

# 令和元年度 第2回脊振町公共交通検討会議 次第

日時：令和元年7月8日（月）19時00分～

場所：脊振公民館 大会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

(1) 再編の方向性について

4 その他

5 閉 会

資料1

# 第2回脊振町公共交通検討会議資料

令和元年7月8日

# 1 本日の議題・・・再編の方向性について

昭和バスに変わる交通として、三瀬・神埼線は神崎市と佐賀市が共同で、脊振町通学バスについては神崎市単独で新たな運行の形態、事業者、車両等を検討する。

## 三瀬・神埼線

### ①運行形態について

- ・路線定期運行、区域運行等の運行形態の整理が必要。

### ②運行区間について

- ・佐賀駅バスセンターから神崎市役所の区間で西鉄バスと重複。

### ③利便性・サービスレベルについて

- ・朝夕は通学利用に対応するサービスレベルを維持。
- ・日中は通院や買い物などに対応するため、利便性の低下を伴う大幅な減便は避けたい。

### ④車両の大きさについて

- ・朝夕の時間は、通学利用者が一定数存在するため、バスサイズの車両が必要。

### ⑤佐賀市との情報共有

- ・神崎市、佐賀市両市をまたがる路線であり、協議事項を共有し、それぞれの意見をすりあわせて決定したい。

## 2 佐賀市の検討状況

○昭和バス再編に係る「三瀬地区公共交通検討会議」がこれまで2回開催されている。

○第1回会議では、再編申し入れの経緯、乗降調査の結果等の説明。

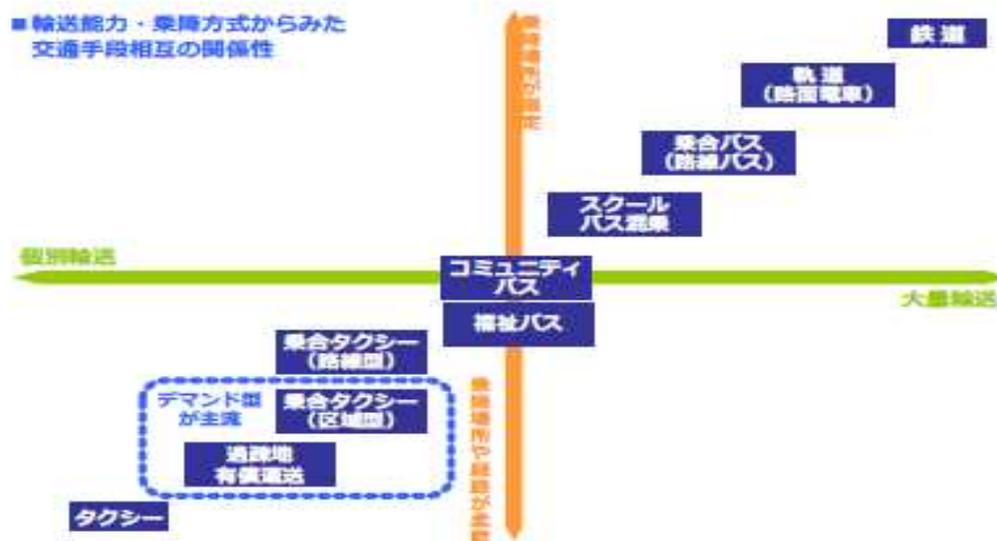
○第2回会議では、運行形態、発着地点、車両の種類、サイズについて検討。

### 3-1 三瀬・神埼線 検討事項(運行形態について)

乗合バス (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所などの設備が比較的容易に設置でき、ルート変更などにも柔軟に対応。</li> <li>・50人乗り程度の大型車両を用いる場合が多いため、幹線道路の運行に適している。</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明確な定義はなく、市町村が主体となって運行するバス全般を指すとされる。</li> <li>・従前、民間事業者が運行してきた路線バスに比べて、地域のニーズにあわせて柔軟に運行することが特徴。</li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り程度のワゴン車等を利用して、不特定多数の人の相乗りにより運行されるもの。</li> <li>・運行形態は時間とルートを決めた運行を行う「路線型」と、エリア全体をカバーする「区域型」があり、後者はデマンド型による予約運行などが多い。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り以下の自動車による貸切運行を行い、きめ細かい送迎を行える交通手段。</li> <li>・昨今は公共交通としての位置付けがなされ、タクシー券補助などを地域の交通施策の1つとして導入する市町村もある。</li> </ul>
過疎地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の空白地域や過疎地域において、自家用自動車(白ナンバー)を使って、有償運送を行うことができるという登録制度。</li> </ul>
スクールバスへの混乗	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小中学生のスクールバスを一般住民も利用できるようにしたもの。</li> <li>・登校、下校の時間帯において利用することが可能。</li> </ul>
福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動制約者の会員を輸送。</li> <li>・有償での運送もあるが、福祉分野の施策として、市町村が高齢者や通院の患者などのために、無償運行を行っているパターンもある。</li> </ul>

