

佐賀県地域公共交通計画

令和4年3月

令和5年12月 一部改正

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

目次

はじめに	1
佐賀県が目指す地域公共交通の将来像	1
計画策定の背景と目的	3
第1章 計画の概要	4
1-1 計画の位置づけ	4
1-2 計画期間	4
1-3 計画の対象	5
第2章 佐賀県における地域公共交通の課題	6
2-1 県全体の課題	6
2-2 ブロック別の課題	8
第3章 計画の基本方針・目標	9
3-1 目指す地域公共交通網	9
3-2 地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性（基本方針）	12
3-3 計画の目標	14
第4章 目標達成に向けた具体的な施策・事業	16
4-1 利便性を高めるための施策・事業	16
4-2 ニーズに応じたサービスに見直すための施策・事業	24
4-3 利用を促進するための施策・事業	28
4-4 体制を強化するための施策・事業	32
第5章 計画の推進体制	35
5-1 計画の推進体制	35
5-2 関係する主体と基本的な役割	35
5-3 計画の評価方法	36

はじめに

佐賀県が目指す地域公共交通の将来像

地域公共交通は、県民の暮らしを支え、県民相互や観光客等の来訪者との交流を促し、福祉や医療、まちづくりを支える地域活性化の基盤であり、あらゆる活動にとって不可欠な社会インフラです。

本県は、佐賀県施策方針 2023 において、基本理念に「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」を掲げ、交通については、「鉄道やコミュニティバス等の公共交通が地域の移動手段として維持されており、住民や国内外からの観光客の交流が盛んになっている。」と目指す未来を示しています。また、「歩くライフスタイル」、「交流拠点“さが”」を重点プロジェクトに位置付け、公共交通利用や多様な移動手段の確保を推進するとしています。

これらを踏まえ、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つの役割が果たされることにより、交流の拡大や賑わいの創出、地域の活性化、個人の健康や幸福感の増進に寄与する、持続可能な地域交通ネットワークを本県の地域公共交通の目指すべき将来像とします。

■目指すべき将来像

地域が目指す将来像

県政の基本理念	人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり
<目指す未来> 交わろう！ 動き出す 人とモノをつなぐ ネットワーク	鉄道やコミュニティバス等の公共交通が地域の移動手段として維持されており、住民や国内外からの観光客の交流が盛んになっている。
歩く ライフスタイル	過度なマイカー依存から、「歩く」あるいは「公共交通利用」を積極的に取り入れたライフスタイルへの転換を推進する。
交流拠点“さが”	訪れる方が心地よく感じるまちづくり・地域づくりを進めることで、人・モノの交流を促進し、地域の活力向上につなげる。

本計画の目指すべき将来像

県民及び来訪者の移動を適材適所の移動手段で確保し、交流の拡大や賑わいの創出、地域の活性化、個人の健康や幸福感の増進に寄与する、持続可能な地域交通ネットワークの形成

くらしの
基盤

交流の
基盤

地域活性化等の
基盤

地域公共交通の意義・役割

■地域公共交通の意義・役割

①くらしの
基盤

県民の通学、通勤、通院及び買い物等の身近な移動手段として、県民一人ひとりのくらしの基盤となり、県民の生活の質を担保します。

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、利用したいときに利用できるものでなければなりません。

②交流の
基盤

佐賀らしい「本物」志向の資源を活用した観光を促進し、国内外から観光客が増加、地域経済にも好影響を与えています。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、コミュニティ活動など県民の外出機会、社会参画機会を担保する交流の基盤としての役割を担います。

③地域活性化等
の基盤

地域公共交通は、高齢者など移動制約者の移動に重要な役割を果たすとともに、外出機会が増え健康が増進されることが期待されます。

また、自家用車ではなく、公共交通で出かけることで、「まちなか」での歩行者が増加し、まちの賑わい創出にもつながります。

計画策定の背景と目的

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。以下「法」という。)」の一部改正により、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^{もうけいせい}形成計画)を策定できることとなりました。地域公共交通衰退の危機感、自家用車依存の生活スタイルへの反省から、本県においても、平成 29 年 3 月に、県と県内 20 市町が共同して「佐賀県地域公共交通網形成計画」を策定しました。

計画期間中、公共交通の利用者増加に向けた取組を進め、利用者減少が留まる心配が見受けられましたが、令和 2 年 4 月の新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言に伴う外出自粛要請等により、公共交通の利用者数は激減。交通事業者も大打撃を受け、公共交通の維持・確保のための取組が更に求められているところ です。

こうした中、令和 2 年 11 月に法の一部改正が行われ、地方公共団体が中心となって、地域自らが地域の交通をデザインし、移動手段の確保と効率的で利便性の高い地域公共交通の実現に向けた取組を更に促進する制度となりました。法第 4 条第 2 項では、「都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。」と規定され、各市町で取り組んでいる自家用有償旅客運送等についても必要な支援を行い、多様な移動手段を総動員した地域公共交通の維持・改善を図る必要があります。

「佐賀県総合計画 2019(※)」では、政策の柱の一つとして「自発の地域づくり さが」を掲げ、交流が盛んで自発的な地域づくりを目指しています。また、分野横断的な施策として「歩くライフスタイルの創造」、「交流拠点“さが”の推進」を進めています。多様な移動手段が確保されており、人的交流が盛んで魅力ある地域づくりや、訪れる人が心地良く感じる地域づくりを目指しています。

本県が目指す地域づくりを進めていく上でも、公共交通は必要不可欠です。また、公共交通を次の世代に残していくためにも、「佐賀県地域公共交通網形成計画」で発現した利用者増などの効果をより一層高めるための新たな計画「佐賀県地域公共交通計画」を策定します。

※ 本計画の策定時(R4.3月)に上位計画と位置付けた「佐賀県総合計画 2019」が令和4年度で計画期間が終了し、令和5年8月に次期計画となる「佐賀県施策方針 2023」が策定された。

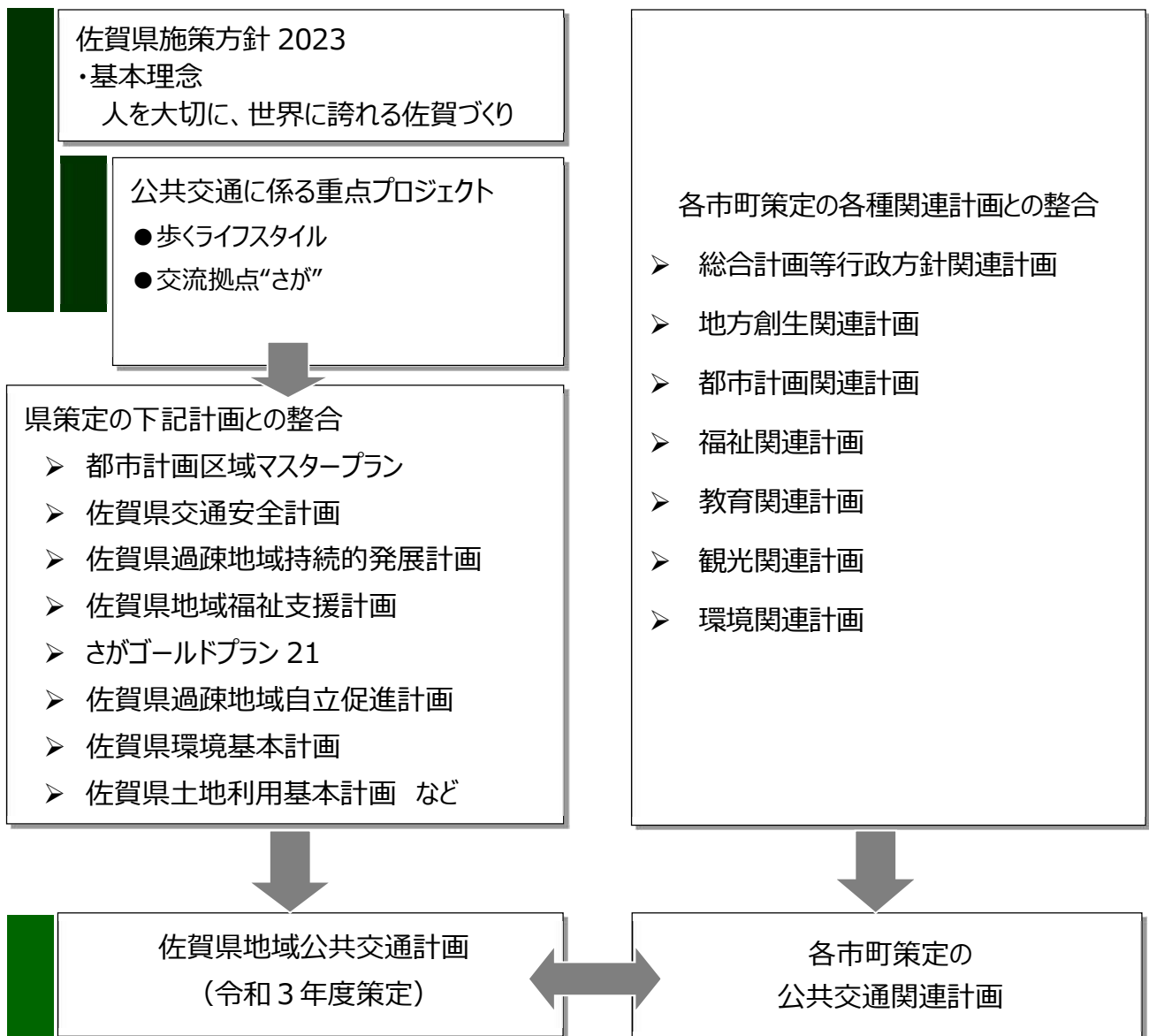
第1章 計画の概要

本計画の位置づけ、計画期間、本計画で取り扱う範囲等を以下に整理します。

1-1 計画の位置づけ

本計画は、県の最上位計画である「総合計画」との整合を図るとともに、県の関連計画や各市町が策定又は策定予定の「地域公共交通計画」などの公共交通関連計画との連携を図ります。

