

令和7年度 第2回佐賀市地域公共交通協議会議事録

開催日	令和7年6月24日（火）10:00～11:30	
出席者	委員	溝尾会長、五十嵐副会長、牟田委員、 緒方委員（代理：一ノ瀬様）、松崎委員（代理：大崎様）、 大串委員、下川委員、山本委員（代理：山口様）、 岩松委員、原委員、藤尾委員、北島委員、長本委員、 小城原委員、犬尾委員、古賀委員、有森委員
	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、 北村主査、内村主任、山口主事、田中主事 企画政策課：友田副課長、納富主査
欠席者	草野委員、牛島委員、香月委員、野口委員、中尾委員	
議事	<ul style="list-style-type: none"> ・令和8年度地域公共交通計画の認定申請について ・松梅地区デマンドタクシーのダイヤ増便に係る実証運行について 	
報告	<ul style="list-style-type: none"> ・佐賀市地域公共交通計画の令和6年度取組状況について ・交通モード最適化調査・分析事業について ・SAGAモビリティセンター（仮称）の整備について 	
傍聴者（公開）	1名	
報道機関	1社	

【議事1：令和8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

地域公共交通確保維持改善事業の補足をしたい。

支援の中身は、事務局から説明があったとおりであるが、ポイントとして資料の3ページ目の上のほうに、「2 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標効果」とあり、申請するときは、目標を掲げていただく必要がある。

この1年間の運行が終わったら振り返りを行っていただく。目標を達成できなかった場合は、原因を分析して次の事業につなげるところまでが本事業の中身になっている。PDCAのサイクルを回していただきたい。

○会長

資料1-1の利用者の推移について、三つの地区に、何か分析しているところがあれば教えていただきたい。

●事務局

富士町及び三瀬地区の利用者減少は、人口減少と少子高齢化が大きな要因であると考えている。

それ以外の要因としては、本路線は主要な幹線に接続する地域のコミュニティ交通ということで、昭和バスが接続している。この昭和バスの定期券等の値上げの影響があったと考えている。

○委員

資料 1-1 の 3 ページ目、三瀬地区の利用者推移について、子どもと丸められた形で表記されていて、2 ページ目は中高生というカテゴリーを別に出されている。三瀬地区においても内訳があるとよい。目標を達成するために行う事業として、新高校生を対象とした集会のような施策が盛り込まれているので、利用の中身、利用者の内訳とこの施策がリンクするような形が見てとれるといいと思った。

●事務局

三瀬地区の運行事業者の集計については、中高生を大人にカウントするような集計方法となっている。月報のとり方を確認して、より詳細な分析ができるかどうか検討したい。

○委員

資料 1-1 の松梅地区の大人の定義は三瀬地区と同じでよいか。

●事務局

大人の利用に関しては中学生以上、シルバーパスが 70 歳以上なので、中学生から 70 歳未満、という情報のとり方をしている。

○会長

それはどうやって取っているのか。

●事務局

松梅地区のタクシーは事前登録が必要なので、そこで属性は分かる。

シルバーパスの所有者は、そのパスを提示する。

基本的に事前登録という形での情報収集となる。

○会長

事務負担もあると思うので、負担の範囲内で分析できるとよい。

●事務局

それぞれ情報の取り方、事業者によっても集計の仕方が異なる部分もあるが、同じ土俵、同じようなレベル感で見えるよう工夫したい。

○委員

富士と三瀬地区の利用者が少し減っているということだが、地元の意識は、最初に導入するときは盛り上がりがあったと思うが、現在の状況等を調べてあったら紹介頂きたい。

●事務局

山間部の交通については、松梅の利用者数は一定程度確保できていると思っているが、富士・三瀬に関しては、特に、5 年度から 6 年度に比べてかなりの人数が減っている。

3 地区それぞれにおいて、地元レベルでの検討協議会が設置されている。

我々も年に 2~3 回くらい、地元と利用者の実績や今後の利用促進策など、様々な協議をしている。それぞれ様々な意見要望等々が出てくるが、利用者が減っているという話をすると、使いづらい部分があるという課題と、使わないとなくなってしまうという意識も

見て取れる。

富士町については、利用者が少ないところの路線・ダイヤを幾らか縮小しながら、費用対効果も勘案しながら、地元と協議をしているところもある。

三瀬については、自治会などの主要なメンバーと一緒に勉強会のようなことを行っているが、このままでは三瀬のコミュニティバスが今後立ち行かない、利用者が減ってなくなるのではないかという危機感がある。これをどうにか変えていきたいというところで、様々な話をしている。

それぞれの地区でそのままいいという話ではなく、今後の交通、移動の足を地域として守っていくという意識はあるので、我々としても支援を行いながら、この交通を守っていく取組を進めていきたい。

○委員

今の内容について、私が3地区の地元協議会にオブザーバー的な立場で参加している。その印象も含めて、高齢者と子どもの人数そのものが減っている中で、持続的に維持するためには、交通弱者に入らない大人の利用を増やすことが最も重要だと思う。