⇒三瀬・神埼線

⇒脊振町通学バス



※デマンド型交通：利用者からの予約があるときにだけ運行するもの。

# 3-1 三瀬・神埼線 検討事項(運行形態について)

## 運行ルートの種類

三瀬・神埼線  
背振町通学バス

デマンドタクシー  
に多い

### 路線定期運行

特徴：予め定められた時間に定められたルートを実行する



### 路線不定期運行

特徴：利用者がある場合にのみ予め定められたルートを実行する



### 区域運行

特徴：路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を実行する



※路線不定期運行及び区域運行の実施には、地域公共交通会議等で協議が整っている必要があります。

# 3-1 三瀬・神埼線 検討事項(運行形態について)

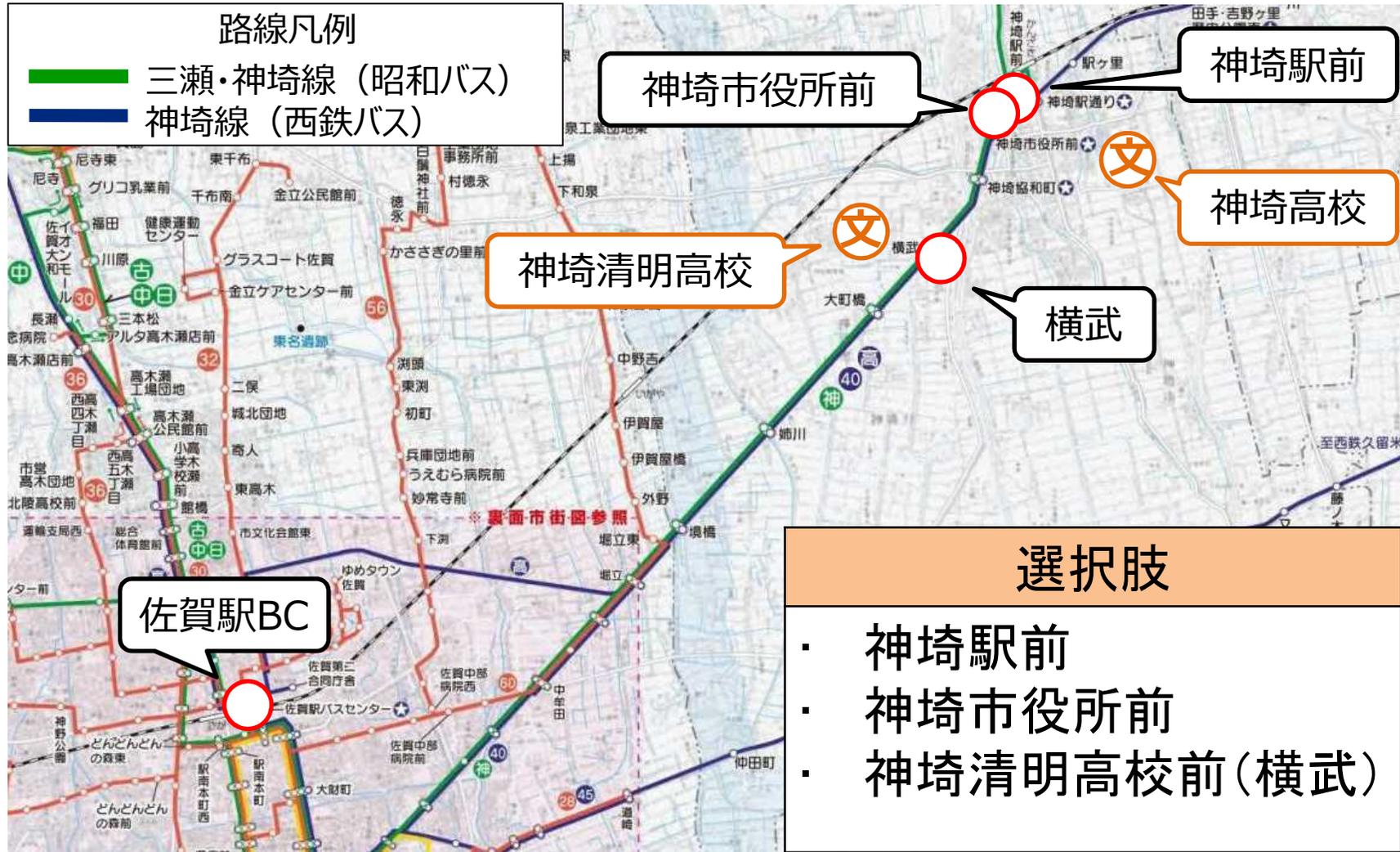
## 運行ダイヤの種類

三瀬・神埼線 脊振町通学バス	<p>通常の路線バスなどのように、毎回決まったダイヤで運行するパターンです。</p> <p>固定ダイヤを設定した上で、事前に予約があった便のみを運行することにより効率性を高める方法もあります。</p>
①固定 ダイヤ型	<p>運行日や1日の運行回数等と、主要なバス停などの概ねの出発時刻・到着時刻(基本ダイヤ)だけを決めておき、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターンです。</p>
デマンドタクシー に多い	<p>②基本 ダイヤ型</p> 
③非固定 ダイヤ型	<p>あらかじめ決めた運行日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターンです。</p>

