

佐賀県地域公共交通計画 付属資料

令和4年3月

令和5年12月 改定

佐賀県地域公共交通活性化協議会

佐賀県地域公共交通計画 付属資料

目次

1 佐賀県の地域公共交通を取り巻く状況	1
1-1 地域特性.....	1
1-2 移動特性.....	5
1-3 地域公共交通の現状.....	8
1-4 社会情勢の変化.....	14
2 佐賀県地域公共交通網形成計画の効果	15
2-1 事業の実施状況.....	15
2-2 県民の評価.....	17
2-3 計画推進の効果.....	19
3 目標達成に向けた具体的な施策・事業（一覧表）	20

1 佐賀県の地域公共交通を取り巻く状況

1-1 地域特性

1-1-1. 人口特性

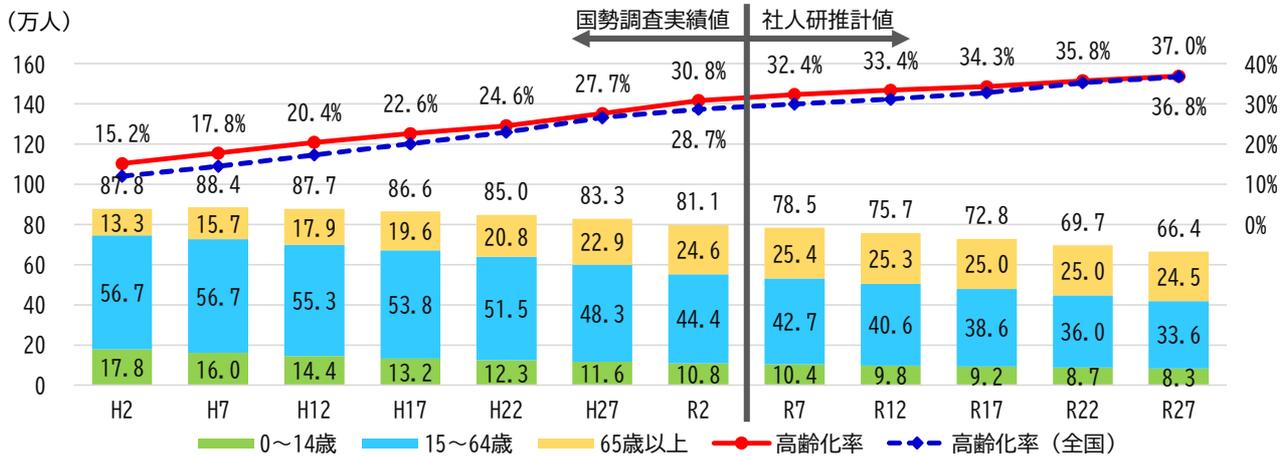
(1)人口推移

佐賀県の人口は、平成7年の88万人をピークに減少し、令和2年には81万人となっています。

市町別に、平成2年から令和2年の人口増減をみると、中部ブロックの多久市、唐津ブロックの玄海町、杵藤ブロックの大町町、白石町、太良町で人口が30%以上減少する一方、東部ブロックの鳥栖市、基山町、上峰町で10%以上増加するなど、ブロック間で差が生じています。

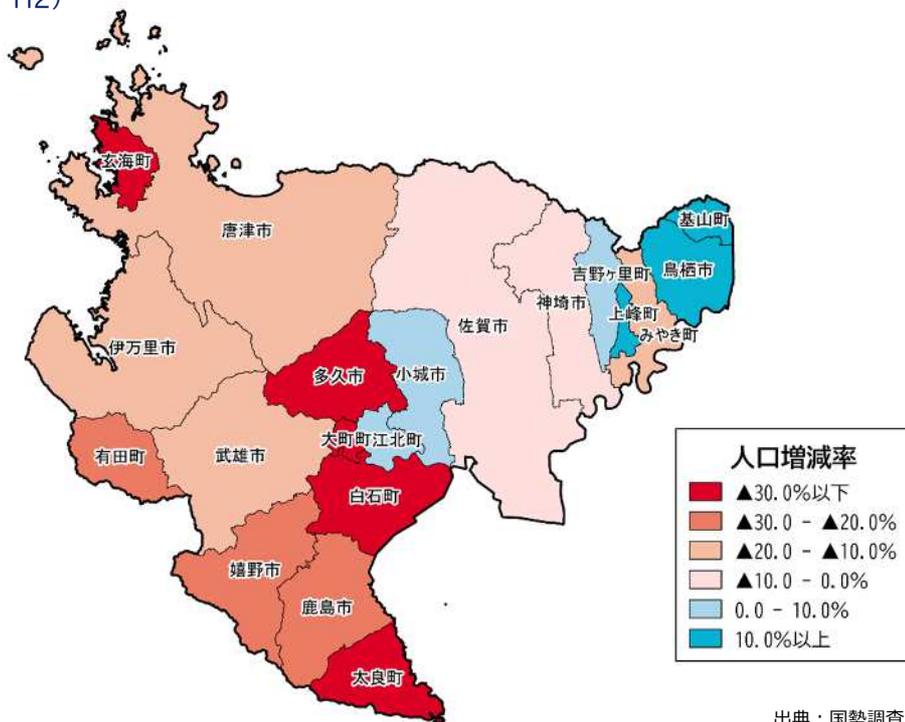
令和27年の佐賀県の人口は、少子化の進展により66万人まで減少、高齢化率は37%まで増加すると予測されています。令和27年の0～14歳人口は8万人と、令和2年の11万人から約3割減少しますが、令和27年の65歳以上人口は25万人と、令和2年の25万人と同程度です。

■佐賀県の人口の推移



出典：国勢調査（H2-R2）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30.3（2018.3）時点推計）」

■市町別人口増減率(R2/H2)

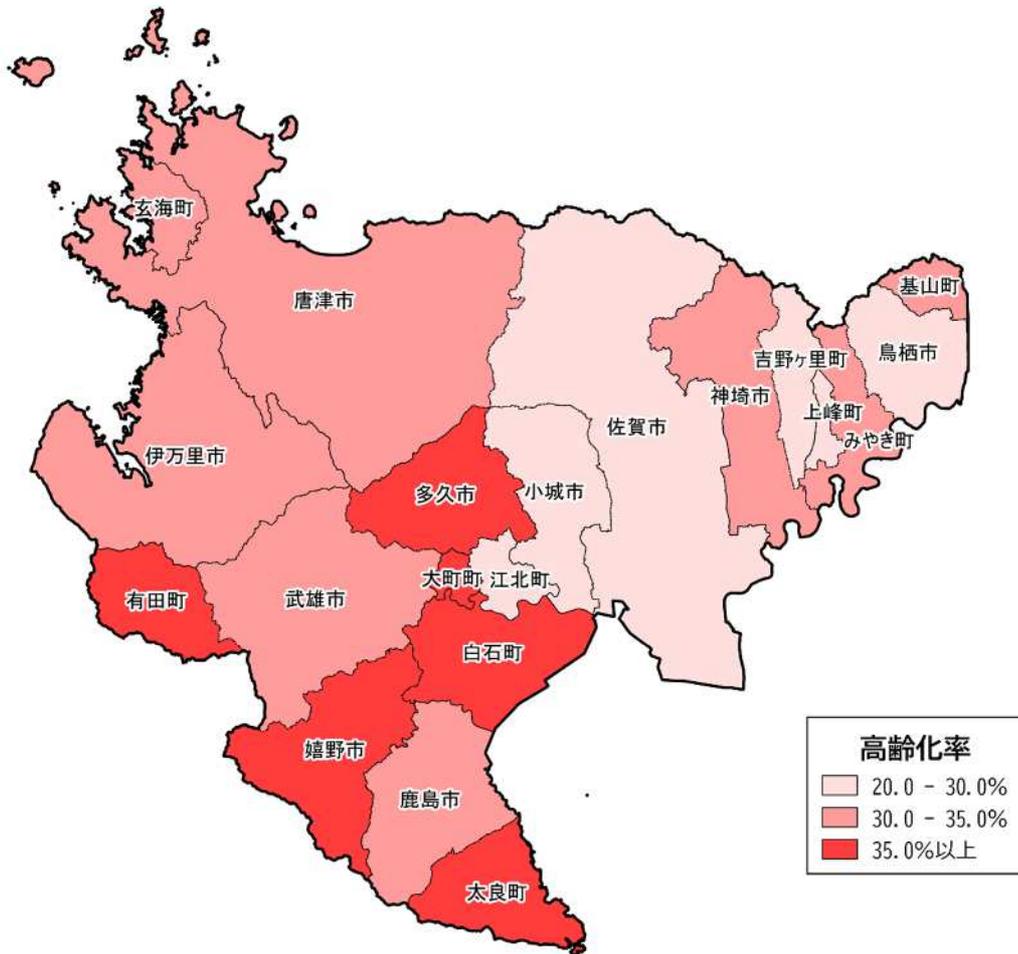


出典：国勢調査

令和2年における市町別高齢化率をみると、杵藤ブロックの嬉野市、大町町、白石町、太良町や多久市、有田町で高齢化率が35%(佐賀県:30.8%)を超えています。

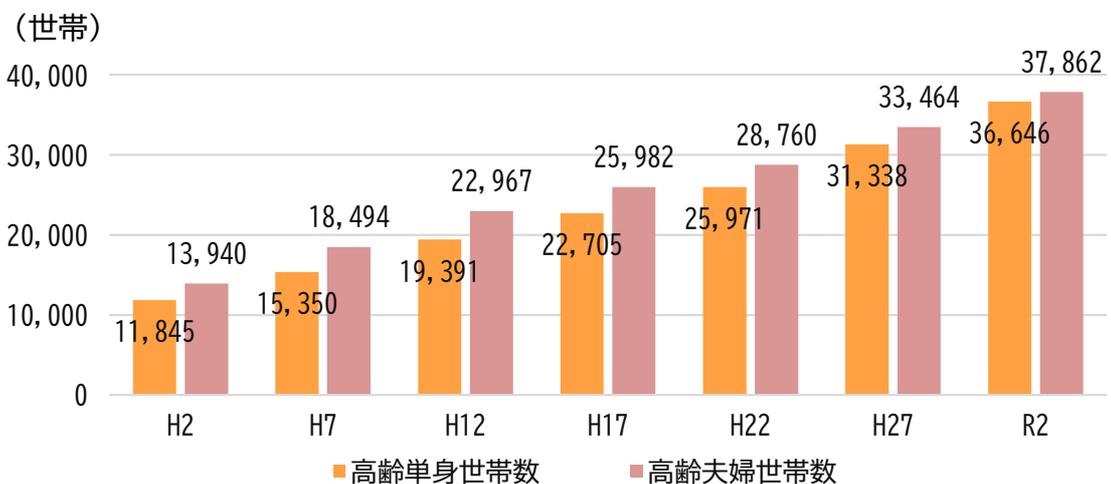
高齢化の進展に伴い、佐賀県の高齢単身世帯数及び高齢夫婦世帯数も増加しています。

■市町別高齢化率(R2)