免許返納をそろそろ考えるような人たちまで含めて、大人の利用率を高めることによって、交通弱者の交通手段を確保していくという意識の醸成が必要だろうと思う。

これはコミバスだけでなく通常の定時定路線のバスについても同じことが言えるが、公共交通を利用する人口そのものを増やすという根本的な問題が、重要な課題だと思う。

議事1について可決

【議事2：松梅地区デマンドタクシーのダイヤ増便に係る実証運行について】

事務局及び監事から説明（割愛）

○会長

土日祝日の午後の増便を実証運行とのことで、使い勝手が悪いという意見があったというが、どういった世代の方々に使っていただけそうか、見込みがあれば教えて欲しい。

●事務局

この実証運行の内容について、運行事業者の松原タクシーにヒアリングしたところ、実際の利用者からこういった要望があるということであった。

また、女性の利用割合が多く、大体9割近い方が女性で利用されている。

おそらく買物のような利用、高齢者の買物といった形での利用があると考えている。

○会長

実証運行をして、結果を報告して、次どうするかをまた検討いただきたい。

議事2について可決

【報告1：佐賀市地域公共交通計画の令和6年度取組状況について】

事務局から説明（割愛）

○委員

自動運転の事業は、総務省と国交省の補助事業で行うとのことだが、総務省の補助事業は、ITの活用が前提のものと理解してよいか。楽天モバイルとも一緒にやると聞いている。

●事務局

総務省の事業は、地域社会DX推進パッケージ事業自動運転レベル4検証タイプというもので、これは通信系のテストなどを含む事業なので、楽天モバイルなどが入っている。

○委員

DXによる地方の振興みたいな前提にあって、公共交通でも活用していくような趣旨の補助事業と理解してよいか。

●事務局

左様である。

○委員

EV等の活用もあるから、環境省では使えそうなメニューはないか。脱炭素とか、そういう趣旨で公共交通の利活用を進めるような補助事業がありそうな気がする。

国交省の事業だけに限定せずに、いろんな省庁のメニューを活用していくことが必要になってくると思うので、もしあれば検討してみたらいかがか。

●事務局

研究したい。

○委員

もし環境省もあれば、積極的にお願いしたい。

○委員

自動運転バスの安全対策について、今回はレベルIIという認識でよいか。

路者協調、路上駐車回避などの話もあったので、この運行はレベルII想定でよいか。

●事務局

レベルIIである。

○委員

より高度になるということで、運転支援までがレベルIIと認識していた。

昨年に市民からいただいた意見も踏まえて、路上駐車回避などが原因となって歩行者の安全が損なわれることがないように、安全対策をしっかりとやっていただきたい。

昨年、警察にそのような意見の受理があったので、歩行者の安全、自動運転が非常に良いことだという広報をいただいて理解はしているが、そこに潜むエラーがないように、万全を期していただきたい。

○会長

安全対策を第一に、警察の方々と協力頂きながら、お願いしたい。

報告終了

【報告2：交通モード最適化調査・分析事業について】

【報告3：SAGAモビリティセンター（仮称）の整備について】

事務局から説明（割愛）※報告2と3をまとめて説明

○委員

報告2について、佐賀県でも、県全体で、特に市町にまたがる路線バスに係る調査を今年度実施している。

佐賀県では昨年度から、利用の促進、運行の効率化、運転手の確保という三つの柱を軸に事業へ取り組んでいる。その最初のステップとしてニーズの把握、実態調査が必要ということで、今年度は路線バスの長大路線について、沿線の市町や事業者の協力を頂きながら、実態調査を進めている。

佐賀市においても、同様に調査を始めるということで、恐らく重複してくる部分も出てくると思う。そのような部分では県と市町とが協力し、共有できる情報は共有して、より効果的、効率的に事業を進めたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

○委員

報告2について、交通網の最適化、調査分析ということで、とてもいい取組だと思う。

プロジェクト的なものを立ち上げるという話もあり、令和8～9年度くらいに新たな交通の実証、実装という形で、路線の再編的なところも組み込まれてくると想定するが、我々にはこれまでもずっと運転士の担い手不足という非常に大きい課題がある。

新たなところに足を延ばすとか、新たなものを展開するとか、何かしらするときには、どうしても人が必要になる。この際、要員を確保するとか、運転士を増やしていくというところの取組は考えているか。

●事務局

運転士不足、運転士の高齢化は深刻な問題だと考えている。

昨年取りまとめた利便増進計画の中でも、事業者にはヒアリングをして、今後数年間に、これだけの運転士がいなくなって、何キロの路線が縮小せざるを得ないというシミュレーションをしている。

今年度も改めて事業者へのヒアリングを予定しているが、その取組に関しては、佐賀県バスタクシー協会や国交省のほうでも取組を進めている部分があるので、協調しながら取組を進めていくべきだと思っている。

