

第 45 回小城市地域公共交通活性化協議会
第 30 回小城市地域公共交通会議 会議録

【日時】令和 8 年 2 月 4 日(水)10 時 00 分～11 時 40 分

【場所】三日月保健福祉センター ゆめりあ1階集団検診室

【出席者】

小城市地域公共交通活性化協議会

南里市長(会長)、岩崎委員(副会長)、武富委員、原委員、橋間委員、松崎委員、横山委員、齊藤委員、木下委員、佐野委員、諸田委員、上野委員、福島委員、福地委員、御厨委員、平石委員、真島委員、池田委員、田中委員【委員 19 名】

原氏(満石委員代理)、牟田氏(千種委員代理)、中野氏(長本委員代理)【代理 3 名】

地域公共交通会議委員

熊谷副市長(会長)、南里市長(会長)、岩崎委員(副会長)、武富委員、原委員、橋間委員、松崎委員、横山委員、齊藤委員、木下委員、佐野委員、諸田委員、上野委員、福島委員、福地委員、御厨委員、平石委員、真島委員、池田委員、田中委員【委員 19 名】

原氏(満石委員代理)、牟田氏(千種委員代理)、中野氏(長本委員代理)【代理 3 名】

【オブザーバー】

白石町

総合戦略課	課長	山口	氏
	課長補佐	喜多	氏
重点プロジェクト係	主査	堤	氏

デマンド交通システム関連事業者

【事務局】

都市計画課 飯盛課長、古川副課長、鮎川係長、横田主査、中村主事【事務局 5 名】

【傍聴人】なし

【随行人】1 名

(佐賀県 地域交通システム室 岸本氏)

【報道関係者】なし

【次第】

1 開会

2 挨拶

3 辞令書交付

4 地域公共交通活性化協議会、地域公共交通会議 議題

第1号 小城市内巡回バス ルート変更及びバス停の廃止と新設について

第2号 芦刈乗合タクシー(あしま～る)時刻表の改定とルート変更について

第3号 小城市地域公共交通計画(表1)の変更について(令和8年度フィーダー補助)

5 報告

第1号 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

第2号 公共交通アンケート結果報告

第3号 福富線(あいのりタクシー)の今後の方針について

第4号 デマンド型交通の紹介

第5号 その他(委員からの報告・情報提供等)

6 その他

7 閉会

1. 開会

(事務局:飯盛課長)

定刻の 10 時となりましたので、会議を開会いたします。

本日の司会を務めます、都市計画課の飯盛でございます。よろしくお願いいたします。

会議の開催にあたり、本会議は議事録作成等のため、あらかじめ録音させていただきますことをご了承ください。

それでは、「第 45 回小城市地域公共交通活性化協議会」及び「第 30 回小城市地域公共交通会議」を開催いたします。

本日は、地域公共交通活性化協議会及び地域公共交通会議の両委員にご協議いただき議題がございますので、合同で会議を開催いたします。

会議時間は、両会議を合わせて概ね 1 時間半程度を予定しております。限られた時間ではございますが、円滑な進行にご理解とご協力をお願いいたします。

はじめに、配布資料の確認をいたします。

事前に紙で配布しておりました委員の皆様の資料のうち、一部差し替えがございます。差し替え後の資料を机上に配布しておりますので、ご確認ください。

本日の配布資料は、「配布資料一覧」に記載のとおりでございます。

資料に不足や不備等がございましたら、会議の途中でも構いませんので、事務局までお知らせください。

続いて、改めてコミュニティバスの意義についてご説明いたします。

自治体が運行するコミュニティバスは、既存の民間路線バスでは対応が困難な交通空白地域や交通弱者の移動手段を補完することを目的として運行しております。

このため、現在、民間のバス事業者が運行している路線と同一の区間や停留所について、市が新たに運行することは、原則として控える仕組みとなっております。

こうした制度上の前提をご理解いただいた上で、ご意見、ご発言をお願いいたします。

2. 挨拶

(事務局:飯盛課長)

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

次第 2、挨拶に移ります。

小城市地域公共交通活性化協議会の会長であります、南里市長よりご挨拶をお願いいたします。

(会長:南里市長)

おはようございます。

協議会の会長を務めております、小城市の南里でございます。

本日は、大変お忙しい中、本協議会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

また、日頃より小城市の市政に対し、さまざまなご支援、ご尽力を賜っておりますことに、改めて感謝申し上げます。

地域公共交通につきましては、私自身、県の地域交流部長を務めていた際に、県内各地の地域公共交通に関わってまいりました。

さまざまな取組や手法がございますが、いずれも簡単にはいかず、非常に難しい課題であると感じております。

少子高齢化が進む中で、地域の移動手段、いわゆる「地域の足」をいかに確保していくかということは、大きな課題でございます。

そのような中で、特に共有しておくべき点が二つあると考えております。

一つ目は、地域公共交通を維持するためには、自治体として一定の財政的負担が生じていることに加え、現在は運転手不足が深刻な状況となっている点です。

例えば鉄道においては、ローカル線の利用者が減少しているものの、朝夕には高校生など一定の輸送需要が残っています。これを仮にバスへ転換しようとする、1台では対応できず、複数台の運行が必要となり、その分、運転手の確保が求められます。

このように、運転手不足という現状は、これまでの議論とは大きく異なる状況となっております。

実際に県内においても、西鉄をはじめとする事業者において、資金面だけでなく、運転手を確保できないことを理由として、路線再編が行われた事例があります。

また、唐津地区の事業者においても、名護屋方面への路線で同様の状況が生じており、運転を担う人材の確保が、現在の大きな課題となっております。

もう一つは、すべての利用者のニーズに応えることは、現実的には非常に困難であるという点です。

財政面、人材面の制約がある中で、少しでも多くの要望にどのように応えていくのかについては、今後も知恵を出し続けていく必要があると考えております。

非常に難しい課題ではありますが、少しでも「よくなった」「使いやすくなった」と感じていただけるよう、取り組んでいかなければなりません。

そのためには、使いにくい面があるというご意見を踏まえ、行政として改善に努めるととも

に、皆様にも「乗って支える」という意識を共有していただくことが重要であると考えております。

本日は、こうした点も含めまして、皆様と率直な議論をさせていただければと思っております。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

3. 辞令書交付

(事務局:飯盛課長)

