

会議議事録

1. 会議名 令和4年度第1回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 令和4年6月10日（金曜日）14時00分から14時55分まで
3. 開催場所 中間市役所本館3階第2・第3会議室
4. 出席委員（21名）

中間市 建設産業部長	村上 智裕
中間市 建設課長	原口 憲一
西鉄バス北九州株式会社 営業担当 課長	小川 裕之
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	富永 哲男
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	高野 浩一
有限会社ことぶきタクシー 代表取締役	小林 義人
産業タクシー株式会社 所長	黒土 功
ひかり第一交通株式会社 所長	藤田 将志
福岡県交通運輸産業労働組合協議会 (西鉄バス北九州労働組合 執行委員)	矢野 陽一
中間市自治会連合会 会長 中間市自治会連合会 中間北校区長	池田 久紀
中間市自治会連合会 中間東校区長	牧坂 國雄
中間市自治会連合会 中間南校区長	影谷 和久
中間市自治会連合会 中間校区長	仰木 節夫
中間市自治会連合会 中間西校区長	高柳 みさ江
中間市自治会連合会 底井野校区長	安田 光太郎
中間市社会福祉協議会 事務局長	安徳 保
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	西脇 考志
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	東 祐樹 (代理) 榊田 豊滋
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	田辺 好徳 (代理) 野見山 直之
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	田邊 泰史
北九州市立大学 教授	内田 晃

5. 欠席委員（5名）

有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	中川原 達也
一般社団法人北九州タクシー協会 副会長	貞包 健一
中間商工会議所 副会頭	千々和 公麿
福岡県折尾警察署 交通第一課 交通規制係長	緒方 正典

6. 事務局（3名）

都市計画課長	白石 和也
都市計画課 交通対策係長	宗廣 暁宜
都市計画課 交通対策係	濱田 達

7. 会議内容

■次第

(1) 開会

(2) 議題

令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

(3) その他

①新型コロナウイルス感染症の影響下における公共交通の現状について

②今後の主なスケジュール

ア 中間市地域内フィーダー系統確保維持計画の提出（提出締切6月30日）

イ 第2回交通会議（8月頃開催予定）

(4) 閉会

■会議録

事務局

皆様、こんにちは。

都市計画課長の白石でございます。

どうぞよろしくお願いたします。

会議に入ります前に、事務局を紹介させていただきます。

（事務局自己紹介）

それでは、ただいまから令和4年度第1回中間市地域公共交通会議を開催いたします。

まず、委員の皆様への委嘱状の交付ですが、本会議委員の任期につきましては、本年

5月31日をもって前任の任期が満了しましたので、今回、6月1日から2年間の委員就任を皆様にお願ひしたところでございます。

なお、委嘱状につきましては、机上に配付させていただくことで交付に代えさせていただきますことをご了承ください。

委員の皆様には、中間市の公共交通の環境がより良いものとなりますようにご意見をいただきたいと思いますと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

また、本日の会議開催に際しまして、高亀委員、中川原委員、貞包委員、千々和委員及び緒方委員が所用によりご欠席となっておりますことと、本日ご出席予定であった福岡県交通政策課の田辺様が急遽ご欠席となりましたので、代理として野見山様に出席いただいておりますことをご報告いたします。

なお、本会議は、中間市地域公共交通会議設置要綱第6条第5項の規定により、原則公開としております。

現在、傍聴者2名が入室しておりますことをご報告いたします。

それでは、お手元の資料をご確認ください。

今回の資料は、次第、委員名簿、席次表、交通会議の設置要綱、資料1、参考資料1、参考資料2、資料2及び資料3となっております。

また、資料の説明の際は、ページの下、中央部のページ番号にて説明箇所をご案内させていただきます。

資料が不足している方はおられませんでしょうか。

(資料確認)