出典：国勢調査（R2）

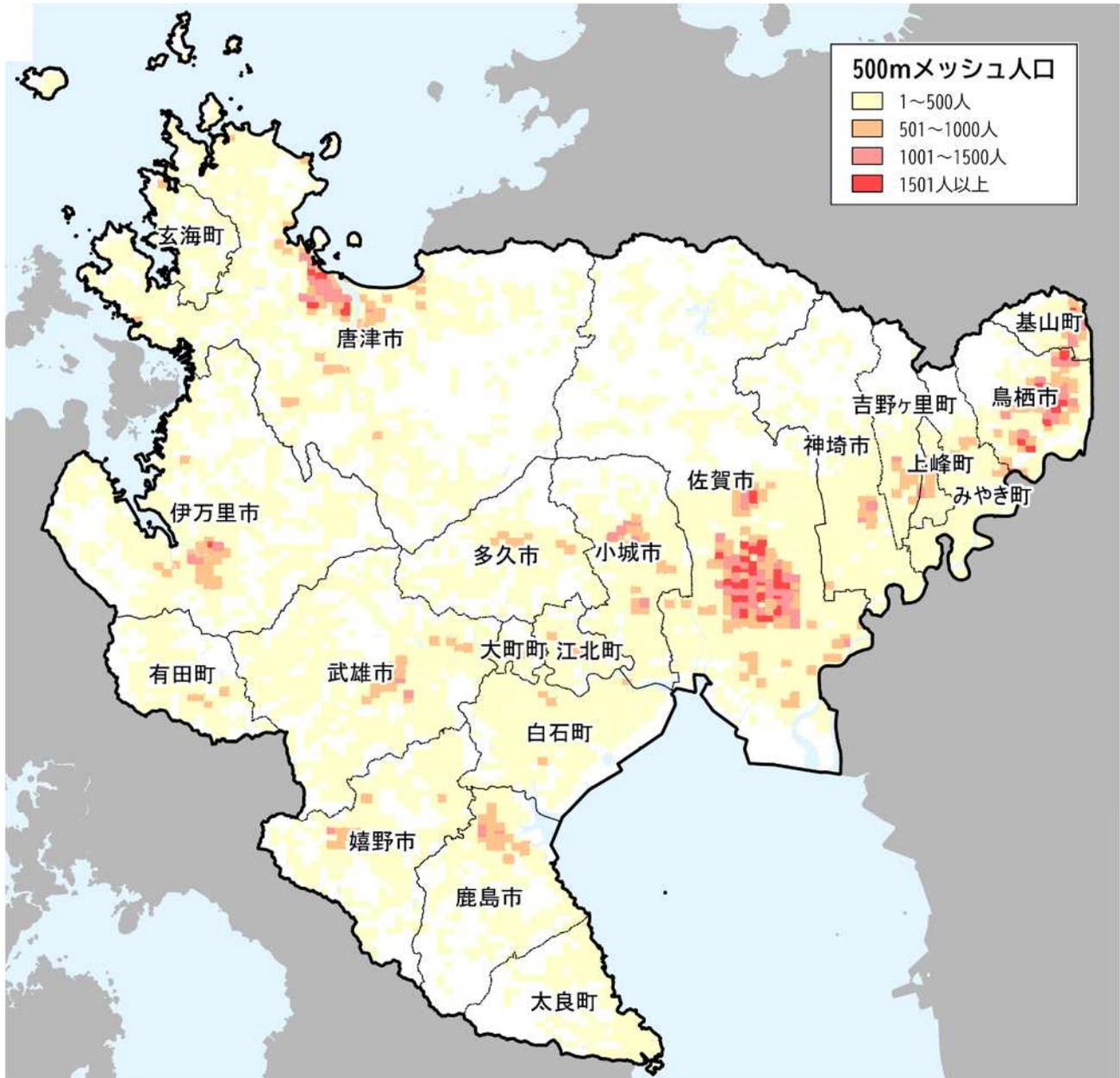
■佐賀県の高齢世帯数の推移



(2)人口分布

人口は、広く分布しており、その中でも佐賀市中心部に高い人口集積がみられます。その他、唐津市、鳥栖市、伊万里市などブロック圏域の中心部でも比較的高い集積がみられます。

■佐賀県の500mメッシュ総人口(H27)



出典：国勢調査

※ 令和2年国勢調査結果が未公表のため、平成27年の調査結果としています。

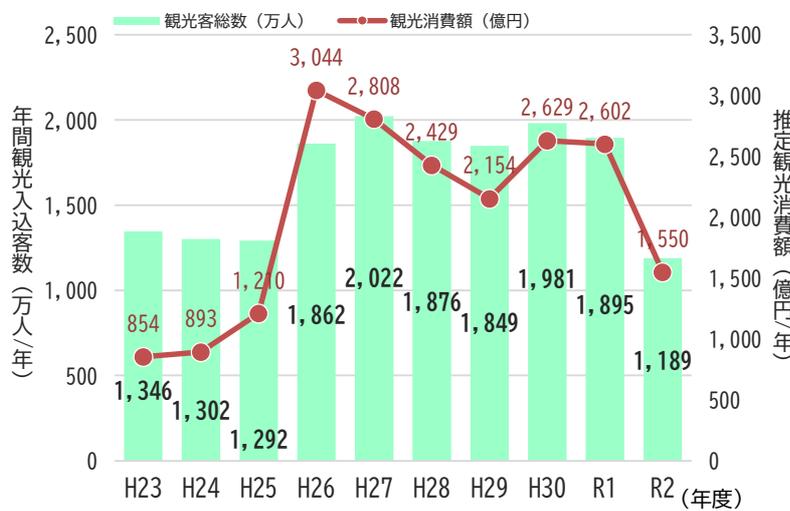
1-1-2. 観光特性

佐賀県の観光入込客数は平成 26 年に県外観光客が急増し、また平成 27 年度には訪日外国人の増加も加わり、大きく増加しました。その後、県外からの日帰り客や訪日外国人は増加が続くものの、宿泊客やビジネス目的の来訪者は減少し、全体的に減少しています。平成 30 年度、令和元年度は回復し、年間約 2,600 万人となったものの、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少しました。観光消費額も同様の傾向を示し、令和元年度は年間 2,600 億円となっています。

市町別にみると、鳥栖市が約 700 万人と最も多く、次いで佐賀市の約 590 万人、鹿島市の約 430 万人、唐津市の約 390 万人と、ブロック圏域の中心市で観光客数も多い状況にあります。

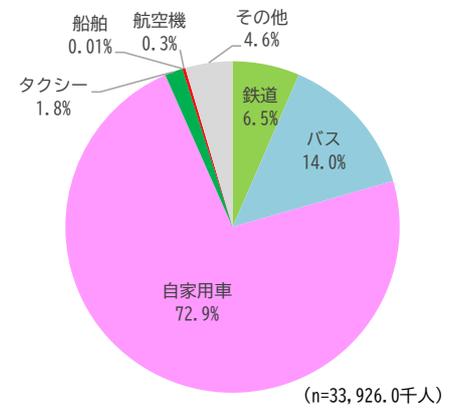
また、佐賀県の観光客の利用交通手段は、自家用車が約 7 割と最も多く、鉄道やバスといった公共交通機関の利用は約 2 割にとどまっています。

■佐賀県の観光入込客数及び推定観光消費額の推移



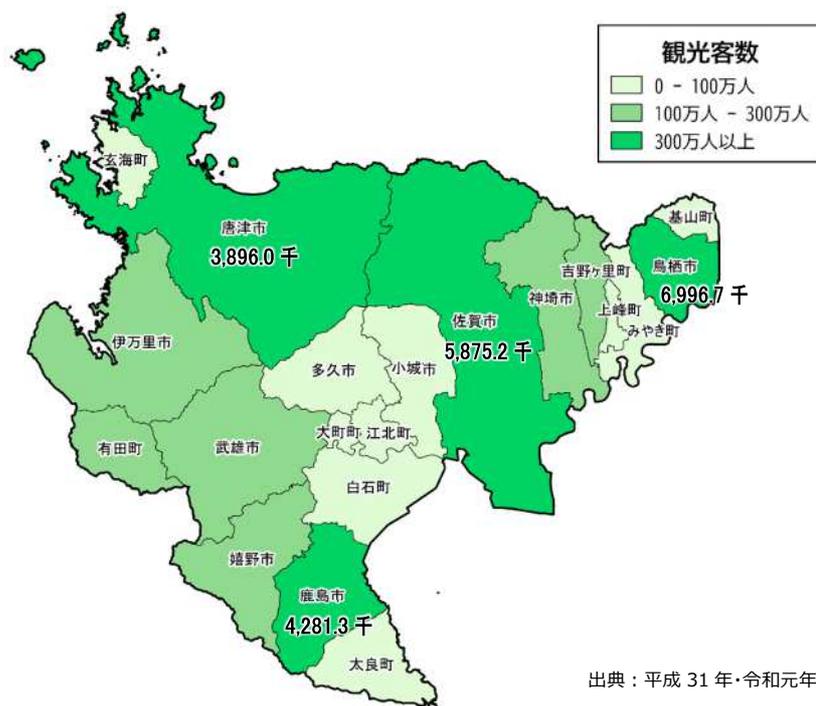
出典：観光庁 共通基準による観光入込客統計

■佐賀県の交通機関別観光客数の割合 (佐賀県独自調査分:R1)