会長、ありがとうございました。

続きまして、次第 3 の辞令書交付についてご案内いたします。

新任の委員の方には、机上に辞令書を配布しておりますので、ご確認ください。

また、議題に入る前に、本協議会の成立要件についてご報告いたします。

地域公共交通活性化協議会規約第 9 条において、「活性化協議会」は委員の 3 分の 2 以上の出席がなければ会議は成立しないと定められております。

本日は委員 25 名中、22 名が出席しており、そのうち 3 名は代理出席です。以上のとおり、定足数を満たしておりますので、本会議は成立しております。

小城市地域公共交通会議条例に基づく成立要件についてもご報告いたします。

同条例において、「交通会議は委員の過半数が出席しなければ開くことができない」と定められております。

本日は委員 25 名中、22 名が出席しており、そのうち 3 名は代理出席です。以上のとおり、過半数を満たしておりますので、本会議は成立しております。

なお、本会議は 条例第 6 条第 5 項により公開 とし、会議録等は市のホームページで公開いたします。発言内容についてはその旨、ご了承願います。

なお、本日の会議に対する傍聴申込はございません。

また、本日報告第 3 号において福富線の今後について説明がございましたため、オブザーバーとして、白石町 総合戦略課より山口課長、喜多副課長、堤主査にご出席いただいております。

加えて、報告第 4 号ではデマンド型交通の紹介がございましたので、〇〇(デマンド交通システム関連事業者)にご出席いただいております。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

4. 議題

(事務局:飯盛課長)

次第 4、議題に入ります。

活性化協議会規約第 9 条において、「会議の議長は会長がこれに当たる」と定められております。

つきましては、南里市長に議長として、以降の会議進行をお願いいたします。

(会長:南里市長)

それでは、私が議事の進行を務めさせていただきます。

皆様のご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

ただ今から議題に入ります。

議題第 1 号:「市内巡回バスルート変更及びバス停の廃止と新設」について、事務局より説明をお願いいたします。

【議題第1号】小城市内巡回バス ルート変更及びバス停の廃止と新設について

(事務局:中村主事)

議題第 1 号、市内巡回バスルート変更及びバス停の廃止と新設についてご説明いたします。資料は、左上に「資料 1(議題第 1 号)」と記載されているものをご覧ください。

審議いただく事項は、

- ・小城市民病院バス停の廃止
- ・バス停廃止に伴う小城町バスの一部ルート変更
- ・「小城中学校南」バス停への増便
- ・「浜枝川地区農村公園前」バス停の新設

の 4 点となります。それぞれについてご説明いたします。

はじめに、小城町バスのルート変更及びバス停の廃止についてご説明いたします。

6 ページをご覧ください。

昨年 6 月に閉院した小城市民病院については、跡地の活用予定が未定であることから、令和 8 年 3 月末までを目途に、バス停を移動させる方向で病院側と協議してまいりました。

続いて、8 ページから 10 ページをご覧ください。

現在、小城市民病院を經由しているバスを掲載しておりますが、当該バス停に停車しているのは小城町バスの全 3 路線です。

続いて、12 ページをご覧ください。

こちらには、閉院前後の当該バス停の利用者数の推移を掲載しております。

閉院後の 6 月以降でも一定数の利用が確認されており、病院近辺にお住まいの方が利用されているものと認識しております。

13 ページのグラフでは、閉院後の便ごとの利用者数を示しておりますが、便によっては全く利用がない便もありました。

これらを踏まえ、15 ページに記載のとおり、利用者の皆様からご意見を伺うため、11 月 7 日から 12 月 9 日までの約 1 か月間、当該バス停及びバス車内に意見箱を設置し、意見募集を行いました。提出はありませんでした。

また、不二町地区の区長にご相談し、住民の皆様への意見徴収をお願いしましたが、不二町地区からも反対意見はなかったとのご連絡をいただいております。

以上のことから、小城市民病院バス停及び当該区間の一部ルートを廃止・変更したいと考えております。

詳細は 17 ページをご覧ください。

これまで晴田線第 2 便及び第 3 便は、市民病院を經由するため病院と小城中学校の間の道路へ左折しておりましたが、今回の変更により直進することとなります。

なお、資料には記載していませんが、岩松線第 2 便は、これまでモリナガから小城市民病院を經由してひらまつ病院へ向かっていたルートを、両施設のロータリーの関係上、先にひらまつ病院へ行き、その後モリナガへ向かうルートへ変更しております。

また、当該バス停の廃止に伴う代替案については、19 ページをご覧ください。

当該バス停から南へ約 300 メートルの位置にある「小城中学校南」バス停について、停車回数を現行の 4 回から 6 回に増便することで対応したいと考えております。

資料の見方ですが、丸印が「小城中学校南」バス停に停車する系統、バツ印が停車しない系統を示しています。

なお、黄色の丸で示している系統は、これまで停車していなかったものの、新たに「小城中学校南」バス停を追加した系統です。

今後のスケジュールですが、本会議で承認いただいた後、議題第 3 号でご説明いたします「地域公共交通計画の変更」を国へ申請するとともに、「自家用有償旅客運送の変更登録」を佐賀県へ申請します。

その後、3 月に市ホームページ及び活性化協議会のインスタグラム等で周知を行い、4 月から新ルートで運行開始を予定しております。

以上が、小城町バスのルート変更及びバス停廃止についての説明です。

続きまして、牛津町バス天満町～芦刈町線における浜中地区へのバス停新設についてご説明いたします。

資料は 25 ページをご覧ください。

これまでの会議において、浜中地区には既存のバス停から距離のある集落があり、高齢の利用者への配慮が必要とのご意見をいただきました。

既存ルート上での新設であることを総合的に考慮し、例外的な対応としてバス停の新設を検討します。

27 ページには、バス停新設予定箇所の地図を掲載しております。

設置場所は浜枝川地区農村公園の前を予定しております。

なお、当該バス停の設置にあたり、小城警察署交通課、市道を管理する小城市建設課、農村公園を管理する小城市農村整備課、並びに運行事業者と協議しましたが、反対意見や支障となる指摘はございませんでした。

最後に、川越バス停についてご説明いたします。

資料は 31 ページをご確認ください。

川越バス停は現在、住宅街手前に設置されていますが、利便性が悪いとの理由で沖神社前への移設要望がありました。

しかし、運行事業者と協議した結果、当該道路は道幅が狭く、車両の U ターンが必要となることから、安全面を考慮し移設は困難との結論に至りましたため、報告とさせていただきます。

議題第 1 号での議決事項は、

- ・小城市民病院バス停の廃止
- ・バス停廃止に伴う小城町バスの一部ルート変更
- ・「小城中学校南」バス停への増便
- ・「浜枝川地区農村公園前」バス停の新設

