

佐賀県地域公共交通網形成計画

平成29年3月

佐賀県・佐賀市・唐津市・鳥栖市・多久市・伊万里市・武雄市・鹿島市・小城市・嬉野市・神埼市・
吉野ヶ里町・基山町・上峰町・みやき町・玄海町・有田町・大町町・江北町・白石町・太良町

＜目次＞

1. 佐賀県地域公共交通網形成計画策定の背景と意義
2. 佐賀県における公共交通の現状
3. 基本的な方針
 - (1) 地域が目指すべき将来像
 - (2) 地域公共交通が果たすべき役割
 - (3) 目指すべき地域公共交通網
 - (4) 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性
4. 計画区域及び市町の地域公共交通網形成計画との関連性
5. 計画期間
6. 計画の目標
7. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体
8. 計画の推進体制及び達成状況の評価

1. 佐賀県地域公共交通網形成計画策定の背景と意義

平成 26 年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の改正により、市町村だけでなく、都道府県も区域内の市町村と共同で、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（地域公共交通網形成計画）を策定できるとされた。本計画は、佐賀県と県内 20 市町が共同して策定する計画に位置づけられる。

本計画を策定することとなった理由は 2 つある。

1 つは、地域公共交通が回復不能なまでに衰退してしまうかもしれないことへの危機感である。例えば、本県における路線バスの利用は、利用のピークである昭和 40 年代半ばの年間利用者数の 13% まで利用者が減少している。将来の見通しが困難なバス・タクシー事業は、運転手の高齢化・人材不足に陥っており、将来的に交通サービスを提供できなくなる可能性がある。このことは、市町の地域内で運行されているコミュニティバスやデマンドタクシー等の担い手も不足し、自家用車を利用できない県民の移動がさらに困難になることを意味する。また、観光・移住など、地域の活性化に不可欠な県外との交流も減少することが危惧される。

もう1つは、あまりに自家用車に依存する生活スタイルに慣れてきてしまったことへの反省である。本県では、自家用車の世帯あたり保有台数が九州一高く、世帯によっては一人一台という家庭も珍しくない。自家用車での移動はとても便利であり、ほんの数百メートル先のスーパーに買い物に出かけるにも自家用車を運転していくことも多い。しかし、目的地までの移動の間、自動車の運転に専念している状況は、はたして幸せなのだろうか。歩く道すがら見つけた草花に季節の移ろいを感じ、途中ふらりと立ち寄った街角で素敵な店を発見する。そうした人として豊かな生活を、自家用車による移動の利便性や迅速性を追求するあまり、私たちは見失ってはいないだろうか。

このような問題意識のもと、今後も公共交通をなくてはならないものとして次の世代に残していくための一歩として、本計画を策定する。

2. 佐賀県における公共交通の現状

(1) 各公共交通機関等の状況

本県の公共交通は、主に、航空、鉄道、路線バス、タクシー、離島航路、市町等が運行するコミュニティバス・デマンドタクシーなどの交通機関により構成されており、その状況は、それぞれの項目に記載のとおりである。

①航空

佐賀県が設置・管理する佐賀空港（愛称「九州佐賀国際空港」）が、佐賀市川副町大字犬井道に立地している。近年、LCC（格安航空会社）による新規路線の就航や増便が相次いだ結果、現在4路線が就航し、年間利用者数が大きく増加している（※付属資料1）。空港アクセスとしては、航空機の発着にあわせて、空港－佐賀駅バスセンター間をリムジンバス（佐賀市交通局）が運行しており、上海便の運航日には空港～天神・博多間のリムジンバス（西日本鉄道）も運行している。さらに、空港と県内14市町や福岡県南西部地域（7市町）を結ぶ、予約制の乗合タクシーを運行しており、九州佐賀国際空港活性化推進協議会からの支援などによりその運賃は1,000円から2,000円となっている（※付属資料2）。また、約1,600台分の無料駐車場を設置しており、佐賀空港の大きなセールスポイントとなっている。

(就航路線の状況)

(平成 29 年 1 月 1 日現在)

路線	航空会社	便数	機材
東京	全日本空輸	5 便／日	A 3 2 1 A 3 2 0 B 7 3 7
成田	春秋航空日本	1 便／日	B 7 3 7
上海（浦東）	春秋航空	3 便／週	A 3 2 0
ソウル（仁川）	ティーウェイ航空	3 便／週 *	B 7 3 7

* 平成 28 年 12 月 21 日～平成 29 年 3 月 1 日の期間中は 6 便／週に増便されている。

出典：佐賀県空港課調べ

②鉄道

ア) J R 九州

県内には、長崎本線、佐世保線、鹿児島本線、唐津線、筑肥線の 5 路線があり、県内の駅における年間乗降者数（平成 25 年）は、乗降いずれも約 1,800 万人であり、近年増加している（※付属資料 3）。そのうち、佐賀駅における乗降者数が最も多く、平成 20 年から 25 年までの 5 年間でも乗降者数は増加している（※付属資料 4）。こ

の5年間の変化では、平成23年に新設された新鳥栖駅を除くと、佐賀駅を筆頭に、弥生が丘駅（鹿児島本線）、武雄温泉駅（佐世保線）、唐津駅（唐津線、筑肥線）、鳥栖駅（鹿児島本線、長崎本線）、吉野ヶ里公園駅（長崎本線）などの増加が著しい（※付属資料5）。

また、フリーゲージトレインでの運行を前提として整備が進められている新幹線西九州ルートについては、平成34年度に、新鳥栖－武雄温泉間の在来区間を利用するリレー方式での暫定開業の予定である。