出典：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査

■市町別観光客数(佐賀県独自調査分:R1)



出典：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査

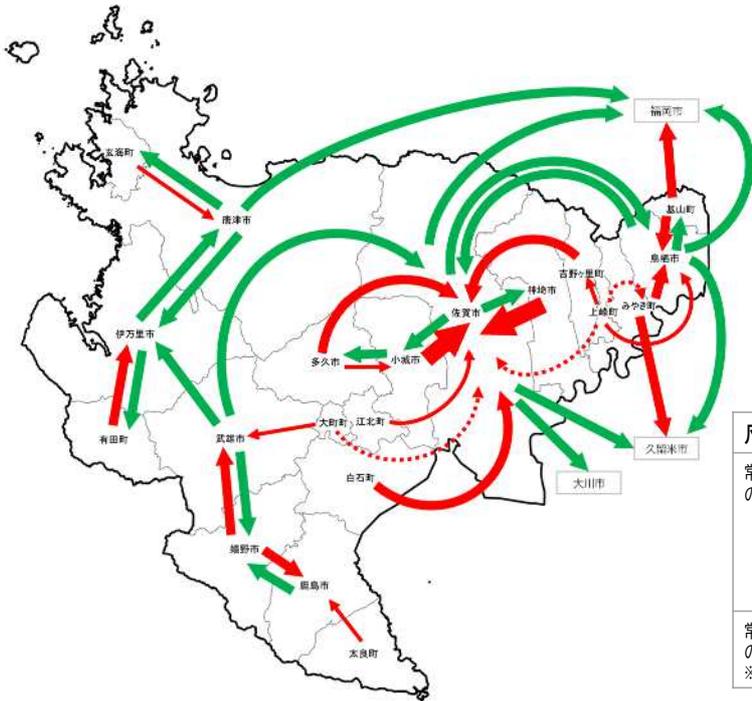
1-2 移動特性

1-2-1. 通勤・通学

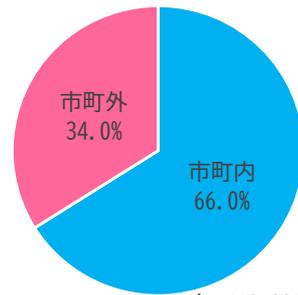
通勤については、市町域を跨がる移動が約3割あります。県庁所在都市である佐賀市へは、隣接市町のみならず、通勤圏が広域になっています。また、福岡県(福岡市、久留米市、大川市)への通勤も多くなっています。

通学については、市町域を跨がる移動が約4割となって(通勤を約1割上回って)おり、佐賀市、福岡市への通学が多くなっています。

■市町域を跨がる通勤流動(H27)



■通勤流動の内訳(H27)



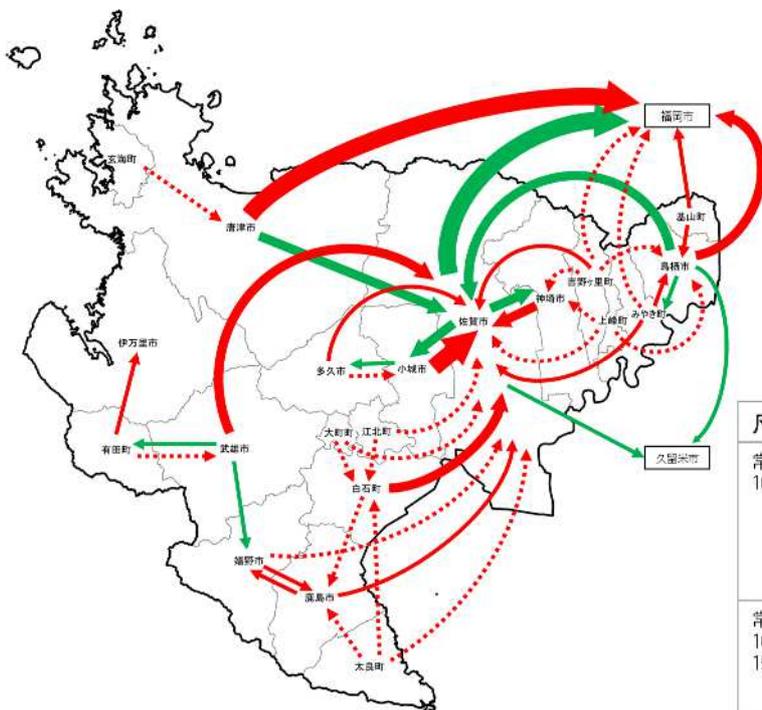
(n=410,237)

出典：国勢調査

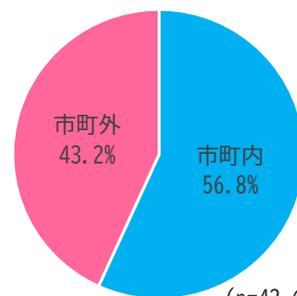
凡例	
常住地ごとの通勤先割合10%以上の流動 1~500人
	—— 501~1,000人
	—— 1,001~3,000人
	—— 3,001人以上
常住地ごとの通勤先割合10%未満の流動のうち、1,001人以上の流動 ※3,001人以上の流動なし	—— 1,001~3,000人
	—— 3,001人以上

出典：国勢調査

■市町域を跨がる通学流動(H27)



■通学流動の内訳(H27)



(n=42,675)

出典：国勢調査

凡例	
常住地ごとの通学先割合10%以上の流動 1~150人
	—— 151~300人
	—— 301~600人
	—— 601人以上
常住地ごとの通学先割合10%未満の流動のうち、151人以上の流動	—— 151~300人
	—— 301~600人
	—— 601人以上

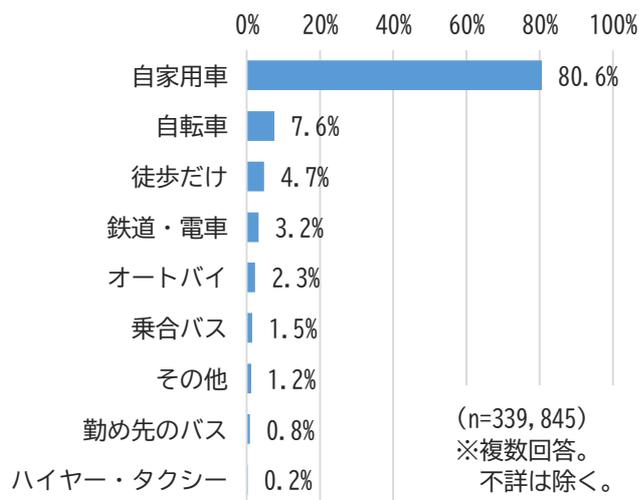
出典：国勢調査

通勤時の利用交通手段は、自家用車が最も多く(約 8 割)、自家用車依存が顕著になっています。鉄道・電車、乗合バスの公共交通は、5%未満の状況です。

一方、通学においては、約 5 割が自転車を利用しており、鉄道・電車が約 3 割、乗合バスが約 1 割となっています。

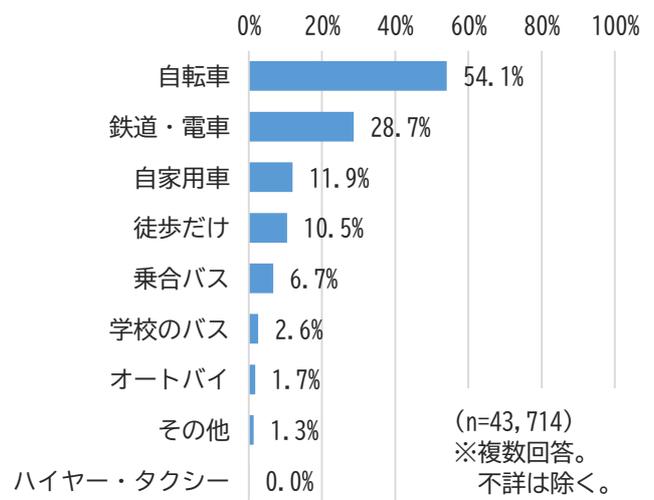
通勤・通学の自家用車利用割合は 69.1%であり、全国(47.5%)と比較しても、佐賀県の自家用車利用割合は高くなっています。なお、令和 3 年に実施したアンケート調査では、通勤・通学の自家用車割合は、51.2%でした。

■通勤時の利用交通手段(H22)



出典：国勢調査

■通学時の利用交通手段(H22)



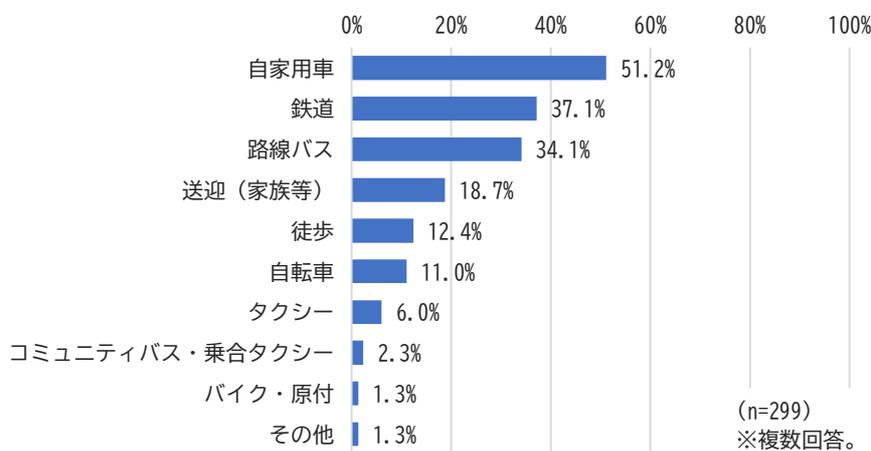
出典：国勢調査

■通勤・通学時の自家用車利用割合の比較(H22)