以上、計 4 点となります。

なお、変更日は 4 月 1 日を予定しております。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(会長:南里市長)

それでは、議題第 1 号につきまして、委員の皆様からご意見、ご質問等がございましたら、挙手のうえ、発言をお願いいたします。

【質疑応答】

(A 委員)

浜中地区のバス停の新設について、当該地区の利用者は大変喜ぶと思います。

しかし、改定日が令和 8 年 4 月 1 日となっているのは、利用者側は 1 日でも早く変更された方がいいのですが、何か根拠があって 4 月 1 日にしているのでしょうか。

(事務局:鮎川係長)

この会議で承認を受けた後、県や国などの関係機関に変更申請を提出する必要があります。その期間の余裕をもって4月1日とさせていただきます。

(A 委員)

やはり1日でも早くしてもらった方がいいかなと思いましたので。しかし、事務局でもいろいろな手続きがあると思いますので、わかりました。

(事務局:鮎川係長)

住民の方の声を代弁していただきありがとうございます。今後もお気づきの点等ありましたらお声かけいただきたいなと思っております。

(会長:南里市長)

他にございませんでしょうか。

それでは、ご意見等がないようですので、お諮りいたします。議題第1号につきまして、原案どおり承認することにご異議はございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって、議題第1号は、原案どおり承認されました。

(会長:南里市長)

続きまして、議題第2号、「芦刈乗合タクシー(あしま～る)時刻表の改定とルート変更について」でございます。事務局から説明をお願いいたします。

【議題第2号】 芦刈乗合タクシー(あしま～る)時刻表の改定とルート変更について

(事務局:中村主事)

議題第2号、芦刈乗合タクシー、通称「あしま～る」の時刻表改定及びルート変更についてご説明いたします。

資料は、左上に「資料2(議題第2号)」と記載されているものをご覧ください。

審議いただく事項は、以下の5点です。

- ・芦刈観瀾校バス停の新設と、それに伴うルート変更
- ・「あしま～る」における「牛津天満町」及び「牛津公民館」停留所の廃止
- ・「牛津本町」及び「牛津栄町」停留所の移設
- ・安全面を考慮してのルート変更
- ・時刻表の改定

それぞれについてご説明いたします。

はじめに、あしま～るの概要についてです。

芦刈乗合タクシーは「芦刈乗合タクシー」、愛称「あしま～る」として親しまれており、牛津―芦刈地域の交通弱者や高齢者にとって、買い物や通院など日常生活を支える重要な移動手段として利用されています。

本システムについては、これまでの本会議や地域住民の皆さまから、「帰りの便の時間が早く、買い物の時間が十分に確保できない」「小学生の登校時間に利用できる便を追加してほしい」といったご意見をいただいております。

これらを踏まえ、運行内容の見直しを検討してまいりました。

はじめに、芦刈観瀾校バス停の新設とそれに伴うルート変更についてご説明いたします。

資料 17 ページをご覧ください。

変更の主な内容として、現在は地図上の緑線で示したルートを運行していますが、赤線で示したルートへの変更を案としております。

バス停の設置位置は、学校東側の職員駐車場内を予定しています。

18 ページに現地写真を掲載しておりますが、写真手前は空きスペースとなっており、現在こちらに停車できるよう学校と協議済みです。

続いて、2 点目の「あしま～る」における「牛津天満町」及び「牛津公民館」停留所の廃止、3 点目の「牛津本町」停留所の移設についてご説明いたします。

資料は 19 ページから 21 ページをご覧ください。

「牛津天満町」及び「牛津公民館」停留所の廃止を検討しております。

このあしま～るでは、利用者の多くは芦刈町の住民で、牛津町への買い物や通院に利用されております。

そのため、「牛津本町」及び「牛津公民館」停留所は、ほとんど利用客がない状況でした。

21 ページに掲載のあしま～るバス停別利用者数をご覧ください。

そこで、牛津公民館のほうに回るのではなく、県道を通って牛津駅に行くルートへの変更を検討しております。

これにより、牛津駅に到着する時間が早くなり、JR 長崎本線との接続も良くなります。

「牛津天満町」停留所についてです。

こちらは友桝飲料の前の交差点付近にある停留所ですが、以前より国から「交差点に近く、安全面で課題がある」との指摘がありました。

当該バス停の利用者について運転手に聞き取りを行ったところ、多くは佐賀銀行牛津支店の利用者であることが分かりました。

そこで、牛津巡回バスが停車する「本町公民館」バス停へルートを変更することを検討しております。

佐賀銀行牛津支店に近い位置となるため、利便性の向上が期待されます。また、牛津高校にも近く、牛津商店街の中に停車するメリットもございます。

続いて、「牛津栄町(セリオ前)」バス停についてです。

現在、セリオ前の市道上に停留所があります。

利用客はほとんどセリオの利用者です。

セリオのロータリー内には、広域バス及び牛津巡回バスが停車する「セリオ」バス停が別があり、近接していることや類似したバス停名で、利用者の混乱を招いていました。そのため、「牛津栄町(セリオ前)」バス停を移設し、「セリオ」バス停に停車するよう変更を検討しております。