あわせて、一つの考え方ではあるが、全てが2種免許を持ったドライバーしか交通が担えないという状況ではなくなってきている。先ほど説明したタクシー不足に対応するための日本版ライドシェアについても、一般のドライバーが一般の家用車を利用して地域の足を確保していくという取組もあるし、過疎地であれば地域の住民が自らドライバーとなって運行できるというように、国の制度も柔軟な運用に変わってきている。

そういったところもあわせて、いろんな手法、いろんな手段を用いて交通を守っていくという取組がこの事業の趣旨だと思っているので、色々なことを総動員しながら、検討していきたい。

報告終了

【その他：国土交通省、佐賀運輸支局の取組について】

○委員

最近の国土交通省佐賀運輸支局の取組を二つ紹介したい。

まず、一つ目、コロナ禍以降、バスタクシーの利用が急激に減り、運転士が多く離職された。その後コロナ禍から回復して利用客は戻ったが、運転士が戻っていないという状況で、一時期、全国でタクシーが利用できないという問題が起きた。

こういった事態を踏まえて、国土交通省では昨年度から、交通空白解消本部というものを立ち上げて、交通空白の課題を地域と一緒に解決していこうという取組を進めている。

ここでいう交通空白は、タクシーや乗り合いタクシー、それから日本版ライドシェア、公共ライドシェアという、これは自治体やNPOが一般のドライバーと白ナンバーの自家用車を使って提供する送迎サービスのことであるが、こういった2次交通的なサービスが利用できない、あるいは利用しづらい状況を交通空白と定義して、こういう地域を一つでもなくしていこうという取組を開始した。

具体的な私どもの役割としては、各自治体の首長を訪問したり、あるいは自治体と交通事業者の橋渡しをしたり、あるいは、交通事業者や自治体の担当者の取組を伴走支援するところが中心的な取組になる。

それからもう一つ、令和6年11月25日に組織が立ち上がっており、交通空白解消官民連携プラットフォームというものがある。

こちらは困り事を抱える交通事業者や自治体と、それから交通空白の解決につながる技術、ノウハウを持つ様々なパートナー企業、例えば観光、農業のほか、金融とかIT、エネルギーといった様々な企業との連携体制を構築することを目的としたプラットフォームである。

国土交通省では、交通空白解消本部、交通空白解消官民連携プラットフォーム、この二つを両輪として、全国の交通空白の解消に向けた取組を強力に後押ししていく。

昨年度までの取組において、全国の自治体において、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、乗り合いタクシーといった交通空白の解消のツールが、ある程度浸透したということになっているが、全国各地様々である交通空白一つ一つの解消にはまだまだつながっていない。

そこで、令和7年度から9年度の3か年を集中対策期間として、国土交通省で交通空白の解消に向けた取組方針というものを5月に策定しているが、それに沿って自治体、交通事業者間の取組を強力に後押ししていこうとしている。

交通空白の解消の取組方針の中身としては、大きく二つの柱があり、一つは、目の前の交通空白への対応となる。2月から3月にかけて全国自治体の協力を頂いて、交通空白がどれだけあるかをリストアップしている。

まず、地域の足においては、全国に交通空白と呼ばれるもの2,057地区ある。さらに、観光の足ということで、鉄道や空港、港湾といった観光で移動する場合の交通空白と言われるような場所が462か所ある。今後3か年をかけて、この交通空白の地域を一つでも減

らしていこうということが目標とされている。

もう一つの柱として、交通空白解消に向けた持続可能な体制づくりとして、集中対策期間の3か年が過ぎた後も、自治体地域において、交通空白の解消に向けた継続的な取組ができるように体制づくりにも取り組んでいこうとしている。

さらに、九州運輸局においても交通空白の解消に向けて、優良事例、参考になる事例の取りまとめを行っている。最近、九州運輸局のホームページにおいて、交通空白解消に向けた、九州管内取組事例を公表した。今回は、九州の自治体から17事例を採択させていただき、そのうち二つの事例を佐賀市から提供頂いた。

どちらも事務局から説明があった取組であるが、一つ目が、令和5年8月から運行したきたきた号、もう一つが日本版ライドシェアということで、二つの事例を事例集に入れさせていただいた。こういった事例集を使いながら、自治体、交通事業者の取組を後押ししたいと思っている。

それからもう一つ、佐賀県バス・タクシー・トラック・自動車整備合同企業説明会についてご紹介したい。

運転士、自動車の安全を確保する整備士、両方が大変な人手不足になっている。

各事業者、佐賀県バスタクシー協会、佐賀市を初めとした自治体のお力を頂きながら、例年、合同企業説明会を開催させていただいている。

本年度の1回目を9月29日に佐賀市のメートプラザで開催することが決まった。

どの業界も人手不足で来場者がなかなか伸びないところがある。周りに仕事を探している人や、運転や自動車に関心がある人がいればお声掛け頂けると幸いである。

佐賀市及び佐賀県にも毎回周知協力を頂いているところであるが、ぜひ1人でも多くの方に来場頂きたいので、周知に協力頂きたい。

報告終了

閉会