	佐賀県	全国
自家用車利用割合 (通勤・通学)	69.1%	47.5%

出典：国勢調査

■通勤・通学時の自家用車利用割合



出典：県民アンケート調査・公共交通利用者アンケート調査 (R3 実施)

1-2-2. 買物・通院など

買物・通院においても、市町域を跨がる移動がみられます。食品などの日用品の買い物や通院については、隣接市町間などブロック圏内での移動ですが、洋服や家電製品などの日用品以外の買物は、伊万里市→武雄市、唐津市→佐賀市といったブロック圏域を跨がる移動もみられます。

■市町域を跨がる買物流動



出典：県民アンケート調査・公共交通利用者アンケート調査

1-3 地域公共交通の現状

本県の地域ブロック及び市町を跨ぐ公共交通は、路線バス、高速バス、鉄道、フェリー、市町等が運行するコミュニティ交通、九州佐賀国際空港リムジンタクシーがあり、鉄道駅や主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成しています。

本県の広域交通、市町間交通の運行状況をみると、JR 唐津線や、JR 長崎本線・佐世保線の一部区間で、鉄道と路線バスが並行している区間がみられます。

■佐賀県の公共交通(広域交通、市町間交通)の状況

交通種別	単位	全県	市町					
			中部	東部	唐津	伊万里	杵藤	
路線バス	路線	49	16	8	12	4	9	
高速バス	路線	19	8	17	2	1	8	
鉄道	JR	路線	5	3	2	2	2	3
	松浦鉄道	路線	1				1	
	甘木鉄道	路線	1		1			
フェリー	航路	1			1			
コミュニティ交通	路線	12	5	7	3	2	9	
空港リムジンタクシー	路線	13	4	5		1	7	

※路線バスは、旧市町間を跨ぐ路線を含む

■佐賀県の公共交通(広域交通、市町間交通)の運行状況

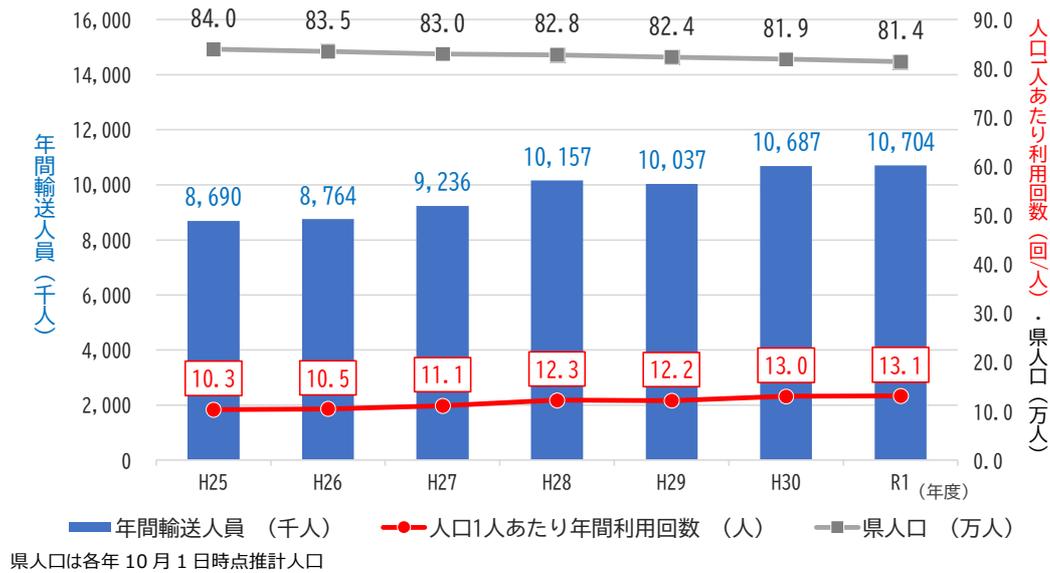


1-3-1. 交通機関別運行・利用状況

(1) 路線バス

路線バスの年間輸送人員は全体的に増加傾向を示しており、令和元年度では、約 1,070 万人となっています。交通系 IC カードや乗り放題定期券の導入等や外国人旅行者等の増加が、主に佐賀市内の路線や観光地において輸送人員増につながっています。一方で、県人口が年々減少する中、特に少子化等によって利用減となる路線もあり、全体として微増となっています。

■乗合バスの年間輸送人員の推移



県内の路線バスのうち、地域ブロック間や市町間を跨ぐ路線は 49 路線あり、そのうち 45 路線が令和 4 年度(補助対象期間:R3.10.1~R4.9.30)の国・県の補助対象路線となっています。

国・県の補助対象路線の近年の利用傾向をみると、21 路線(51%)の路線で減少傾向を示しています。

■国・県の補助対象路線の利用傾向の内訳:平成 26 年度～令和元年度の推移

利用傾向		路線数	割合	
増加傾向			16 路線	39%
	大幅増加	20%以上増加	5 路線	12%
	増加	5%以上～20%未満増加	8 路線	20%
	微増	2%以上～5%未満増加	3 路線	7%
横ばい			4 路線	10%
	横ばい	±2%の増加もしくは減少	4 路線	10%
減少傾向			21 路線	51%
	微減	2%以上～5%未満減少	3 路線	7%
	減少	5%以上～20%未満減少	11 路線	27%
	大幅減少	20%以上減少	7 路線	17%
計		41 路線	100%	

資料：平成 26 年度～令和元年度佐賀県生活交通確保維持改善計画

1 佐賀県の地域公共交通を取り巻く状況

■路線バス(広域交通・市町間交通)の運行状況

ブロック					路線名	始点～経由地～終点	運行回数 ()内は日祝日	事業者名	地域間 幹線系統
中部	東部	唐津	伊万里	杵藤					
○					多久線	佐賀駅BC～徳万・小城～多久	7.0回 (3.0回)	昭和バス	●
○					古湯線	富士支所前～尼寺・川上橋～辻の堂	17.0回 (10.5回)	昭和バス	●
○					唐津・佐賀線	大手口～多久・片田江～佐賀駅BC	12.0回 (9.0回)	昭和バス	●
○					中極線	小城～中極・尼寺～辻の堂	14.5回 (7.5回)	昭和バス	●
○					多久・武雄線	多久市役所～本多久～竹下町	8.0回 (7.0回)	昭和バス	●
○					犬井道線	佐賀駅BC～唐人町・大崎～大詫間	17.5回 (17.0回)	佐賀市営バス	●
○					早津江線	佐賀駅BC～唐人町・諸富橋～早津江	20.5回 (18.5回)	佐賀市営バス	●
○					橋津線	佐賀駅BC～朝日町・諸富橋～橋津	10.0回 (9.0回)	佐賀市営バス	●
○					金立(来迎寺)線	県庁前・佐嘉神社前～尼寺・来迎寺～運転免許センター	13.5回 (4.0回)	佐賀市営バス	●
○					金立(いこい)線	県庁前・佐嘉神社前～尼寺・金立いこい～運転免許センター	13.5回 (13.0回)	佐賀市営バス	●
○					広江線	佐賀駅BC～中島・広江～和崎	16.5回 (15.5回)	佐賀市営バス	●
○					東与賀線	佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～大野	16.0回 (15.0回)	佐賀市営バス	●
○					蓮池線	佐賀駅BC～唐人町・東田代～橋津	15.5回 (15.0回)	佐賀市営バス	●
○					嘉瀬新町線	佐賀駅BC～医療センター・嘉瀬新町～(ぼた特産物直売所前)	10.0回 (10.5回)	佐賀市営バス	●
○					徳万線	佐賀駅BC～医療センター・徳万～(ぼた特産物直売所前)	9.0回 (8.0回)	佐賀市営バス	●
○					西与賀線	佐賀駅BC～大財町・佐大前～(ぼた特産物直売所前)	16.5回 (15.5回)	佐賀市営バス	●
	○				久留米～鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖	17.0回 (14.0回)	西鉄バス佐賀	●
	○				綾部線	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米	9.5回 (8.0回)	西鉄バス佐賀	●
	○				鳥栖～神埼線	鳥栖駅前～目達原～神埼駅通り	8.0回 (6.0回)	西鉄バス佐賀	●
	○				鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原	11.0回 (8.0回)	西鉄バス佐賀	●
	○				江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米	14.5回 (14.5回)	西鉄バス佐賀	●
	○				神埼線	佐賀第二合同庁舎～目達原～西鉄久留米	13.5回 (12.5回)	西鉄バス佐賀	●
	○				佐賀柳川線	佐賀駅BC～大財町・諸富橋～西鉄柳川	27.0回 (19.5回)	西鉄バス久留米	
	○				三瀬神埼線	横武～神埼駅前～三瀬支所	15.0回 (8.0回)	ジョイックス交通	●
		○			伊万里線	大手口～徳須恵～伊万里	10.0回 (8.0回)	昭和バス	●
		○			野元・呼子線	大手口～野元・名護屋浜～呼子	5.0回 (5.0回)	昭和バス	●
		○			小加倉・呼子線	大手口～小加倉・名護屋浜～呼子	3.0回 (3.0回)	昭和バス	●
		○			七山線	大手口～浜崎四つ角・ななのゆ～細川	9.0回 (6.0回)	昭和バス	●
		○			有浦・飯屋線	金の手～飯屋～玄海エネルギーパーク	3.5回 (3.0回)	昭和バス	●
		○			湊線	大手口～みなと園～呼子	6.5回 (6.0回)	昭和バス	●
		○			呼子線	宝当棧橋～若野・打上～呼子	22.0回 (21.5回)	昭和バス	●
		○			有浦・入野線	金の手～古保志気～入野	8.0回 (6.0回)	昭和バス	●
		○			切木線	大手口～切木・古保志気～入野	8.5回 (7.0回)	昭和バス	●
		○			北波多線	大手口～今組・山本～市民病院きたはた	11.0回 (8.0回)	昭和バス	●
		○			唐津・入野線	大手口～有浦上～金の手	10.0回 (8.5回)	昭和バス	●
		○			呼子乗り継ぎ路線	波戸岬～名護屋城～呼子	6.0回 (3.5回)	昭和バス	●
			○		伊万里福島線	福島支所前～相生橋～伊万里駅前	10.0回 (7.0回)	西肥バス	●
			○		佐世保伊万里線	伊万里駅前～佐世保市総合医療センター	7.0回 (6.0回)	西肥バス	●
			○		伊万里三間坂線	三間坂駅前～宮野～伊万里駅前	7.0回 (5.0回)	西肥バス	●
			○		伊万里松浦線	伊万里駅前～松浦駅前	8.0回 (7.0回)	西肥バス	●
				○	佐賀線	祐徳神社前～山口駅前・好生館～佐賀駅BC	11.0回 (11.0回)	祐徳バス	●
				○	武雄線	下西山車庫～山口駅前・好生館～佐賀駅BC	14.0回 (11.0回)	祐徳バス	●
				○	嬉野線	祐徳神社前～嬉野市役所・医療センター～湯の田	15.5回 (12.0回)	祐徳バス	●
				○	吉田線	中川～吉田～湯の田	10.5回 (9.0回)	祐徳バス	●
				○	祐徳線	祐徳神社前～嬉野市役所～武雄温泉駅前	11.0回 (10.0回)	祐徳バス	●
				○	太良線	鹿島BC～糸岐本町～竹崎港	9.5回 (9.0回)	祐徳バス	●
				○	佐世保嬉野線	嬉野BC～佐世保市総合医療センター	8.0回 (7.0回)	西肥バス	●
				○	嬉野線	新武雄病院～武雄温泉南口～嬉野温泉	14.5回 (12.0回)	JR九州バス	●
				○	嬉野線	たけお競輪場～武雄温泉南口・嬉野医療センター・嬉野温泉～彼杵	6.5回 (6.0回)	JR九州バス	●

