

令和 7 年度

第 3 回神崎市地域公共交通会議・第 3 回神崎市地域公共交通活性化協議会

- 開催日時 令和 8 年 1 月 23 日（金）14 時 00 分～16 時 00 分
- 開催場所 神崎市役所 3 階大会議室
- 出席者 [委 員] 羽立一喜（区長会）、坂井正彦（区長会）、鶴田良治（区長会）、
重松美文（神崎市民生児童委員協議会）、馬場崎安則（神崎市
老人クラブ連合会）、北川結子（地域公共交通の利用者
（NORARU 利用者等））、小山淳也（有限会社ジョイックス
交通）、吉野啓（吉野ヶ里観光タクシー有限会社）、石井克英
（代理・東部土木事務所）、中溝亨（神埼警察署）、江口里司
（代理・佐賀県交通政策課）、筒井章久（市建設部長）、中島
勝利（市総務企画部長）

[事務局] 田中豊樹、大澤聖也、福井 走

[オブザーバー] 古賀照久（西日本総合コンサルタント株式会社）
中尾和之（西日本総合コンサルタント株式会社）
庄司耕（西日本総合コンサルタント株式会社）

- 会議次第
 - 1 開会
 - 2 協議事項
 - （1）神崎市地域公共交通計画（素案）について
 - 3 その他
 - 4 閉会
- ※ 上記の会議録の内容は別紙のとおり

会 議 録**1 開 会**

事務局 総委員 21 名中 13 名の出席により、交通会議設置要綱第 6 条第 2 項並びに協議会規定第 8 条第 2 項により本会議が成立していることを報告。

2 協議事項

- ・ 神崎市地域公共交通計画（素案）について

事務局 神崎市地域公共交通計画（素案）について事務局より説明

- ・ 地域公共交通の利用状況、市民アンケート結果の分析に基づき、神崎市の地域公共交通における現状・課題を整理。
- ・ 市民アンケートに基づくニーズ分析をもとに、神崎市が目指す地域公共交通の将来像を提示。
- ・ 「課題」を解決し、「将来像」を実現するための計画の基本方針を整理。
 - （1）市民の暮らしを支える地域公共交通の構築
 - （2）公共交通の積極的利用の推進
 - （3）行政・事業者・市民の協力と連携の推進
 - （4）持続可能な運行体制の構築
- ・ 基本方針に基づき実施する施策・事業を整理。具体的な事業内容について一部抜粋しながら説明。
- ・ 計画の進行管理・評価の体制について説明。各関連主体の役割を確認。

前回会議の補足として、従来サービスと新しい予約型乗合タクシーの制度比較表を用いて、「運行台数」「運行時間」「運賃」「予約可能時間」に関する事務局方針を共有。

事務局 ご意見・質問等ございませんか。

委員 脊振の公共交通利用について、神崎町で用事を済ませる必要があれば乗合タクシーと三瀬神埼線の乗り換えが必要となり、他地区と比べて負担が大きいのと感じている。

事務局 前回会議の説明と重複するが、脊振町内における乗合タクシー車両の配車効率と三瀬神埼線を維持したい方針をもとに考えると、脊振町エリアを分けて設定することは必要と考えている。

そのため、「乗り換えが必要となる」という条件はご協力をお願いしたいと考えているが、費用負担に関しては脊振町だけが条件不利とならないように制度設計を行いたいと考えている。

委員 具体的にどうする方針か。

事務局 前回会議にて委員の皆様から提案があった、「市内であれば片道500円で移動可能」という制度設計を目指したいと考えている。このためには、乗合タクシーと三瀬神埼線両事業者の協力・連携が必須である。そのためには利用者にとって複雑でなく、事業者側にも極力負担がない方法を模索する必要があると考えているので、現場での動きをもとにどのような方法であれば協力体制を築くことができるかについて関係者と協議を継続していく。

委員 私の住まいは尾崎西分で、駅でいうと佐賀市の伊賀屋駅に近い状況にある。例えば伊賀屋駅に行きたい場合は、市境まで500円で移動して残りの距離を一般のタクシーとして支払うことになるのか、それとも500円で行ってくれるのか。

事務局 現時点では、市内の移動を支援する事業と設定しているので、市外である伊賀屋駅への直接乗入は不可と考えているが、検討の余地がある部分と考えられる。庁内で検討を行う。

委員 予約は当日のみ、という考えはわかったが、病院の予約など絶対に行かなければいけない状況に対応できるだろうか。例えば病院利用などについては、事前予約を受け付けて乗合をするということで効率を上げる、といったことも考えられるのではないか。

事務局 現状、一日を通して全く利用できない、ということは発生しないように車両数については随時調整を図っていきたいが、「利用時間」については複数人が乗りあって利用することが前提のため、個人個人のニーズに完璧に答えることは難しい制度である。病院を利用される場合などにおいては、予約時間に間に合うように利用者に向けて早めの移動を心掛けるなど利用方法のアナウンスをしっかり行っていく。将来的には、利用者の声を聴きながら制度改編を行っていくものであるが、乗合タクシー事業については現状の「今の市内公共交通では外出することが難しい」という状況を改善することを第一の目的と考えている。

