

地域公共交通リ・デザイン～ネットワークの再構築～（案）に関するご意見と対応案（事務局の考え）

# 資料 2

【資料に反映するもの】

|   | 項         | 意見（原文）                                                                                                                                                                                                                                      | 対応案（事務局の考え）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 委員    |
|---|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1 | P.2       | 協議会資料1のP2路線バスの減便状況における市営バスのゆめタウン線2便減便については、ゆめタウンの営業時間に合わせた減便であり運転士不足が要因ではないので修正頂きたい。                                                                                                                                                        | ご意見を踏まえ、資料の表記を修正しました。（新資料P3）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 大串委員  |
| 2 | P.15      | 城北校区：起点はB Cなので、（佐賀駅B C～S A G Aアリーナ）が良いのでは                                                                                                                                                                                                   | ご意見のとおり、資料の表記を修正しました。（新資料P13）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 大串委員  |
| 3 | P.15      | 各校区における主な対応策案について<br>・利便性の向上と効率性の向上は、相互に関連するものであり、緑と青の着色による分類は、二択と誤解を招きやすい。特に、区域運行は効率性よりは利便性の強化を重視した位置付けの方が、住民には理解しやすいように思われる。図は、着色はしない方が良いように思われる。<br>・「公共ライドシェア」の説明が不足している。<br>・SAGAモビリティセンター（仮称）の機能についての説明がない。「再編」のための重要な機能強化について説明が欲しい。 | ・ご意見を踏まえ、利便性向上と効率性向上の分類を色分けて表記しないこととしました。<br>・交通空白の解消にあたっては、定時定路線型サービスから区域運行型サービスに転換し、面的に交通を確保することも有効な手段であると考えています。ただし、運転士が不足する中、区域運行型サービスも多様化しており、行政が交通事業者運行に委託するケース、第二種運転免許を保持しない地域住民等がドライバーとなって運賃を収受しながら運行するケース（公共ライドシェア）、地域住民がボランティアで運行するケース（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）などがあります。今後、区域運行型サービスを導入していく地域においては、地域や交通事業者と協議しながら、地域の実情に応じた持続可能な運行手法を検討していくことを想定しています。なお、以上を踏まえ、改善策（案）における「区域運行」には、交通事業者が運行主体となったデマンド交通をはじめ、地域住民が主体となった公共ライドシェアやボランティア輸送の概念を含むものとして整理しました。（新資料P12下部）<br>・本市の地域公共交通リ・デザインは、「公共交通ネットワークの再構築」（ハード）と「SAGAモビリティセンター（仮称）における官民連携や情報発信等の取組」（ソフト）の両輪で推進することとしています。また、SAGAモビリティセンター（仮称）は公共交通ネットワークの再構築に向けた各種取組の推進拠点と位置付けていることから、本市の地域公共交通リ・デザインにおける位置づけや、その機能・役割について資料を挿入しました。（新資料P1、P17） | 五十嵐委員 |
| 4 | P.16      | ロードマップ（P.17）のリード文で再構築の進め方の考えは記載されているが、運行経費の増減なしで人口カバー率が大幅に改善される内容なので、速やかな再構築の実施を迫られる懸念がある。すぐには再構築できない理由も記載してはどうか（地域住民の十分な理解が必要など）。                                                                                                          | 新資料P13（各校区における主な改善（案））の下部に、「この改善（案）は地域公共交通ネットワークの再構築の基礎となるものであり、交通事業者や地域等との調整、実証運行の結果等を踏まえて、順次取り組んでいく。また、公共交通を取り巻く状況の変化等に応じ、適宜見直しを図っていく。」ことを追記しました。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 大串委員  |
| 5 | 全般        | 今回示された対応策案では、今後整備されるSAGAモビリティセンターを交通ネットワークの拠点とする観点が薄いように感じます。施策の具体化においてはこの観点からの検討も重要になってくると思います。                                                                                                                                            | 本市の地域公共交通リ・デザインは、「公共交通ネットワークの再構築」（ハード）と「SAGAモビリティセンター（仮称）における官民連携や情報発信等の取組」（ソフト）の両輪で推進することとしています。また、SAGAモビリティセンター（仮称）は公共交通ネットワークの再構築に向けた各種取組の推進拠点と位置付けていることから、本市の地域公共交通リ・デザインにおける位置づけや、その機能・役割について資料を挿入しました。（新資料P1、P17）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 牟田委員  |
| 6 | 文言等の軽微な修正 | (P5)リード文4つめ「対策案」5つめ「対応策案」・統一したほうが良いのでは<br>(P10)思齊のみ移動が不便を校区内と校区外を2行に分けている（他は校区内外）<br>(P11) ③バス停近辺「への」→「で」が良いのでは                                                                                                                             | (P5)資料全体の表記を確認し、「改善策（案）」に統一しました。（新資料P6）<br>(P10) 他の記載に合わせて「校区内外」に統一しました。（新資料P11）<br>(P11) ご意見を踏まえ修正しました。（新資料P12）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 大串委員  |
| 7 | 事務局修正     | P11～P14「路線バスネットワークの改善方策（案）」について                                                                                                                                                                                                             | 利便性向上と効率性向上に分類していましたが、相互に関連するものであり誤解を招きやすいとのご意見をいただいていることから、分類せずに一覧表形式としました。（新資料P12）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 五十嵐委員 |

