諸富支所</li> </ul>	
	<p>・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。</p>	
<p>【交通結節点候補地の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和地域: 大和支所</li> </ul>		

利便増進の取り組みの体系	概要
<b>交通サービスの充足</b>	
山間部の利便性向上	<p>・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。</p> <p>【対象地域、対象路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士地区：富士町コミュニティバス</li> <li>・三瀬地区：三瀬地区コミュニティバス</li> </ul>
新たなニーズへの対応 現在のバス利用者の利便性向上	<p>・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。</p> <p>【対象路線の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀駅バスセンター ～ 県立大学 間（新設）等</li> </ul>
市街化区域内の公共交通サービスの充実	<p>・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。</p> <p>・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。</p>
観光施設へのアクセス確保	<p>・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。</p> <p>【対象施設の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東よか干潟ビジターセンターひがさす</li> <li>・昇開橋</li> <li>・佐野常民と三重津海軍所跡の歴史館</li> </ul>
<b>利用しやすさの向上</b>	
運賃面の利便性向上	<p>・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。</p> <p>・多様な交通モードを組み合わせる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。</p> <p>【サービスイメージ】</p> <p>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</p>

利便増進の取り組みの体系		概要
定期券の利便性向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
		<p>【サービスイメージ】</p> <p>共通定期券</p>
キャッシュレス決済の充実		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
		<p>【サービスイメージ】</p> <p>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</p>
<b>交通事業の事業性向上</b>		
運転士不足への対応		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
		<p>【対策イメージ】</p> <p>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</p>

# 佐賀市地域公共交通利便増進実施計画

令和 7年 2月

佐賀市都市戦略部交通政策課

佐賀市地域公共交通協議会