### 3-2 三瀬・神埼線 検討事項(運行区間について)

佐賀駅BC～神崎市役所間は 西鉄バスと重複 している。

検討事項	三瀬から神崎市内のどこまで向かうか
------	-------------------



## 3-2 三瀬・神埼線 検討事項(運行区間について)

検討事項	三瀬から神埼市内のどこまで向かうか
------	-------------------

現在の利用者の利便性はどう変わる？

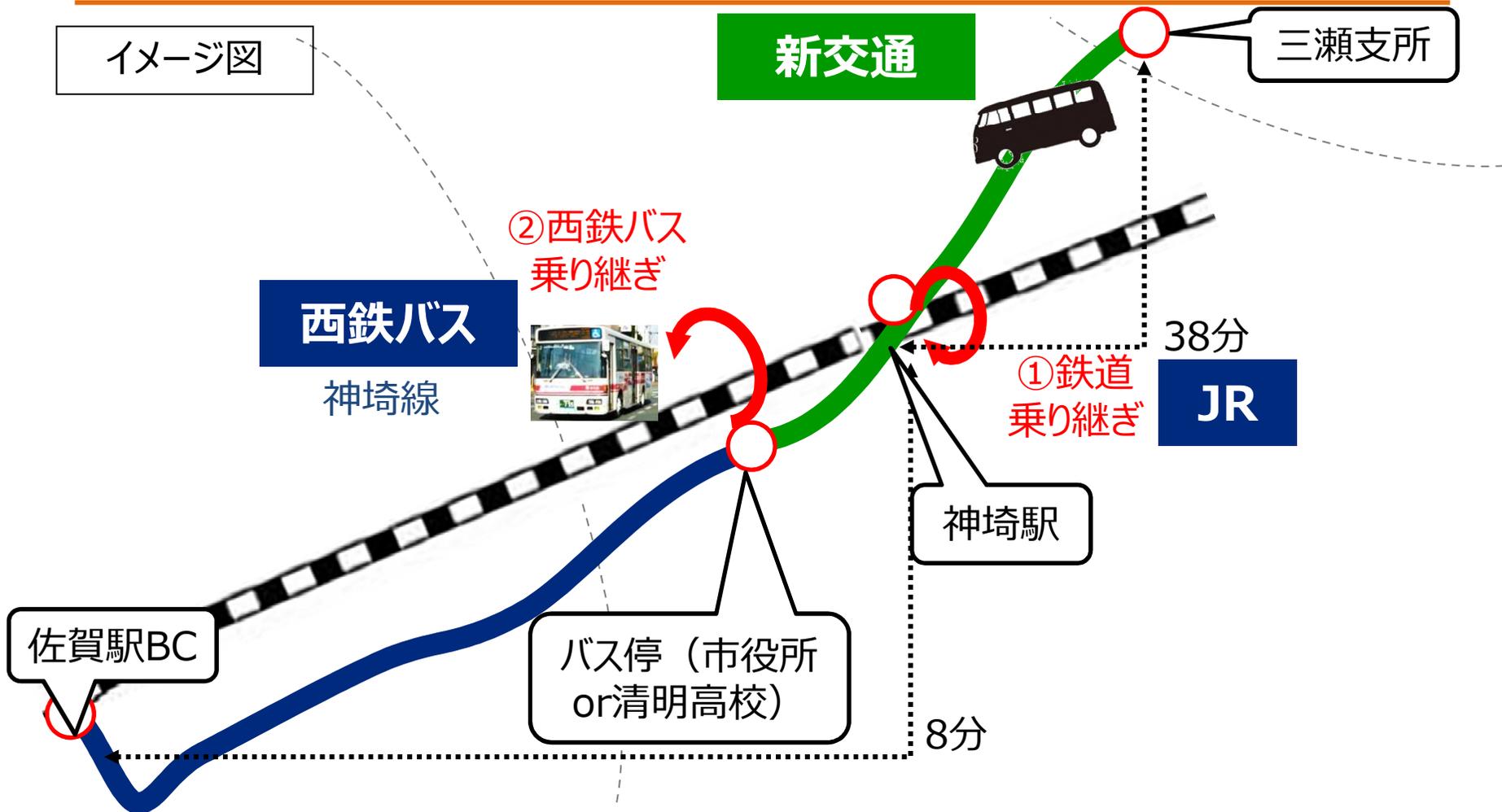
▼ 選択肢・目的地別の乗り継ぎ発生対応表

		選 択 肢		
		①神埼駅前	②神崎市役所前	③神埼清明高校前 (横武)
目 的 地	佐賀駅バスセンター	乗り継ぎが 発生	乗り継ぎが 発生	乗り継ぎが 発生
	神埼清明高校前	乗り継ぎが 発生	乗り継ぎが 発生	現状どおり