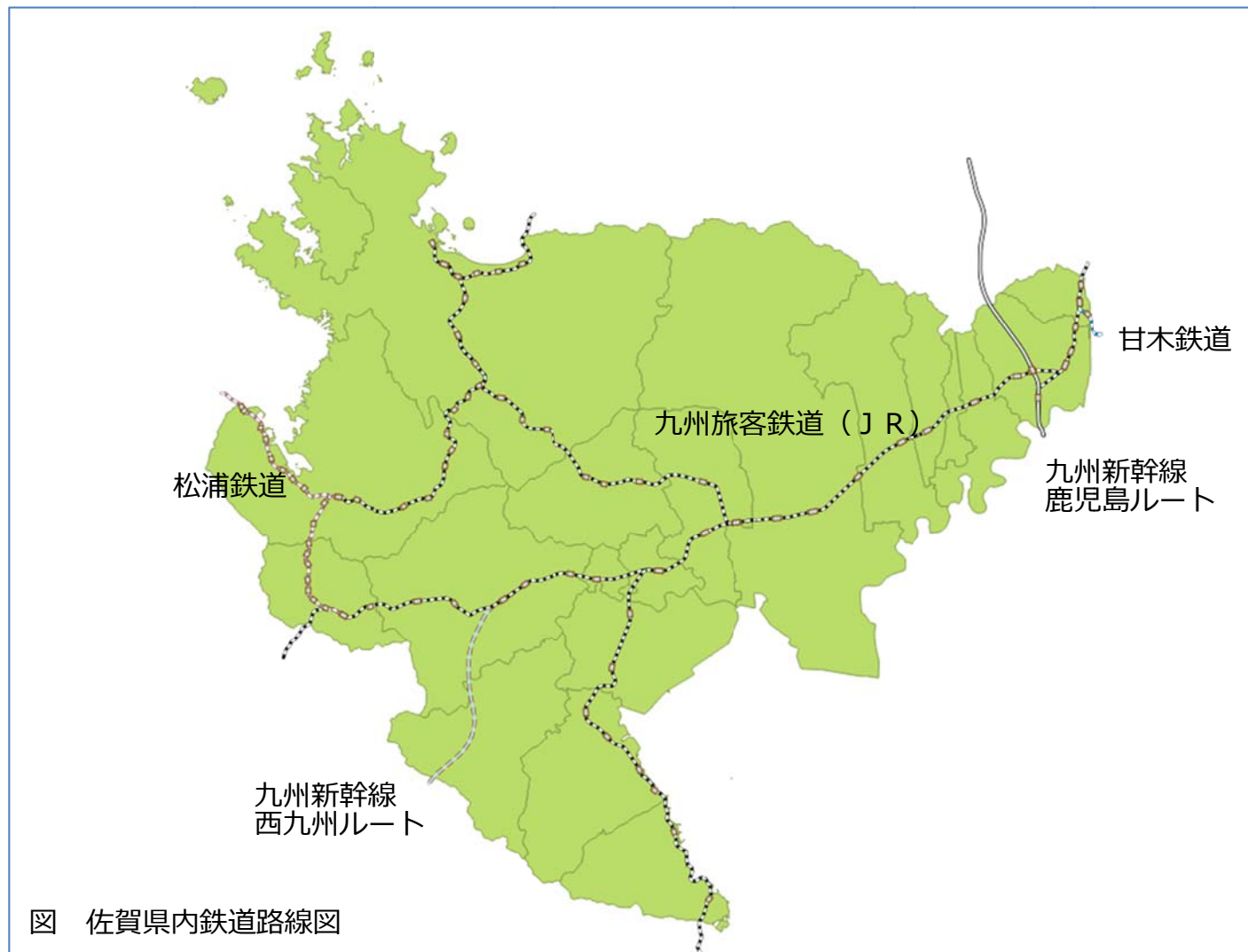
イ）松浦鉄道

佐賀県、伊万里市、有田町も出資する三セク鉄道である松浦鉄道は、平成16年から平成25年にかけて、乗降者数が約25%減少している（※付属資料6）。県内の駅では、伊万里駅を筆頭に多くの駅で乗降者数が減少しているが、夫婦石、有田、里などいくつかの駅では増加している（※付属資料7、8）。

ウ）甘木鉄道（甘木線）

甘木鉄道は、福岡県朝倉市、基山町等が出資する三セク鉄道であり、県内には、基山と立野の2駅が立地し

ている。この2駅の乗降者数も近年増加傾向にある（※附属資料9、10）。



③路線バス

県内では、佐賀市交通局、昭和自動車、西鉄バス、祐徳バス、ＪＲ九州バス、西肥自動車が路線バスを運行しており、348 系統（H27. 3. 31 現在）が存在する。全社あわせた年間利用者数は、8,764 千人である（平成 26 年度）。県内全体での年間利用者数は、昭和 40 年代をピークに減少の一途を辿り、平成 26 年度の利用者数は昭和 44 年度の約 13%にまで落ち込んでいるが、近年、やや増加傾向にある（※付属資料 11）。

佐賀県が実施した調査（*1）において、路線の種別ごとに 1 便あたりの最大乗車人数（常時乗車している最大的人数）をみると、おおむね 8 割の便で最大でも 10 人以下の利用者しかおらず、枝線（*2）にいたっては、約 3 割の便で利用者が 0 人となっている（※付属資料 12）。

現状の路線網を見ると、佐賀市においては佐賀駅バスセンターを中心とした放射状のネットワークがあるものの、唐津、鳥栖、武雄、伊万里、鹿島など主要な市においては広域幹線がメインであり（※付属資料 13、14）、毛細血管に相当する地域内交通は市町が運行するいわゆるコミュニティバス等に依存しているが、それらは曜日運行であったり、通勤通学時間帯は運行していない場合も多い。

一方、どの事業者においても、運転手の確保が困難となっている（*3）。本県においては、人材不足を原因とし

た路線廃止はまだ顕在化していないものの、このまま推移した場合、減便や廃止が避けられず、路線バス網ひいては公共交通網全体が衰退していくことが懸念される。

- *1 佐賀県では、平成 26 年度に「佐賀県身近な移動手段実態調査」として全路線バスの乗降調査、タクシー利用調査、交通不便地域調査等、全般的な調査を実施した。
- *2 佐賀県身近な移動手段実態調査における路線バス乗降調査では、路線を以下のとおり分類している。
幹線＝合併前の市町村間をつなぐ路線
市街地路線＝市街地循環線及び市街地内で都市施設を連絡する路線
枝線＝幹線・市街地路線に該当しない路線
- *3 佐賀県身近な移動手段実態調査における事業者ヒアリングにおいて、いずれの事業者も運転手の人材確保を課題として挙げている。

④タクシー

県内には、法人 46、個人 52 のタクシー事業者（H29. 1. 1 現在）が存在している。年間利用者数は、平成元年度は 18,983 千人であったが、平成 26 年度には 6,587 千人と約 3 分の 1 に減少している。また、この間の実車率は平成元年度の 47.4 から平成 26 年度の 39.4 まで 8 ポイント減少している（※付属資料 15）。

平成元年度を 100 としたときの平成 26 年度の輸送人員、営業収入、運転者数、車両数はそれぞれ 35、48、62、79 となっている（※付属資料 16）。法人事業者 1 社あたりの運転者数、車両数は、平成元年度が 30.4、20.9 に対して、平成 26 年度は 27.5、24.2 である（※付属資料 17）。

これらのデータから、タクシーは次のような状態にあるといえる。まず、急激な需要の減少に伴い、需給ギャップが発生したが、運賃やサービスが差別化されておらず、全体的に実車率が低下した。全体最適解は需要に合わせた供給の抑制であったが、個々の事業者にとっての部分最適解は、営業エリアにおけるシェアの維持・拡大であるという「社会的ジレンマ」に陥り、減車は一部にとどまった。営業収入の減少を補うため、デフレ下においても運賃は高水準を維持し（※付属資料 18）、運転手の人件費を抑制してきた結果、利用者はさらに減少し、運転手の人材不足と高齢化に至っている。現在、運転手の平均年齢は 63.5 歳となっており（※付属資料 19）、数年後には運転手が激減することも予想される。