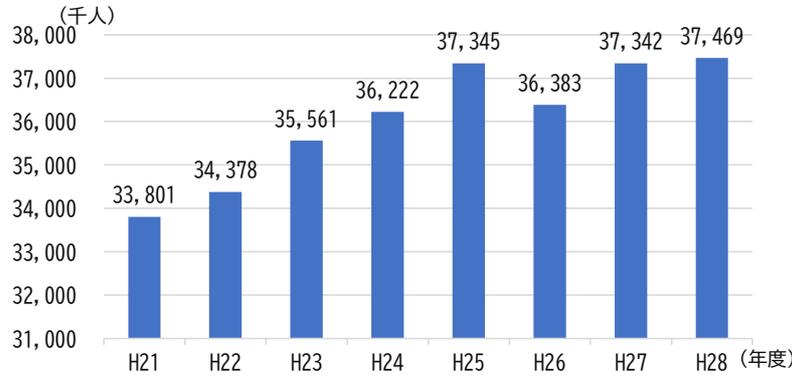
※土曜日の運行回数は非掲載

出典：令和4年度佐賀県生活交通確保維持改善計画、運行系統別輸送実績報告書

(2)鉄道

JR 乗降者数(佐賀県内の駅での乗降者数)は増加傾向で、平成 28 年度時点では年間約 3,700 万人が利用しています(平成 29 年度以降は非公表)。駅別では、佐賀駅が最も多く、年間約 900 万人、次いで鳥栖駅の約 500 万人、基山駅の約 300 万人となっています。

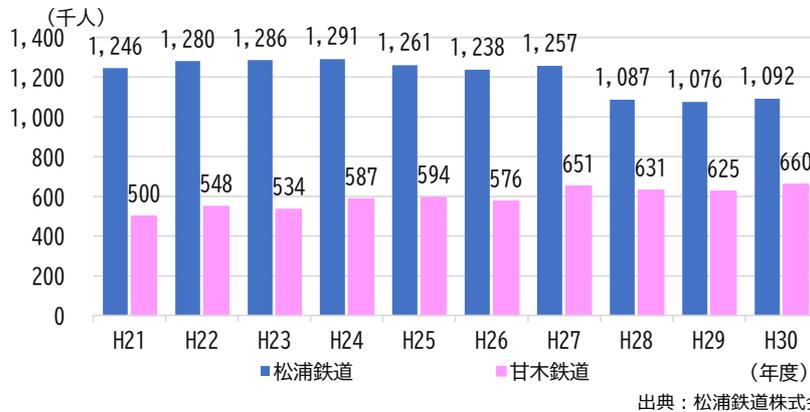
■JR 乗降者数の推移(佐賀県内の駅における乗降者数)



松浦鉄道の年間乗降者数(佐賀県内の駅における乗降者数)は減少傾向にあり、平成 30 年度時点では年間約 109 万人が利用しています。駅別にみると、伊万里駅が約 35 万人、有田駅が約 26 万人であり、その他の駅が年間 4 万人未満です。

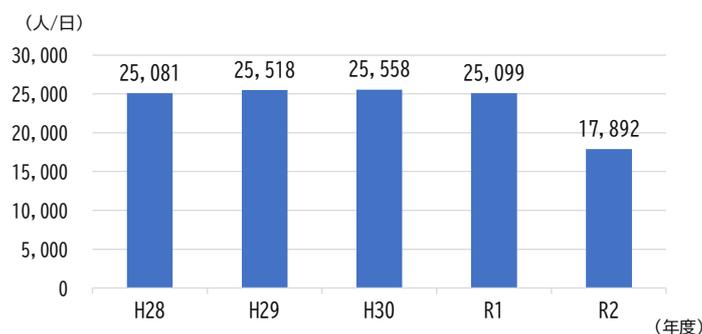
佐賀県内の甘木鉄道の駅は、基山駅、立野駅の 2 駅ですが、両駅を合わせた年間乗降者数は増加傾向にあります。平成 30 年度時点では、基山駅で約 60 万人、立野駅で約 3 万人が利用しています。

■松浦鉄道及び甘木鉄道の乗降者数の推移(佐賀県内の駅における乗降者数)



県内主要駅(佐賀駅、鳥栖駅、唐津駅、武雄温泉駅、肥前鹿島駅、伊万里駅(松浦鉄道)の1日あたり乗車数は平成 30 年度をピークに減少傾向にあります。特に、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、大幅に減少しました。令和元年度は約 25,100 人/日となっています。

■県内主要駅の乗車人員の推移



(3) コミュニティ交通

市町を跨ぐコミュニティ交通は、10 市町で運行しています。

■コミュニティ交通(市町間交通)の運行状況

ブロック					市町	広域を担うコミュニティ交通	路線概要
中部	東部	唐津	伊万里	杵藤			
		○	○		伊万里市・有田町	二里町デマンドタクシー	隣接する有田町内の医療機関へのアクセスを確保
○				○	武雄市・伊万里市	武雄・桃川線	武雄温泉駅から伊万里市桃川駅まで運行
○				○	小城市・白石町	あいのりタクシー	JR牛津駅～道の駅しろいしを結ぶ路線（小城市と白石町の共同運行）
	○				吉野ヶ里町・上峰町	デマンドタクシー	隣接する上峰町の商業施設、医療施設へのアクセスを確保（R4年4月1日から上峰町にて実証運行予定）
	○				基山町・鳥栖市	コミュニティバス 高島線	隣接する鳥栖市の医療施設（やよいがおか鹿毛病院）へのアクセスを確保
	○				（久留米市）・みやき町	城島地域よりみちバス「インガット号」	隣接する久留米市からみやき町へ、買物、通院のための移動確保のための乗り入れ

出典：市町アンケート調査結果

(4) 九州佐賀国際空港リムジンタクシー

地域ブロック、市町を跨がる「九州佐賀国際空港リムジンタクシー」を運行しており、九州佐賀国際空港と県内 13 エリアをつないでいます。

■九州佐賀国際空港リムジンタクシーの運行状況(令和3年6月8日現在)

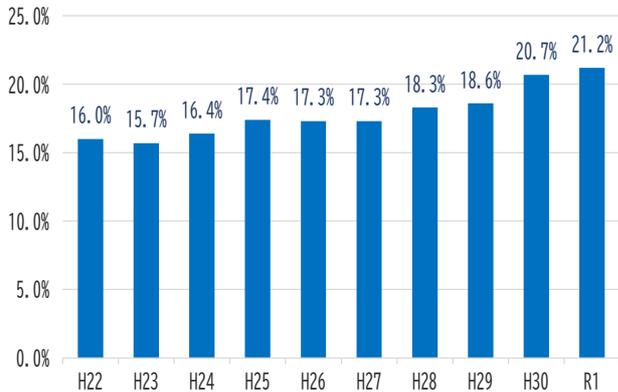
運行エリア	主な乗降場所	運行会社
佐賀市南エリア	国道34号以南（旧佐賀市、旧諸富町、旧久保田町）	佐賀タクシー
鳥栖市	新鳥栖駅、弥生が丘駅、田代駅	鳥栖構内タクシー、久留米西鉄タクシー
多久市	多久駅、東多久駅	昭和自動車
武雄市	武雄温泉駅(南口)、楼門前、武雄市役所前	武雄タクシー、温泉タクシー
鹿島市	肥前鹿島駅、鹿島市役所前、祐徳稲荷神社前	再耕庵タクシー
小城市	小城バスセンター、小城駅、牛津駅	小城タクシー
嬉野市	嬉野温泉街、嬉野市役所（塩田町）	温泉タクシー
神崎市、吉野ヶ里町	神崎駅（南口）、吉野ヶ里公園駅（南口）、吉野ヶ里歴史公園	吉野ヶ里観光タクシー
基山町	基山駅、けやき台駅、基山パーキングエリア	基山タクシー
上峰町、みやき町	上峰町役場、みやき町役場、中原駅	吉野ヶ里観光タクシー
有田町	アリタセラ、有田町役場、伊万里有田共立病院	西肥亀の井タクシー、有田タクシー
大町、江北町、白石町	大町駅、肥前山口駅（南口）、肥前白石駅、肥前竜王駅	大町観光タクシー、錦タクシー、橋間自動車、キングタクシー
太良町	太良町営球場前、太良町役場大浦支所	再耕庵タクシー、馬場観光タクシー