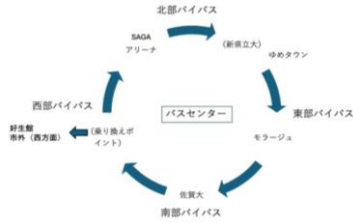
【今後の協議事項等とするもの】

|   | 項       | 意見（原文）                                                                                                                                                                                                                                                                | 対応案（事務局の考え）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 委員    |
|---|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1 | P.3     | <p>行政の財政負担について R2年以降は、市の補助を含めて、総額は横ばい～減少傾向にあり、コミュニティ交通が微増傾向にある。</p> <p>今後の再構築に際し、交通空白地域の地域運行経費のあり方について、検討が必要である。国庫補助対象とする前提で、地元負担を限りなくゼロにする方策が必要であると思われる（春日北方式デマンドや諸富式ボランティア輸送など、地域間の負担の平準化が求められる）。</p>                                                               | <p>交通空白地域における地域が主体となった移動手段の導入にあたっては、国庫補助の活用も視野に入れた設計とするともに、地域負担のあり方や持続可能な運営手法については、地域や関係者の意見を聞きながら、引き続き検討していきたいと考えています。</p>                                                                                                                                                                                                                                                            | 五十嵐委員 |
| 2 | P.11、12 | <p>既存交通の利用しやすさの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの利用者はコロナ禍以降増えており、特に中高生のフリーパスの利用が増加している。中高生は自転車から路線バスに乗り換える（サイクル&amp;ライド）ことも多いため、主要なバス停付近に駐輪場の整備をお願いできないか。</li> <li>・バス利用者すべての目的地が佐賀駅バスセンターではないと思うので、乗継拠点の充実やスーパーや病院などを結ぶ公共交通の整備が必要ではないか。</li> </ul> | <p>既存交通の利便性向上に向け、バス停近くの駐輪場整備や交通結節点の充実は無効な方策と考えます。そのため改善策（案）として、「⑨既存交通の利用しやすさの向上」「⑥⑦交通結節点の整備」を示しています。</p> <p>なお、改善策（案）の実施に際しては、路線バス事業者の提案や意見を聞きながら取り組んでいきたいと考えています。</p>                                                                                                                                                                                                                 | 岩松委員  |
| 3 | P.13    | <p>バス事業者は厳しい経営状況にあるため、交通結節点の整備については行政にお願いしたい。</p>                                                                                                                                                                                                                     | <p>交通結節点の整備にあたっては、公共施設の活用や商業施設の協力を得て、日常的に多くの人が利用する場所に設置することや、待合環境（バス停上屋、ベンチ等）を充実させることも重要であると考えています。</p> <p>今後、具体的な検討に際しては、待合環境の整備に対する国の補助事業の活用などにより費用負担を抑制することを含め、交通事業者と十分に協議した上で進めていきたいと考えています。</p>                                                                                                                                                                                   | 大串委員  |
| 4 | P.14    | <p>過密の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央大通りの路線バスは供給過多であるため、佐賀駅バスセンター始発終点の便を増やすなど整理が必要だと考える。</li> <li>・市内を循環するひな祭り周遊バスのような路線を通年で運行してはどうか。</li> </ul>                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央大通りの路線バスは過密になっていることから、改善策（案）として「⑧路線バスの改善（過密解消）」を示しており、便数をスリム化することで運行効率の向上を図ることを提案しています。</li> <li>・市中心部における循環路線の通年運行については、路線バス事業者と協議したいと考えています。</li> </ul>                                                                                                                                                                                    | 岩松委員  |
| 5 | P.16    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・カバー人口での比較だけでなく、再構築によるマイカーから公共交通への移行（公共交通利用者の増加）の視点も必要ではないか。※数値的に示すのは難しいと思われるものの、今後の実証事業等でデータ収集・分析ができれば。</li> <li>・実際に運行経費の増減なしで再編後のコミュニティ交通の運行が実現できるのか。</li> </ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後実証事業を行う中でデータを収集し、交通分担率の変化やそれによる市民や交通事業者への影響を分析したいと考えています。</li> <li>・再編後のコミュニティ交通の運行にあたっては、区域運行化が多くを占めるものの、改善策（案）に示しているとおり、基本的には路線バスの改善（④区域運行化、⑤日中時間帯の区域運行化等）とセットで行うこととしています。そのことにより路線バスの運行経費が減少し、コミュニティ交通の運行経費が増加することになり、市全域で最適化された場合、再編前と再編後の運行経費にほとんど差は生じないシミュレーション結果となっています（AIオンデマンド交通や自動運転バスの導入等に伴うシステム構築費用や保守費用等の経費は含めていない）。</li> </ul> | 大串委員  |