⑤離島航路

県内では、高島、神集島、馬渡島、加唐島、松島、小川島、向島の 7 つの離島航路が運航している（※付属資料 20）。

近年では、7 島あわせた利用人数には大きな変化は見られないが、加唐島、松島、小川島などは利用者数が減少傾向にある（※付属資料 21）。

⑥市町が主体となる交通

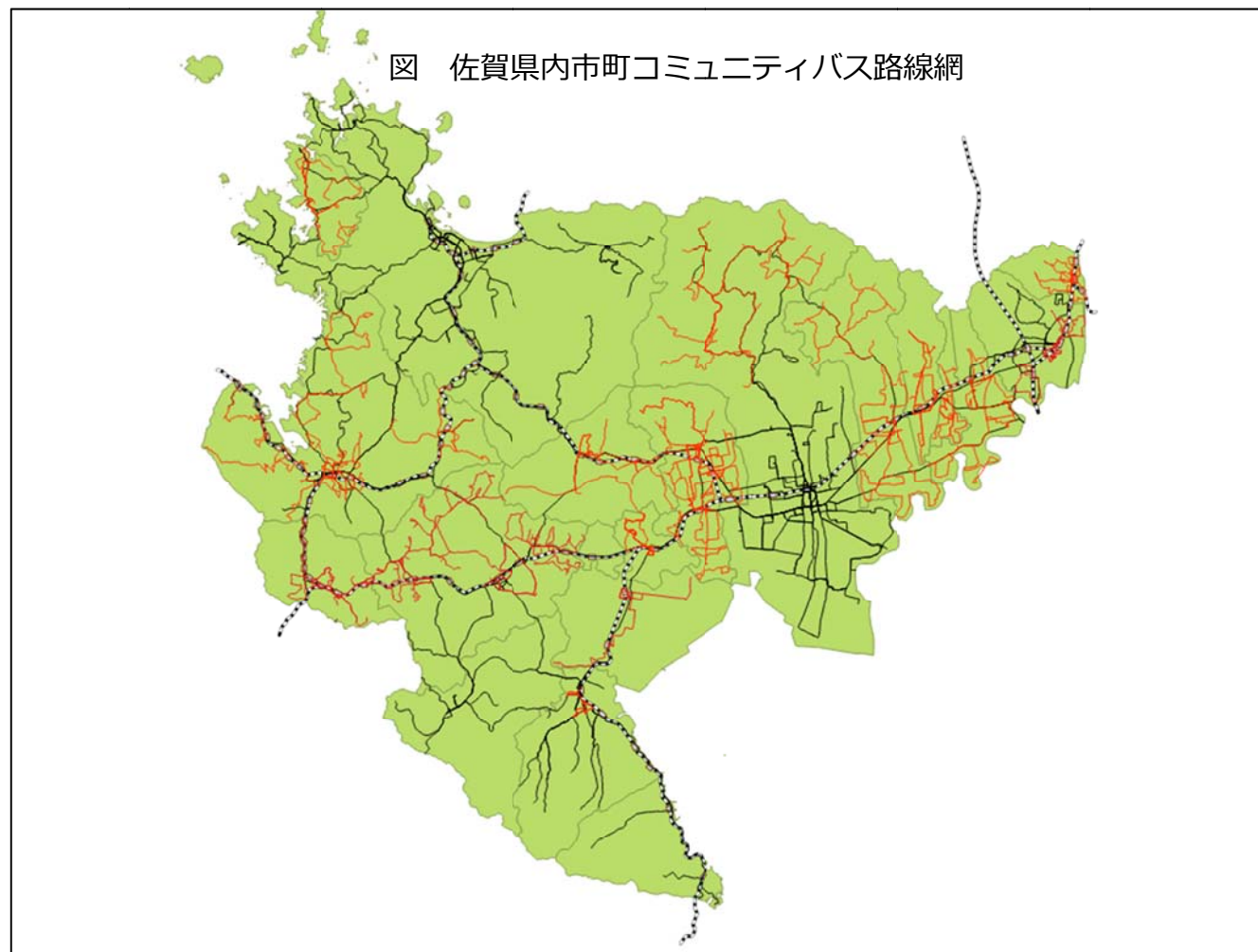
県内 20 市町のうち 19 市町においては、いわゆるコミュニティバスや乗合タクシー等、市町が事業主体となる交通機関が運行されている（※付属資料 22）。

多くの市町において、主に高齢者等の通院や買い物を念頭においたダイヤとなっており、通勤等に利用できるものは多くはない。

また、市町の財政的な制約等もあり、隔日運行や曜日運行、あるいは 1 日あたり 3～4 便程度の運行であるなど、運行水準が高いとは言い難い。自動車運転免許を持たない移動制約者であっても、市町のコミュニティバス等を主な交通手段としている人は少なく、多くが家族等の送迎に頼らざるをえない状況にあると思われる（※付属資料 23）。

なお、いわゆるコミュニティバスの中にも、例えば基山町のコミュニティバスが隣の鳥栖市の病院に乗り入れ

るなど、市町をまたがって運行される事例も出てきている。



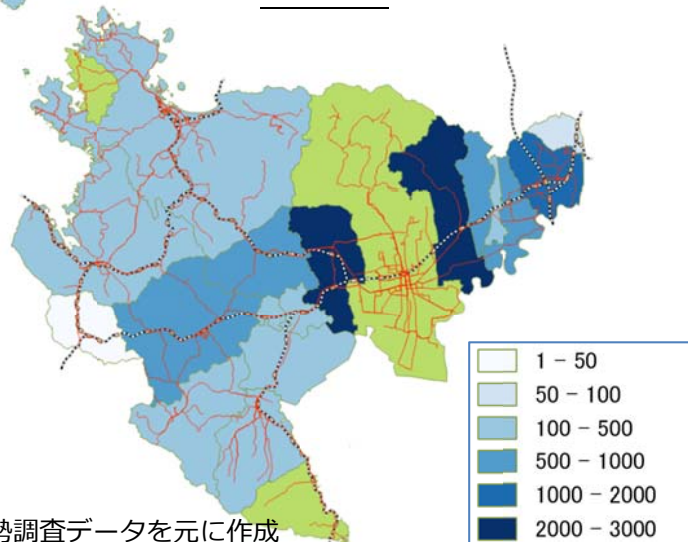
（２）県内の移動と公共交通全体の状況

国勢調査（平成 22 年）によると、佐賀市～神崎市間、佐賀市～小城市間には通勤通学需要が多く存在する。また、道路センサス（平成 22 年）や平成 28 年度「第 2 回佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査」のデータでは、佐賀市～神崎市間、佐賀市～小城市間、鳥栖市～基山町間に乗用車での移動需要が多く存在している。

こうした地域においては、現時点で鉄道や路線バスが存在しているものの、ネットワークとして十分とは言えず、公共交通利用の潜在需要を掘り起こす余地があるのではと思われる。