続いて、4点目の安全面を考慮してのルート変更です。

戸崎から一本松区間のルート変更についてご説明いたします。

資料 23 ページをご覧ください。

現在の運行ルートは、一本松バス停を北上後、すぐに西へ左折する緑線と赤線が重なったルートです。

しかし、この区間は道幅が狭く、農繁期には通行が困難になる場合があります。

そのため、安全で安定した運行を確保する目的で、一本松バス停から北へ向かう赤線ルートへの変更を検討しております。

具体的には、西戸崎バス停を西へ通過後、Uターンして東戸崎バス停へ向かうルートです。

続いて、26 ページの弁財(べんざい)区間のルート変更です。

現在は弁財地区内を周回する赤線と緑線が重なったルートですが、27 ページの写真のとおり道幅が非常に狭く、民家と車両が接触する危険性が高い状況です。

そのため、地図上の赤線と緑線で示したルートへの変更を検討しております。

最後に、社がらみ区間のルート変更についてです。

こちらも現在のルートは道幅が狭いため、赤線で示した新ルートへの変更を検討しております。

いずれも小学生も利用することを考慮し、安全面に配慮したルート変更です。

最後に、別紙「時刻表改定前後の比較資料」をご確認ください。

左が現行の時刻表、右が改定案です。

先ほども申し上げましたが、この路線では芦刈の方がセリオを利用される目的で利用される方が多い状況です。

しかし、現在のダイヤでは、1 便に乗るとセリオでの滞在時間が 2 時間となり長すぎる一方、

2便で向かうと滞在時間が20分しかなく、買い物ができないとの意見が乗り込み調査でも多く聞かれました。

現在、1便は社がらみを8時20分に出発していますが、小学生の登校時間に合わせ6時55分出発に変更する計画です。

また、2便は10時6分出発から9時35分出発に変更し、セリオには10時22分到着予定です。

下り便は11時12分にセリオを出発するため、買い物時間を約50分確保できるダイヤとなっています。

乗り込み調査の際にも、「どのくらい買い物に時間が必要か」のアンケートを行い、この時間を設定しています。

また、ルート変更やバス停廃止に伴う細かなダイヤ調整も行っています。

これらの変更について、1月19日から1月30日の期間で、あしま～る1便及び2便への乗り込み調査を行いました。

利用者の方に意見を伺ったところ、反対意見はなく、賛成の意見が多く聞かれました。

さらに、意見箱による意見募集も行いましたが、こちらについても意見はありませんでした。

以上で説明を終わります。

議題第2号での議決事項は、

- ・芦刈観瀾校バス停の新設とそれに伴うルート変更
- ・バス停の廃止
- ・停留所の移設
- ・ルート変更
- ・時刻表の改定

以上の5点となります。

なお、変更日は4月1日を予定しております。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(事務局:鮎川係長)

資料の訂正をいたします。

23ページをご確認ください。

あしま～るの一本松、東戸崎、西戸崎の箇所についてですが、赤の線が間違っております。

現在の図では、一本松から西へ行き、田んぼ道を通って西戸崎へ行っているような状態になっています。

正しくは、一本松からそのまま北上して西戸崎の方へ進み、西戸崎バス停を過ぎたところで

Uターンして東戸崎へ向かうルートに変更しております。

図が間違っておりまして、申し訳ございません。

(会長:南里市長)

議題につきまして、ご意見ご質問等ありましたらよろしく願いいたします。

【質疑応答】

(B 委員)

資料の 18 ページ(芦刈観瀾校バス停設置位置)について、駐車場は非常に危険を伴う場所だと思うのですが、そのあたりいろんな関係機関と確認をされたうえで問題ないとのことでルートとなっているのでしょうか。

(事務局:鮎川係長)

芦刈観瀾校内のバス停につきましては、芦刈小学校の保護者の方にアンケートを行いました。その結果、芦刈小学校の児童は家が遠い方が多く保護者が車で送っている児童が多い状況でした。

具体的には、旧芦刈庁舎(あしぱる)に車を止めて、そこから歩道を渡って学校に登校する児童が多いとの回答をいただいております。

また、アンケートでいただいた意見が多かったのが、保護者としては、「学校の敷地内にバス停を置いてもらった方が安全」と感じる、との意見が多くございました。

その点で、学校と協議をさせていただきまして、芦刈小学校の正門を検討したのですが、こちらは行き止まりとなっており、バスのUターンが困難でした。

そこで、ほかの候補を考えた際に、こちらの駐車場の利用者は先生方だけで、保護者の方は使えないことになっていると学校から説明を受けております。

それでしたら、学校の先生方にご注意をしていただく前提で、ここが一番安全との結論に至り、学校の校長先生や教頭先生と協議を行い、こちらに設置する計画となっております。

(会長:南里市長)

ありがとうございました。

他にございませんでしょうか。

それではご意見ないようですので、お諮りさせていただきます。

議題第2号につきまして、原案どおり承認することにご異議はございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって、議題第 2 号は、原案どおり承認されました。

続きまして、議題第 3 号、「小城市地域公共交通計画(表1)の変更」についてです。
事務局より説明をお願いいたします。

**【議題第3号】小城市地域公共交通計画(表1)の変更について(令和8年度フィーダー補助)
(事務局:中村主事)**

議題第 3 号について説明いたします。

お手元の資料は、「議題第 3 号」と記載された資料をご覧ください。

本資料は、6月に皆さまからご承認をいただき、国へ申請いたしましたフィーダー補助の変更申請資料となります。

改めてフィーダー補助について説明いたしますと、
鉄道や路線バスなどの基幹交通に接続する地域交通を維持・確保するための国の補助制度です。

小城市では、この制度を活用してコミュニティバスの運行を行っております。

今回の変更点は、晴田線およびあしま～るの系統キロ程についてです。

はじめに、晴田線についてですが、議題第 1 号で説明いたしました小城市民病院バス停の廃止に伴うルート変更により、キロ程が変更となっております。

なお、岩松線および三里線については、
ルートに大きな変更がないため、キロ程への影響はありません。

続いて資料の裏面をご覧ください。

こちらは、議題第 2 号でご審議いただいたあしま～るのルート変更に伴い、キロ程が変更となっております。

以上、2 点の変更についてご承認をいただいた後、国へ変更として申請いたします。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(会長:南里市長)

こちらの議題につきましては、先ほどご審議いただきました議題第 1 号及び議題第 2 号の変更に伴い、運行距離が変更となることから、国への申請が必要となるものです。

そのため、本会議において承認をいただきたく存じますが、ご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

それでは、お諮りいたします。

議題第 3 号につきまして、原案どおり承認することにご異議はございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって、議題第 3 号は原案どおり承認されました。

5. 報告

(会長:南里市長)

続きまして、次第5、「報告事項」に入ります。

事務局より、報告第 1 号「令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について」の説明をお願いいたします。

【報告第 1 号】 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

(事務局:中村主事)

報告第 1 号についてご説明いたします。

それでは、左上に「報告第 1 号説明資料」と書かれた資料をご覧ください。

「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」の概要についてご説明いたします。

この事業の対象期間は、令和 6 年 10 月 1 日から令和 7 年 9 月 30 日までとなっております。

小城市では、議題第 3 号で説明いたしました通り、国の補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業」の採択を受け、「小城市内巡回バス」及び「乗り合いタクシー」を運行しております。

本事業では、毎年事業実施後に事業評価を行い、その結果を地方運輸局へ報告することとなっております。

このたび、令和 7 年度事業(対象期間:令和 6 年 10 月 1 日~令和 7 年 9 月 30 日)について、別添のとおり「令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」を作成し、運輸局長へ提出いたしました。