【今後の協議事項等とするもの】

|    | 項    | 意見（原文）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 対応案（事務局の考え）                                                                                                                                                                                                                    | 委員   |
|----|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 6  | P.20 | 路線バス+AIオンデマンド交通について<br>・AIオンデマンド交通のオペレーションは、外注先（タクシー会社）で完結するのか？<br>・タクシー会社の車両ではなく、市営バスの小型車両を使用できないか？                                                                                                                                                                                                                                                  | ・AIオンデマンド交通のオペレーション（予約受付・運行管理等）は、運行事業者またはシステムベンダーが担うことになると考えています。また、運営体制については、路線バス事業者やタクシー事業者等の関係者と十分に協議し、最適な体制を構築したいと考えています。<br>・今回の実証運行に使用する車両は、運行事業者が所有する車両を用いることを想定しています。また、実証運行エリアは道幅が狭い道路もあることから、路線バス車両による運行は難しいと考えています。 | 岩松委員 |
| 7  | P.20 | A I オンデマンド交通については、乗降ポイント（停留所）の設置が重要なポイントであると考えます。また、設定から設置までを誰が行うかがカギであります。実証主体が佐賀市であるので、地域住民の皆様のご要望を聞いて市職員の方々が行われるものと思いますが、かなりの作業量が生じてまいります。これらの課題解決と地域住民の皆様への周知が不可欠であると考えます。                                                                                                                                                                        | AIオンデマンド交通の実証にあたっては、乗降ポイントの設定は重要な工程と認識しており、地域ニーズを踏まえながら、住民周知を含め計画的に準備を進めていきたいと考えています。                                                                                                                                          | 松崎委員 |
| 8  | P.21 | 定時定路線からエリア全体をカバーするデマンド交通への転換は、利用者にとってかなりの利便性向上に繋がり、満足度が高まる期待があります。しかしながら、20ページと同じような課題があります。（15ページの富士・北山地区においても同様です。）                                                                                                                                                                                                                                 | 定時定路線からデマンド交通への転換については、利便性の向上とともに運行効率の向上にもつながるよう制度設計し、それに基づく実証を行いたいと考えています。<br>実証に際しては、デマンド交通という新しい交通の仕組みを地域住民に理解してもらうこと、また実際に乗車し体験してもらうことが重要であると考えており、周知広報や乗車の動機付けを意識して取り組んでいきたいと考えています。                                      | 松崎委員 |
| 9  | 全般   | 昨年度に策定された佐賀市地域公共交通利便増進実施計画の方針である「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」（＝利便性向上）、「持続可能な公共交通ネットワークを構築する」（＝効率性向上）に沿って、様々な対応策案が示されましたが、今後、対策を具体化し本格実施する場合は、利便増進実施計画の変更が必要となるケースもありますので、運輸支局を通じて運輸局との調整をお願いします。                                                                                                                                                        | 実証後の本格運行に際しては、事前に利便増進実施計画を変更し、大臣認定申請を行う必要があると認識しています。<br>あわせて、本格運行に際しては、必要に応じて国のフィーダー補助の活用（地域公共交通計画への位置付けが必要）も視野に入れており、適宜貴局と相談・調整しながら進めていきたいと考えています。                                                                           | 牟田委員 |
| 10 | 全般   | 郊外部ではデマンド交通や公共ライドシェアを導入する対応策案が示されております。ご承知のとおり、導入に向けては競合するタクシー事業との調整が重要となり、場合によっては難しい調整となることも予想されます。この点、A I デマンド交通とタクシーの共存が図られている地域では、自治体が積極的な周知・広報を行うだけでなく住民の外出機会の創出に繋がる施策をデマンド導入と並行して実施することで、地域の移動需要の拡大を図りデマンド・タクシー双方の利用の増加につながっているケースがあります。<br>このように、デマンド交通を脅威と捉える事業者に対しては、デマンドの導入の提案とともに、自治体が利用活性化に向け取り組む施策も一緒に提示されると事業者としても受け入れやすくなるのではないかと思います。 | デマンド交通等の区域運行の導入の際は、既存タクシー事業者との競合ではなく、共存の仕組みを構築することが重要であると考えています。その点、ご意見のとおり、他自治体における好事例等を参考にしながら、路線バス事業者を含めた既存交通事業者への丁寧な説明と調整が必要であると認識しています。<br>そのため、今後も交通事業者等の関係者とともに、地域全体の移動需要の拡大につながる方策を検討していきたいと考えています。                    | 牟田委員 |