出典：佐賀県 HP

1-3-2. 運行リソース

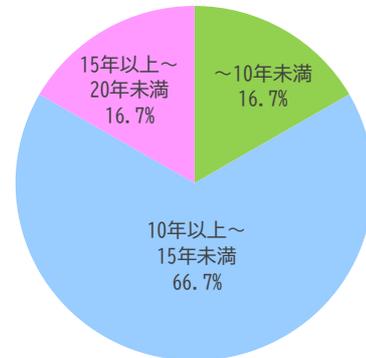
高齢のバス運転者の割合は年々増加しており、令和元年には、5人に1人が60歳以上となっています。また、バス車両も老朽化しており、佐賀県内バス事業者のほとんどが、平均車齢10年以上の車両を使用しています。

■ 高齢運転者(60歳以上)の割合



出典：「日本のバス事業」(日本バス協会)

■ 佐賀県内バス事業者の平均車齢(R2年度末)



※一般路線のみ(貸切は含まない)

出典：佐賀県資料

1-3-3. 運営状況

地域間幹線システムの収支構造は、運転手の人件費や燃料代、車両整備費等の経常費用(①)に対して、運賃や広告収入等の経常収益(②)と国・県・市町の行政や交通事業者の負担(③)から成り立っています。

経常費用(①)は燃料費の高騰等により年々増加しています。経常収益(②)は利用者数の増加に伴い、平成29年度まで増加傾向にありましたが、平成30年、令和元年度は減少に転じています。その結果、現状のサービスを維持していくための行政及び交通事業者の負担額(③)は年々膨らんでいる状況にあり、令和元年度は約9.0億円となっています。

また、収支率(②/①)は、前述の通り、燃料費の高騰等を背景にした経常費用の増加と、利用者数の減少に伴う経常収益の減少により近年大きく低下し、令和元年度は54.4%となっています。

■ 地域間幹線システムに該当する路線バスに対する行政及び交通事業者の負担額及び収支率



※行政及び交通事業者の負担額 = 経常費用 - 経常収益
 ※収支率 = 経常収益 ÷ 経常費用

出典：佐賀県資料

収支率について

収支率は、運行経費のうちどれだけの割合を収益で賄うことができているかを測る指標です。収支率が低いほど、国や県・市町や交通事業者の負担によって維持されていることが分かり、サービス(運行経路や便数など)を維持していくためには収支率を高く維持していく必要があります。

今後も必要な路線や便数を維持していくためには、運行の効率化によって経費を適正化し、国や県・市町や事業者の負担が過大にならないように取り組みつつ、多くの利用者によって運賃収入等を確保し、収支率を低下させないような利用促進の取組も重要です。また、昨今は燃料費の高騰や運転手不足など、運行経費が高くならざるを得ない状況もあります。そうした状況に対しては、国・県・市町の行政も適切な負担を行っていくことも必要です。

1-4 社会情勢の変化

「 - 佐賀県総合計画 2019 - 人を大切に、世界に誇れる佐賀づくりプラン」に記載されている「今後の社会の変化」、及び新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、公共交通に関連する社会情勢の変化を以下のように整理します。

今後想定される社会情勢の変化

- ・人口減少の一層の進行（2020年約81万人⇒2030年約76万人）
- ・少子高齢化の進行（高齢化率2020年約30.6%⇒2030年約33.4%）
- ・生産年齢人口の減少、運転手などの担い手不足の深刻化
- ・IoT技術やAI等の新技術を活用した新たなサービスの創出・生産性の向上
- ・新型コロナウイルスからの回復、新たな生活様式への対応
- ・豪雨災害などの自然災害の頻発化・激甚化への対応
- ・西九州新幹線の開業（2022年秋）
- ・国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会佐賀大会の開催（2024年）
- ・SAGA サンライズパークの整備を契機とする交流人口の増加
- ・歩きたくなるまちづくり・駅周辺など整備の進行

2 佐賀県地域公共交通網形成計画の効果

2-1 事業の実施状況

平成29年度から令和3年度までを計画期間とする「佐賀県地域公共交通網形成計画」における事業の実施状況は、下表のとおりです。なお、取組目標は概ね達成しています。

■佐賀県地域公共交通網形成計画における事業の実施状況

事業		目標	実施状況	
路線バスに関する取組	認知の向上	路線等情報の認知向上のための情報発信	継続実施	実施
		経路検索サイト(アプリ)への対応	主要検索サイト(4社)での配信	実施
		交通情報の集約とオープンデータ化	実施	H30.10運用開始(佐賀市交通局、祐徳自動車) R2.4運用開始(JR九州バス) R2.6運用開始(昭和自動車)
		時刻表等へのノンステップバス情報等の表記	実施	佐賀市営バスのみ実施
	障害の除去	全国共通交通系ICカード導入	路線バス車両の8割以上対応(平成30年度まで)	92.3%
		バスロケーションシステムの導入	県内路線バス車両の6割以上	87.0%
		主要な交通結節点等における待合環境の高質化	5か所	-
		主要な交通結節点等における方面別案内表示の導入	1か所以上	1か所
		ノンステップバスの導入	県内ノンステップバス車両比率45%	44.3%
	きっかけの提供	企業・事務所等による公共交通での通勤通学促進運動	協力事業所数100以上(令和3年度までに)	-
		公共交通教育の推進	各社年間1回以上	7社で実施
		公共交通利用のためのイベント等の推進	年間1回以上	7回
		公共交通利用促進のための普及啓発	人口千人当たり利用者数の増	【参考】 H27年度:11,090人 →H30年度:13,047人
	タクシーに関する取組	需要の掘り起こし	「子育てタクシー」の推進	登録ドライバー100名以上(平成30年度までに)
運転免許証返納者に対する運賃割引			県内全事業者での実施	県内全事業者で実施
UDタクシーの導入促進			累計70台以上	累計79台(R4.3現在)
タクシー利用に係る広報(自家用車保有コスト比較)			実施	実施
サービス品質の見える化・改善		お客様の声をフィードバックする仕組みづくり	実施	試行
	タクシーのサービス内容の一元的な情報発信	実施	実施	
全体的な共通の取組	移動目的を増やす	「歩くまちづくり」の推進	平成30年度までに具体化、平成31年度までに取組開始	具体化に向け取組中
	交通モード間の接続の円滑化	各交通モード間の接続を意識した路線の再編及びダイヤ調整	実施	実施
	公共交通分野の人材育成	地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	年4回以上	3.25回/年
		交通事業者の人材育成	年1回以上	1.5回/年

