

令和 8 年度 第 1 回佐賀市地域公共交通協議会議事録

開催日	令和 8 年 6 月 2 6 日（金） 1 3 : 3 0 ~ 1 5 : 1 0	
出席者	委員	溝尾会長、五十嵐副会長、千種委員（代理：田中様）、 草野委員、平井委員、緒方委員、松崎委員、大串委員、 下條委員、山本委員（代理：原口様）、増戸委員、梶山 委員、藤尾委員（代理：山崎様）、島内委員、香月委員、 長本委員、小城原委員、浦田委員、塚本委員、福光委員、 有森委員、熊本委員
	事務局	都市戦略部：一丸部長 交通政策課：溝口課長、小野副課長、 山岡政策主査、内村主査、山口主査
欠席者	牛島委員	
議事	・ 佐賀市地域公共交通協議会規約の一部改正について ・ 令和 7 年度収支決算（案）について ・ 令和 8 年度収支予算（案）について ・ 令和 8 年 1 0 月以降の江見線の運行について ・ 令和 9 年度地域公共交通計画の認定申請について ・ 三瀬地区デマンド交通実証運行に伴う三瀬地区コミュニティバスの 運行休止について	
報告	・ 佐賀市地域公共交通計画の令和 7 年度取組状況について ・ A I オンデマンド交通実証運行事業について	
傍聴者	なし	
報道機関	なし	

【議案第 1 号：佐賀市地域公共交通協議会規約の一部改正について】

事務局から説明（割愛）

○委員

質疑なし

議案第 1 号について可決

【議案第 2 号：令和 7 年度収支決算（案）について】

事務局から説明（割愛）

○委員

質疑なし

議案第 2 号について可決

【議案第 3 号：令和 8 年度収支予算（案）について】

事務局から説明（割愛）

○委員

決算資料をみると、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助金について、補正予算の中で組み込まれているような形となっているが、今回も現時点では当初予算としてこの内容で進め、今後、予算の補正があるという認識でよいのか。

●事務局

地域内フィーダー系統確保維持事業の補助額が決定したら、補正予算を組みたいと考えている。

議案第 3 号について可決

【議案第 4 号：令和 8 年 10 月以降の江見線の運行について】

事務局から説明（割愛）

○委員

佐賀駅バスセンターでの定期券の発行や乗車券の販売等があるなら、利用者が混乱せずに利用できるよう、事前の準備や打合せ等をお願いしたい。

●事務局

定期券については、販売する方向で調整を進めているところである。江見線は約 6 割の方が通勤・通学で活用されているので、定期券の活用は重要と認識している。

また、デジタル定期券というものも検討しているので、利便性の向上も含めながら利用者にとって使いやすい交通にしていきたい。

議案第 4 号について可決

【議案第 5 号：令和 9 年度地域公共交通計画の認定申請について】

事務局から説明（割愛）

○委員

三瀬地区と北山地区の 6 年度と 7 年度の利用者数が減少しているが、主な要因は何か。

●事務局

利用者数の減少の主な要因は、人口減少である。主な利用者が小・中・高生の学生であり、その児童生徒数の減少というところで、例えば学生だと平日は毎日利用するので、児童生徒数が 1 人減ったとしたら、年間の利用者数が大きく落ちる状況となり、そういったことが要因として考えられる。

議案第 5 号について可決

【議案第 6 号：三瀬地区デマンド交通実証運行に伴う三瀬地区コミュニティバスの運行休止について】

事務局から説明（割愛）

○委員

資料6-1で三瀬地区のコミュニティバスの利用者数の推移でグラフ項目の子どもというのは、小学生のことか。

●事務局

小学生以下のことである。

○委員

その子ども達が携帯電話を持っていて、帰りが遅くなったときにも予約ができるということか。また、携帯電話を持たない子どもについても何か対応が可能なのか。

●事務局

小学生については、毎日予約をするのではなくて、逆に使わない日だけ連絡するという逆予約制度の運用を考えているところである。

○委員

2ページ目の課題に運行経費の増加に伴い、市の財政負担も大きくなっているとあるが、公共交通の維持のために行政が何らかの財政負担をするのは、当たり前に行われていることである。資料の中で、この問題だけを記載して示すことについて、どのような意味があるのか。行政サービスの視点からすると、負担額の多寡は問題になるかもしれないが、これをあえて記載する必要があるのか。

●事務局

記載した意図は、利用されなくて運行経費が積み重なるのはどうなのかというところで、同じ経費をかけるのであれば、もっと利便性の高い公共交通を提供できるのではないかという視点で記載した。今回デマンド交通にすることによって、運行の効率化も図られると考えており、財政的な視点も持って対応していきたい。

○委員

このデマンド交通について、運休した場合は市の負担は減るのか。コミュニティバスからデマンド交通に変えたことによって利便性が向上して、さらに、市の負担も減るという考えでよいのか。

●事務局

運行形態が定時定路線型ではなく、予約制として実証するので、予約が入った時だけ運行する。車両燃料費等については、予約が入らない時は当然動かないので、その分経費の節減になり、効率的に予約に応じて運行ができることが、デマンド交通の特徴である。

