

令和6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6年6月4日（火）10:00～11:40	
出席者	委員	鈴木会長、五十嵐副会長、牟田委員、草野委員、小島委員、大串委員、下川委員、山本委員、牛島委員、岩松委員、松本委員、江口委員、北島委員、石上委員、坂井委員、犬尾委員、古賀委員、有森委員、中尾委員
	事務局	稲又都市戦略部長、溝口交通政策課長、内川交通政策係長、北村交通政策課主査、野田交通政策課主事、山口交通政策課主事
欠席者	大鶴委員、小城原委員、野口委員	
議事	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度収支決算（案）について ・令和6年度収支予算（案）について ・令和7年度地域公共交通計画認定申請について 	
報告	<ul style="list-style-type: none"> ・佐賀市地域公共交通計画の令和5年度取組状況について ・春日北デマンドタクシーの利用状況及び運行内容変更について ・西鉄江見線について ・地域公共交通利便増進実施計画について 	
傍聴者（公開）	1名	
報道機関	1社	

【議事1：令和5年度収支決算（案）について】

事務局及び監事から説明（割愛）

質疑なし

議事1について同意

【議事2：令和6年度収支予算（案）について】

事務局及び監事から説明（割愛）

質疑なし

議事2について同意

【議事3：令和7年度地域公共交通計画認定申請について】

事務局から説明（割愛）

質疑なし

議事3について同意

【報告1：佐賀市地域公共交通計画の令和5年度取組状況について】

事務局から説明（割愛）

○委員

目標1、佐賀市の運転手確保の取組（二種免許取得補助）にお礼を申し上げる。運転者不足はコロナ前から続いている案件だが、このような後押し、乗務員確保に力を頂いて大変ありがたい。

もう1点。施策26、九州佐賀国際空港からのアクセスサービスの確保において、佐賀空港でSUNQ（サンキュー）パスを取り扱っていただければ、その時点から乗り放題チケットが手に入り、空港から佐賀駅バスセンターまで両替なしでそのまま乗れる。空港、佐賀県にお願いしているところだが、実行に至ってない。機会があれば、話をしていただきたい。

●事務局

委員指摘の部分は、インバウンドの回復等々もあり、数値に出ているように、非常に利用者も多い。SUNQ（サンキュー）パスについては交通局と協議等を行いたい。

○会長

施策9、事業者間の乗り継ぎ割引は、バスセンターでしかできない。ほかの場所ではどうか。

●事務局

これまでも各社で割引をしていたが、その調整が難しい。佐賀駅バスセンターは、昨年度乗り場の再編を行い、各バス会社の協力のもと、同じ方向に行くバスが同じバス乗り場から発着するようになった。このこともあり、バスセンターで乗り継ぎをする方が非常に多いことから、バスセンターで事業者間の乗り継ぎ割引を実施している。ほかのバス停になると、調整が非常に難しい部分も想定される。

○委員

施策13、チャリチャリ佐賀、これは観光施策としてあるものなのか。担当部局は交通政策課なのか。5月6日から始まったばかりではあるが、利用状況等を把握できるようなものがあるか。

●事務局

チャリチャリ佐賀は、2次交通としての側面が1番大きな部分ではあるが、そのほか観光面、街なかを周遊してもらうことによって、経済にも波及を期待できる。またいわゆる脱炭素、二酸化炭素の削減という意味では環境面、さらに自転車利用により、健康への好影響も期待できる。様々な部署にまたがっているので、その取りまとめを交通政策課が行っている。

毎月初めにデータを提供いただく予定だが、まだ直近のデータは出てきていない。チャリチャリからは、佐賀市での事業展開は滑り出し好調と聞いている。

○委員

施策 16、都市型M a a S 導入の検討について、例えば博多駅から J R 佐賀駅経由でアリーナまで行くということ、スマホ上で簡単に検索できるようなアプリがあるか。

