

令和6年度 第5回佐賀市地域公共交通協議会 議事要旨

開催日	令和7年2月3日（月）10:00～11:20	
出席者	委員	鈴木会長、五十嵐副会長、牟田委員、草野委員、大鶴委員、松崎委員、大串委員、山本委員、牛島委員、岩松委員、松本委員、江口委員、石上委員、坂井委員（代理：及川様）、小城原委員、犬尾委員、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、内川交通政策課係長、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、江口交通政策課主事
欠席者	下川委員、北島委員、古賀委員、野口委員	
報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通確保維持改善事業における事業評価について</li> <li>・昭和バス古湯線、中極線の運行区間変更について</li> </ul>	
議事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀市地域公共交通計画の変更について</li> <li>・佐賀市地域公共交通利便増進実施計画の策定について</li> <li>・富士町コミュニティバスの運行内容変更について</li> <li>・松梅地区デマンドタクシーの運行内容変更について</li> </ul>	
傍聴者	1人	
報道機関	1社	

【報告：地域公共交通確保維持改善事業における事業評価について】

事務局から報告（割愛）

【報告：昭和バス古湯線、中極線の運行区間変更について】

昭和自動車株式会社から報告（割愛）

【議事1：佐賀市地域公共交通計画の変更について】

事務局から説明（割愛）

委員から意見

○委員

7ページ、ここは現行計画と基本的に変更ないが、主要交通結節点と乗り継ぎ拠点の考え方についてお尋ねする。北部山間地域や春日北の区域運行から中心部へ乗り継ぎする拠点の一つである尼寺バス停について、結節点には上がっているが、乗り継ぎ拠点に入っていない。ここは、結節点に入れているから問題なしという考え方なのか。

区域運行から中心部へ乗り換える拠点として、尼寺バス停が極めて重要な役割を担って

いるし、それを想定して区域運行を進めてきた経緯があるので、この乗り継ぎ拠点のところに、尼寺バス停を加えるべきではないかと思う。

#### ●事務局

主要交通結節点の中に尼寺バス停が入っているのは、それぞれの役割に応じて記載をしている。委員から指摘があったように、それぞれ兼ねているところもある。

利便増進実施計画策定の中で、尼寺バス停の機能が、交通結節機能でもあるし、昭和バス、市営バスの交通結節、乗換え拠点というところもあるし、北部山間地域のコミュニティバスとか、春日北デマンド交通などの乗換え機能もあるというような議論があった。

交通結節点の考え方や、尼寺バス停自体が使いづらいつらいつらとか、乗換えする待合環境であるとか、そういったところの議論にもなっている。

そこで大和の交通結節機能、路線バス、コミュニティ交通、あわせて尼寺バス停については、その機能であるとか在り方について今後検討を進めていくという整理をしている。

その中で、例えば尼寺バス停の機能を強化するのか、あるいは、大和支所、大和イオンといったところに乗り継ぎ拠点を新設するとか、そのことによって路線が変わってしまう部分もあるが、そういったところを今後、交通結節機能という枠組みの中で検討していきたい。

#### 議事1について可決

#### 【議事2：佐賀市地域公共交通利便増進実施計画の策定について】

事務局から説明（割愛）

委員から意見

#### ○委員

11 ページ、5-2-2 路線バスの回送区間の営業化において、昭和バスの大財車庫に回送している部分を営業化するという計画がなされている。

回送区間が営業化する部分もあるが、現在、辻の堂が起終点となっている古湯線、中極線においては、実車の部分が短くなって交通局が起終点になるという系統も出てくる。

#### ●事務局

昭和バスの車両を交通局敷地内のどこに駐機させるかなどは、今後、昭和バスと交通局で相互に連携しながら、具体を詰めていくことになる。実現に向けてよろしく願いたい。

#### ○委員

12 ページ、モビリティセンターの考え方、在り方について意見する。

ここに整備内容として計画されること自体について全く異議はない。

良い計画だと思う。

ただ、複数事業者が、ある意味共同でセンターを利用することを想定すると、佐賀市の公共交通全体をマネジメントするような機能、例えば運行状況をモニタリングし、DXを活用して全体を管理マネジメントするようなソフト的な機能を記載する必要はないか。

例えば災害時の対応、防災的な意味での対応もそうだし、いろんなことがここで起こりうるので、全体をどうマネジメントするのか。

交通局が運営する主体ではあるが、複数の民間事業者も共同で利用するわけだから、市全体のソフト的なマネジメント機能を加えるべきではないかと思う。

#### ●事務局

今回の整備の大きなポイントとして、公営バスと民営バスが連携して、施設や設備の共同利用を図っていく、このことによって市域全体の公共交通ネットワークの再構築を図っていく、その推進拠点として整備をしていくものである。

そういったものをどうマネジメントしていくかは、特に重要な視点と思う。

バスの共同運行とまでは踏み込んでないが、現在の計画では、具体的には昭和バスと市営バスの連携、将来的には祐徳バス又は西鉄バスも連携の対象に想定している。

ソフト面については、モビリティマネジメントという意味で、佐賀市全体の公共交通を考えた場合に、運行頻度とか運行間隔であるとか、サービス水準をどう達成するのかは、市の交通政策で担うことになると思っている。

今後の課題として末尾に整理をしておき、交通結節点や、運行頻度なども含めて、どこにどのような交通を配置したほうが佐賀市全体の交通ネットワークにとって有効かどうか、検討していくとしている。

佐賀市全体の交通モードの効率化や適正化を図ることも、今後検討していく大きな部分であり、指摘があったマネジメントと結びつくと思っている。今回その中に、ソフト面のマネジメントを入れるかどうかは、あわせて検討を行っていく。

#### ○委員

ソフト的なことも何か計画に記載することを検討するのか。

#### ●事務局

ソフト的なことは、どこにどう位置づけするのか整理できていないので即答できないが、今後の取組を勘案した場合、必要と感じている。

今回の計画にどういった位置づけをするか、又は次回の計画の中で位置づけるのか、検討したい。

#### ○委員

委員からの意見も含めて、課題認識としてはもともと今後の検討課題にあった。

モビリティセンターの位置付けについて、今回計画の中で、又は、この計画自体を見直す中で行うのかは、事務局で預かりたいということと理解した。

**議事2について可決**

#### 【議事3：富士町コミュニティバスの運行内容変更について】

事務局から説明（割愛）

**議事3について可決**

【議事4：松梅地区デマンドタクシーの運行内容変更について】

事務局から説明（割愛）

議事4について可決

閉会