○委員

実証運行が終了した後は、また定時定路線に戻る形になるが、その実証運行結果を検証して本格運行とする数値目標など、どのような状態になったら本格運行になるのか。例えば、本格運行が実証運行の検証結果次第でなくなることもあり得るのか。予約に慣れるまで、利用者は抵抗があると思う。

●事務局

目標設定については、利用者数や利用のしやすさなど課題感が出てくると思うが、一旦検証することになっている。

急に定時定路線からデマンド交通の予約制に変わると、かなりの抵抗があると思う。その

ため、地元の三瀬地区の検討会議の場でも説明している。予約するためには登録が必要なので、登録については早めに周知を行う予定である。学校が夏休みに入る前に学校と調整をして、小学生にも周知を行う予定である。

実証期間中は、定時定路線はなく、デマンド交通の一つの手段しかないということもあり、その周知をしっかりと行い、実際の需要を検証することが大事だと思っている。

他地域でもデマンド交通の実証運行を実施するが、事前周知をしっかりと行い、利用者がスムーズに乗っていただけることが大事だと思っているので、そこはしっかりと対応していきたい。

○委員

事前説明は大変でもあり、重要であるので対応をお願いしたい。

○委員

運行計画概要について、現在の定時定路線については平日のみの運行であるが、今回の実証運行では平日と祝日の運行、土曜や祝日ではない日曜日は運行を計画していないのか。あえて祝日のみ設定した理由があれば教えていただきたい。

●事務局

現在運行しているコミュニティバスが平日の月曜日から金曜日で運行、土日祝は運休をしているというところで、コミュニティバスの祝日など休日がどの程度需要があるのか分からないところがあり、今回の実証運行を行うにあたり運行事業者と調整の上、平日と祝日も運行してみて、祝日の需要を把握することになっている。

○委員

運行経費に関して、この実証運行は委託ではなく運行事業者が運行した分に対して補助を出すことだと思うが、そうすると運行事業者からすると、今までコミュニティバスで走らせていたときよりも、収入部分で実績に応じて変わると思うが、そのような調整は運行事業者と進めているのか。

●事務局

本格運行になった際は、単価の設定も含めて今後、運行事業者と調整をしていきたい。今回の実証に関しては補助ではなく、運行を委託する。

○委員

委託となるとある程度決まった金額ということになるのか。

●事務局

運行事業者から経費を積算していただいて、その金額に基づいて委託料を算出している。

議案第6号について可決

【報告1：佐賀市地域公共交通計画の令和7年度取組状況について】

事務局から説明（割愛）※報告1と2をまとめて説明

○委員

資料8の2ページの目標5について、パーセントの分母は何か。

令和9年度の目標値の20%の理由は何か。

●事務局

分母は65歳以上の人口である。

計画の目標値がコロナ前の状態に戻すというのが目的で、今回コロナ前の基準値が19.6%になっており、コロナ前まで回復をするというところで20%と設定している。令和10年度から新しい計画を策定するので、改定作業を行う際には、協議会の中で目標値の設定の協議をさせていただきたい。

【報告2：A I オンデマンド交通実証運行事業について】

事務局から説明（割愛）※報告1と2をまとめて説明

○委員

資料7ページにある試験運行期間と実証運行期間の違いは何か。

●事務局

試験運行期間は、事業者のドライバーの練習期間という位置づけであり、利用者は乗せずにオペレーションの確認等を行う期間である。実証運行期間は、利用者に乗っていただく期間である。

○委員

利用者はこの域内の住民に制限されるのか。また、ミーティングポイントの設定について、運行区域外に佐賀大学や好生館の設定があるが、この運行区域外においても一律300円ということなのか。

●事務局

運行区域内においては、この域内の住民、その域内に訪れた方など誰でも利用可能という条件にしている。また、運行区域内から運行区域外へ移動する場合でも、現在のところ一律300円と考えている。

この実証事業に見合ったその対価という意味では、内部で検討する中で300円ではどうなのかという意見もあったが、実証事業ということで、三瀬と同じように、新しいサービスをぜひ住民に体験していただくとか、乗っていただくということを重視した運賃設定にしている。

この実証運行の結果を経て、本格運行する際は、三瀬と同じように、運賃協議会を開催して改めて運賃を設定したいと考えている。この実証運行の中で、どのくらいまで運賃を許容できるのか、実際にどのくらい費用がかかるのか、利用人数なども含めて検証した上で運賃を決めていきたい。

○委員

他自治体の事例にはなるが、デマンド交通の場合の区域内運賃は300円、区域外に出た場合は500円といったケースや、区域内外一律500円といった形で利便性が上がる分しっかり利用者にも負担をしてもらうところもある。タクシー事業者とのすみ分けというところで、運賃が余り安過ぎると利用者はそちらにばかり流れてしまうこともあると思うので、今回の実証運行を踏まえて運賃設定をしていただきたい。

●事務局

サービス水準に見合った運賃設定をする必要があり、例えば佐賀大学から佐賀駅までバスで行った際には３００円程度、タクシーの初乗り運賃が現在８１０円であるところを考えるとその中間の運賃設定が適当と考えることもできる。一律運賃だけではなく、距離制の運賃はどうなのかというところも考えているので、そのようなことも含めて、この実証運行の中できちんと検証していきたい。