本協議会の委員の皆様にもご報告するとともに、内容についてご意見をいただきたく存じます。

つきましては、次のページ「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」をご確認ください。

それでは、資料の中身に入ります。

こちらは地域公共交通確保維持改善事業・事業評価でございます。

事業概要の欄ですが、小城町バスは「晴田線」「岩松線」「三里線」の 3 系統、三日月町バスは令和 7 年 3 月まで「北回りコース右回り・左回り」と「南回りコース右回り・左回り」の 4 系統が運行されておりましたが、令和 7 年 4 月にルートを三日月町バスへ統合しました。

また、同年 4 月に運行を開始した三日月小学校線を合わせて、6 系統を運行いたしました。
続いて、牛津町バスは「勝・柿樋瀬線右回り・左回り」「砥川線」「天満町・芦刈町線」の 4 系統、
広域バスは右回りと左回りの 2 系統を運行しました。

さらに、芦刈町乗り合いタクシー 1 系統、小城やまびこタクシー 2 系統を合わせ、令和 7 年
度は合計 18 系統の運行を行いました。

続いて、前回の事業評価結果の反映状況ですが、今年度の主な活動として資料に記載の 5
つの活動を行いました。

また、5 つの活動以外にも、広域線においてバスへのラッピングなども行っております。

続きまして、事業実施の適切性についてです。

小城やまびこタクシーについては、計画していた運行回数の 30%に満たなかったため B 評
価、その他は計画通りの運行ができましたので A 評価としています。

続いて、目標・効果達成状況についてです。

評価基準としては、目標を達成できた場合は A 評価、達成できなかった場合は B 評価、目
標とする 1 便当たりの利用者数と 1.0 人以上開きがある場合は C 評価としています。

市民の方から寄せられた声としては、

- ・バス停までが遠い
- ・家の近くで乗降させてほしい
- ・運行日数を増やしてほしい
- ・便数を増やしてほしい

などが挙げられます。

全路線の目標・効果達成状況を振り返り、今後の改善点としては、利用実態に即したバスル
ートの見直しや、運行本数(日数)の適正化を図り、効率的で利用しやすい運行体制の再構築に
努めたいと考えております。

4 枚目の A3 資料については、小城市地域公共交通活性化協議会の概要や、先ほどご説明
した内容をまとめております。

以上で報告第 1 号についての説明を終わります。

(会長:南里市長)

先ほど、事務局より報告第 1 号の説明がありました。

つきましては、委員の皆様からご意見、ご質問等がございましたらお願いいたします。

(牟田代理委員)

佐賀運輸支局の牟田と申します。

事務局の方からご説明いただきました事業評価の趣旨は、事務局からいただきました通り、自治体で評価を行っていただいて、次の計画に活かしていただくところでございます。

すでに小城市から提出いただいております、今後の流れとしましては、この内容を他の自治体の事業評価とともに九州運局の方で開催される有識者の方を交えた第三者評価委員会の方でご審議いただきます。そこで有識者の方から色々なご助言やアドバイスをいただきますので、それを踏まえまして、私共の方で二次評価をさせていただきますまして、各自治体にお知らせする仕組みになっております。

そちらを踏まえていただいて、次年度の取り組みに活かしていただければと思っております。以上補足でございます。

(会長:南里市長)

ありがとうございます。

他にご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

ないようですので、次の報告に進みます。

報告第 2 号「公共交通アンケート結果報告」について事務局より説明をお願いいたします。

【報告第2号】 公共交通アンケート結果報告

(事務局:横田主査)

続きまして報告第2号「公共交通アンケート結果」についてご報告いたします。

資料は配布しておりませんので、スクリーンをご覧ください。

このアンケートは外出目的に応じた移動手段・公共交通の利用状況、交通弱者のニーズを調査し、公共交通(バス)の利便性向上を図ることを目的に 65 歳以上の市民の方を対象に 2,000 人を無作為抽出し令和 7 年 9 月から 10 月に行いました。主な調査内容としましては、日常の外出状況や公共交通バスの利用状況、今後の公共交通のあり方、公共交通に対するご意見やご要望などを伺いました。有効回答数は、配布 2,000 件に対し 1,281 件と高い回収率となっております。

アンケートの設問の中で、「よく行く外出先の目的は何ですか」との問いを設けており、選択肢は 12 項目、その他を含めると 13 項目あります。その中から、よく行く外出先を 3 つ選んでいただき、1 番目、2 番目、3 番目と、多い順に回答していただいております。

「全体」と示しているグラフについてですが、こちらは 1 番目から 3 番目までの回答を合算し、集計した結果を表したものです。その結果、1 位は「買い物」で 32.6%、続いて 2 位が「通

院]で 23.3%、3 位が「金融機関」で 11.0%との結果となっております。

買い物については、全年代で高い割合を占めており、通院については、年代が上がるほど割合が高くなる傾向が見られました。

また、買い物や通院時の移動手段についてもお伺いしましたが、約 8 割の方が自家用車で移動しているとの結果となっております。

続きまして、バスの利用状況についてです。

「現在バスを利用していますか」との設問を設けてお伺いしたところ、「バスを利用していない」と回答した方が 93.0%と、非常に高い割合を占めました。

そのうち、バスを利用していない理由について最も多かった理由は、「自家用車で移動するため必要がない」で、59.7%となっています。

そのほかの理由としては、「目的地に行くバスがない」「利用したい時刻にバスが走っていない」「バス停の位置が不便である」といったご意見が多く寄せられました。

また、自由記述による具体的なご意見・ご要望をお伺いしたところ、病院やスーパー、JR 小城駅・牛津駅への運行本数の充実、各地区公民館へのバス停の設置、デマンド交通の導入といった意見がありました。そのほか、小城市内に限らず、佐賀市の医大や厚生館、久留米・久保田方面への路線新設を求める声もありました。

また、「行きはバスで行けても帰りの便がない」、「乗り換えの待ち時間が長く利用しづらい」といった意見もあり、移動先での滞在時間や路線間の接続を考慮したダイヤの見直しが必要であることを、改めて認識いたしました。

さらに、免許返納後の移動手段に対する不安や、外出機会が減っていること、年金生活でタクシー利用が難しいといった、現状や将来に対する不安の声も多く寄せられました。

一方で、免許返納後の移動手段として公共交通に期待したいとの意見もあり、公共交通が果たす役割の重要性を改めて確認する結果となりました。

アンケート結果につきましては、今後の公共交通計画策定に向けた基礎資料として活用するとともに、居住地区別や年代別にさらに詳細な分析を行い、運行路線やダイヤの見直しなど、具体的な改善につなげていきたいと考えております。