2 佐賀県地域公共交通網形成計画の効果

■事業概要

事業		事業内容	実施主体	実施項目		
路線バスに関する取組	認知の向上	路線やバス停等の認知向上のための情報発信	路線バス事業者及び市町 県	情報収集・情報発信 情報共有、仕組み構築		
		経路検索サイト(アプリ)への対応	路線バス事業者 県	情報提供 経路検索事業者と路線バス事業者とのマッチング		
		交通情報の集約とオープンデータ化	路線バス事業者 県	系統・時刻等の情報の提供 集約の仕組み構築、事業者との調整		
		時刻表等へのノンステップバス情報等の表記	路線バス事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県	情報提供、ノンステップバスの導入促進 事業者との連絡調整 事業者との調整、ノンステップバス導入に関する支援		
	障害の除去	全国共通交通系ICカード導入	利用意向者の運賃支払い時の煩雑さや不安を解消するために、路線バスに全国共通交通系ICカードを導入し、ICカードの普及を行う。	ICカード導入を予定する路線バス事業者 県	ICカードの導入等 ICカード導入にかかる支援	
		バスロケーションシステムの導入	利用者の待ち時間の負担軽減、路線バス事業者の運行管理の円滑化等のためのバスロケーションシステムの導入を行う。 また、導入にあたっては、可能な限り、県民が1つのポータルサイト等を閲覧することにより、県内の複数事業者のバス位置情報を確認できるようにし、利用者の利便性向上に努める。	導入意向のある路線バス事業者 県	バスロケーションシステムの導入に関する協議、導入 導入までの協議の枠組みの整備、バスロケーションシステム導入にかかる支援	
		主要な交通結節点等における待合環境の高質化	主要な交通結節点等において利用者がバスを待つ間、快適に過ごせるよう、待合環境の品質を向上させる。	路線バス事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県 市町 等	関係者との協議・検討 関係者の協議の場の設定、協議・検討 関係者との協議の場の設定、協議・検討、必要な支援 地域内における交通結節点の議論及び検討	
		主要な交通結節点等における方面別案内表示の導入	多くの路線が接続する主要な交通結節点等において、新規利用者が円滑にバスに乗車できるよう、事業者別ではなく方面別の案内表示を行う。	路線バス事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県 等	関係者との協議・検討 関係者の協議の場の設定、協議・検討 関係者との協議の場の設定、協議・検討、必要な支援	
		ノンステップバスの導入	高齢者や障害者、妊産婦、小さな子どもなど、誰でもバスに乗り降りしやすくなるよう、ノンステップバスの導入を促進する。	路線バス事業者 県	導入の促進 必要な支援	
		企業・事務所等による公共交通での通勤通学促進運動	協力する企業・事業所、学校等が従業員や学生に対して、公共交通で通勤・通学することを推奨し、企業・事業所等全体で公共交通利用を働きかける。	路線バス事業者 県	企業・事業所等の従業員のニーズにあったダイヤ路線の設定の検討等 企業・事業所等への依頼、企業・事業所等からの相談対応	
	きっかけの提供	公共交通教育の推進	バス乗り方教室などの体験を通じた公共交通利用に関する教育活動を行う。	バス事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県 等	バス乗り方教室等の企画・実施 事業者との連絡調整 行動変容に資するエビデンスの収集・提供	
		公共交通利用のためのイベント等の推進	公共交通利用を組み込んだ健康づくりイベントや街歩きイベントなどを行う。	バス事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県 市町 等	関係者との協議・検討 関係者との協議・検討 関係者との協議・検討、企画・実施	
		公共交通利用促進のための普及啓発	広報媒体を使って公共交通のイメージをよいものに変える普及啓発を行う。	県 佐賀県バス・タクシー協会 バス事業者 等	事業の企画・実施 各種情報収集、事業への協力 事業への協力	
		「子育てタクシー」の推進	(社)全国子育てタクシー協会が運営する「子育てタクシー」の取組をベースに、佐賀県全域でサービス提供を行う。	タクシー事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県 等	子育てタクシー事業者への参加 事業への協力 制度構築・協議	
	タクシーに関する取組	運転免許証返納者に対する運賃割引	運転免許証返納者に対して運賃の1割引を行う。	タクシー事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県	運賃割引の実施 割引制度の周知 割引制度の周知	
		UDタクシーの導入促進	高齢者や障害者、妊産婦等誰もが利用しやすいよう、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。	タクシー事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県	導入の検討・実施 導入促進に向けた情報収集等 UDタクシーの利用促進に資する周知等	
タクシー利用に係る広報(自家用車保有コスト比較)		タクシー運賃が高いと思っている県民に対して、自家用車保有コストとタクシー運賃の比較により、タクシー利用を促す広報等を行う。	タクシー事業者 佐賀県バス・タクシー協会 県	利用者等へのPR 一般県民への周知等 比較ツールの開発、住民への周知等		
お客様の声をフィードバックする仕組みづくり		お客様の声をフィードバックする仕組みづくり	タクシー利用者の声(利用した感想、苦情等)を一元的に集め、各社にフィードバックしてサービス改善に役立てる仕組みを構築する。	佐賀県バス・タクシー協会 タクシー事業者 県	仕組みの検討、協議 フィードバックに基づくサービス改善の努力 仕組みの検討、協議	
		タクシーのサービス内容の一元的な情報発信	どの会社がどのようなサービスを提供しているかをタクシー利用意向者が一目でわかるよう、提供サービスの情報を集約し、ホームページ等で発信する。	佐賀県バス・タクシー協会 タクシー事業者 県	関係者との協議、HP等での周知 関係者との協議、事業者間の情報共有 関係者との協議、HP等での周知等	
		移動目的を増やす	「歩きまちづくり」の推進	自家用車に過度に依存することのない「歩きやすい」環境を、健康・医療・介護、商業振興等他分野との連携で整えることによって、公共交通利用による移動目的を創出する。	県 市町 全交通事業者 等	コンセプトの明確化、関係者との協議 パークアンドライド等、市町が考える歩きまちづくりの推進 歩行促進を考慮した公共交通サービスの提供
			交通モード間の接続の円滑化	各交通モード間の接続を意識した路線の再編及びダイヤ調整	鉄道と幹線路線バス、幹線路線バスと枝線・コミュニティバス等、より広域の交通にあわせて路線及びダイヤの調整を行う。	全交通事業者、県、市町 等
公共交通分野の人材育成		地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	県や市町の地域交通施策に携わる職員の研修会を開催する。	県		
	交通事業者の人材育成	交通事業者や関係者を対象とした研修会を開催する。	県、佐賀県バス・タクシー協会			

2-2 県民の評価

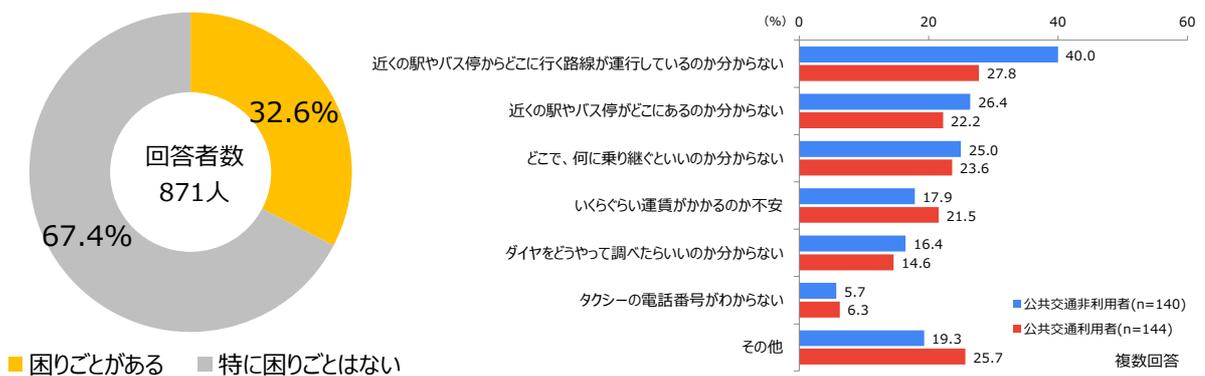
佐賀県地域公共交通網形成計画で取り組んだ、各種事業の成果も含めた現在の公共交通サービスについての県民を対象にしたアンケートを実施しました。

アンケート調査概要

	県民アンケート	公共交通利用者アンケート
調査対象	各市役所・町役場を訪れる県民	主要駅・バスターミナルを利用する公共交通利用者
調査方法	街頭アンケート	街頭アンケート
回答票数	416 票	455 票

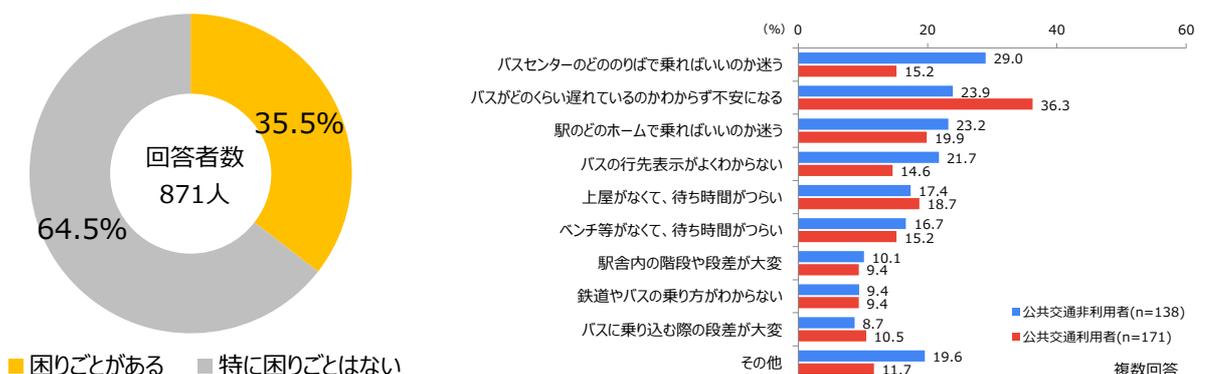
■公共交通を利用しようとするときの困りごと

公共交通を利用しようとするときについて、回答者の32.6%が「困りごとがある」と回答し、その内容については「近くの駅やバス停からどこに行く路線が運行しているのかわからない」(40.0%)や「近くの駅やバス停がどこにあるのかわからない」(26.4%)、「どこで何に乗り継ぐといいのかわからない」(25.0%)など、公共交通の路線や駅・バス停の情報に関する事項が多くなっています。



■公共交通に乗車するときの困りごと

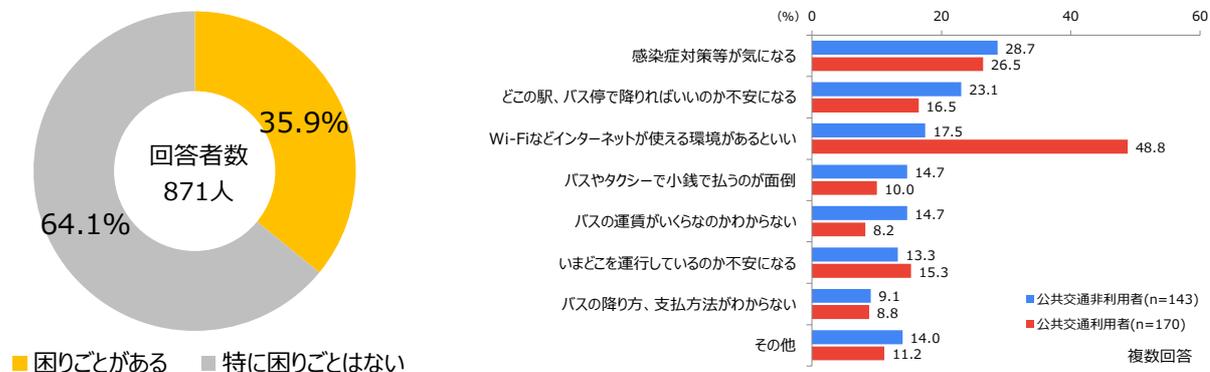
公共交通に乗車するときについて、回答者の35.5%が「困りごとがある」と回答し、その内容について、公共交通非利用者は「バスセンターのどののりばで乗ればいいのか迷う」(29.0%)や「バスの行先表示がよくわからない」(21.7%)などののりばでの情報提供に関する事項が多くなっています。一方で、公共交通利用者は「バスがどのくらい遅れているのかわからず不安になる」(36.3%)など、運行状況の情報提供に関する事項が多くなっています。