■計画の位置づけ



1-2 計画期間

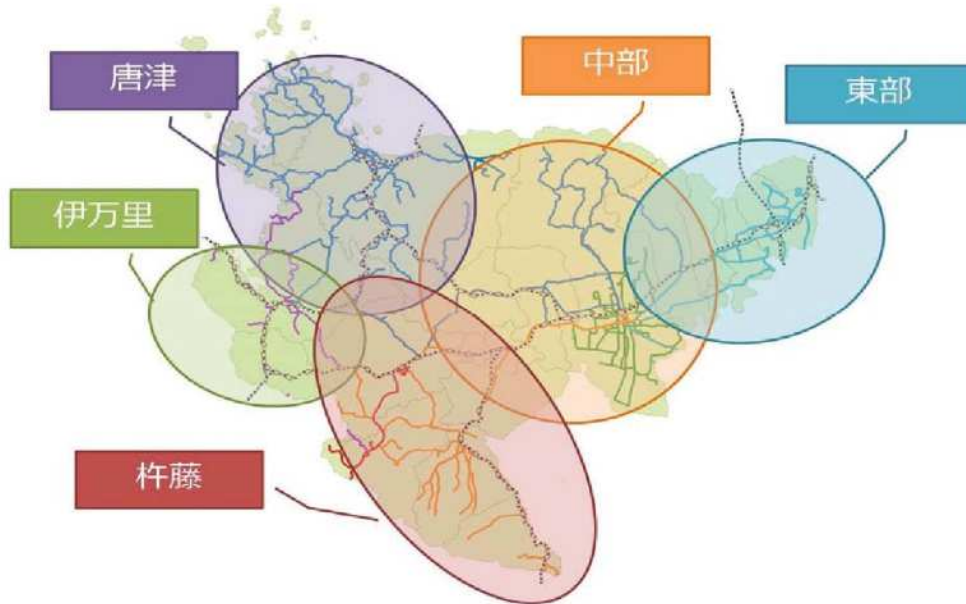
本計画の期間は、令和4年4月1日から令和9年3月31日までの5年間とします。
ただし、計画を実行する中で、計画の変更が必要となった場合には、随時見直しを行います。

1-3 計画の対象

本計画は、佐賀県全域を対象とします。

また、県内を、地域間幹線系統を基準とした中部、東部、唐津、伊万里、杵藤の5つの地域ブロックに分割し、地域ブロックごとの計画を作成します。

■佐賀県内の地域ブロック



本計画は、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた改善・見直しの方向性を示すものです。

特に、広域交通・市町間交通の維持・確保と接続拠点の設定及び接続利便性の向上に重点を置くものとし、本計画では以下に示す公共交通機関を取り扱います。

■公共交通ネットワークを構成する要素の定義と本計画で取り扱う公共交通機関

用語		内容	公共交通
広域交通		当該地域ブロックと地域ブロック外を結ぶ公共交通	鉄道、路線バス（地域ブロックを跨ぐ路線）
市町間交通		地域の骨格として地域ブロック内において市町間を結ぶ公共交通	路線バス（地域ブロック内において市町を跨ぐ路線）、コミュニティ交通（市町を跨ぐ路線）
支線交通		各市町内において集落と乗り継ぎ拠点とを結ぶ公共交通	路線バス（市町内で完結する路線）、コミュニティ交通（市町内で完結する路線）、タクシー
交通結節点	主要交通結節点	広域交通が結節する交通結節点	駅（特急、快速等の停車駅）、バスターミナル
	乗り継ぎ拠点	市町間交通が結節する交通結節点	駅、バス停

第2章 佐賀県における地域公共交通の課題

現状分析の結果、地域公共交通に求められる役割、佐賀県地域公共交通網形成計画の検証結果(以上は参考資料に掲載)を基に、本県の地域公共交通の課題を以下に整理します。

2-1 県全体の課題

1: 県内の地域間を結ぶ、広域ネットワークの持続可能性

県内の広域交通及び市町間交通を担う鉄道、路線バスの利用者数は微増ながらも増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度には大きく減少しています。路線バスにおいては、地域ブロック間や市町間を跨ぐ路線 49 路線のうち、45 路線が赤字運営となっており、国や県、沿線市町の補助を受けながら運行しています。通勤や通学、買物、通院など日常的に市町域を跨ぐ移動をしている県民の移動、特に高校生や高齢者など自家用車の運転ができない人にとっては、これらの交通サービスが不可欠となっています。今後も広域的な移動を支えていけるよう、各交通機関の特性を踏まえた、組み合わせによる交通ネットワークを構築していく必要があります。

1-1. 路線バスの持続可能性の向上

国・県が補助をしているバス路線の約 5 割において利用者が減少傾向にあります。県全域で少子化が進む中、高校生の通学での路線バス利用は、今後も減少していくことが見込まれています。さらに、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響を受け、利用者が大幅に減少しており、運送収入が大きく減少している状況です。運行の効率化、利用の促進、運行補助金の確保に取り組んでいく必要があります。

1-2. 鉄道と路線バスの機能重複

県内には、鉄道と路線バスが並行している区間があります。路線バスの利用状況をみると、鉄道の駅からは行きにくい施設への移動に利用されており、それぞれサービスの特性に応じた利用がされています。しかし、どちらの交通機関でも移動可能な場合があり、機能が重複している状況もあります。利用が減少し、運転手など担い手不足等も深刻化する中、鉄道と路線バスがお互いを補完し合う交通ネットワークを構築する必要があります。

1-3. 支線交通と広域交通・市町間交通の乗継円滑化とコミュニティ交通の市町間交通機能の強化

各市町では、市町内で完結する路線バスや市町が運行するコミュニティ交通、一般タクシー等が運行されており、市町内の身近な移動を支えています。広域的な移動に対応していくためには、これら支線交通と広域交通・市町間交通が繋がり、円滑な乗継を確保していくことが必要です。また、コミュニティ交通では、地域事情を踏まえ、市町域を跨ぐサービスを提供し、市町間交通として機能していくことも重要です。

2: 地方創生を支える交通体系への成長

アジアが成長する中で大陸に近いという地理的優位性を持つ本県は、九州におけるゲートウェイとしての役割が高まってきています。この好機を捉え、県民や来訪者が“移動が便利だと評価し、活発に往来する”広域交通ネットワークを強化し、交流拠点“さが”を推進していく必要があります。

また、全国と比べて高齢化が進行する中、高齢者が安心して暮らせる環境を整えていくことが急務となっています。

広域的な交流、地域内の移動を支え、地域の活力増進と暮らしやすい環境向上に向けて、公共交通体系はさらに成長していく必要があります。

2-1. 来訪者が利用しやすい環境のさらなる充実

本県の観光入込客数は、令和元年は減少したものの増加傾向が続いています。県内のまちや観光地を活性化し、交流人口をさらに拡大していくため、自動車の交通ネットワークに加えて、公共交通ネットワークの充実も必要です。九州佐賀国際空港やJR 特急、高速バスがありますが、空港や駅から観光地までの交通サービスの不足、運行情報や交通結節点での案内情報などの情報提供の不足、支払い手間のかかる運賃体系など、県内を円滑に周遊するための環境が十分ではない状況にあり、来訪者が利用しやすい環境を整えていく必要があります。

2-2. 超高齢化社会を見据えた、安全・安心な暮らしを支える公共交通サービスの充実

本県は、全国的にみても高齢化率が高い状況にあります。また、本県は全国的にも自家用車の利用割合が高く(69.1%(通勤・通学時)、全国平均:47.5%)、高齢層も例外ではありません。これまでも、駅のバリアフリー化や路線バスの低床車両導入などを進めてきていますが、高齢者の自家用車使用率は高止まりの状況で、駅やバス停までの移動が困難といった意見も多く、駅やバス停から自宅までの移動手段の確保も求められてきています。住民の安全・安心な暮らしを支えていくために、引き続き、公共交通に関するバリアフリー化を推進するとともに、多様なニーズに応えられる公共交通サービスの充実を図っていく必要があります。

2-3. 運行効率化と利便性向上を図る、公共交通分野のDXの推進

IoT や AI などの技術発展により、DX(デジタルトランスフォーメーション)が推進されています。

本県では、これまでに交通系ICカードの導入・普及や、バスロケーションシステムの導入、運行情報のオープンデータ化等を進めてきており、路線バスに関する運行情報や利用状況のデータが整備されてきています。今後は、これらのデータを活用した運行効率化や利便性向上の取組を進めていく段階に移行していきます。

また、少子高齢化が進む中、公共交通の運転手不足は深刻化しており、活力ある地域づくりを進めていくには、AI を活用した効率的な交通サービスや、ICT を活用したサービスの供給側と需要側のマッチングサービス、人とモノの効率的な輸送サービスなどを導入し、移動手段を確保していくことが必要です。

さらに、公共交通分野での技術革新は、脱炭素社会の実現に向けても重要です。自家用車から公共交通への転換、公共交通の電気自動車化、歩いて暮らせるまちづくりへの貢献など、地球にやさしい環境づくりへ一層取り組んでいく必要があります。

3: 歩くまちづくりの推進

本県では、「生活の質の向上」や「地域の魅力向上」につなげるため、県民や来県者がまちなかを歩くことを促進し、多様な移動手段の確保による人的交流の活発化などを目指した歩くライフスタイルの推進に取り組んでいます。

公共交通サービスの充実を進める一方で、まちづくりと連携した公共交通の利用促進や環境や福祉などと連携した公共交通利用への共感を広め、県民の歩くライフスタイルへの転換を促していく必要があります。