それでは、議事に入ります。

発言される際は、まず、挙手をしていただき、指名されましたらご発言ください。

また、マイクを用意しておりますので、必要な方は、申しつけください。

なお、本会議の会長は、要綱第5条第1項により、市長から指名された者として、建設産業部の村上が務めます。

また、会議の進行は、要綱第6条第1項により会長が議長として行うこととなりますので、今後の進行は、村上部長にお願ひいたします。

会長

皆様、こんにちは。

会長を務めさせていただきます建設産業部長の村上と申します。

不慣れな点があると思いますが、ご容赦いただき、迅速に進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

本日は、大変お忙しい中、第1回目の交通会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

昨年度の交通会議は、コロナ禍の影響で書面開催となりましたが、コミュニティバス

における路線の短縮やダイヤの改正に向けて、委員の皆様には、様々なお立場からご意見をいただき、誠にありがとうございました。

加えて、各交通事業者の皆様には、コロナ禍における公共交通の現状等について、資料等のご提供をいただき、公共交通への深刻な影響を委員の皆様と共有することができたと考えております。

また、本年度におきましては、令和3年3月末で計画期間が満了した中間市地域公共交通網形成計画の成果を評価検証して市内の公共交通の課題などを抽出し、利用促進策の改善や新たな計画策定のための準備に取り組んでいきたいと考えております。委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ではございますが、次第にそって議事を進めて参ります。

まず、次第の2、本日の議題としまして、議案第1号の令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局

それでは、資料1をご準備ください。

令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について、ご説明いたします。

2ページをご覧ください。

1、地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性としまして、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及による地域公共交通の利用者が減少する中、中間南校区のように地形的に高低差のある公共交通不便地や底井野校区のようにバス路線の撤退により公共交通不便地が拡大した地域など、既存の公共交通機関では補うことができない地域において、日常生活の移動手段の確保が重要な課題となっております。

その課題を解決するため、中間南校区と底井野校区に導入した乗合タクシーの維持確保を行いながら、既存の公共交通機関との連携による生活交通路線としての機能を高めるとともに、市がめざすコンパクトシティの形成に向け、都市拠点と周辺地域との交流を図るため、公共交通ネットワークの構築を目的とした計画を策定するものでございます。

続きまして、3ページをご覧ください。

2、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標、効果について、ご説明いたします。まず、中間南校区路線について、令和5年度の目標設定を太賀・朝霧系統は、利用者数を年間1,630人以上、収支率を20%以上とし、通谷・桜台系統は、利用者数を年間1,610人以上、収支率を20%以上としております。

次に、この目標設定の考え方としまして、令和2年10月から令和3年9月までの1便あたりの利用者数が、太賀・朝霧系統が1,07人、通谷・桜台系統が1,53人と、両系統ともに前年度から減少しています。

この主な要因としましては、イオンなかま店の一時閉店が大きく影響しているものと考えていますが、その一方で、令和4年4月にイオン跡地の一部に新たな商業施設が開店するなど、今後は、利用者が増加する可能性があることから、令和5年度計画で

は、令和4年度計画と同様に1便あたりの利用者数の目標を2.0人とし、各系統の年間運行日数を乗じて年間利用者数及び収支率の目標を設定しております。

また、収支率は、運行経費に占める運賃収入の割合を示したものになりますが、令和2年10月から令和3年9月までの実績値が、太賀・朝霧系統が11.68%、通谷・桜台系統が20.41%でありますので、まずは、両系統ともに20%以上の収支率を目標に設定しております。

続きまして、底井野校区路線をご説明いたします。

3ページ下から4ページにかけてご覧ください。

底井野校区路線の令和5年度の目標設定について、垣生・下大隈系統は、利用者数を年間816人以上、収支率を25%以上とし、砂山・底井野系統は、利用者数を年間808人以上、収支率を25%以上としております。