- 委員 今、一般のタクシーは電話をかけるだけで初乗り運賃と別に300円かかると聞いている。
- 事務局 資料3で説明したが、現在一般のタクシーは「迎車回送料金」として、お客さんを迎えに上がるまでの距離が一定以上だと別途料金をいただくよう料金設定を行われている。
- 委員 昔はその費用も料金の中に含まれていたのではないか。
- 委員 大昔は迎車料金ということでタクシーを呼ぶごとにとられていた。それが業界の中でいろいろ話し合いがあって、途中なくなっていた。ただ、アプリ利用やキャッシュレス決済に係る手数料の支払いや人件費の高騰などで赤字になって閉鎖していくタクシー会社が増えている。現在ではその対策として、電話で予約した方については、距離に応じて負担が発生している。
- 委員 利用時間についてですが、現在の考えでは8時から18時までとなっている。それ以降は一般のタクシーを呼ばないといけないのか。18時の根拠はあるか。
- 事務局 アンケート結果の分析によれば、市全体でみると18時以降も一定の移動ニーズがあることがわかっている。しかし、回答者の年齢と合わせて分析すると、66歳以上では18時以降の移動ニーズが極端に少なくなっていることが読み取れる。そのため、公共交通への依存度が高いと考えられる高齢者の移動ニーズを踏まえて18時までと検討している。
- 委員 土日の稼働がないが、どのように考えているのか。
- 事務局 土日についても移動のニーズがあることは当然把握しているが、市内公共交通によってカバーすべき移動として大きいシェアを占める、市役所・病院・買い物について考えたとき、買い物以外の目的地は土日休みのことが多く、日常的に必要な買い物は平日に行っていただくということも可能と考えている。今後の利用状況を踏まえて、土日祝日稼働の必要性を考えていくが、市内公共交通が担うべき移動と費用負担のバランスを見ながら進めていきたいと考えている。
- 委員 デマンド交通をやっていくうえで失敗する可能性がある要因がいくつか考えられる。その中でも大きいのがコストの肥大化がある。土日祝日も、年末年始も、18時以降もサービスを提供するとなると公的負担が爆発的に増加することとなる。
- また、行政側でそういったサービスを全部賄われると、タクシー会社の運

営が立ちいかず、会社がつぶれるケースがある。

そういったことを踏まえて、まず行政サービスとして月曜から金曜までの運行にした方がいいと思う。

また他にも、脊振から神埼までの移動について協議がされてきた。

利用者が乗合タクシーで目的地に行く際に、近くの目的地に行きたい他の利用者も乗り合わせで移動することになり、AI が計算して運行ルートを決めているが、利用者が目的地に到着するまでに 10 分以上遅れないように制限されている。しかし神埼から脊振まで乗合タクシーでの移動ができるようにしてしまうと、10 分の範囲を超えてしまい、移動効率が悪くなってしまう。脊振～神埼間の移動については、脊振の方にも迷惑がかからないように調整が必要と考える。

- | | |
|-----|---|
| 委員 | 基本的に車は 5 人乗りか。中型の 10 人乗りなどの車は使わないのか。 |
| 委員 | 乗り降りが楽であることから 5 人乗りの車が導入されている。10 人乗りの車の導入については、公的負担の増大が気になる。 |
| 委員 | 交通手段が充実していれば脊振に住んでもいいという人もいる。 高齢者になっても、脊振から神埼病院までの移動手段が確立されているとなれば、脊振の定住促進にもつながる。 |
| 委員 | 公共交通の利用が増大することが公的負担の減少につながることから、脊振の方にもたくさん公共交通を利用していただきたい。 |
| 委員 | 神埼・千代田エリアを 3 台の乗合タクシーで回し、利用者の増大も目指すのであれば、事前予約もできるようにした方が、配車が組みやすいのでは。 |
| 委員 | 事前予約については、メリット・デメリットあるが、事前予約を導入した場合、当日になってキャンセルする人が出てくる。キャンセルの連絡を入れてくれば問題ないが、中には無断でキャンセルする人もいる。そうした場合、ドライバーが予約した人を 5 分、10 分待つ時間が発生し、他の利用者の移動に影響を及ぼすことになる。だから当日予約のみで対応した方がよいと思う。 |
| 委員 | 通常であれば、脊振間の乗合タクシー移動で 500 円、脊振から神埼までのバス移動で 300～400 円、神埼間の移動で 500 円、計 1300 円～1400 円の運賃が発生すると思うが、脊振～神埼の移動を運賃 500 円一律で移動する場合、差額はどうか。 |
| 事務局 | サービスの利便性等で地域格差をなくすために運賃を一律 500 円に落とし込む場合、運行事業者に迷惑をかけることができないため、その差額については、市の財政負担に積み重なっていくものだと想定している。 |

委員 行政の負担は大きくなると思うが、脊振エリアの交通面での格差が解消されれば脊振への移住者も増えると思う。

委員 これまでも申し上げたとおり、利用者が増えればそれだけ公的負担は減る。住民の移動を考えることも大事だが、観光客の利用も促進していくべきでは。住民と観光客の移動に力を入れれば、町は活性化し、脊振の人口も増えると思う。

委員 これまで話してきた乗合タクシー事業については、いつから開始するのか。また国の補助事業等を活用するのか。

事務局 国の「交通空白」解消緊急対策事業を活用しながら、令和８年１０月から開始予定である。それまでは現行の公共交通サービスを提供する。

委員 無料で乗車体験ができる機会などは設けるのか。

事務局 説明会を開催し、参加していただいた方に無料乗車券を配布することを検討している。車を所有されている方も含めて様々な方に乗合タクシーに乗っていただきたいと考えており、そのために利用促進の周知活動を行っていく。

委員 本日、様々な意見が出ていたが、公共交通は新たな制度を作って終わりではなく、やってみて順次見直しをかけていくことが大事であると考えている。また、運賃の設定については最初から低い料金にしまうと、後から上げるのが難しくなる。神崎市にとって最適な運賃を地域の実情に合わせて設定していただければと思う。

事務局 ご意見・質問等ございませんか。

3 その他

事務局 事務局からの説明は以上であるため、他に意見があればお願いします（意見なし）

4 閉会

事務局 それでは本日の会議を終了したいと思います。
本日は誠にありがとうございました。