2-2 ブロック別の課題

地域ブロックにおいても、地域特性や公共交通の現状を踏まえ、各市町で進めるまちづくりの方針における、各課題を整理しました。

		中部地域ブロック	東部地域ブロック	唐津地域ブロック	伊万里地域ブロック	杵藤地域ブロック
1:県内の地域間を結び、広域ネットワークの持続可能性	1-1. 路線バスの持続可能性の向上	① 高齢者利用の減少や少子化による通学需要の減少、新型コロナの影響による利用減の中で、利用者を確保する必要がある。また、利用実態に応じたサービスの見直しが必要である。	① 近年は漸増傾向にあるものの、日中の利用等依然として利用が少ないため、利用者を確保する必要がある。 ② 市町内の移動で大半を占める中、市町域を運行する現行サービスと需要のギャップを改善する必要がある。 ③ 高齢者利用の減少や少子化による通学需要の減少、新型コロナの影響による利用減の中で、利用者を確保する必要がある。 ④ 輸送人員が幹線系統補助対象要件の基準を下回っている路線については、要件を満たすための収支改善が求められる。	① 通学需要に対応しているものの、日中の利用が少ない、利用が少ない区間が存在するため、運行サービスとのギャップを改善する必要がある。 ② 路線再編後においても需給バランスが取れておらず、利用者確保の取組、利用実態に応じたサービスの見直しが必要である。 ③ 高齢者利用の減少や少子化による通学需要の減少、新型コロナの影響による利用減の中で、利用者を確保する必要がある。 ④ 輸送人員が幹線系統補助対象要件の基準を下回っている路線については、要件を満たすための収支改善が求められる。	① 利用が非常に少なくなっており、運行サービスとのギャップの改善に向けて、利用実態に応じたサービスの見直しが必要である。 ② 高齢者利用の減少や少子化による通学需要の減少、新型コロナの影響による利用減の中で、利用者を確保する必要がある。 ③ 輸送人員が幹線系統補助対象要件の基準を下回っている路線については、要件を満たすための収支改善が求められる。	① 新型コロナの影響により、外国人観光客を中心に大幅に減少しているため、観光振興と連携した需要回復に取り組む必要がある。 ② 高齢者利用の減少や少子化による通学需要の減少など利用減の中で、利用者を確保する必要がある。また、利用実態に応じたサービスの見直しが必要である。 ③ 輸送人員が幹線系統補助対象要件の基準を下回っている路線については、要件を満たすための収支改善が求められる。
	1-2. 鉄道と路線バスの機能重複の改善	① JR 唐津線と路線バス唐津・佐賀線、多久線の、一部における機能重複の改善・役割分担による運行効率化が求められる。	—	—	① 並行する松浦鉄道と路線バス佐世保伊万里線の、機能重複の改善・役割分担による運行効率化が求められる。	① 並行する鉄道と路線バスの、機能重複の改善・役割分担による運行効率化が求められる。
	1-3. 支線交通と広域交通・市町間交通の乗継円滑化とコミュニティ交通の市町間交通機能の強化	① 鉄道と路線バス、幹線バスと支線バスなど、広域拠点における、乗継環境やダイヤ接続を改善し利便性を高める必要がある。(多久線、古湯線、唐津・佐賀線、中極線、多久・武雄線)	① 鉄道と路線バス、幹線バスと支線バスなど、広域拠点における、乗継環境やダイヤ接続を引き続き確保していくことが必要である。	① 鉄道と路線バス、航路と路線バス、幹線バスと支線バスなど、広域拠点における、乗継環境やダイヤ接続が不十分で、利便性が低い。(唐津駅と唐津バスセンター、浜崎駅など)	① 鉄道(JR 筑肥線、JR 佐世保線、MR)と路線バス、路線バスとコミュニティ交通の、交通結節点における、乗継環境やダイヤ接続を引き続き確保していくことが必要である。	
2:地方創生を支える交通体系への成長	2-1. 来訪者が利用しやすい環境のさらなる充実	① 観光客の円滑な周遊環境を整えていくために、空港や鉄道駅からの交通サービスを引き続き確保していく必要がある。 ② 来訪者にもわかりやすい検索システムや情報提供、交通結節点での案内の充実を図っていく必要がある。 ③ 観光振興との連携した取組に向けた検討体制の構築が必要である。				④ 西九州新幹線からの交通サービスを確保していく必要がある。
	2-2. 超高齢化社会を見据えた、安全・安心な暮らしを支える公共交通サービスの充実	① より多様化していく高齢者の移動ニーズに対して、きめ細やかな交通サービスが必要である。 ② きめ細やかなサービスを充実していくために、幹線と支線などの役割分担が整理された公共交通ネットワークの構築が必要である。				
	2-3. 運行効率化と利便性向上を図る、公共交通分野のDXの推進	① 運行実績や利用状況などのビッグデータを活用した運行サービスの見直し等の運行効率化による収支改善を図る。 ② 時代に即した利便性の高い検索・決済方法への対応を図る。				
3:歩くまちづくりの推進		① 全県的に自動車の利用割合が高いため、生活習慣病予防や交通事故防止などの様々な観点から、歩くライフスタイル推進が求められる。 ② 高齢者が安心して自動車運転免許を返納しやすい環境づくりが求められる。				

第3章 計画の基本方針・目標

本県における地域公共交通の課題を踏まえ、本県の目指す将来像の実現に向けた地域公共交通のあり方や本計画の目標を整理します。

3-1 目指す地域公共交通網

本計画で目指すべき将来像に向けて、各交通機関がそれぞれの役割を果たしつつ、交通拠点で円滑に接続された、広域移動から地域内移動まで多様な移動に対応した地域公共交通網の構築を目指します。

1) 公共交通機関の役割

県内の広域交通及び市町間交通を担う公共交通機関について、その役割を再定義します。

■各公共交通機関の役割

区分	該当交通機関	役割
広域交通	鉄道	県内及び隣接県への広域的な移動を支える骨格軸として、県民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、出張や旅行といった特別な移動、そして、観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担い、県外、県内のブロック間の交流を活性化させる
	路線バス (地域ブロックを跨ぐ路線)	
市町間交通	路線バス (地域ブロック内において市町を跨ぐ路線)	出発地または目的地と広域交通を結ぶ交通サービスとして、広域交通との連携した交通ネットワークを構成し、市町間の通勤や通学、買物等の多様な移動を支え、利便性の高い移動環境を構築する
	コミュニティ交通 (市町を跨ぐ路線)	

2) 交通結節点

県内の広域交通及び市町間交通が接続する交通結節点について、担う役割を再定義します。

■交通結節点の役割

区分	役割	該当交通結節点
主要交通結節点	広域交通と市町間交通や支線交通が結節し、地域ブロック間の移動を支える	佐賀駅、神埼駅、新鳥栖駅、鳥栖駅、基山駅、久保田駅、多久駅、唐津駅、武雄温泉駅、伊万里駅、有田駅、江北駅、肥前鹿島駅、嬉野温泉駅、佐賀バスセンター、唐津バスセンター、鹿島バスセンター、嬉野バスセンター
乗り継ぎ拠点	市町間交通相互や支線交通が結節し、市町間の移動を支える	詫田バス停、吉野ヶ里バス停、東目達原バス停、中原バス停、けやき台駅、尼寺バス停、小城駅、牛津駅、山本駅、金石原駅、大川野駅、波多津バス停、黒川バス停、金武駅、夫婦石駅、西有田駅、上有田駅、肥前白石駅、嬉野市役所塩田庁舎前バス停、呼子バス停、金の手バス停

3) 各主体の役割

地域公共交通網の構築に向けて、各主体が果たすべきそれぞれの役割を以下に整理します。

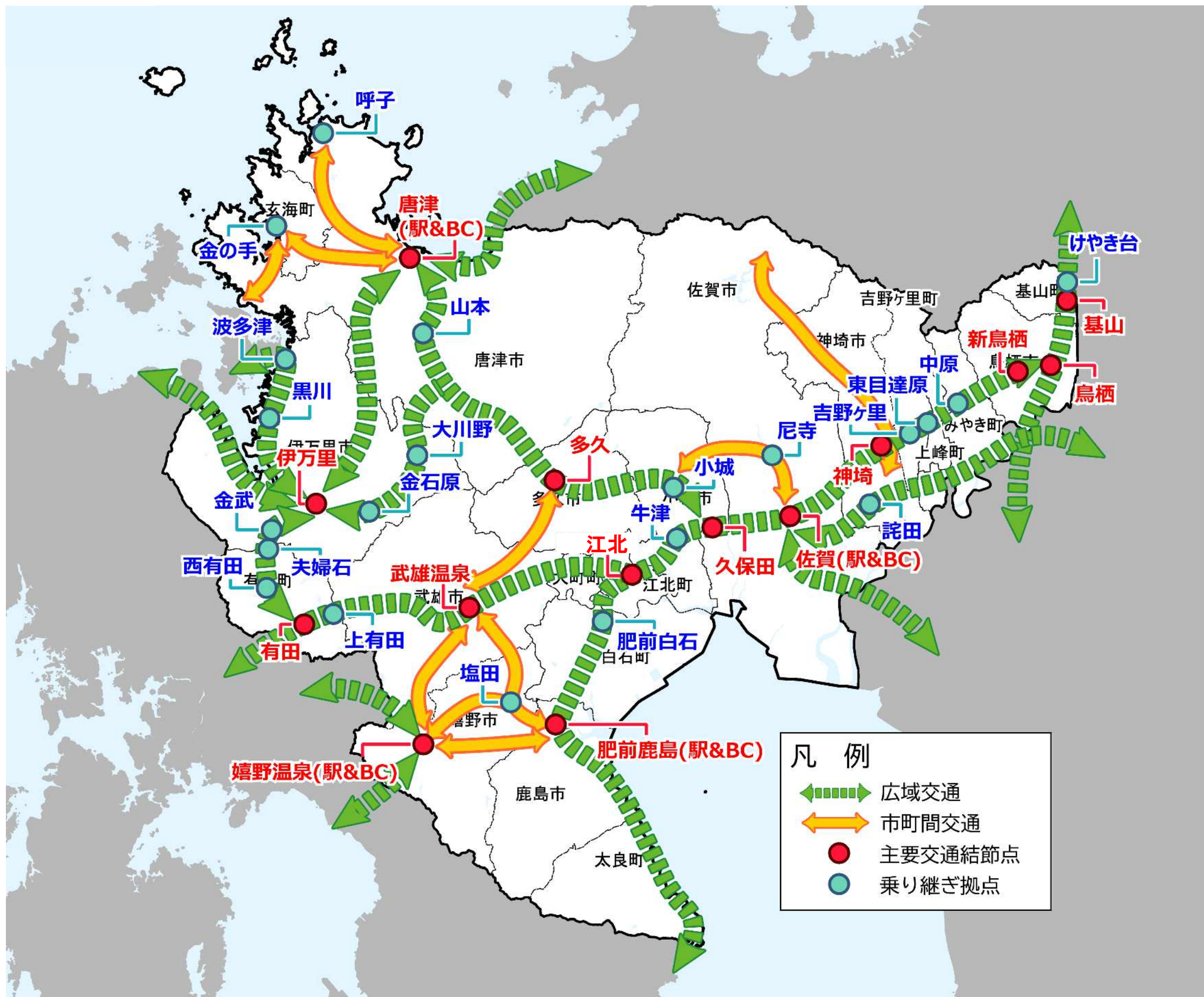
■各主体の役割

関係主体	役割	参照法令
県	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組む ● 国と連携しつつ、以下のことについて積極的に講ずる <ul style="list-style-type: none"> ✓ 市町村等を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成 ✓ 地域の関係者の合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等 	法第4条第2項 基本方針※第8章 第1節第2項
市町	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町や県と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組む 	法第4条第3項 基本方針※第8章 第1節第3項
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努める 	法第4条第4項 基本方針※第8章 第1節第4項
住民、公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取り組みを行うよう努める 	交通政策基本法 第11条 基本方針※第8章 第1節第5項
国	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の関係者が一体となって行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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に以下のことに取り組む <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域の取組に対する財政的支援 ✓ 人材育成及び情報提供 ✓ 技術開発の推進 ✓ 安全の確保 ✓ 関係者相互間の連携と協働の促進 	法第4条第1項 基本方針※第8章 第1節第1項

※基本方針：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成26年総務省告示・国土交通省告示第一号）

4) 将来ネットワーク

県民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域交通や市町間交通、支線交通が役割に基づく階層性をもち、主要交通結節点や乗り継ぎ拠点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。



3-2 地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性(基本方針)