以上、公共交通アンケートの結果報告とさせていただきます。

(会長:南里市長)

ただいまの報告について、委員の皆様からご意見、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

ないようですので、次に進みます。

報告第3号 福富線(あいのりタクシー)の今後の方針について事務局より説明をお願いいたします。

**【報告第3号】 福富線(あいのりタクシー)の今後の方針について
(事務局:鮎川係長)**

報告第3号について説明します。

本日は、白石町の地域公共交通計画のうち、あいのりタクシー福富線の見直しについて挙がっておりましたので、参考事例としてご紹介します。

こちらは、白石町の計画内容であり、参考情報としてお伝えする立場で説明するものです。

小城市と白石町の間では、現在、あいのりタクシー福富線が、「道の駅しろいし」から「JR 牛津駅」までを結ぶ形で運行しております。

資料では赤線で示している区間です。

運賃は、1乗車200円、1駅のみ利用は100円と、利用しやすい料金設定となっており、1日8往復が運行されています。

しかし、利用状況を見ると、輸送人員は年々減少しており、直近では1便あたりの利用者数が概ね1人未満という厳しい状況が続いています。

利用目的としては、買い物や通院もありますが、最も多いのは鉄道駅への接続、つまり牛津駅を目的とした移動です。

利用者数が減少する一方で、運行にかかる経費は増加傾向にあり、その結果、小城市と白石町の財政負担は年々重くなっています。

令和5年度では、あいのりタクシー全体で年間約1,200万円の経費がかかっており、白石町と小城市の負担割合は半々となっているため、そのうち白石町の負担は約600万円となっています。利用者1人を運ぶために、莫大な公費が必要な状況であり、路線の持続性が大きな課題となっています。

こうした状況を踏まえ、白石町の地域公共交通計画では、あいのりタクシー福富線の運行ルートを見直す方針が示されています。

具体的には、これまでの「道の駅しろいし～JR 牛津駅」ルートを廃止し、「道の駅しろいし～JR 江北駅」へと変更する計画となっております。

背景としては、西九州新幹線の開業により、江北駅が広域交通の結節点として重要性を増していることが挙げられます。

普通列車や特急列車の停車本数が多い江北駅への接続を強化することで、白石町から町外への通勤・通学・通院などの利便性を高める狙いがあるとされています。

白石町の分析では、牛津駅周辺には大規模な商業施設が少なく、利用実態を見ても、駅そのものへの接続が主な目的となっているそうです。

そのため、より利便性の高い江北駅へ接続先を見直すことで、限られた財源をより効率的に使おうとの考え方が示されています。

また、通勤・通学時間帯については、鉄道の発着時刻に合わせたダイヤ設定を行うなど、実際の利用ニーズを重視した運行が検討されています。

この見直しによって、あいのりタクシー福富線については、財政的な面で小城市単独運行となり負担が大きくなる可能性があります。

白石町の計画においても、小城市との協議・調整が不可欠であることが明記されています。

小城市としては、国道 444 号線を通る福富線は、白石町と小城市、さらには牛津駅を結ぶ重要な生活交通軸であり、引き続きその必要性は高いと考えています。

一方で、福富線を小城市内のみで継続した場合、財政負担が小城市のみとなり、これまでと同じ便数や運行形態を維持することは難しくなると考えられます。

今後、白石町がルート変更を検討する中で、小城市としても、どのように広域交通を確保していくのかについて、整理していく必要があります。

本日の説明は、あくまで他自治体の計画を参考として共有するものです。

今後の議論の材料としていただければと思います。

(会長:南里市長)

この件につきましては、現時点で具体的に見直しを進めるとの趣旨ではなく、白石町において、あいのりタクシー福富線の見直しに関するさまざまな議論が行われている状況であり、その議論の結果、小城市にも影響が生じ、この会議でも議論が必要になってきます、という報告でよろしいでしょうか。

(事務局:鮎川係長)

はい。

(会長:南里市長)

それでは、こちらの報告事項につきまして、ご意見等がございましたらお願いいたします。

【質疑応答】

(A 委員)

今説明いただいた内容は、芦刈町に一番影響があるかと思って聞いてました。

これができれば、今の状況を見ると、牛津町に行くよりも江北町に行く方が芦刈町の方は喜

ぶ人が多いわけですよ。

長崎などは全国各地から日本 1 短い新幹線を楽しみに観光に来るような人がいるわけですが、一方で私たちは、今の状況では、佐賀市まで行かないといけないわけですよ。

なので、このルートは、特に小城市の南部地区の人にとっては非常に良いかな、と私は思っています。

いい方向に検討いただければ幸いかな、と思います。

道の駅しろいしは、芦刈町の人「白石に行けばなんでもあるよ」と。

私も何度か行ってはるんですけど、レストランもあって、交通空白地の人たちや交通弱者にとっては非常に良いことだな、と思っています。

白石町としてはどのように思われているのか。

(白石町山口課長)

この問題については、本庁の地域公共交通会議で、財政的な負担の問題や厳しいご指摘もございました。

実は白石町では、定時定路線のバス路線を基本的には全て廃止する計画にしておりました。予約制のデマンド型タクシーを拡充していきたいとの方向で進めていたのですが、福富地区の方から、どうしても「その足を奪わないでくれ」とのお話がありました。

そのため、ワークショップやアンケートを行ったところ、江北駅への接続要望が多かったため、取り扱いをさせていただけるところでございます。

芦刈地区に関しましては、これからも小城市と、ルートも含めまして、協議をさせていただくこともあるかと思っております。

いろいろご苦勞おかけいたしますが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(会長:南里市長)

ありがとうございました。

他にありませんでしょうか。

それでは、続きまして、報告第4号「デマンド型交通についての紹介」について、事務局より説明をお願いいたします。

【報告第4号】 デマンド型交通の紹介

(事務局:鮎川係長)

はじめに、デマンドについて〇〇(デマンド交通システム関連事業者)様の方から紹介していただこうと思ひます。

よろしくお願ひします。

(オブザーバー:デマンド交通システム関連事業者)

オブザーバーから、デマンド交通の概要および他自治体における導入事例について説明が行われた。

デマンド交通は、電話やスマートフォンによる予約制で運行する交通手段であり、相乗りが可能である点がタクシーとの主な違いである。車両にはナビゲーションシステムを搭載し、利用状況に応じて経路を柔軟に調整しながら運行する仕組みである。