■公共交通に乗車しているときの困りごと

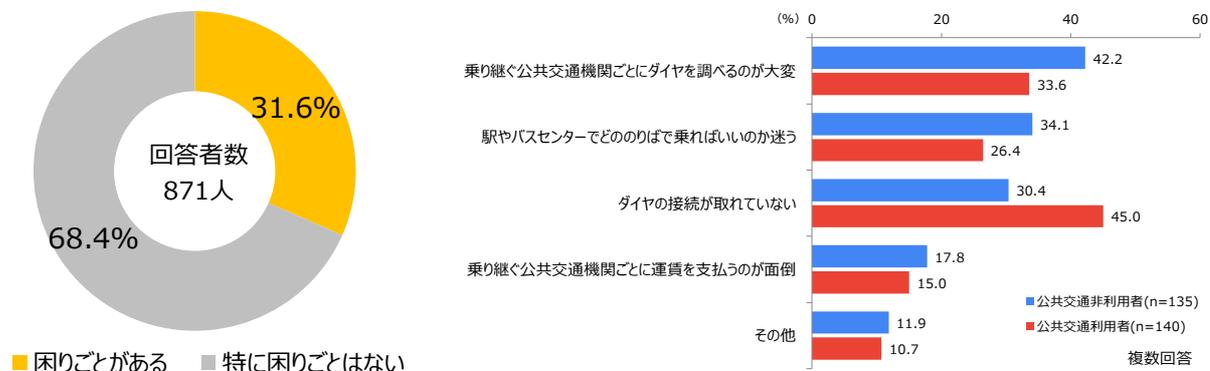
公共交通に乗車しているときについて、35.9%が「困りごとがある」との回答で、その内容については、公共交通非利用者からは「どこの駅、バス停で降りればいいのか不安になる」(23.1%)と、目的地とバス停との位置関係に関する情報に関する事項が挙げられ、公共交通利用者からは「Wi-Fi などインターネットが使える環境があるといい」(48.8%)と車内環境に関する事項が挙げられています。

また、全体的に「感染症対策等が気になる」の回答が高くなっています。



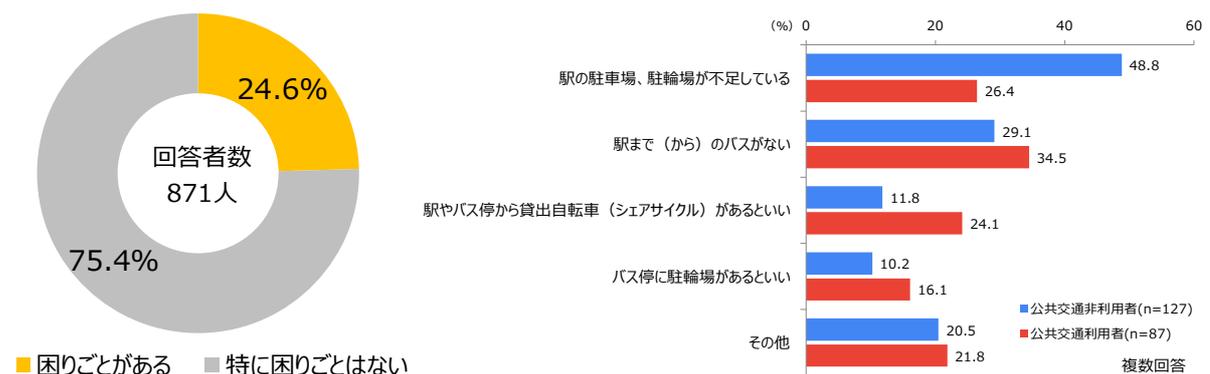
■公共交通を乗り継いで利用するときの困りごと

公共交通を乗り継いで利用するときについて、回答者の31.6%が「困りごとがある」と回答し、その内容について、公共交通非利用者からは「乗り継ぐ公共交通機関ごとにダイヤを調べるのが大変」(42.2%)と経路検索に関する事項が挙げられ、公共交通利用者からは「ダイヤの接続が取れていない」(45.0%)と運行サービスに関する事項が挙げられています。



■駅やバス停までの移動についての困りごと

駅やバス停までの移動について、24.6%が「困りごとがある」との回答で、その内容について、公共交通非利用者からは「駅の駐車場、駐輪場が不足している」(48.8%)、公共交通利用者からは「駅までのバスがない」(34.5%)と、鉄道の二次交通に関する事項が挙げられています。



2-3 計画推進の効果

「佐賀県地域公共交通網形成計画」の目標毎に設定した指標は、概ね達成しているものの、「【指標 2】県内のタクシーの人口千人当たり年間利用者数」は、基準年より低下しており、引き続き利用促進に取り組んでいく必要があります。また、達成している指標も、「地域公共交通の利用者を増やす」、「地域公共交通の運行効率を高める」、「過度な自家用車依存を抑制する」ため、より一層公共交通の利用促進に取り組んでいく必要があるといえます。

■佐賀県地域公共交通網形成計画の効果

目標	指標	基準年	計測値	評価
地域公共交通の利用者を増やす	【指標 1】 県内の路線バスの人口千人当たり年間利用者数	11,130 人 (H27)	13,146 人 (R1)	県内路線バスについては、全体としては利用者が増加傾向にあり、前年度から引き続き増加している。IC カード導入等、利用促進の取組が功を奏している面もあるが、令和元年度まではインバウンドの利用客増等の影響も大きいと考えられる。引き続き、利用促進に取り組んでいく必要がある。 タクシーについては、利用者の減少が続いている。特に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、R2 年度は大幅に減少した。引き続き、新規需要の開拓等、利用促進に取り組んでいく必要がある。
	【指標 2】 県内のタクシーの人口千人当たり年間利用者数	7,606 人 (H27)	4,095 人 (R2)	
地域公共交通の運行効率を高める	【指標 3】 路線バスの路線別の平均乗車密度	—	2 路線 増加 (R2)	昨年度までは概ね横ばいの状況であったが、外出自粛等の影響により基準年から減少している。 引き続き、運行効率を高めるためにも、利用促進等に取り組んでいく必要がある。
	【指標 4】 タクシーの平均実車率	39.6% (H27)	42.1% (R2)	
過度な自家用車依存を抑制する	【指標 5】 通勤通学時の自家用車利用率	69.1% (H27)	—	渋滞箇所数は減少傾向にあるものの、現時点でも自家用車利用の状況は大きく変化していないものと思われる。 引き続き、歩くライフスタイルの推進等、公共交通の利用促進に取り組んでいく必要がある。
	【指標 6】 県内の主要な渋滞箇所	162 箇所 (H25)	143 箇所 (R2)	
県民の生活の質 (QOL) を高める	【指標 7】 県内の高等学校及び特別支援学校のバスサービス	83.6% (H28)	83.6% (R2)	通学や通院の移動手段は、一定程度は確保できているが、利便性の向上や住民ニーズを反映した改善等、今後も県民の生活の質の向上に寄与できるよう、取り組んでいく必要がある。
	【指標 8】 各地域の中核的医療機関への公共交通アクセス	—	12 機関 (R2)	

計測値の赤字：達成

3 目標達成に向けた具体的な施策・事業（一覧表）

目標達成に向けて実施する施策・事業を、基本方針別一覧を以下に示します。

1. 利便性を高める		2. ニーズに応じたサービスに見直す					3. 利用を促進する					4. 体制を強化する													
		中	東	唐	伊	杵	中	東	唐	伊	杵	中	東	唐	伊	杵	中	東	唐	伊	杵				
1)手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」		1)持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けたサービス水準の適正化					1)公共交通に対する共感の拡大					1)持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討体制の充実													
①経路検索サイト対応路線の拡大		●	●	●	●	●	①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討	●	●	●	●	●	①交通サービス情報の情報発信		●	●	●	●	●	①行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	●	●	●	●	●
②交通情報のオープンデータ化と活用の推進		●	●	●	●	●	②鉄道との機能重複の解消の検討	●			●	●	②公共交通の価値に対する共感の拡大		●	●	●	●	●	②地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	●	●	●	●	●
③バスロケーションシステム対応路線の拡大		●	●	●	●	●	③ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討	●	●	●	●	●	③公共交通教育の推進		●	●	●	●	●						
④タクシーの一元的な情報発信		●	●	●	●	●	④幹線系統の維持・確保	●	●	●	●	●	2)利用を促す取組の実施					2)収益性の確保に向けた新たなサービスの検討							
⑤Wi-Fi 環境の充実		●	●	●	●	●	2)新技術の導入による運行効率化					①企業・事業所等向けの通勤促進運動		●	●	●	●	●	①貨客混載等による収益確保の検討	●	●	●	●	●	
⑥MaaS の導入		●	●	●	●	●	①自動運転技術の導入	●	●	●	●	●	②利用促進イベントの実施		●	●	●	●	●	②宅配サービスによる収益確保の検討	●	●	●	●	●
2)誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」		②AI 配車システムの導入					③観光情報や沿線情報の発信					③相乗りタクシーの導入検討													
①時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大		●	●	●	●	●	③利用状況のモニタリング	●	●	●	●	●	④歩くライフスタイルの推進		●	●	●	●	●	3)持続的な運行に向けた運行資源の確保					
②ノンステップバスの導入拡大		●	●	●	●	●	④MaaS で収集するデータの活用	●	●	●	●	●	⑤観光などと連携した利用促進		●	●	●	●	●	①運転手の確保	●	●	●	●	●
③UD タクシー等の導入促進		●	●	●	●	●						⑥ナッジ理論を応用した利用促進		●	●	●	●	●	4)持続可能な公共交通サービスの提供体制の強化						
④子育てタクシーの推進		●	●	●	●	●												①上下分離方式の導入	●				●		
⑤運転免許返納の促進		●	●	●	●	●																			
3)スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」																									
①全国共通交通系 IC カード導入の拡大		●	●	●	●	●																			
②バーコード決済の導入、促進		●	●	●	●	●																			
③サブスクリプション等の導入検討		●	●	●	●	●																			
4)運行サービスの利便性の向上																									
①快速便の導入検討						●																			
②わかりやすいダイヤへの見直し検討		●	●	●	●	●																			
③主要な交通結節点の機能充実		●	●	●	●	●																			
④佐賀空港リムジンタクシーの運行		●	●		●	●																			