【今後の協議事項等とするもの】

| 項      | 意見（原文）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 対応案（事務局の考え）                                                                                                                                                                                                                                                                            | 委員    |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 11 全般  | <p>佐賀運輸支局では道路運送法を所管しておりますが、今年度、佐賀市金立地区の住民ボランティア団体及び佐賀市高齢者福祉課から旅客自動車運送事業の許可等を要するかの相談を受けております。金立地区の高齢者等交通弱者への交通サービスを道路運送法の許可等を要しない形態（「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」）で実施したいとの意向で運行内容を検討されています。当局からは既存運送事業者への影響、特に競合が予想されるタクシー事業者や市営バス金立線への影響が予想されることから、交通政策課とも協議・課題の共有を行うよう、団体及び貴市高齢者福祉課へご対応を依頼したところです。</p> <p>今般提示された資料3では、このような住民ボランティア団体による交通サービスの実態や評価に関する記載がありませんが、国土交通省から発出している通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方（H18.9.15付国自旅第161号、最終改正R6.9.30付国自旅第198号）」におきましても、このような交通サービスとの連携に配慮いただくようお示ししておりますので、計画されている一般乗合旅客運送事業との連携についてご検討いただけますと幸いです。</p> | <p>住民主体の移動支援（いわゆるボランティア輸送）については、地域交通を補完する取組の一つと認識しております。</p> <p>金立地区におけるボランティア輸送に関しては、既存交通事業者への影響や交通モード間の役割分担に配慮する必要があることから、運輸支局の助言を受け、高齢福祉課及び交通政策課において適宜、協議及び課題共有を行っているところです。</p> <p>今後、改善策（案）の実施に際しては、国土交通省の通達を踏まえ、ボランティア輸送と一般乗合旅客運送事業との連携も考慮しながら、地域や関係部署と情報共有のうえ進めていきたいと考えています。</p> | 牟田委員  |
| 12 その他 | <p>免許の自主返納の際を始め、その他窓口業務を通じてタクシーの割引や返納後のサポートについて多く質問を頂くので、自主返納した方が安心して利用できる公共交通環境を整備していただけたらと思います。自主返納の多いエリアのサポートなど幅広いエリアでの運行に期待します。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>免許返納後の移動手段の確保は重要な課題であると認識しており、その点も踏まえた公共交通ネットワークの再構築（案）をお示ししています。移動の不便さを解消し、公共交通で便利に外出できる環境整備に向けて取り組んでいきたいと考えています。</p> <p>また、今後も貴機関等と連携しながら、運転免許の自主返納者数の実態把握等に努めていきたいと考えています。</p>                                                                                                   | 北島委員  |
| 13 その他 | <p>「放射状のバス路線」の利便性・効率性の改善のために、新規の環状循環路線を検討できないか？ 右回りと左回りの環状循環形式</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>環状循環路線の考え方は、現在の佐賀駅バスセンターを起点とした放射状路線を補完し、利便性の向上につながる可能性があると考えます。</p> <p>ご提案の内容は、今回の改善策（案）中、城北校区に位置付けている路線新設（鍋島～ゆめタウン～モラージュ）や城西校区に位置付けている路線バス改善（平松循環線の路線変更）と一体的な検討が必要であると考えます。</p> <p>そこで、県立大学の開学も見据え、今後シミュレーションを行い、交通事業者と協議したいと考えています。</p>                                           | 五十嵐委員 |