路線バスやコミュニティバスと比較すると、自宅近くから利用できる点で利便性が高く、運賃は概ね 300 円から 500 円程度で設定されている事例が多いとされた。また、既存の路線バス、コミュニティバス、タクシーと適切に役割分担しながら導入することが重要であるとの認識が示された。

運行形態としては、地元のタクシー事業者に委託する方式が多く、全国的にも一般的な手法であるとの説明があった。運賃についても、距離に応じた設定とすることで、利用しやすい水準としている事例が多いとの紹介があった。

さらに、別の方式として公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)についても触れられ、運転手不足が深刻化する中、普通免許で運転可能である点から、運転手確保の面で有効な手法であるとされた。

以上を踏まえ、デマンド交通は、高齢者や自家用車を運転できない人の移動手段としての利便性と、運転手確保のしやすさによる持続性を両立できる仕組みであり、地域公共交通の維持に寄与するとの整理がなされた。

(事務局:鮎川係長)

ありがとうございました。

続いて、本日の説明の立場と位置づけについてお話しします。

本来であれば、最初にお伝えしなければいけなかった点ですが、小城市としてデマンド交通の導入を決定しているわけではございません。また、本日の会議の場は、デマンド交通を導入するかどうかを決定する場でもございません。

先ほどご説明いただきましたとおり、近隣市町においてデマンド交通を導入している事例もあり、その説明を行う位置づけで本日ご紹介させていただいております。

現在、小城市では次期地域公共交通計画の見直しを進めている段階であり、その中で今後の移動手段のあり方を検討していく必要があります。

本日は、判断材料の一つとして「デマンド交通という選択肢がある」との情報共有の場と考え

ております。

デマンド交通の概要につきましては、先ほどご説明いただいておりますので割愛いたしません。

デマンド交通が注目されている背景につきましては、市長の冒頭挨拶にもありましたとおり、運転手不足などの課題がある中で、注目されている状況がございます。

続きまして、デマンド交通のメリット・デメリットについて整理してご説明します。

メリットですが、運行の効率化、交通空白地域への対応、高齢者への移動支援などが挙げられます。条件が合えば、利便性と効率性を一定程度両立できる点がメリットでございます。

一方で、注意すべきデメリットや課題も多くございます。

一つ目は、予約の手間です。利用のたびに予約が必要となるため、高齢者の方や急な外出をされたい場合、また日常的に利用されている方にとっては負担となる場合があります。現在、小城市でバスを利用されている方は、1か月乗り放題の定期券を利用されている方が多く、そうした方々にとってはデメリットとなり得ます。

二つ目は、運用の複雑さです。予約受付、配車調整、利用者対応など、運行を支える体制づくりが必要であり、人員やノウハウが求められます。

三つ目は、コストの問題です。システム導入費用、車両の確保、オペレーター配置など、定時定路線とは異なるコストが発生します。

さらに、小城市において重要な課題として、既存のタクシー事業者への影響、いわゆる民業圧迫の問題があります。公的補助を活用した低料金のデマンド交通がタクシー事業者と競合し、経営悪化や廃業に至った事例もあっております。

タクシー事業者は、夜間や緊急時など、公共交通が対応できない場面で地域交通のセーフティネットとして重要な役割を担っておられます。こうした点も踏まえ、慎重な検討が必要と考えております。

今後、次期公共交通計画の中で、定時定路線を継続するのか、デマンド交通を導入するのか、あるいは両者を組み合わせるのかについて検討していく必要があります。

これまで定時定路線の見直しにより、利用者数が改善した事例もございます。ルートやダイヤを整理することで、予約制にしくなくても利便性が向上する場合がありますので、そうした点も含めて検討していきたいと考えております。

説明は以上となります。ありがとうございました。

(会長:南里市長)

ただいまの報告は、デマンド交通についてのご紹介ですね。

今後の議論の中で、こういうやり方もあるという選択肢の提示との理解でよろしいですか。

それでは、ただいまの報告について、ご意見・ご質問がございましたらお願いいたします。

(C 委員)

デマンド交通という言葉が初めて聞きました。

予約はどのくらい前にするものなんでしょうか。1 時間前などでしょうか。

(事務局:鮎川係長)

システムや事業者によって異なると伺っております。

前日予約の自治体もあれば、数時間前まで可能な場合もございます。

よろしければ、〇〇(デマンド交通システム関連事業者)様からご説明いただけますでしょうか。

(オブザーバー:デマンド交通システム関連事業者)

自治体の要望や設定に応じて対応可能です。

多い事例では、1 週間前から電話やスマートフォンで予約可能なものがあります。

一方で直前まで可能な場合や、あえて 30 分前で締め切る自治体もございます。

タクシーと共存し、便利すぎない形にするなど、様々な設定が可能です。

(C 委員)

利用者にとっては良いことだと思いますが、それを運用する市役所側は大変ですよ。それに、タクシーとの競合にもなると思います。

話を聞くだけでは良い制度ですが、実際に使うとなると相当困難だと感じます。

(鮎川係長)

おっしゃるとおり、タクシーとの競合という課題もございます。

事業者の方からご意見があればお願いします。

(D 委員)

小城市からコミュニティバスの委託を受けております、〇〇(事業者名)の D と申します。

デマンドについてご説明がありましたが、私自身、今日は小城市からの委託事業、バス事業者としてこの席におります。しかし、タクシー事業者としての立場から申し上げますと、デマンド化をされてしまうと民間事業の圧迫になってしまいます。

タクシー事業と巡回バスの違いですが、巡回バスは固定路線でお客さんを送る。一方、タクシ

ーはドアツードアです。この違いの中で、お客様は、バスは不便だとおっしゃっているわけです。

しかし、デマンド交通を導入すると、お客様からすると、デマンドの方が使い勝手が良く、タクシー料金の半分で乗れる、となってきます。そうなると市民はタクシーではなく、デマンド交通ばかりを利用するようになってしまいます。

小城市の近隣でもデマンドを導入している地区があります。その皆さんはデマンドを利用してしまい、タクシーの利用は一切なくなり、売り上げがなくなってタクシー事業として成り立たなくなってしまった現状があります。

また、タクシー事業は正直言って「足軽」とよく言われます。太良町で言えば、地元のタクシー会社がなくなってしまいました。すると、地元の方々はいろんなところへ行く足がなくなります。そこで仕方がないので、鹿島のタクシー会社に委託し、補助金を出しながら年間何千万という金額で運営している現状があります。