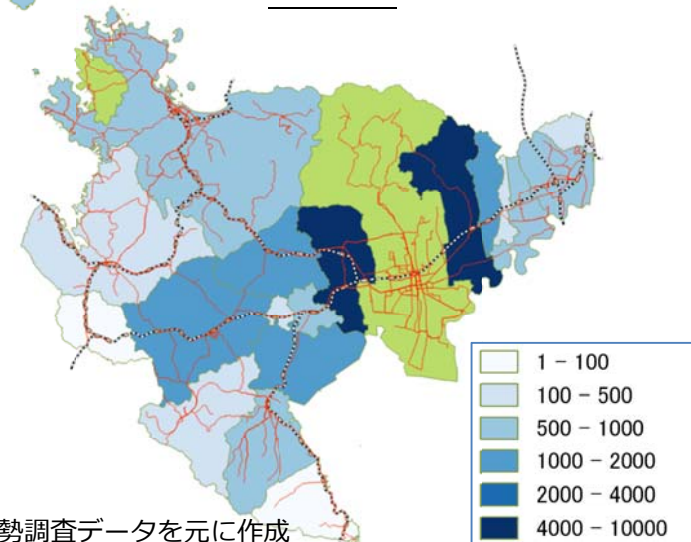
また、平成 22 年から平成 27 年の人口変動をみると、鳥栖市や基山町、上峰町などの東部地域では、人口が増加しているエリアが比較的多いが、西部地域では人口減少エリアが目立つ。