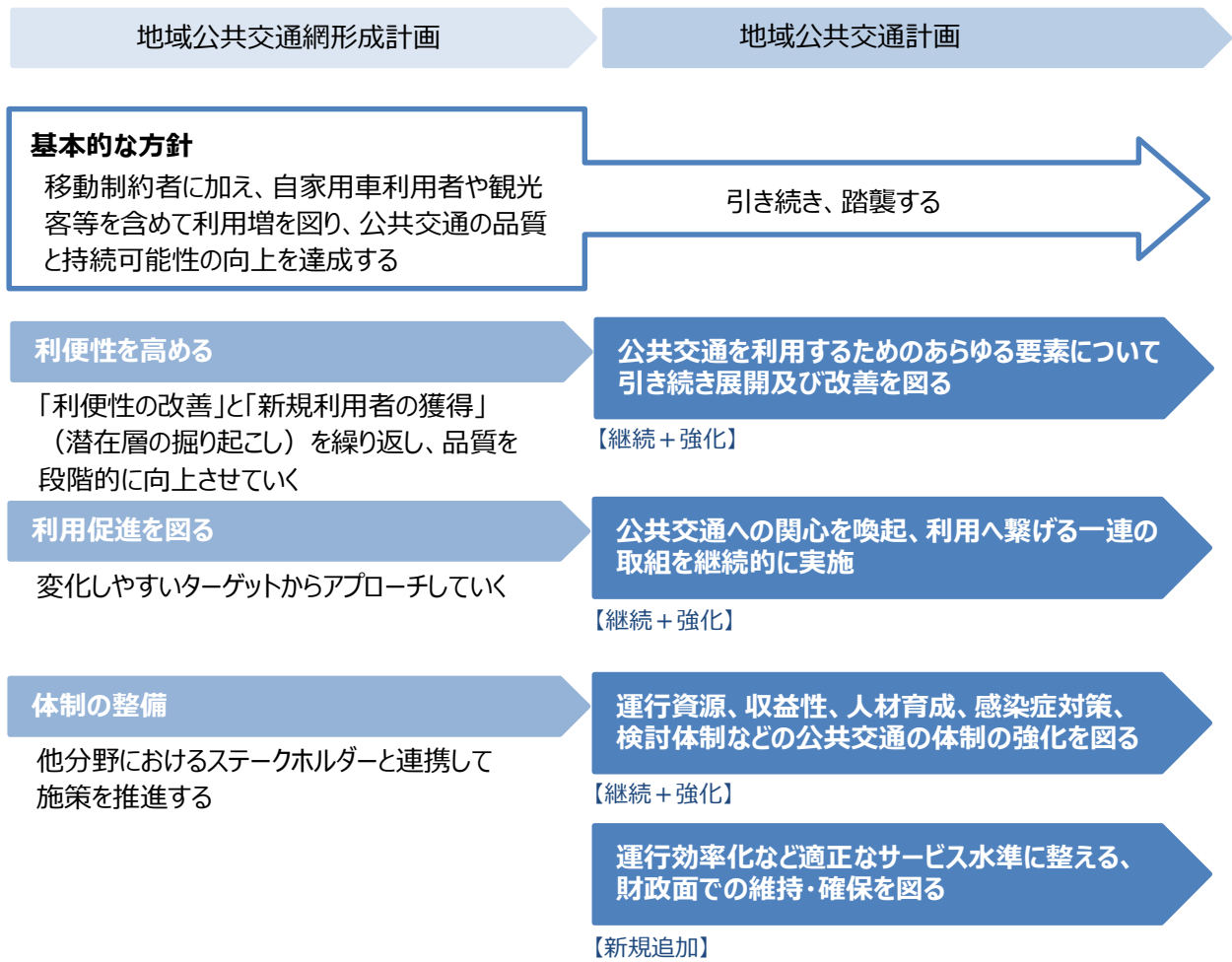
本県の地域公共交通の課題を解決し、地域公共交通の目指す将来像を実現していくために、これまでの取組を継続・推進していくとともに、運行効率化や利便性向上など持続可能性を高める取組も推進します。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する検討・推進体制を強化し、交通事業者・地域・行政が連携して事業に取り組むことを推進します。

■地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組の基本方針(課題への対応関係)

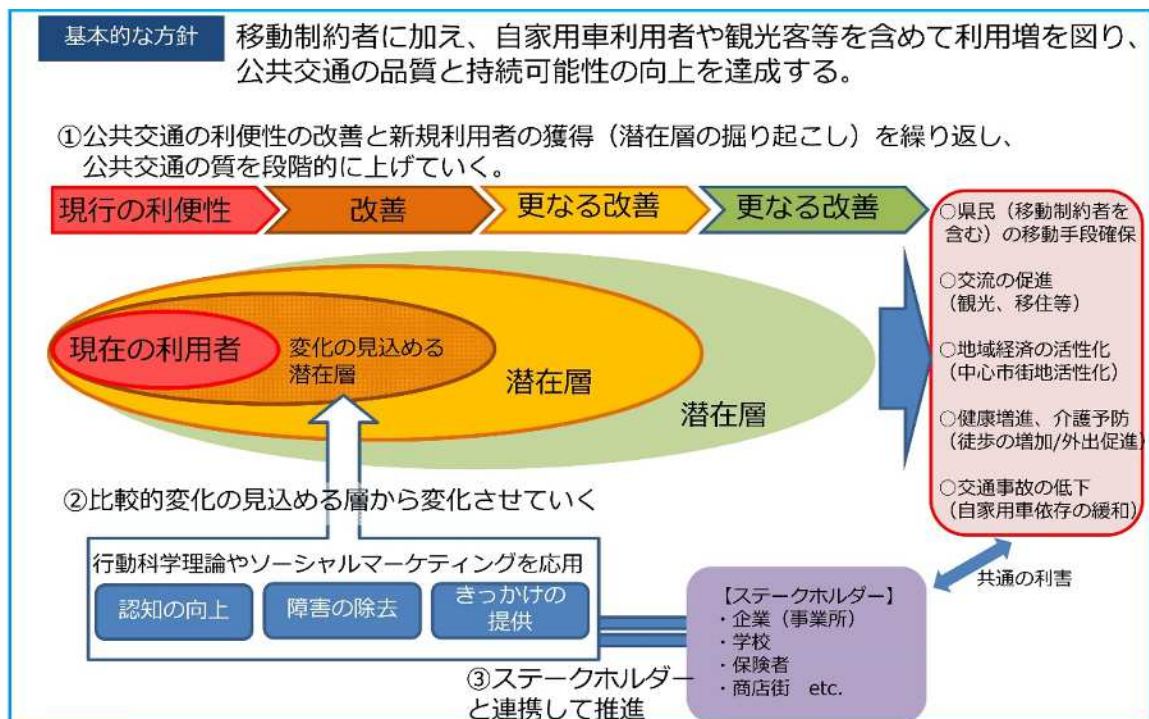
	地域公共交通の課題						3：歩くまちづくりの推進
	1：県内の地域間を結ぶ、広域ネットワークの持続可能性			2：地方創生を支える交通体系への成長			
	1 1	1 2	1 3	2 1	2 2	2 3	
利便性を高める 公共交通の情報提供、経路検索、駅やバス車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導、駅やバス停からの移動手段など、公共交通を利用するためのあらゆる要素について、引き続き展開及び改善を図り、利便性を高める。	●		●	●	●	●	
ニーズに応じたサービスに見直す 利用状況に応じたサービスや運行形態の見直し、機能重複の解消、DXによる運行効率化など、適正なサービス水準に整える。また、運行経費の確保など財政面での維持・確保を図る。	●	●					
利用を促進する 公共交通の利用促進イベント、広報活動、観光や福祉分野の取組との連携など、公共交通への関心を喚起、利用へ繋げる一連の取組を継続的に実施する。	●						●
体制を強化する 交通事業者・行政の協議体制の充実、公共交通に携わる人材の育成、収益性の確保、運転手・車両などの運行資源の確保など、公共交通を維持するための体制強化を図る。	●	●				●	

地域公共交通の課題	
1：県内の地域間を結ぶ、広域ネットワークの持続可能性	1-1. 路線バスの持続可能性の向上
	1-2. 鉄道と路線バスの機能重複の改善
	1-3. 支線交通と広域交通・市町間交通の乗継円滑化とコミュニティ交通の市町間交通機能の強化
2：地方創生を支える交通体系への成長	2-1. 来訪者が利用しやすい環境のさらなる充実
	2-2. 超高齢化社会を見据えた、安全・安心な暮らしを支える公共交通サービスの充実
	2-3. 運行効率化と利便性向上を図る、公共交通分野のDXの推進
3：歩くまちづくりの推進	

■地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組の基本方針(網形成計画との関連性)



【佐賀県地域公共交通網形成計画 基本的な方針】



3-3 計画の目標

本計画の目指すべき将来像を実現するために、計画期間中に取組の基本方針に沿って施策を進め達成すべき目標及びその目標達成状況を評価する指標を設定します。

目標1 地域公共交通の利用者を増やす

- 多様な移動手段による持続可能な地域ネットワークを構築し、公共交通の利用環境を整えることで公共交通の利便性の確保を図るとともに、持続的な利用促進に取り組み、県民及び来訪者の地域公共交通の利用者数を増やしていきます。

■目標1の指標

指 標	目標値 (R8 年度)
【指標1】県内在来線主要6駅 [※] の合計日当たり乗車人員 ※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） ※資料：九州旅客鉄道株式会社、松浦鉄道株式会社	増加 基準：20,100人/日
【指標2】人口1人あたりの路線バスの年間利用回数 ※資料：九州運輸要覧、佐賀県統計資料	増加 基準：10.5回/人
【指標3】月に1回以上、公共交通を利用した人の割合 ※資料：歩くライフスタイルに関するアンケート調査（佐賀県）	増加 基準（R元年度）：22.4%

※指標1の基準値は、令和元年度の乗車人員の8割とする。

※指標2の基準値は、令和元年度の年間利用者数の8割を令和元年度の県人口で除した数値とする。

目標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性を高めるために、通勤や通学、高齢者等の外出に対する必要なサービスは確保しつつも、需要とサービスが乖離している状況に対して、利用状況に応じたサービスの見直しや機能重複の解消、運行データ(ビッグデータ等)を活用しニーズに応じた運行サービスの適正化を図り、運行効率を高めていきます。

■目標2の指標

指 標	目標値 (R8 年度)
【指標4】県の資金が投入されている路線バスの収支率 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R元年度）：54.4%
【指標5】路線バスの運行経費への県の資金投入額 ※資料：バス運行補助申請資料	現状維持 基準（R元年度）：2.06億円

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。

適切な負担を行いつつ、運行コストを適正化しながら利用者数を増加させることにより、現状の負担額でサービスを受けられる人の数を増やしていきます(運行効率を高めていきます)。

目標3 歩くライフスタイルへの転換を推進する

- 公共交通の利用促進等を図りつつ、健康・福祉やまちの活性化と連携して、公共交通や徒歩、自転車での移動へとライフスタイルの転換をさらに推進します。

■目標3の指標

指 標	目標値 (R8 年度)
【指標 6】日常生活における歩数の増加 (20~64 歳) ※資料：佐賀県総合計画	増加 基準 (H28 年) : 男性 7,201 歩、女性 6,578 歩