○委員

市民目線で考えると、今回の実証運行を実施するのは、佐賀市、協議会、それから実際のＡＩシステムは別の民間事業者が行い、実際の運行はタクシー事業者４者が行うが、この資料だけでは全体の枠組みが見えず、この実証運行はどこが行っているのか分かりにくいと思う。もう少し枠組みをしっかりと図で示すとか、必要ではないか。

また、実際に利用する人は、この個別の４つのタクシー事業者に電話をするかもしれないし、タクシー事業者として個別対応ができないかもしれない。内容によっては、コールセンターの位置づけにもよるが、利用者視点で考えたときの全体の枠組みが見えにくいと思うので、その辺り工夫が必要ではないか。

●事務局

枠組みについては内部で考えているが、本日の資料の中で示すことができなかった。

実施主体は佐賀市になり、協議会の中で今回の取組を報告しながら進めていきたいというところでの本日の報告である。

実証運行のメンバーはシステム事業者と実際にデマンドバスを運行する地元のタクシー事業者４者に協力をいただいている。予約について、それぞれのタクシー会社で行うと全体的な予約状況を把握できず、混乱が生じるおそれもあることから、コールセンターを設置予定である。また、電話予約も可能であるが、予約アプリの使い方を教えたりする問合せ窓口も設置予定である。今後、システム事業者と運用面などを調整していく。

特にこのエリアにお住まいの方には、できるだけ早めに使い方やＡＩオンデマンド交通の中身について説明会を開催し、資料やパンフレット等を作成するなどして住民目線で分かりやすいように対応していきたい。

○委員

シルバーパスを持たれている利用者であっても一律３００円という理解でよいのか。オペレーションの目線で考えたときに、この同じ区間に市営バスが走っており、市営バスのワンコインシルバーパスは１乗車１００円で乗ることができるので、利用者が混乱するのでは。例えば、最寄りのバス停が近い利用者だったら、考え方としては、頑張ってバス停まで歩けば１００円、ＡＩオンデマンドを予約してみたら３００円ということで利用者が勘違いされないか。現在、シルバーパスの利用も伸びているので、周知徹底のほうをお願いしたい。

●事務局

今回は３００円と考えているが、例えば、このＡＩオンデマンド交通から路線バスに乗換えた場合に、乗り継ぎ割引を適用するなどサービス面については検討しているところである。

○委員

A I オンデマンド交通実証運行について、先ほどの三瀬のデマンドの予測、ここに居住する人口数、それから範囲の広さを考えると、効果的な分析に耐えうる条件として、どれくらいの利用者数を想定するのかというのが極めて重要と思う。

A I である程度の需要予測くらいは出せそうな気もするが、今回のA I はシステムの運行のA I なので、もう少しシミュレーションを重ねた上で、本当に効果的な分析がどこまでできるのか少し不安な点があるので、それはこれからの検討ということになると思うが、いかに効果的なデータを得られるかということを前提にした実証運行を考えていただきたい。

●事務局

今回、実証運行をするからには、様々なデータを取得したい。他の地域では、既に運行されているところが結構あるので、それらを見てみると大体こういう人口規模で、こういう地理的条件のところであれば、1時間で1台当たり何人ぐらいという数字は出ている。

今回の運行台数は、1日当たり2台であり、相乗りの交通なので、どれだけ1台で人をまとめて移動させるのかということが効率性の1番重要なところである。通常のタクシー車両ではなくて、いわゆるジャンボタクシーがよく使われるが、この地域エリアの中には道が狭いところもあるので、ジャンボタクシーでは切り返しができないところもあり、ジャンボタクシー1台と通常のタクシー車両1台で運用する。

輸送力という点では、通常のタクシー車両のほうが少ないということもあるが、それも見ながら需要予測をしていきたい。バス、タクシー、A I オンデマンド交通とバランスよく補完し合って、市民の移動を支えることを念頭に置きながら行っていきたい。

【その他】

○委員

バス会社は公共交通機関として使命を持って運行しており、路線バス数の運行に支障をきたさないよう努力している。そのため、貸切りバスの運転手を路線バスに回し、貸切りバスの仕事を断っている状態である。

バス協会では昨年もお願いしたが、バス運転手確保のために、自動車学校を利用してバス運転体験等、バス会社からの説明会を9月13日に伊万里自動車学校、11月29日に富士自動車学校で計画している。チラシができ次第、持参するので市報などの広報に御協力をよろしく願いたい。

9月20日に佐賀駅バスセンターまつりを佐賀駅バスセンターで行う。今年度はキングダム読破堤のミニツアーや、オープントップバスの試乗会等を計画しているので、暑い中であるが外出のきっかけにいただけたらと思う。

最後に先日福岡でバス運転手確保のイベントがあった。初めて佐賀県からも移住促進の担当の方に参加していただき説明会をしたところ、佐賀県への移住を考えている方の多さに驚いたところである。佐賀市への移住希望者がいれば、サポートのほどよろしく願いたい。

閉会