佐賀市から他市町への自家用車による通勤通学者



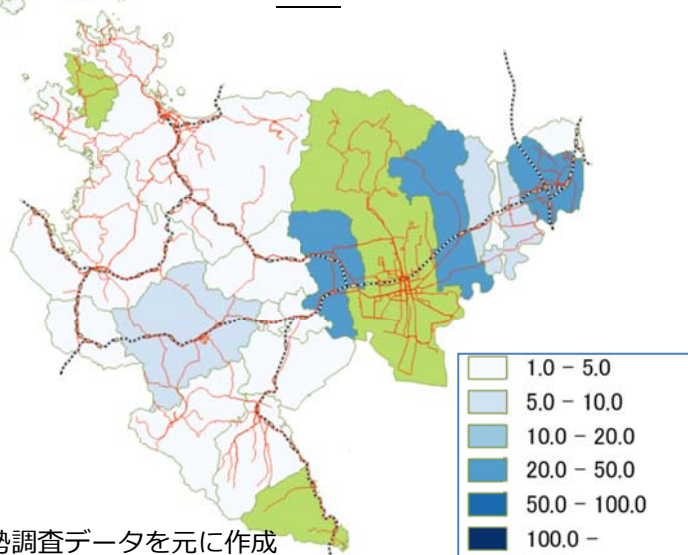
H22 国勢調査データを元に作成

他市町から佐賀市への自家用車による通勤通学者



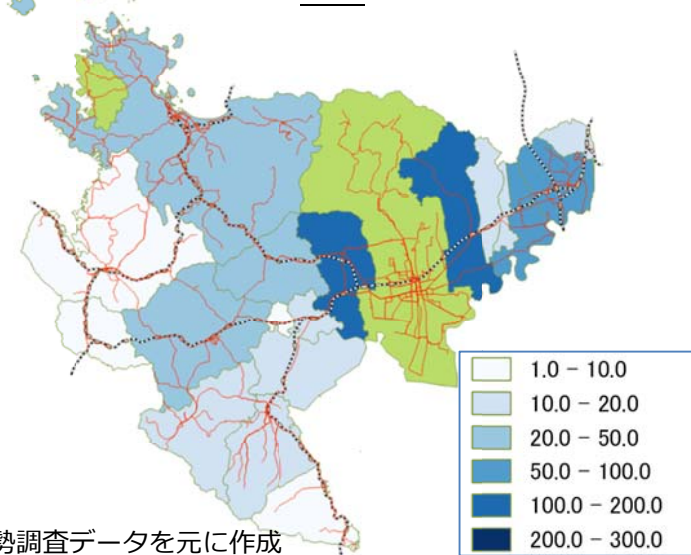
H22 国勢調査データを元に作成

佐賀市から他市町へのバスによる通勤通学者



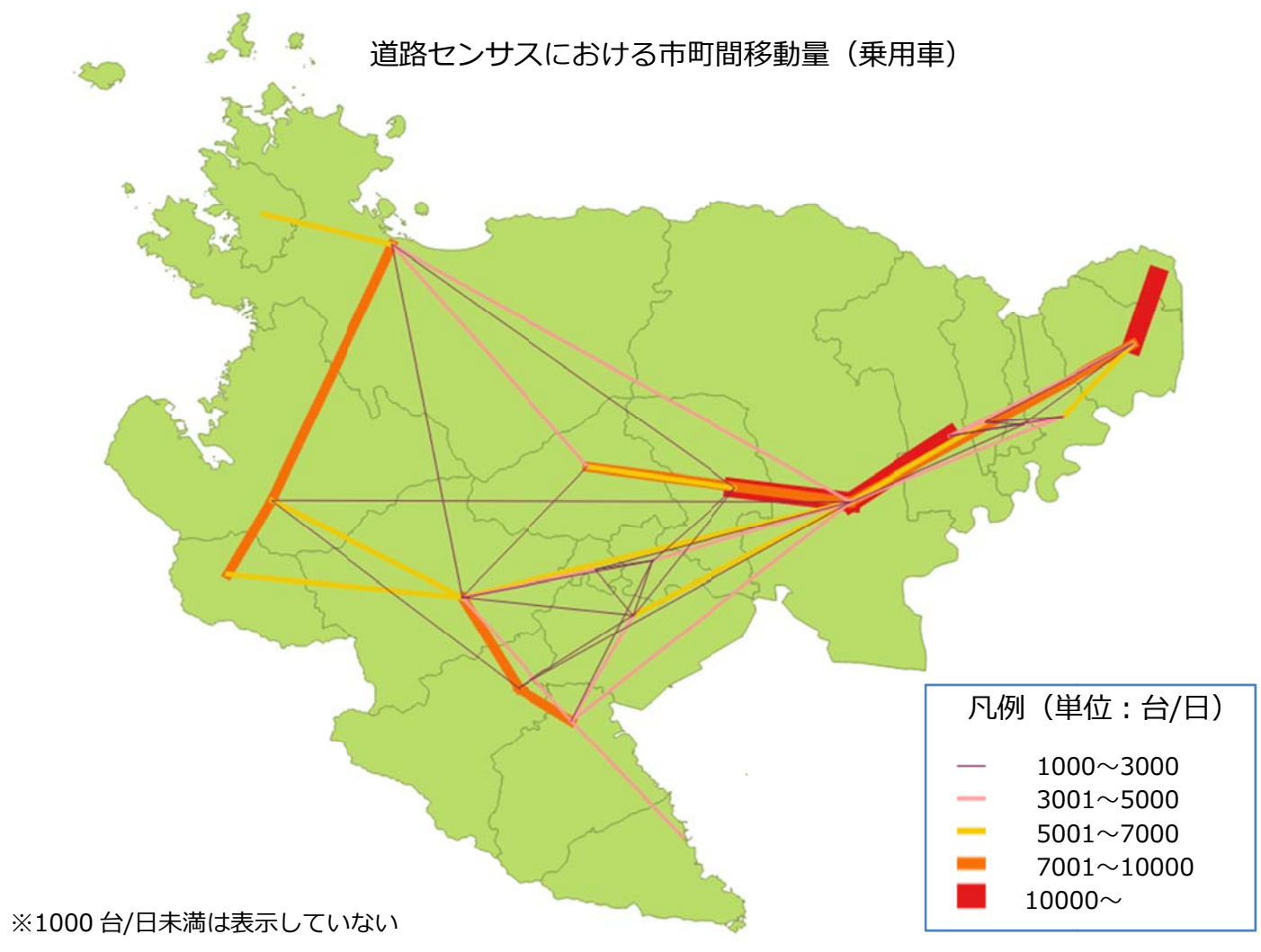
H22 国勢調査データを元に作成

他市町から佐賀市へのバスによる通勤通学者

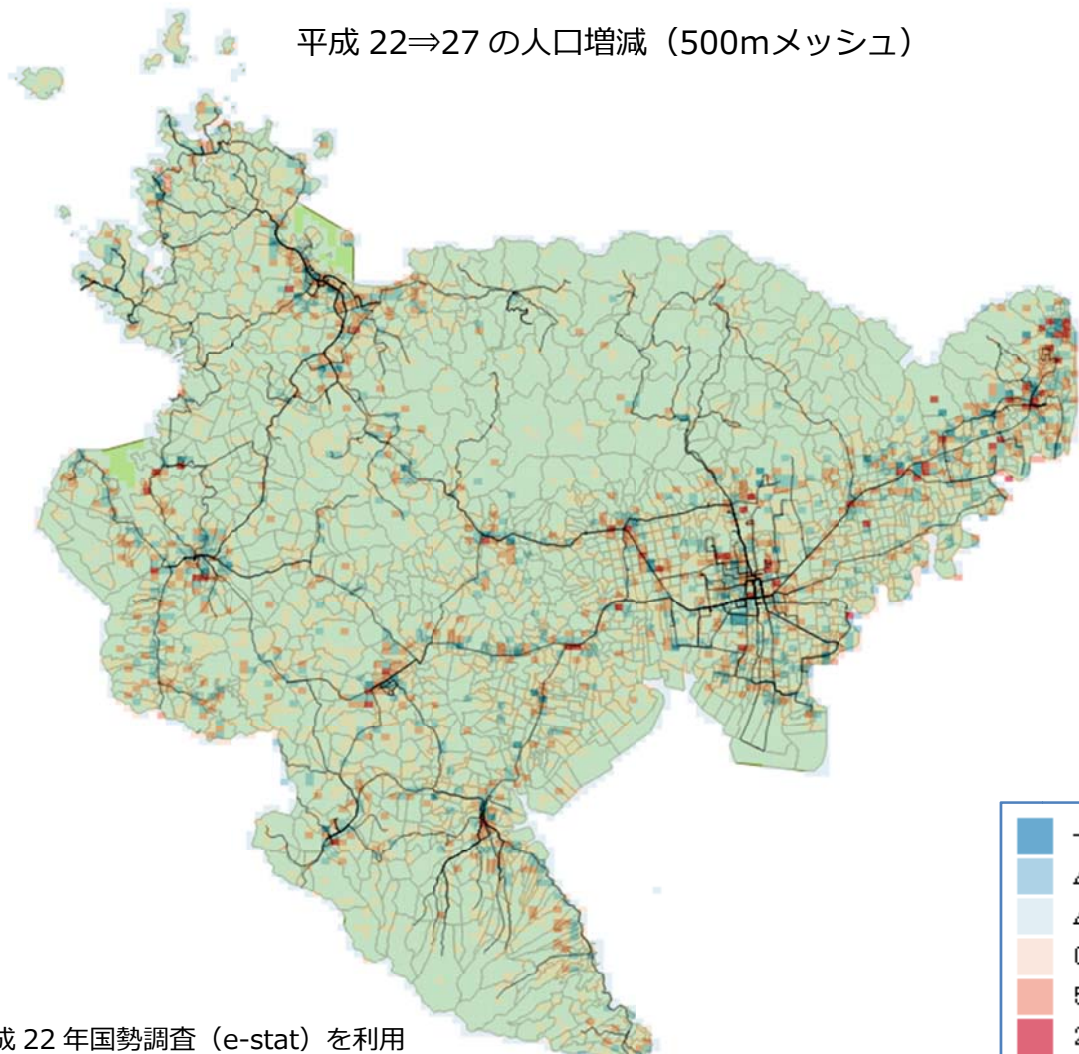


H22 国勢調査データを元に作成

道路センサスにおける市町間移動量（乗用車）



平成 22⇒27 の人口増減 (500mメッシュ)



H22 人口は平成 22 年国勢調査 (e-stat) を利用

H27 人口は、日本統計センター「推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ (2015 年)」を利用

3. 基本的な方針

総合計画 2015 に掲げる目指す将来像を実現するために、①くらしの基盤、②交流の基盤、③地域活性化等の基盤という 3 つの役割を果たす持続可能な地域公共交通網の形成を企図し、移動制約者に加え、自家用車利用者や観光客等を含めた利用増を図ることで、地域公共交通の品質と持続可能性の向上を達成し、地域住民のくらしの足を確保する。

(1) 地域が目指すべき将来像

本県は、『佐賀県総合計画 2015』において、目指すべき将来像の基本理念を「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」としており、10 年後の目指す将来像として、「快適なまちづくりが進むとともに、過疎地域や離島・中山間地域も元気にあふれている。また、地域間や国内外との人・物・情報の交流が盛んになるとともに、誰もが様々な形で参加しながら自発的な地域づくりが進んでいる」（「自発の地域づくり」）を掲げている。この「自発の地域づくり」に資する公共交通網の形成を目指すものとする。

（２）地域公共交通が果たすべき役割

本県が目指すべき将来像に向けて、地域公共交通が果たすべき役割として、①くらしの基盤、②交流の基盤、③地域活性化等の基盤という３つの役割があると考える。この役割を果たせる社会基盤として地域公共交通網を再生していく必要がある。

①くらしの基盤

まず地域公共交通が担うべき役割は、県民の通学、通勤、通院及び買い物等の身近な移動手段、すなわち県民一人ひとりのくらしの基盤となり、もって県民の生活の質を担保することである。

特に、自ら自家用車を運転できない高齢者、障害者、児童生徒・学生及び妊産婦等の移動制約者にとって、地域公共交通は必要不可欠な移動手段であり、移動制約者の期待に応えるものでなければならない。

②交流の基盤

本県では佐賀らしい「本物」志向の観光資源を活用した観光を促進し、近年、国内外からの観光客が増加しており、地域経済にも好影響を与えている。地域公共交通は、観光客等の来訪者の広域的な移動を支え、交流人口を拡大させるとともに、県民のコミュニティ活動等の外出機会、社会参画の機会を担保する交流の基盤としての役割を担う。

また、本県は、平成 34 年度に予定されている九州新幹線西九州ルート開業等を控えており、あわせて、九州佐賀国際空港の路線の拡大、駐車場や旅客ビルの拡張、さらには滑走路の 2,500m への延長を行うこととしており、それらを考慮した二次交通としての役割も期待されている。

③地域活性化等の基盤

地域公共交通は交通分野のみならず、他の行政分野、ひいては社会全体に便益を与える。たとえば、地域公共交通は高齢者の移動支援に重要な役割を果たすと同時に、高齢者の外出機会が増え健康が増進されることで、福祉・医療部門の費用が縮減されることが期待される。また、自家用車ではなく公共交通で出かけることにより、「まちなか」での歩行者の増加、まちの賑わいの創出にもつながる。このように公共交通は福祉や医療、まちづ