目標4 観光客等の来訪者が公共交通を利用しやすい環境をつくる

- 観光客等の来訪者の地域への流れを拡大させ、県内全体の交流人口の活性化を促していけるよう、空港や駅からの交通サービスの拡充、地域と地域を結ぶ交通ネットワークの強化、情報提供・交通案内の充実など公共交通を利用しやすい環境の向上を図ります。

■目標4の指標

指 標	目標値 (R8 年度)
【指標 7】交通機関別観光客数のうち自家用車以外の割合 ※資料：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査	増加 基準 (R 元年度) : 27.1%
【指標 8】観光消費額 ※資料：共通基準による観光入込客統計 観光庁	増加 基準 (R 元年度) : 2,602 億円

第4章 目標達成に向けた具体的な施策・事業

4-1 利便性を高めるための施策・事業

経路検索や総合情報サイトによる情報提供、駅やバス車両のバリアフリー化、車内及び待合環境の改善、運賃支払方法の簡易化、交通結節点の行先・乗り場の案内誘導、駅やバス停から目的地までの移動手手段の提供などについて、ICT 等も活用した取組を実施し、公共交通の利便性を向上します。

施策パッケージ1-1):手軽に検索できる環境の整備「情報提供の充実」

鉄道、路線バス、コミュニティ交通、タクシーを利用する際の路線やダイヤ、運行状況などの情報検索にかかる手間や時間を軽減し、気軽に公共交通を利用できる環境を整えます。

施策1-1)-①:経路検索サイト対応路線の拡大		
公共交通ネットワークを気軽に活用していくための環境づくりとして、県内の公共交通を対象に、主要検索サイト(4社※)又は佐賀県交通情報取得配信システムでの配信が可能となるよう、各運営主体がデータを整備します。 ※Google、Yahoo!、NAVITIME、駅すばあと ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-①- i :経路検索サイト対応データの作成支援		継続
国土交通省が発行するマニュアルやガイダンス等を活用し、各交通事業者、市町、県が連携してデータ作成に取り組めます。 経路検索サイトへの対応状況(R4.3月時点) 4社に対応→西鉄バス、JR九州バス、佐賀市営バス、祐徳バス、昭和バス、西肥バス 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★鉄道事業者、★バス事業者、★市町(コミュニティ交通)、県 実施時期:令和4年度～令和6年度		
施策1-1)-②:交通情報のオープンデータ化と活用の推進		
公共交通相互の乗継が円滑となるよう、また、公共交通に関連する地域課題を抽出し、解決を図っていくため、各交通事業者の運行情報のオープンデータ化に取り組むとともに、オープンデータの活用を推進します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-②- i :オープンデータ化とインターネットサイトの運営		継続
運行情報データのオープンデータ化(データ企画の統一化と公開)を推進するとともに、データ活用のためのインターネットサイトを運営します。 オープンデータ化への対応状況(R4.2月末時点) データ掲載→佐賀市営バス、祐徳バス、JR九州バス、昭和バス、佐賀市、嬉野市 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★鉄道事業者、★バス事業者、★市町(コミュニティ交通)、県 実施時期:令和4年度～令和8年度		
事業1-1)-②- ii :オープンデータの活用推進		継続
市民団体と連携しながら、公共交通をまちづくりに活かす取組(イベント時のホームページやSNSでの交通渋滞状況と公共交通運行情報(ダイヤ、運賃、乗り場など)の提供等)を検討、展開します。 対象地域ブロック:東部、伊万里、杵藤 実施主体:★県、市町 実施時期:令和4年度～令和8年度		

施策1-1)-③:バスロケーションシステム対応路線の拡大		
バスの接近状況や遅延状況等をリアルタイムに提供するバスロケーションシステムを展開します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-③- i :バスロケーションシステムの導入		継続
未対応の路線バス、コミュニティ交通に、バスロケーションシステムの導入を検討します。 バスロケーションシステムの導入状況(R4.2月末時点) 導入済み→西鉄バス、JR九州バス、佐賀市営バス、祐徳バス、昭和バス 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町(コミュニティ交通) 実施時期:令和4年度～令和8年度		
事業1-1)-③- ii :GTFS リアルタイムデータの作成		新規
バスロケーションシステムを導入する場合は、車両の位置情報等のデータを標準的なフォーマットで定められている GTFS リアルタイムデータに対応させます。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町(コミュニティ交通) 実施時期:令和4年度～令和6年度		
施策1-1)-④:タクシーの一元的な情報発信		
県民がタクシーを利用したいときにスムーズに利用できるよう、また、来訪者が迷わずに利用できるよう、各タクシー会社が提供するサービスの情報を集約し、一元的に発信していく環境を整えます。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-④- i :タクシーポータルサイトの導入検討		新規
現在地で最適なタクシー会社の検索・配車手配が可能なポータルサイト又はアプリケーションの整備、運用を検討します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者、県 実施時期:令和4年度～令和6年度		
事業1-1)-④- ii :タクシー会社のサービス情報の提供		新規
子育てタクシーやタクシー便利屋(救援事業)サービス等、タクシー会社それぞれが実施しているサービスを、各種広報媒体で情報発信します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者、県、市町 実施時期:令和4年度～令和6年度		
施策1-1)-⑤:Wi-Fi 環境の充実		
公共交通を利用しやすい環境を整えていくために、駅やバスターミナルなど交通結節点となる施設において、Wi-Fi 環境を整え、公共交通の路線・時刻検索等がしやすい環境を充実させます。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-⑤- i :無料公衆 Wi-Fi スポットの設置		継続
駅やバスターミナルなど交通結節点となる施設に無料の Wi-Fi スポットの設置を検討します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★鉄道事業者、★バス事業者、★市町、施設管理者 実施時期:令和6年度～令和8年度		

施策1-1)-⑥:MaaS の導入		
九州でも普及が進む MaaS※(Mobility as a Service)を活用した交通・観光サービスを提供しながら、医療・福祉や教育などの分野への展開を図ります。		
※ 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。蓄積されるデータを活用し、利用の実態に応じた持続可能な交通体系の構築が期待される。		
★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-1)-⑥- i : MaaS の導入と展開		新規
交通や観光、その他分野の関係者による推進体制を構築し、スマートシティ等のまちづくり、中山間地の地域づくりなども含めた MaaS の活用について、協議・連携しながら、佐賀県の地域特性等を活かした MaaS を展開します。		
対象地域ブロック:全地域ブロック共通		
実施主体: ★県、★鉄道事業者、★バス事業者、市町		
実施時期:令和4年度～令和8年度		

施策パッケージ1-2):誰もが利用しやすい環境の整備「バリアフリー化の推進」

高齢者や障害者、ベビーカーを利用する人などの移動にかかる負担を軽減し、公共交通を利用しやすい環境を整えます。

施策1-2)-①:時刻表等へのバリアフリー情報等の表記拡大			
バリアフリー対応車両(ノンステップバスなど)の運行情報を時刻表や web 検索結果に表記、利用ガイドの広報などに取り組みます。			
時刻表等へのバリアフリー情報等の表記の取組状況(R4.2 月末時点)			
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>表記の実施済み→佐賀市営バス</td> </tr> </table>			表記の実施済み→佐賀市営バス
表記の実施済み→佐賀市営バス			
★:事業の主体的役割を担う者			
事業1-2)-①- i :web 検索へのバリアフリー対応車両の情報表記		継続	
各社ホームページや経路検索サイトでバリアフリー対応車両が運行する便の情報を掲出します。			
対象地域ブロック:全地域ブロック共通			
実施主体:★バス事業者、県			
実施時期:令和4年度～令和5年度(令和6年度国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会までの整備完了を目指す)			
事業1-2)-①- ii :バス停時刻表へのバリアフリー対応車両の情報表記		継続	
バス停の時刻表にバリアフリー対応車両が運行する便の情報を掲示します。			
対象地域ブロック:全地域ブロック共通			
実施主体:★バス事業者、県			
実施時期:令和4年度～令和5年度(令和6年度国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会までの整備完了を目指す)			
事業1-2)-①- iii :バス車両へのバリアフリー対応車両の情報表記		継続	
バスの行先方向幕付近にバリアフリー対応車両であることを示すステッカーを掲示します。			
対象地域ブロック:全地域ブロック共通			
実施主体:★バス事業者、県			
実施時期:令和4年度～令和5年度(令和6年度国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会までの整備完了を目指す)			

事業1-2)-①-iv:バリアフリー車両の利用ガイドの広報	継続	
<p>高齢者や障害者、ベビーカーを利用する人だけでなく、県民全体にバリアフリー車両の利用方法について周知を図る広報ツール(車内ステッカー、リーフレットなど)を作成・配布します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、県 実施時期:令和4年度～令和5年度</p>		
<p>施策1-2)-②:ノンステップバスの導入拡大</p>		
<p>ノンステップバス(出入口の段差を無くし乗降性を高めた低床バス)の導入に引き続き取り組みます。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主体的役割を担う者</p>		
事業1-2)-②-i:ノンステップバスの導入	継続	
<p>国及び県の補助制度を活用しながら、車両の更新時等に積極的にノンステップバスを導入します。</p> <p>ノンステップバスの導入状況(R4.2月末時点)</p> <table border="1" data-bbox="284 680 892 725"> <tr> <td>県内ノンステップバス車両比率:44.3%</td> </tr> </table> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		県内ノンステップバス車両比率:44.3%
県内ノンステップバス車両比率:44.3%		
<p>施策1-2)-③:UD タクシー等の導入促進</p>		
<p>UD タクシー(ユニバーサルデザインタクシー:高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいよう、車内空間が広く、車椅子での乗降も可能な車両)等の導入に引き続き取り組みます。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主体的役割を担う者</p>		
事業1-2)-③-i:UD タクシー等の導入	継続	
<p>国及び県の補助制度を活用しながら、車両の更新時等に、積極的にUD タクシー等を導入します。</p> <p>UD タクシー導入状況(R4.2月末時点)</p> <table border="1" data-bbox="284 1184 665 1229"> <tr> <td>累計 79 台</td> </tr> </table> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者、県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		累計 79 台
累計 79 台		
<p>施策1-2)-④:子育てタクシーの推進</p>		
<p>県が進める「子育てし大県“さが”プロジェクト」を推進するため、子育て世帯、又は妊娠中の方の外出や通院等をサポートする「子育てし大県“さが”タクシー」の運行に引き続き取り組みます。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主体的役割を担う者</p>		
事業1-2)-④-i:子育てタクシーの運行	継続	
<p>「子育てし大県“さが”タクシー」(保育所や学校、習い事などへの子どもの送迎代行や荷物が多くなりがちな乳幼児を連れた外出時のサポート、子どもの急な発熱時に夜間対応病院への送迎など、いざという時に安心して利用できる、子育て世代にやさしいタクシー)を引き続き運行します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者、県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		