	神崎市役所前	乗り継ぎが 発生	現状どおり	現状どおり
	神埼駅前	現状どおり	現状どおり	現状どおり

### 3-2 三瀬・神埼線 検討事項(運行区間について)

検討事項	三瀬から神埼市内のどこまで向かうか
------	-------------------

神埼市内から佐賀駅BCまで行く方法・・・JRか西鉄バスに乗り継ぎ



### 3-3 三瀬・神埼線 検討事項(運行車両について)

検討事項	車両サイズについて
------	-----------

○運行準備のために、車両を選定する必要がある。



## 車両の種類

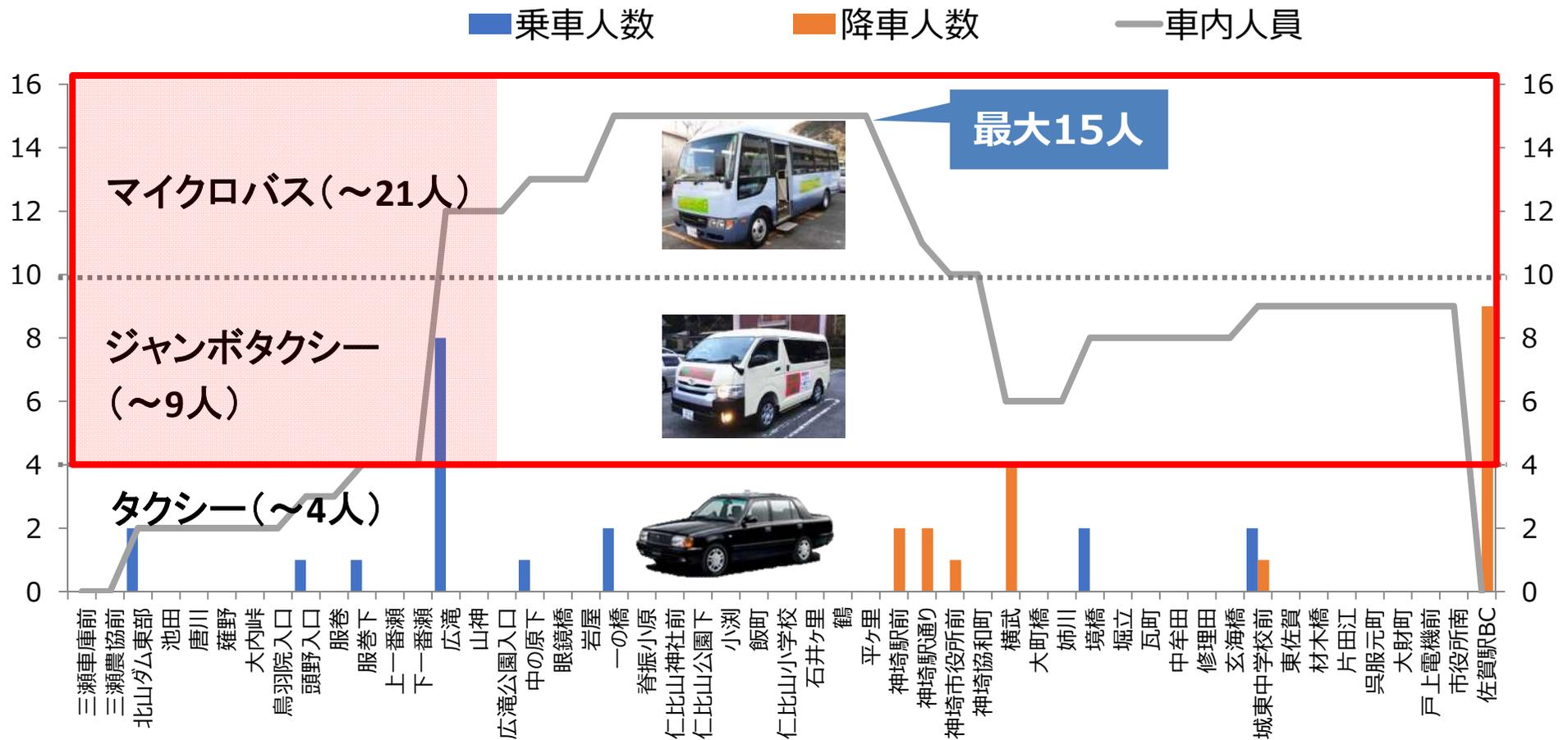
車両	一般タクシー	ジャンボタクシー	14人乗りジャンボ ・マイクロバス	中型バス
				