くり等を支える地域活性化等の基盤としての役割を担うべき社会インフラである。

（３）目指すべき地域公共交通網

「くらしの基盤」、「交流の基盤」、「地域活性化等の基盤」としての役割を果たすため、次のような地域公共交通網を目指すべきである。

① 「くらしの基盤」の観点から

- ・ 高齢者や障害者等が、公共交通機関を利用して、各地域の中核的な病院に通院でき、地域の主な商業施設に行くことができる。
- ・ 高校生が、県内の高校に公共交通機関を利用して通学できる。
- ・ 主要都市の事業所に公共交通を利用して通勤することが可能となっている。

② 「交流の基盤」の観点から

- ・ 空港や主要な鉄道駅から主要な観光地まで公共交通機関を利用して行くことができる。
- ・ 地域の人々が、各市町の主要な地域コミュニティ施設や公民館等に公共交通機関を利用していくことがで

きる。

③ 「地域活性化等の基盤」の観点から

- ・ 公共交通機関を利用した「まちなか」へのアクセスが容易である。
- ・ 公共交通を利用した県民の歩行が促進される環境が整っている。

（４）公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

地域公共交通は、現状、移動制約者等のくらしの基盤であることが期待されているが、移動制約者自体は減少傾向にある。高校生以下の生徒は少子化の影響で減少傾向が続き、高齢者層における運転免許保有率も以前と比較して高くなってきているため、今後、少数の移動制約者の利用だけで地域公共交通を担っていくことは非常に困難と思われる。そこで、持続可能な地域公共交通網の形成のために、**移動制約者に加え、自家用車利用者や来訪者を含めた利用増を図ることで、地域公共交通の品質と持続可能性の向上を達成し、地域住民のくらしの足を確保する。**

また、自家用車利用者の公共交通利用を促進するためには、「自家用車利用を控え、可能な範囲で公共交通に転

換する」といった行動変容を図る必要があり、「自家用車が便利」から「ときには公共交通利用も良い」といった価値観の転換を促す。このとき、健康・医療、商業活性化、まちづくり等の他分野にわたるステークホルダーと連携しながら取り組む。

具体的には、以下の3点を基本的方針とする。

①地域公共交通の利便性の改善と新規利用者の獲得及び潜在層の掘り起こしを繰り返し、地域公共交通の品質を段階的に向上させていく。

自家用車利用者を中心とする現在地域公共交通を利用していない人にその利用を促すには品質向上が不可欠であり、結果的に移動制約者を中心とする現在の利用者也受益することとなる。一度に大きな改善を行うのではなく、試行錯誤を繰り返しながら段階的な改善を繰り返していくこととする。

②新規利用者の獲得及び潜在層の掘り起こしにおいては、変化しやすいターゲットからアプローチしていく。

①の品質向上と同様に、新規利用者の獲得及び潜在層の掘り起こしについても、段階的に、変化しやすいターゲットに向けた取組を行っていくこととする。ターゲットの選定については各種調査結果に基づく分析を踏まえて行うこととし、取組の内容については、行動科学やソーシャルマーケティング等の知見を活用し、検討・実施していくこととする。

③他分野におけるステークホルダーと連携して施策を推進する。

交通は、「移動の目的」の派生需要であるため、公共交通の利用促進を図るうえでは、公共交通自体の品質を向上させることとあわせて、公共交通の利用に適した「移動の目的」をつくりだすことも必要である。このような「移動の目的」は通常、通勤・通学、買い物、通院等が想起されるが、それらの頻度や回数は個人の生活環境に依存し、それらを新たにつくりだし、または増やすことは現実的ではない。しかし、「趣味」や「娯楽」、「健康」などのための移動は、増やすことが可能であり、多くの場合、移動を増やすことで「まちなか」の活性化や健康づくりなど他分野への好影響が期待できる。

例えば、地域公共交通は高齢者の移動支援に重要な役割を果たすと同時に、高齢者の外出機会が増え健康が増

進されることで、福祉・医療部門の費用が縮減されることが期待される、という関係が成立する。このような、クロスセクターベネフィット（ある部門で取られた（しばしば出費を伴う）行動が、他部門に利益をもたらす（しばしば節約となる））の観点から、移動を増やすことに共通の利害関係を有する企業や学校、保険者等の他分野におけるステークホルダーと連携してそれぞれの役割に応じた取組を実施していく。

4. 計画区域及び市町の地域公共交通網形成計画との関連性

本計画の区域は、佐賀県全域とする。

なお、県内には、地域内における地域公共交通網形成計画をすでに策定している市町がある。こうした市町における地域公共交通計画と本計画とは、相矛盾するものではなく、相互補完の関係にある。市町内の具体的な路線・系統・移動手段に関するあり方の検討といった地域公共交通の施策については、市町の地域公共交通網形成計画等で規定し、本計画においては、全県的な取組、モード共通の取組等について規定する。

5. 計画期間

本計画の期間は平成29年4月1日から、平成34年3月31日とする。ただし、計画を実行する中で、計画の変更が必要となった場合には随時見直しを行うものとする。

6. 計画の目標

本計画の目標を以下のとおり定める。

(1) 地域公共交通の利用者を増やす

移動制約者だけでなく、自家用車利用者や観光客も含めて利用者を増やしていく。

①指標－1

県内の路線バスの人口千人あたり年間利用者数を基準年から増加させる。(平成27年度：11,130人)

※平成27年度乗合バス輸送人員9,236千人(九州運輸要覧平成28年度版)、平成27年10月1日現在推計人口829,808人(佐賀県統計)

②指標－2

県内のタクシーの人口千人あたり年間利用者数を基準年から増加させる。(平成27年度：7,606人)

※平成27年度タクシー輸送人員6,311,776人(九州運輸要覧平成28年度版)、平成27年10月1日現在推計人口829,808人(佐賀県統計)

(2) 地域公共交通の運行効率を高める

地域公共交通の持続可能性を高めるために、運行効率を高める。

①指標－3

路線バスの路線別の平均乗車密度を基準年から増加させる。

②指標－4

タクシーの平均実車率を基準年から増加させる。(平成 27 年度：39.63%) ※九州運輸要覧平成 28 年度版

(3) 過度な自家用車依存を抑制する

現状の自家用車利用を減少させる。

①指標－5

国勢調査における通勤通学時の自家用車利用率(分担率)を平成 22 年時から減少させる。(平成 22 年:69.1%)

②指標－6

県内の主要な渋滞箇所を減らす。(佐賀県交通渋滞対策協議会が公表する地域の主要な渋滞箇所数(平成 25 年：162)の減少)

(4) 県民の生活の質（QOL）を高める

①指標－7

県内の高等学校及び特別支援学校（55 校）の 8 割以上について、半径 500m 以内のバス停で通学可能なバスサービスが提供されるようにする。（平成 28 年度：83.6%）