事業1-2)-④- ii :子育てタクシーの広報		継続
<p>「子育てし大県“さが”タクシー」チラシを母子健康手帳取得に訪れた妊婦に渡すとともに、産婦人科や保育園、幼稚園、小学校、学習塾などに配布します。また、子育て世帯向けの情報誌等で周知します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、タクシー事業者、市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		
<p>施策1-2)-⑤:運転免許返納の促進</p>		
<p>高齢者による自家用車運転の事故を防ぐことを目的に、返納者に特典を付与するなど高齢者の運転免許の返納を促す取組を進めます。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主體的役割を担う者</p>		
事業1-2)-⑤- i :運転免許返納者への運賃割引		継続
<p>財政的な負担軽減のため、路線バスやタクシー、コミュニティ交通等の運賃を軽減します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★市町、★バス事業者、★タクシー 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		

施策パッケージ1-3):スムーズな支払環境の整備「運賃支払い方法の多様化」

鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通などの運賃等の支払を運行事業者が異なっても、キャッシュレスで円滑にできる、又は円滑に乗り継ぎができる環境を整えます。なお、キャッシュレス導入にあたっては、初期投資(イニシャルコスト)と運用経費(ランニングコスト)が、過度に域外へ流出しないよう検討しながら環境整備を図ります。

施策1-3)-①:全国共通交通系 IC カード導入の拡大

鉄道、路線バスについて引き続き取り組むとともに、市町のコミュニティ交通やタクシー等でもキャッシュレス支払いに対応できるよう取組を促進します。

★:事業の主体的役割を担う者

事業1-3)-①-i:全国共通交通系 IC カード導入

継続

国の補助制度等を活用しながら、鉄道、路線バス、コミュニティ交通、タクシーに、全国共通交通系 IC カードによる支払方法の導入を検討します。

全国共通交通系 IC カード導入状況(R4.2月末時点)

路線バス車両の導入状況	92.3%
JR九州駅の導入状況	32.2%
松浦鉄道車両の導入状況	100.0%

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★市町、★タクシー事業者、★鉄道事業者、★バス事業者、県

実施時期:令和4年度～令和8年度

施策1-3)-②:バーコード決済の導入、促進

タクシーやコミュニティ交通にバーコード決済(金額の情報が入った二次元バーコード等をスマートフォン等で読み込み、支払を済ませる決済方法)の導入を検討し、導入後は利用促進を図ります。

★:事業の主体的役割を担う者

事業1-3)-②-i:バーコード決済導入

継続

国の補助制度等を活用しながら、タクシーやコミュニティ交通など地域の移動サービスを中心に、バーコード決済の導入を検討します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★タクシー事業者、市町、県

実施時期:令和4年度～令和8年度

施策1-3)-③:サブスクリプション等の導入検討

一定期間の利用に対して代金を支払うサブスクリプションの導入を検討、促進します。

★:事業の主体的役割を担う者

事業1-3)-③-i:交通サービスのサブスクリプション導入

新規

鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通などに、サブスクリプションが設定できるよう検討し、実施にあたっては、MaaS(施策1-1)-⑥)とも連動した取組を促進します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★鉄道事業者、★路線バス事業者、★タクシー事業者、★市町、県

実施時期:令和4年度～令和8年度

施策パッケージ1-4):運行サービスの利便性の向上

利用者の満足度を高め、普段は公共交通を利用しない人にも交通手段の選択肢として認識することを目指し、ニーズに応じた運行サービスの改善、利便性の向上を図ります。

施策1-4)-①:快速便の導入検討		
利便性向上に向けて、路線バスの速達性を高めることを検討します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-4)-①- i :快速便導入の可能性検討		新規
主に長距離路線で、一部の便を乗降者が多いバス停のみ経由する快速便に見直すなど、現行の利用状況等を考慮しつつ利便性を高める検討を行います。 対象地域ブロック:伊万里 実施主体:★バス事業者、★市町、県 実施時期:令和5年度～令和7年度		
施策1-4)-②:わかりやすいダイヤへの見直し検討		
待ち時間の短縮や利用可能な便の増加などの利便性向上や、ダイヤ検索にかかる手間や時間の省略など、利用者の負担軽減を図るため、ダイヤの見直しを検討します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-4)-②- i :等間隔運行への見直し検討		新規
待ち時間の短縮や利用可能な便の増加を図るため、複数の路線・系統が運行する地域において、各バス運行便の等間隔運行への見直しの可能性について検討します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町、県 実施時期:令和5年度～令和7年度		
事業1-4)-②- ii :ラウンドダイヤの導入検討		新規
毎時に異なっている運行時刻を揃える(例 毎時 00 分と 35 分に出発 など)ラウンドダイヤを利用者の多いバス停に導入できないか、その可能性について検討します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町、県 実施時期:令和5年度～令和7年度		
施策1-4)-③:主要な交通結節点の機能充実		
乗り継ぎしやすい環境や交通結節点の周辺を周遊しやすい環境の形成に向けて、案内や機能、交通結節点と周辺を結ぶ交通サービス等の充実に取り組みます。さらに、人が集い、賑わいが生まれるような拠点としての活用も検討します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業1-4)-③- i :方面別案内表示等の充実		継続
多くのバス路線が結節するバスターミナルでの案内について、目的地への路線の乗り場の案内、乗り継ぐ交通機関の乗り場の案内、バスターミナル内での誘導案内など、観光やビジネスでの来訪者も安心して利用できる、わかりやすい案内の工夫に取り組みます。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町、県 実施時期:令和4年度～令和5年度(令和6年度国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会までの整備完了を目指す)		

事業1-4)-③- ii :待合環境の改善		新規
<p>バスターミナルや駅、主要バス停などで、上屋やベンチ、テーブル、バスロケーションシステムや時刻検索が利用できるデジタルサイネージ、スマートバス停、Wi-Fiなどを設置し、待合環境の快適性や利便性を高めます。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★市町、県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		
事業1-4)-③- iii :交通結節点と周辺を結ぶ交通サービスの充実		新規
<p>駅周辺地域の周遊を促すため、駅と観光地等を結ぶシェアサイクル等の交通サービスの充実を検討します。</p> <p>対象地域ブロック:杵藤 実施主体:★市町、★県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		
事業1-4)-③- iv :地域拠点としての活用		新規
<p>地域内の公共施設や商業施設等と連携して、駅や複数路線が結節するバス停等を人が集う場や活動拠点として活用する、又は人が集う場所を交通結節点に設定するなど、交通結節点と地域の拠点を結びつけていくことを検討します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		
<p>施策1-4)-④:佐賀空港リムジンタクシーの運行</p>		
<p>九州佐賀国際空港への移動手段として運行しているリムジンタクシー(乗合制、予約制)を引き続き運行し、空港から目的地までの交通の選択肢を確保します。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主體的役割を担う者</p>		
事業1-4)-④- i : 佐賀空港リムジンタクシーの運行		継続
<p>利用状況に応じた見直し等を実施しながら効率化を図りつつ、九州佐賀国際空港への(からの)アクセス交通として、運行を継続します。</p> <p>対象地域ブロック:中部、東部、伊万里、杵藤 実施主体:★県、★タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>		

4-2 ニーズに応じたサービスに見直すための施策・事業

公共交通の効率的な運行と維持・改善に向けて、利用状況に応じたサービスや運行形態の見直し、機能重複の解消、DXによる運行効率化などを進めます。また、国の補助制度を活用するなど財政面での維持・改善を図ります。

施策パッケージ2-1): 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

住民や来訪者のニーズ、交通事業者の運営状況などを踏まえ、路線や便数、ダイヤ等の交通サービスの検証、必要な見直しを行い、公共交通ネットワークの維持・改善を図ります。

施策2-1)-①: ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討

運行状況の検証を行い、利用が少なく非効率な運行となっているバス路線について、運行ルートの見直しや減便、予約制の交通サービスに変更するなどの検討に取り組みます。

★: 事業の主體的役割を担う者

事業2-1)-①- i : 路線バスの運行サービスの見直し

継続

利用が少ない便や乗降がなくなっているバス停などが発生している路線について、運行便数の調整や運行ルートの見直しなど、サービス水準の見直しを検討します。また、西九州新幹線開業など新たな需要の獲得を見据えた路線の見直しを検討します。

関連施策 「施策2-2)-③: 利用状況のモニタリング」
「施策4-1)-①: 行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」

対象地域ブロック: 全地域ブロック共通
実施主体: ★バス事業者、★県、★市町
実施時期: 令和4年度～令和8年度

事業2-1)-①- ii : 路線バスの運行形態の変更

利便増進事業

地域旅客運送サービス継続事業

新規

輸送量が少ない路線について、予約制、車両の小型化など別の交通サービスへの変更の見直しへの検討を検討します。

関連施策 「施策2-2)-③: 利用状況のモニタリング」
「施策4-1)-①: 行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」

対象地域ブロック: 全地域ブロック共通
実施主体: ★バス事業者、★県、★市町
実施時期: 令和4年度～令和8年度

施策2-1)-②: 鉄道との機能重複の解消の検討

鉄道と並行して運行しているバス路線について、双方の役割を明確にするとともに、公共交通ネットワークの充実に向けた連携がとれるよう運行サービスの見直しの検討に取り組みます。

★: 事業の主體的役割を担う者

事業2-1)-②- i : 鉄道との機能重複の解消

新規

路線バスの利用状況(OD データ)を基に、鉄道で賄える需要と路線バスで支える需要を整理し、鉄道との機能重複を回避しつつ、路線バスの特性を活かした路線、ダイヤの見直しを検討します。

関連施策 「施策2-2)-③: 利用状況のモニタリング」
「施策4-1)-①: 行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」

対象地域ブロック: 中部、伊万里、杵藤
実施主体: ★バス事業者、★県、★市町
実施時期: 令和4年度～令和8年度

施策2-1)-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	
<p>コミュニティ交通の市町域を跨ぐ運行について、関係者と連携しながら検討を行い、公共交通ネットワークの充実を図ります。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主体的役割を担う者</p>	
事業2-1)-③- i :コミュニティ交通の隣接自治体へ乗り入れ	継続
<p>隣接市町への買い物や通院、駅までの移動などの需要に対して、コミュニティ交通が市町域を跨ぐ運行で対応するなど、既存交通サービスを活用した関係者間の連携により解決する方法を検討していきます。</p> <p>関連施策 「施策2-2)-③:利用状況のモニタリング」 「施策4-1)-①:行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	
施策2-1)-④:幹線系統の維持・確保	
<p>広域交通及び市町間交通として県内のブロック間や市町間などの広域移動を担う交通サービスに対して、国・県・市町が支援することで維持・確保していきます。</p> <p style="text-align: right;">★:事業の主体的役割を担う者</p>	
事業2-1)-④- i :赤字路線に対する財政支援	継続
<p>広域移動を担う交通サービスでありながら、赤字運行となっている路線に対して、国、県、市町がそれぞれの負担割合での財政支援を行います。</p> <p>関連施策 「施策2-2)-③:利用状況のモニタリング」 「施策4-1)-①:行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町、★国 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	
事業2-1)-④- ii :新しい財源の確保	継続
<p>幹線系統の維持のための新たな財源の確保として、ふるさと納税の活用や地域からの支援による資金調達などの取組を検討します。</p> <p>関連施策 「施策4-1)-①:行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定」</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	