座席数※	~4人	5~9人	10~21人	18~28人
運転免許	普通免許		中型免許	大型免許
維持負担	小	←—————→		大

(※座席数は補助席を含まない。また、メーカーにより若干の差がある。)

### 3-3 三瀬・神埼線 検討事項(運行車両について)

検討事項	車両サイズについて
------	-----------

乗降データ抜粋(6月12日 6:35三瀬車庫発)



## 4 三瀬・神埼線 参考

参考	現行の運賃(昭和バス)
----	-------------

### 運賃(抜粋)

				三瀬 車庫前
上段:運賃			神埼駅 前	890円
下段:所要時間				38分
		神崎市 役所前	160円 1分	940円 41分
	横武	190円 3分	190円 6分	1,000円 44分
佐賀駅 BC	430円 23分	470円 26分	470円 29分	1,180円 67分

### 割引サービス

#### 【フリー定期券】

1ヶ月 10,300円

3ヶ月 27,800円

※対象 小学生～大学生

#### 【通学奨学金】

通学費が5千円を超える場合、佐賀県教育総務課が5千円を超える額を奨学金として貸与。(上限2万円)

#### 【高等学校等生徒通学助成事業】

脊振町内から神埼駅前バス停までの区間のバス定期乗車券購入額の1/2を補助

# 5 脊振町通学バス

## ①運行形態について

- ・路線定期運行、区域運行等の運行形態の整理が必要。(P5～P7)

## ②運行区間について

- ・現行の脊振支所、広滝バス停を中心とした脊振町内3コース(脊振山麓線、鳥羽院線、倉谷線)を基本とする。

## ③利便性・サービスレベルについて

- ・朝夕は通学、通園利用に対応するサービスレベルを維持。
- ・利用の少ない日中については、脊振町中心部への移動および三瀬・神埼線の路線バスへ乗り継いで市中心部への移動を確保した上で、運行形態について検討する。

## ④車両の大きさについて

- ・平成30年度及び直近の通学、通園時間帯の利用実績については、多い便でも10人前後であるため、現行の車両(中型バスで座席数30弱)からの変更を検討する。

(P11)

## 6 今後の検討課題について

### ○バス停の位置、フリー降車制度について

※フリー降車制度・・・バス停留所以外でも路線上の任意の場所で降車できる制度

### ○運行時間・ダイヤの検討

平日					期	日曜・祝日						
00	10	20	30	40	50	07	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	08	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	09	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	10	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	11	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	12	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	13	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	14	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	15	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	16	00	10	20	30	40	50
00	10	20	30	40	50	17	00	10	20	30	40	50

### ○新たな運行形態の運賃・割引サービス

### ○地域における役割(利用促進等への参加等)

## 7 今後のスケジュール

第1回会議・第2回会議



バス停・時刻表の検討



運賃・割引サービスの検討  
試験運行・先例地視察等



運行内容の周知・運行準備



運行開始

※第3回会議は8月～9月頃開催予定

メモ欄