②指標－8

県内の主要な鉄道駅や交通結節点から各地域の中核的医療機関に公共交通を利用して行くことができる。

7. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

前述の目標を達成するために、以下の事業を行う。

地域公共交通には、「決まった時間で運行するかどうか」、「決まった経路で運行するかどうか」の組合せによりいくつかの運行形態があるが、本計画においては、「路線バス網」、「タクシー」それぞれを対象とした取組と、そ

れらを含めた公共交通ネットワーク全体を対象とする取組について定める。

（１）路線バスに関する取組

定時定路線型の路線バスについては、多くの乗客が乗り合うことで効率的な運行になり、多くの人が特定の場所で乗降することにより、人の回遊が生まれ、住民の歩行促進や健康増進、まちなかの賑わい創出等にも寄与することから、路線バスに関する事業は、自家用車利用者や観光客等の利用を増加させる取組を主とする。

利用促進には、自家用車利用からの転換といった行動変容を要することから、行動科学の要素を取り入れ、「認知の向上」、「障害の除去」及び「きっかけの提供」の３つの観点から行うものとする（※付属資料 25）。

①認知の向上

利用者（潜在層含む）が路線・ダイヤ等の情報を認知しやすい環境をつくる

ア） 路線等情報の認知向上のための情報発信

【事業内容】 路線やバス停等の存在を認知してもらうため、路線やバス停、バスへの乗り方等の情報を周囲の

商業施設、観光スポットや見どころ等を含めて紹介するマップやツール・媒体を作成し、情報発信を行う。

【実施主体】 路線バス事業者及び市町（情報収集・情報発信）、県（情報共有、仕組み構築）

【実施期間】 平成 29 年度：関係者での協議、情報収集・発信の仕組み検討、モデル地域での先行実施

平成 30 年度以降：関係者と協議のうえ実施

【目標値等】 継続実施

イ) 経路検索サイト（アプリ）への対応

【事業内容】 利用者及び来訪者を含む利用意向者が路線やダイヤ等の情報を認知しやすい環境を整備するため、
主要な経路検索サイト（アプリ）への対応を行う。

【実施主体】 路線バス事業者（情報提供）、県（路線検索事業者と路線バス事業者とのマッチング）

【実施期間】 （平成 28 年度：乗換案内、NAVITIME について全社対応済み）

平成 29 年度：Google Map Transit、駅すばあとの未対応事業者分に係る対応方法検討・協議

平成 30 年度：Google Map Transit、駅すばあとへの対応

【目標値等】 県内 6 社分について主要経路検索サイト（アプリ）での経路情報の配信

【備考】 主要な経路検索サイト（アプリ）は、Google Map Transit（株式会社グーグル）、乗換案内（ジョルダン株式会社）、NAVITIME（株式会社ナビタイムジャパン）、駅すばあと（株式会社ヴァル研究所）等とし、計画期間以前に対応できていないサイト（アプリ）への対応を行う。

ウ) 交通情報の集約とオープンデータ化

【事業内容】 上述の経路検索サイト（アプリ）に随時対応しつつ、特定の経路検索事業者に依存しない情報発信のための情報集約及びオープンデータ化（各事業者のダイヤ編成システムからデータの規格の統一化と公開等）を行う。

【実施主体】 路線バス事業者（系統・時刻等の情報の提供）、県（集約の仕組み構築、事業者との調整）

【実施期間】 平成 29 年度：情報集約の仕組み検討・構築、関係者間協議

平成 30 年度：情報集約システムの運用開始

【目標値等】 実施

エ) 時刻表等へのノンステップバス情報等の表記

【事業内容】 バスを必要な人が必要なときに利用しやすいよう、バスがノンステップバスであるか等の情報を時刻表等に明示する。

【実施主体】 路線バス事業者（情報提供、ノンステップバスの導入促進）、佐賀県バス・タクシー協会（事業者との連絡調整）、県（事業者との調整、ノンステップバス導入に関する支援）

【実施期間】 平成 29 年度：佐賀市交通局以外の事業者について、実施に向けた協議・検討
平成 30 年度以降：実施可能な事業者から随時実施

【目標値等】 実施

②障害の除去

利用者（潜在層含む）がバス等を利用する際のハードルとなるものを軽減・除去する。

ア) 全国共通交通系 IC カード導入

【事業内容】 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。

【実施主体】 IC カード導入を予定する路線バス事業者 (IC カードの導入等)、県 (IC カード導入にかかる支援)

【実施期間】 (平成 28 年度：佐賀市交通局に導入済み)

平成 29 年度：昭和自動車に導入予定

平成 30 年度：祐徳バスに導入予定

【目標値等】 平成 30 年度末までに県内の路線バス車両の 8 割以上を IC カード対応とする。

【備考】 佐賀県内に営業所を有する他の路線バス事業者との間における乗継割引運賃の設定に向けた取組を行うよう努める。

イ) バスロケーションシステムの導入

【事業内容】 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。

【実施主体】 導入意向のある路線バス事業者（バスロケーションシステムの導入に関する協議、導入）、県（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）

【実施期間】 平成29年度：バスロケーションシステム導入に向けた検討・協議、希望するバス事業者への導入、バス位置情報の集約と活用に向けた検討

平成30年度：希望するバス事業者への導入、バス位置情報の結節点等における活用

平成31年度以降：継続運用

【目標値等】 平成30年度までに県内の路線バス車両の6割以上が対応する。

ウ) 主要な交通結節点等における待合環境の高質化

【事業内容】 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。

- 【実施主体】 路線バス事業者（関係者との協議・検討）、佐賀県バス・タクシー協会（関係者の協議の場の設定、協議・検討）、県（関係者との協議の場の設定、協議・検討、必要な支援）、市町（地域内における交通結節点の議論及び検討）等
- 【実施期間】 平成 29 年度：バス事業者、バス・タクシー協会、県、市町等の協議、待合環境改善に係る具体化
平成 30 年度以降：待合環境改善に向けた具体化した取組の実施
- 【目標値等】 5 ヶ所
- 【備考】 整備を行う結節点は、佐賀県地域公共交通活性化協議会において検討する。

エ) 主要な交通結節点等における方面別案内表示の導入

- 【事業内容】 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。
- 【実施主体】 路線バス事業者（関係者との協議・検討）、（関係者の協議の場の設定、協議・検討）、県（関係者

との協議の場の設定、協議・検討、必要な支援）等

【実施期間】 平成 29 年度：実施に向けた関係者との協議

平成 30 年度：実施

【目標値等】 1 ヶ所以上

【備考】 方面別案内表示を行う結節点は、佐賀県地域公共交通活性化協議会において検討する。なお、案内表示については、専門家の意見を踏まえた取組を行う。

オ) ノンステップバスの導入

【事業内容】 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。

【実施主体】 路線バス事業者（導入の促進）、県（必要な支援）

【実施期間】 平成 29 年度以降：継続実施

【目標値等】 平成 33 年度までに県内のノンステップバス車両比率を、現状（平成 28 年 9 月末現在 22.8%）の

約 2 倍の 45%とする。

③きっかけの提供

利用意向者が実際にバス等を利用する後押し、きっかけづくりを行う。

ア) 企業・事業所等による公共交通での通勤通学促進運動

【事業内容】 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。

【実施主体】 路線バス事業者（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）、県（企業・事業所等への依頼、企業・事業所等からの相談対応）