施策パッケージ2-2):新技術の導入による運行効率化

運転手不足等の解消に向けて、運行を効率化する新技術導入の検討に取り組みます。

施策2-2)-①:自動運転技術の導入	
路線バスの自動運転技術の導入について、全国的な実証運行や社会実装の動向に注視しながら検討を進めます。	
★:事業の主体的役割を担う者	
事業2-2)-①-i:自動運転の実証運行	継続
<p>自動運転の社会実装にあたっては、車両の技術導入だけではなく、道路側のインフラ整備や地域の受入環境が整うことが必要であり、国が進める自動運転の実証運行の取組状況を注視しつつ、社会実装が可能となった際に速やかに取り組めるよう、交通事業者及び行政、関係者の検討体制等を整えます。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★路線バス事業者、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	
施策2-2)-②:AI 配車システムの導入	
AI 配車システムの導入によるタクシー事業の効率化を図ります。	
★:事業の主体的役割を担う者	
事業2-2)-②-i:AI 配車システムの導入検討	継続
<p>運行の効率化に向けて AI を活用したタクシーの配車システム導入を検討します。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者、県 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	
施策2-2)-③:利用状況のモニタリング	
路線バスやコミュニティ交通において、利用状況を常時モニタリングする仕組みを構築し、ニーズに応じた運行サービスの適正化を図ります。	
★:事業の主体的役割を担う者	
事業2-2)-③-i:IC カードデータの分析ツールの運用	継続
<p>関係者間の情報共有や現状分析等に活用していくために、IC カードの利用状況データ等を、BI ツール※等を用いて可視化するシステムの導入の検討を進めます。</p> <p>※Business Intelligence の略。企業の業務システムの一つで、データベースなどに蓄積された膨大なデータを抽出・加工・分析し、意思決定に活用できるように図やグラフなどにまとめるもの。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★バス事業者、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	
事業2-2)-③-ii:利用状況計測システムの導入	継続
<p>コミュニティ交通など、ICカードが導入されていない交通サービスについて、タブレット端末を用いた利用状況計測システムなどの導入を検討していきます。</p> <p>対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度</p>	

施策2-2)-④:MaaS で収集するデータの活用

MaaS によって収集した利用状況等のデータを活用し、運行の効率化を図ります。

★:事業の主體的役割を担う者

事業2-2)-④- i :MaaS で収集したデータによる交通ネットワーク見直しの検討

新規

MaaS の導入によって得られた既存路線の利用状況を分析し、他の路線や別の移動手段も含め効率的に運行できる交通ネットワークを検討します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★県、★鉄道事業者、★バス事業者、タクシー事業者、市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

4-3 利用を促進するための施策・事業

歩くライフスタイルや公共交通の利用を喚起するため、公共交通の利用促進イベント、運転免許証返納の促進、広報活動、観光や医療・福祉との連携など、多様な方法で公共交通の利用へつなげる一連の取組を継続的に取り組みます。

また、安全安心な公共交通の利用環境を提供するため、感染症対策を徹底します。

施策パッケージ3-1):公共交通に対する共感の拡大

運行情報の提供や広報活動など、県民に公共交通について知ってもらい、公共交通のあり方を考えるためのきっかけづくりに取り組み、公共交通に対する共感の拡大を図ります。

施策3-1)-①:交通サービス情報の情報発信		
公共交通の運行情報を発信し、公共交通の認知を図ります。		
		★:事業の主体的役割を担う者
事業3-1)-①- i :公共交通マップの作成		新規
県内の公共交通路線図を網羅した公共交通マップを作成、配布します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度		
施策3-1)-②:公共交通の価値に対する共感の拡大		
公共交通の維持が危うい状況や少子・高齢社会における公共交通の必要性や重要性など、公共交通を取り巻く状況と維持・改善に向けた広報活動に取り組み、その価値に対する共感を広めます。		
		★:事業の主体的役割を担う者
事業3-1)-②- i :広報ツールの作成		新規
公共交通の利用状況や運営状況などの現状や、環境問題や交通渋滞等の交通を取り巻く諸問題、高齢化や過疎化など地域で暮らし続ける環境の維持に関する課題、まちのにぎわいづくりや健康づくりへの貢献など、公共交通に関連する事柄を掲載した絵本などの広報ツールを作成し、配布します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市町 実施時期:令和4年度～令和8年度		
施策3-1)-③:公共交通教育の推進		
公共交通に慣れ親んでもらうため、また、維持・改善の必要性等への理解を高めていくために、小中学校の授業などで公共交通に関する教育を推進します。		
		★:事業の主体的役割を担う者
事業3-1)-③- i :公共交通教育のカリキュラムの作成		新規
公共交通に関する教育を推進していくための教材等を作成するとともに、各市町の教育委員会との調整等を行い、公共交通の理解浸透に取り組みます。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★市町、★県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度		

施策パッケージ3-2):利用を促す取組の実施

様々な世代や属性をターゲットに、関連分野と連携しながら、ターゲット層に応じたイベントや情報発信、モビリティ・マネジメントなどに取り組み、公共交通の利用促進を図ります。

施策3-2)-①:企業・事業所等向けの通勤促進運動

鉄道沿線の企業・事業所をターゲットに、通勤や出張での公共交通利用を促す取組を進めます。

★:事業の主体的役割を担う者

事業3-2)-①- i :通勤・出張モビリティ・マネジメント

新規

企業や事業所に対して、供用車の維持管理や従業員の通勤に係るトータルコスト軽減、交通事故等のリスク軽減など、公共交通を利用することによるメリット等を提示し、企業における公共交通の積極的な利用を勧奨する取組を行います。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★県、鉄道事業者、バス事業者、市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

事業3-2)-①- ii :企業・事業所向け企画乗車券

新規

購入した企業・事業所の従業員であれば利用可能といった、出張などでの鉄道やバスが利用しやすい企画乗車券などを推進します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★県、鉄道事業者、バス事業者、市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

施策3-2)-②:利用促進イベントの実施

公共交通の運行や利用、維持・改善をテーマにしたイベント等を開催し、公共交通への関心を喚起します。

★:事業の主体的役割を担う者

事業3-2)-②- i :鉄道の日、バスの日、タクシーの日などを活用したイベント開催

継続

鉄道の日(10月14日)、バスの日(9月20日)、タクシーの日(8月5日)に、それぞれの交通サービスが連携したPRイベントを開催します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★鉄道事業者、★バス事業者、★タクシー事業者、県、市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

事業3-2)-②- ii :県内の各種イベントへのPRブースの出店

継続

県内で開催される各種イベントに、公共交通の利用促進や歩くライフスタイルの推進をPRするブースを出展します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★県、★鉄道事業者、★バス事業者、★タクシー事業者、★市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

事業3-2)-②- iii :観光企画列車の運行

継続

鉄道を活用した地域の賑わいづくりや利用促進に向けたきっかけづくりを図るため、観光企画列車の運行を支援します。

対象地域ブロック:中部、唐津、伊万里、杵藤

実施主体:★県、★鉄道事業者、★市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

施策3-2)-③:観光情報や沿線情報の発信		
鉄道やバス沿線の観光情報やイベント情報、店舗紹介等を行い、外出を促すとともに、公共交通利用を促進します。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業3-2)-③- i :鉄道・バス沿線情報の発信		継続
「歩こう。佐賀県。」などの SNS(インスタグラムやフェイスブック、ツイッターなど)によって鉄道やバス沿線の観光情報やイベント情報、店舗紹介等を定期的に発信します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★鉄道事業者、★バス事業者、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度		
事業3-2)-③- ii :鉄道沿線地域の魅力づくり		継続
地域の資源を活かした、人の流れを生み出す創意工夫による取り組みを推進します。 対象地域ブロック:中部、唐津、伊万里、杵藤 実施主体:★県、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度		
施策3-2)-④:歩くライフスタイルの推進		
歩くライフスタイル推進プロジェクトとタイアップして、公共交通の利用促進、健康増進、まちのにぎわい向上などを図ります。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業3-2)-④- i :歩くライフスタイル普及拡大		継続
ウォーキングマップやウォーキングアプリ「SAGATOCO」など、歩くライフスタイルの推進につながるツールを活用した各種取組を広く情報発信します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★市町、★鉄道事業者、★バス事業者、★タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度		
施策3-2)-⑤:観光などと連携した利用促進		
観光など関連する分野の取組と連携した公共交通情報の提供を行い、利用促進を図ります。 ★:事業の主体的役割を担う者		
事業3-2)-⑤- i :観光分野と連携した利用促進		継続
各市町の観光協会等と連携し、MaaS や SAGATOCO などのツールも活用した企画きつぷの作成・情報発信や、観光ガイドブックへの公共交通情報の掲載、駅やバスターミナル等での観光情報の掲示など双方向の情報発信を行います。また、観光面からの交通サービスの改善についての意見交換・調整などを行います。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★県、★鉄道事業者、★バス事業者、★タクシー事業者、★市町 実施時期:令和4年度～令和8年度		

施策3-2)-⑥:ナッジ理論を応用した利用促進

ナッジ理論(望ましい行動をとれるよう人を後押しするアプローチ)を応用した取組を実施し、公共交通への「関心」を「利用」に繋げる行動変容を図ります。

★:事業の主体的役割を担う者

事業3-2)-⑥- i :バス利用お試し券の配布やバス無料デーの実施

新規

バスへの関心が高まった層に対して、バス利用の体験をしてもらうことを目的に、お試し乗車券配布、バス無料デーを実施します。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通(年度ごとに実施地域を入れ替え)

実施主体:★県、バス事業者

実施時期:令和4年度～令和8年度

事業3-2)-⑥- ii :イベント等のアクセス情報への公共交通情報の掲載

新規

イベントのアクセス情報欄に、公共交通の情報を自家用車よりも優先的に掲載するよう、イベント主催者等へ働きかけます。

対象地域ブロック:全地域ブロック共通

実施主体:★県、★市町

実施時期:令和4年度～令和8年度

4-4 体制を強化するための施策・事業

公共交通の利便性を向上させ、柔軟な公共交通ネットワークを形成していくために、交通事業者・行政の協議体制の充実、公共交通に携わる人材の育成、収益性の確保、運転手・車両などの運行資源の確保など、公共交通の基礎の強化に取り組みます。