マイルートがある程度近いのかもしれないが、その中にチャリチャリも含めて、目的地までのルート、時間帯、最短で最も安く行ける経路、そういったものを検索利用できる仕組みを構築していく必要がある。検討状況をお聞きしたい。

●事務局

現在、佐賀県にさがM a a S 実行委員会があり、その中に佐賀市も含まれる。福岡からアリーナまで一括で検索できる機能は、そのアプリ中にある。

福岡市内のチャリチャリの利用は、マイルートの中で検索できるが、佐賀は反映していない。佐賀市内でも検索できるように話をしている。

マイルートでは、本来のM a a S という意味での決裁機能、全体の一括決済にまではいたっていない。今年の夏に九州M a a S が立ち上がる予定だが、そのアプリが広がっていくことによって、九州が一つになるとか、あるいは決済機能の部分が進んでいくと考えている。佐賀市としては、独自で構築して運用するというよりも、九州M a a S の取組に参加しながら、市民や来訪者の移動が便利になるような形で、それを利用、一緒になって作っていくということを考えている。

○委員

施策 12 について 2 点お尋ねする。自動運転を今年度また実証するという点だが、レベル 4 で実証されるという点と、合わせてどのあたりでの実証を想定しているのかという点、将来的に佐賀市のどのエリアで想定しているのか展望があれば教えて欲しい。

●事務局

レベル 4 の部分に関しては、一部区間での実証を検討している。基本的には昨年度実施した駅とサンライズストリート、三溝線を通ることを想定している。ルート上で信号機がない歩道がレベル 4 に適しているのか、信号機との連携も含めて検討している。

将来的な導入エリア案については、運転者がいない早朝、あるいは公共交通の手だてがないところだと思うが、具体的なエリアの想定はまだない。

○委員

施策 12、担い手の確保について、今、全国のバス事業者のほとんどが、撤退戦に入っている。撤退戦というのは、路線を廃止するとか、便数を大幅に減らすという状況。1 事業者の努力でどうにもできない状況に追い込まれており、バスの運転士不足は大きな社会問題だと捉えている。

運転士確保は事業者だけでなく、行政の強力なバックアップがないと難しい。放っておくと、減便や路線廃止が続いて、買物難民がたくさん出るような時代がもう目の前に来ている。事務局には、そこを意識した施策の組立てをお願いしたい。

もう一つ、施策 12、②運転手の確保に向けた連携協力とあるが、運転手という表現を

やめていただきたい。この業界はカスハラ、クレームが多い。運転手という呼称が下に見ているのではないかと感じた。敬意を払って、社会全体が運転士というふうな表現を使うような広報をする必要がある。

●事務局

運転者不足は、社会問題となっているという認識である。運転者がいなければ、当然そのバスが回らない。移動ができないと、我々生活ができない。今後免許返納者が増加すると公共交通に頼ることも多くあると思う。どう残していくか、利便性を高めていくか、そのために行政支援という話もあったが、事業者と話をしたい。

運転士、運転手、運転者、ドライバーというような、いろんな言葉が使われる中で、運転手という記載をしていた。呼称は事業者ごとにまちまちで、おそらく国では、運転者と言われている。敬意を払うという部分についてはそう思うが、呼称は国などを参考にしながら、考えていきたい。

○委員

企業ドライバーは道路交通法で運転手、それ以外が運転者と定められている。

○会長

法令上と周知啓発の場面で使い分けができればよいが。

○委員

国土交通省でもそれほど厳密に使われてないと思うが、運転者という言い方が多い。

○会長

交通局と相談しながら考えていただきたい。

報告終了

【報告2：春日北デマンドタクシーの利用状況及び運行内容変更について】

事務局から説明（割愛）

質疑なし

報告終了

【報告3：西鉄江見線について】

事務局から説明（割愛）

質疑なし

報告終了

【報告4：地域公共交通利便増進実施計画について】

事務局から説明（割愛）

質疑なし

報告終了

閉会