市としては、地場企業の育成も当然のことです。デマンドを導入することによってどうなるか、しっかり考えていただきたいと思います。

武雄市ではライドシェアの実証実験が行われました。白ナンバーで動かすことができ、一般の第一種免許で運行できる、これも民業圧迫となる考え方です。

実際、武雄市が実証実験を行った結果、2,500万円かけて、実際に利用された方の売上は3万円とのことです。利用者としても使い勝手が悪い状況でした。

ライドシェアがどんどん普及すると、タクシー会社としては運転手がやっていられなくなる状況になります。

我々は企業としての責務があり、災害や台風が起きた際、役所から防災放送で「皆さんの命は皆さん守ってください」と流れた場合、市民は避難所まで行かなくてはなりません。しかし運転できない方々を、我々が業務命令として送ります。「あと何人待っている」といった使命感で対応しているのです。

ライドシェアの運転手は、「自分の命が危ない」「自分の車が危ない」となった場合、出てこないでしょう。

そうなったとき、誰が市民を運ぶのか。最終的には、やはり地元のタクシー会社がいないと、地域交通は成り立たないと私は自負しています。

デマンド交通についても同様です。良い面ばかりを見るのではなく、導入による影響を含めて検討していただきたいと思います。

巡回バスについてですが、タクシーは高いけれども、それなら巡回バスに乗ろう、という棲み分けがあります。

昨年9月からタクシーの迎車料金や予約料金で、皆様から200円、300円いただくようになりました。それによってタクシー利用は減り、その方々が巡回バスを利用するようになりました。今の形でしっかりした棲み分けができています。

しかし、デマンド交通になると、その棲み分けができなくなり、民業圧迫につながります。

我々タクシー会社の立場からすると、それはちょっと違うのではないか、と思っております。

委員の皆様方、いろんな問題が今後あるかとは思いますが、いい面ばかりを見るのではなく、デメリットや導入による影響がどう及ぶか、というところもよく検討いただいた中で判断いただければと思っています。

よろしく願いいたします。

(C 委員)

タクシー会社さんのおっしゃることが正論だと思います。良い話に飛びつくと、後で被害を受けるのは一般国民だと思います。タクシーは残してほしいと思います。

(事務局:鮎川係長)

次期公共交通計画の策定に向けて、定時定路線を継続するのか、デマンドを導入するのか、地域限定で実施するのか、ミックスするのかなど様々な選択肢を検討していきたいと考えております。

報告事項にもありましたが、9月に実施したアンケートでは、利用するスーパーや病院、曜日なども詳細に質問事項に含めております。これらを踏まえ、今後の運行方法やルートについて検討していきたいと思っております。ありがとうございました。

(C 委員)

佐賀市で、無人で車を運転する実験があったと聞いています。

ドライバーがいなくとも無人で走るような、そういう展開はないのでしょうか。

(事務局:鮎川係長)

現在、佐賀市におきまして実証実験として、運転手がない形での運行について取り組まれていると伺っております。実際には、緊急時に操作を行う補助の方が関与する形での実証運転とのことです。

確かに、そういった技術が実用化されれば、運転手不足の解消という点では非常に有効だと考えております。一方で、相当なコストがかかるとも聞いておりますので、そうした点も含めて、今後検討していく必要があると考えております。

(会長:南里市長)

予定の時間が近くなりましたので、次に進めさせていただきます。

報告第5号「その他」ということで、委員の皆様から情報提供等がございましたらお願いいたします。

(佐賀運輸支局 牟田代理委員)

佐賀運輸支局の牟田と申します。

お手元に、1枚紙をお配りしておりますが、「地域輸送資源のフル活用」について説明させていただきたいと思います。

国土交通省では、全国各地の交通問題を少しでも改善するため、現在制度改正の検討が進められております。制度自体はまだ開始されておりませんが、検討の方向性についてご紹介させていただきます。

冒頭、市長からもお話がありましたとおり、バス・タクシー業界では運転士不足により、サービス供給の低下が続いております。一方で、病院や学校の統合が進み、自家用車での送迎やスクールバス、病院送迎車など、移動需要は増加しております。

今後、移動環境を整えていくためには、交通分野だけでなく、病院や学校との連携が必要であるとの考えから、「地域輸送資源のフル活用」を促す制度改正が進められております。

資料中央のイラストをご覧ください。

左側の青い枠は従前の状況で、路線バス、コミュニティバス、スクールバス、病院送迎車などが、それぞれ個別に運行され、必ずしも効率的とは言えない状況でした。

右側のオレンジ枠は改善後のイメージです。

例えば、スクールバスの空き時間に一般の方も乗車できるようにするなど、需要と供給を調整することで効率化を図る、あるいは需要と供給を整理し、路線バスへ集約することで効率性と持続性を高めるといった方向性が検討されております。

裏面にはこうした取組を後押しする補助事業についても国土交通省で検討が進められておりますので、自治体様、交通事業者様におかれましては、活用をご検討いただければと思います。

以上でございます。

(会長:南里市長)

ありがとうございました。

ただいまの情報について、また後ほどご質問等がございましたら直接お話しいただければと思います。

6. その他

(会長:南里市長)

それでは最後に「その他」ですが、時間が押しておりますので、簡潔に、何かございましたらお願いいたします。

(A 委員)

前回の協議の中で話した、浜中地区の件、取り上げていただいて大変ありがたいと思っております。

ただ、ご存じのとおり、牛津の町分には新しくダイレックスができており、高齢者もずいぶん利用されています。前回も言った通り、巡回バス(牛津町バス天満町～芦刈町線)の逆回りを作ってもらえれば、買い物終わりに乗って帰れるようになり、非常に有効だと思っておりますので、その点についてご検討をお願いしたいと思います。

(鮎川係長)

報告の中で取り上げたアンケート結果を見ますと、やはり牛津・芦刈地区の方々が、ダイレックスの新店舗を多く利用されているという結果も出ております。

そうした点も踏まえまして、今後の検討事項とさせていただきたいと考えております。

(会長:南里市長)

それでは時間も押しておりますので、これで閉会とさせていただきます。

難しい課題ではございますが、皆様のご意見を伺いながら、少しでも良い方向に進めていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。

(事務局:飯盛課長)

会長、ありがとうございました。

また、委員の皆様には長時間にわたり、ご審議と貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。今後の業務の参考とさせていただきます。

以上をもちまして、第45回小城市地域公共交通活性化協議会、並びに第30回小城市地域公共交通会議を終了いたします。

ありがとうございました。