施策パッケージ4-1): 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

持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、各種運行サービスの効率化や利便性向上、利用促進に関する広報資料の作成やイベント等の企画・実施、全体的なマネジメント体制など、あらゆる場面での関係者同士の協議や調整、連携、協働が必要不可欠です。各種の取組を推進していくための検討体制の充実を図ります。

施策4-1)-①: 行政と交通事業者が協議・検討を行う場の設定	
<p>広域交通や市町間交通の維持・確保に向けた、運行サービスの見直しや利用促進施策の企画・実施、各種取組の効果検証などを協議する組織の充実を図ります。</p> <p style="text-align: right;">★: 事業の主体的役割を担う者</p>	
事業4-1)-①- i : 地域部会ワーキンググループの運営	継続
<p>現在、各地域ブロックで開催している生産性向上に向けた検討会を母体に、県、市町、鉄道事業者、バス事業者がブロック内の公共交通サービスのあり方や利用促進等についても協議を行っていき組織へと充実させ、継続的に協議を行っていきます。</p> <p>地域部会ワーキンググループでは、バス路線の利用状況や運営状況等のモニタリングの結果等をカルテ形式に整理し、関係者間の共有ツールとして運用していきます。</p> <p>対象地域ブロック: 全地域ブロック共通 実施主体: ★県、★市町、★鉄道事業者、★バス事業者 実施時期: 令和4年度～令和8年度</p>	
施策4-1)-②: 地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成	
<p>市町の地域交通担当者の講習等を行い、公共交通に関する知識や業務スキルの習得並びに市町や交通事業者との人的ネットワークの形成を図ります。</p> <p style="text-align: right;">★: 事業の主体的役割を担う者</p>	
事業4-1)-②- i : 自治体職員向け講習会の開催	継続
<p>法・制度等の解説や先進事例、クロスセクター効果等をテーマとした講習会を開催します。</p> <p>対象地域ブロック: 全地域ブロック共通 実施主体: ★県、市町 実施時期: 令和4年度～令和8年度</p>	

施策パッケージ4-2): 収益性の確保に向けた新たなサービスの検討

公共交通事業の持続可能性の向上に向けて、新たなサービスの導入の可能性を検討していきます。

施策4-2)-①: 貨客混載等による収益確保の検討	
<p>路線バスや鉄道に関して、貨物輸送等の旅客輸送に機能を加える事業の可能性について検討し、収益性の向上を図ります</p> <p style="text-align: right;">★: 事業の主体的役割を担う者</p>	
事業4-2)-①- i : 貨客混載の導入可能性の検討	継続
<p>これまでの検討に引き続き、貨客混載等の新たな収入源の確保等について可能性を検討していきます。</p>	

対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★鉄道事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度	
施策4-2)-②:宅配サービスによる収益確保の検討	
タクシー事業において、宅配事業や買い物代行など新たな事業の可能性について検討し、収益性の向上を図ります。 ★:事業の主体的役割を担う者	
事業4-2)-②- i :宅配サービスの導入可能性の検討	継続
タクシー事業者が、貨物自動車運送事業法の許可を取得、一定の安全管理など関連措置を講じ、食料や飲料の運送を行う宅配サービスの導入可能性について検討していきます。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度	
施策4-2)-③:相乗りタクシーの導入検討	
タクシーの新たな需要の取込みに向けて、2021年11月に国土交通省が制度導入したタクシーの相乗りサービス制度(シェアタク)の導入可能性について検討し、収益性の向上を図ります。 ★:事業の主体的役割を担う者	
事業4-2)-③- i :相乗りサービスの導入検討	継続
相乗りサービスの導入可能性について検討し、導入する場合にはアプリ開発等の準備を進めるとともに、利用方法等の周知を実施していきます。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度	

施策パッケージ4-3):持続的な運行に向けた運行資源の確保

バスやタクシーの運転手不足や高齢化に対して、安定的に公共交通サービスを確保していくため、運転手や車両等の運行資源の確保に向けた取組を進めていきます。

施策4-3)-①:運転手の確保	
路線バスやタクシーの運転手確保に向けて、募集 PR など関係者で協力しながら取組を進めます。 ★:事業の主体的役割を担う者	
事業4-3)-①- i :運転手の募集	継続
運転手募集に向けた広報について、交通事業者に加え、行政も広報やバス運転手説明会の経費に対する補助等により協力します。 対象地域ブロック:全地域ブロック共通 実施主体:★バス事業者、★タクシー事業者 実施時期:令和4年度～令和8年度	

施策パッケージ4-4):持続可能な公共交通サービスの提供体制の強化

県民の暮らしや地域の活性化等に不可欠な公共交通サービスを持続的に提供していくため、事業形態や事業主体の変更(事業の譲渡・譲受、法人の合併・分割、上下分離等)など体制強化に向けた検討や取組を進めていきます。

施策4-4)-①:上下分離方式の導入

公共交通サービスとして不可欠な鉄道を維持するため、行政が現にサービスを提供している鉄道事業者によって鉄道施設等の保有を行う(一部)上下分離方式や、鉄道施設等の保有に係る経費相当分を行政が負担するみなし上下分離方式を導入します。

併せて、他の施策とも連携しながら、上下分離区間の利便性向上等に向けた取組を進めます。

★:事業の主体的役割を担う者

事業4-4)-①- i :JR 長崎本線(江北－諫早間)への上下分離方式の導入

新規

JR 長崎本線の江北－諫早間については、西九州新幹線の開業に合わせて上下分離方式を導入し、鉄道事業の再構築を行うことで、鉄道を維持し、利便性の向上等を図ります。

- 関連施策 「施策 1-3)-①:全国共通交通系 IC カード導入の拡大」
 「施策 1-4)-③:主要な交通結節点の機能充実」
 「施策 3-2)-②:利用促進イベントの実施」
 「施策 3-2)-③:観光情報や沿線情報の発信」 等

対象地域ブロック:杵藤

実施主体:★県、★市町、★鉄道事業者

実施時期:令和4年度～令和 27 年度※

※本計画の期間は令和4年度～令和8年度だが、当該区間の上下分離方式による鉄道の維持は、佐賀県・長崎県・JR 九州の三者による合意事項により西九州新幹線開業後23 年間となっているため、令和 27 年度までとしている。

第5章 計画の推進体制

5-1 計画の推進体制

本計画は、佐賀県地域公共交通活性化協議会(地域部会を含む)で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■推進・管理体制

佐賀県地域公共交通活性化協議会・地域部会	
構成員	佐賀県、市町、交通事業者、利用者代表、関係機関 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

5-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法(平成25年法律第92号)第6条(連携等による施策の推進)の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

交通政策基本法 第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

■関係する主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、国や市町・県が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	交通政策基本法 第12条
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法 第10条
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法 第8条、第9条
県	広域的な見地から計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第2項
市町	県と共同して計画の管理を行うとともに、各地域において交通事業者等と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第3項

5-3 計画の評価方法

本計画は、第5章で設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



■ 計画の目標と指標

目 標	指 標	目標値 (R8 年度)
目標1 地域公共交通の利用者を増やす	【指標1】県内主要6駅の合計乗車人員	増加
	【指標2】人口1人あたりの路線バスの年間利用回数	増加
	【指標3】月に1回以上、公共交通を利用した人の割合	増加
目標2 地域公共交通の運行効率を高める	【指標4】県の資金が投入されている路線バスの収支率	現状維持
	【指標5】路線バスの運行経費への県の資金投入額	現状維持
目標3 歩くライフスタイルを習慣づける	【指標6】日常生活における歩数の増加(20~64歳)	増加
目標4 県内の活力を高める	【指標7】交通機関別観光客数のうち自家用車以外の割合	増加
	【指標8】観光消費額	増加

上記、目標指標に加え、クロスセクター効果(次頁参照)についても定期的に測定を行い、地域公共交通への行政負担額の検証に取り組めます。



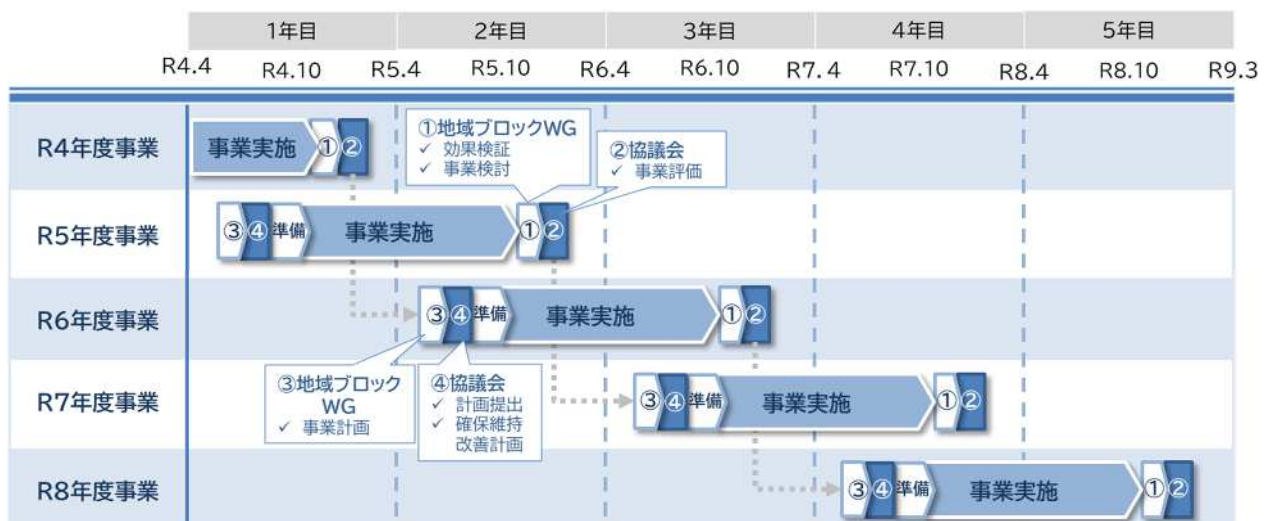
出典：近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

指標の目標値は、計画期間中(令和 8 年度まで)に達成するものですが、毎年度1月頃に開催する佐賀県地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)で前年度の実施事業の評価とあわせて進捗管理表により達成状況を確認します。

そして、毎年度6月頃に開催する協議会では、前年度の事業及び指標の達成状況や地域要望等を踏まえて事業年度に推進する施策を整理し、当該事業年度の方向性を示します。また、翌年度に取り組む施策についても整理し、予算確保等の準備を進めていきます。

指標が計画期間中に2年度連続で目標値を達成した場合には、目標達成とみなし、新たな目標値を設定し、達成に向けた施策を展開していきます。

事業の推進PDCA



佐賀県地域公共交通計画

発行日 令和4年3月

改正 令和5年12月

作成 佐賀県地域公共交通活性化協議会