【実施期間】 平成 29 年度：企業・事業所等への協力依頼

平成 30 年度以降：企業・事業所等への協力依頼、具体的相談に対する対応

【目標値等】 平成 33 年度までに協力事業所数を 100 以上とする。

イ) 公共交通教育の推進

【事業内容】 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。

【実施主体】 バス事業者（バス乗り方教室等の企画・実施）、佐賀県バス・タクシー協会（事業者との連絡調整）、
県（行動変容に資するエビデンスの収集・提供）等

【実施期間】 平成 29 年度以降：継続実施

【目標値等】 各社年間 1 回以上の開催

【備 考】 佐賀県が実施したインタビュー調査によると、幼少期におけるバス利用経験が、成人してからの
バス利用意向に影響している可能性が高いという結果が示唆された（※付属資料 26）。

ウ) 公共交通利用のためのイベント等の推進

【事業内容】 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。

【実施主体】 バス事業者（関係者との協議・検討）、佐賀県バス・タクシー協会（関係者との協議・検討）、県
（関係者との協議・検討、企画・実施）、市町等

【実施期間】 平成 29 年度以降：継続実施

【目標値等】 年間 1 回以上の開催

エ) 公共交通利用促進のための普及啓発

【事業内容】 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。

【実施主体】 県（事業の企画・実施）、佐賀県バス・タクシー協会（各種情報収集、事業への協力）、バス事業者（事業への協力）等

【実施期間】 平成 29 年度以降：啓発事業の企画・実施

【目標値等】 路線バス利用者の増（人口千人あたり利用者数）

【備考】 普及啓発の実施にあたっては、ターゲット設定時にアンケート調査・インタビュー調査の分析結果を活用するなど、ソーシャルマーケティングの考え方を参考に行う。

（２）タクシーに関する取組

タクシーは、個別の需要に応じて運行するものであり、需給バランスが大きく崩れている現状を踏まえ、バランスの再調整を見据えた「需要の掘り起こし」と「サービス品質の見える化・改善」を行う。

①需要の掘り起こし

ア) 「子育てタクシー」の推進

【事業内容】 (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。

【実施主体】 タクシー事業者（子育てタクシー事業への参加）、佐賀県バス・タクシー協会（事業への協力）、県（制度構築・協議）等

【実施期間】 平成 29 年度以降：実施

【目標値等】 平成 30 年度までに子育てタクシーの登録ドライバーを 100 名以上にする。

イ) 運転免許証返納者に対する運賃割引

【事業内容】 運転免許証返納者に対して運賃の 1 割引を行う。

- 【実施主体】 タクシー事業者（運賃割引の実施）、佐賀県バス・タクシー協会（割引制度の周知）、県（割引制度の周知）
- 【実施期間】 平成 28 年度から継続実施
- 【目標値等】 県内全事業者にて実施

ウ) UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入促進

- 【事業内容】 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。
- 【実施主体】 タクシー事業者（導入の検討・実施）、佐賀県バス・タクシー協会（導入促進に向けた情報収集等）、県（UD タクシーの利用促進に資する周知等）
- 【実施期間】 平成 29 年度以降継続
- 【目標値等】 平成 33 年度までに累計 70 台以上（福祉車両含む）とする。

エ) タクシー利用に係る広報（自家用車保有コスト比較）

【事業内容】 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。

【実施主体】 タクシー事業者（利用者等へのPR）、佐賀県バス・タクシー協会（一般県民への周知等）、県（比較ツールの開発、住民への周知等）

【実施期間】 平成29年度から随時

【目標値等】 実施

②サービス品質の見える化・改善

サービスの品質や乗客の反応等を「見える化」することにより、サービスの質の向上を図る。

ア) お客様の声をフィードバックする仕組みづくり

【事業内容】 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。

- 【実施主体】 佐賀県バス・タクシー協会（仕組みの検討、協議）、タクシー事業者（フィードバックに基づくサービス改善の努力）、県（仕組みの検討、協議）
- 【実施期間】 平成 29 年度：仕組みの検討、関係者との協議
平成 30 年度以降：仕組みの試行
- 【目標値等】 実施

イ) タクシーのサービス内容の一元的な情報発信

- 【事業内容】 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。
- 【実施主体】 佐賀県バス・タクシー協会（関係者との協議、HP 等での周知）、タクシー事業者（関係者との協議、事業者間の情報共有）、県（関係者との協議、HP 等での周知等）
- 【実施期間】 平成 29 年度から随時
- 【目標値等】 実施

(3) 全体的な共通の取組

モード全体に共通する取組として、「移動の目的を増やす」こと、「交通モード間の接続の円滑化」、「人材育成」を行う。

①移動目的を増やす

ア) 「歩くまちづくり」の推進

【事業内容】 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。

【実施主体】 県（コンセプトの明確化、関係者との協議）、市町（パークアンドライド等、市町が考える歩くまちづくりの推進）、全交通事業者（歩行促進を考慮した公共交通サービスの提供）等

【実施期間】 平成 29 年度：佐賀大学との共同研究の実施、関係者との協議、企業・事業所への協力依頼
平成 30 年度以降：都市計画、健康福祉等、関係部署との共同事業の検討・実施

【目標値等】 平成 30 年度までに取組の具体化、平成 31 年度までに取組開始

【備 考】 歩きやすい環境をつくることによって、自家用車ではなく公共交通利用による移動の目的を創出する。

②交通モード間の接続の円滑化

ア) 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

【事業内容】 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。

【実施主体】 全交通事業者、県、市町等

【実施期間】 平成 29 年度以降個別に検討・実施

【目標値等】 実施

【備 考】 調整にあたっては、顕在化している利用のニーズだけでなく、潜在層のニーズを把握してから実施する。

③公共交通分野の人材育成

(ア) 地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成

【事業内容】 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。

【実施主体】 県

【実施期間】 平成 29 年度以降継続実施

【目標値等】 研修会の開催回数を年 4 回以上

(イ) 交通事業者等の人材育成

【事業内容】 交通事業者や関係者を対象とした研修会を開催する。

【実施主体】 県、佐賀県バス・タクシー協会

【実施期間】 平成 29 年度以降継続実施

【目標値等】 研修会の開催回数を年 1 回以上

8. 計画の推進体制及び達成状況の評価

佐賀県、市町、交通事業者等をはじめとした佐賀県地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）の構成メンバーが計画の推進主体となる。

協議会及びその部会である地域部会において、上述の「6. 計画の目標」並びに「7. 目標を達成するために
行う事業及びその実施主体」において定めた各目標等により、毎年度、目標の達成状況の評価を行うものとする。

具体的には、地域部会において自己評価を行い、この結果を協議会に諮り協議を行う。協議の結果は、地域部会及び各事業主体にフィードバックを行い、必要に応じて改善等を行う。また、事業内容や本計画の変更が必要な場合は、協議会で協議のうえ、変更を行うものとする。