この目標設定の考え方としまして、底井野校区路線は、定期運行ではなく、予約が入ったときのみ運行するデマンド型の運行形態であり、令和2年10月から令和3年9月までの年間平均運行率は、垣生・下大隈系統が28.3%、砂山・底井野系統が37.1%という状況であります。

このことから、今回の目標値の設定にあたりましては、1日の運行を全8便のうち、4便を運行すると想定し、各年度の運行日数、運行回数及び計画実車走行キロ数から年間利用者数及び収支率の目標値を設定しております。

なお、計画実車走行キロ数は、令和2年10月から令和3年9月までの実車走行キロの平均値とし、垣生・下大隈系統は3.3km、砂山・底井野系統は、4.9kmで算出しています。

また、収支率は、令和2年10月から令和3年9月までの実績値が、垣生・下大隈系統が22.69%、砂山・底井野系統が19.85%であり、目標値に達していないことから、両系統ともに25%以上を目標値として設定しております。

続きまして、(2)事業の効果について、ご説明いたします。

中間南校区路線につきましては、高齢化が進む太賀や通谷などの丘陵地の団地において、住民の日常生活に必要な移動手段が確保され、お出かけ機会の創出等の効果が期待されます。

一方、底井野校区路線でも、西鉄バス中山・中間線が廃止されて以降、大部分が公共交通空白地であった底井野校区において、日常の買い物や通院等のための移動手段が確保されるとともに、西部地域と東部地域の交流促進につながる効果が期待されます。

また、幹線バス路線である西鉄バス中間線、広域運行を行う筑豊電気鉄道といった既存の公共交通機関と連携を図ることで、利用者の利便性が向上し、都市拠点と周辺地域との交流及び都市内の円滑な移動を支えるネットワークの構築につなげることができるものと考えています。

続きまして、3、目標を達成するために行う事業及び実施主体について、ご説明いた

します。

まず、1つ目は、平成28年度に実施した南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用実態に関するアンケート調査結果及びモニタリング調査結果や平成29年度に実施した住民座談会で得た住民ニーズを分析し、運行改善や利用促進策の検討を行うとともに、事業効果の検証を行うとしております。

次に、2つ目は、平成29年度に実施した底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の利用実態に関する調査結果及びモニタリング調査結果や平成30年度に実施した住民座談会の結果を受けて、運行改善や利用促進策の検討を行うとともに、事業の効果検証を行うとしております。

続きまして、4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要等について、ご説明いたします。

まず、中間南校区路線におきまして、令和3年10月から、中間市立病院の廃止とイオンなかま店の一時閉店に伴い、「中間市立病院」及び「イオンなかま店」の停留所を廃止し、終点を「通谷電停」停留所に変更しましたが、当時は、ダイヤを変更せずに路線の短縮を行ったため、乗務員の折り返しの待機時間に余剰が生じ、交通事業者の負担が増加していました。

このため、令和4年4月から利用者が多い時間帯に便を集中させ、利便性の向上につながるダイヤの改正を行っております。

5ページ中段をご覧ください。

底井野校区路線ですが、前年度から大きな変更がございませんので、説明を割愛させていただきます。

また、5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者から8ページの19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額までも特段変更はございません。

続きまして、8ページから11ページまでは、20. 協議会の開催状況と主な議論として、本会議の開催状況、本日の会議までの議論の内容等を記載しております。

11ページをご覧ください。

21. 利用者等の意見の反映状況及び22. 協議会メンバーの構成員を記載しておりますが、特段変更はございません。

12ページをご覧ください。

この表1は、本事業により運行を確保、維持する運行系統の概要及び運行予定者を記載しております。

13ページをご覧ください。

この表5は、中間市の人口集中地区以外の人口数を記載したものになりますが、令和2年国勢調査により、8,940人としております。

なお、人口集中地区以外の地域につきましては、14ページをご覧ください。

赤く網掛けしている部分が人口集中地区になりますので、それ以外の地区が人口集中地区以外に該当します。

15ページをご覧ください。

系統図になりますが、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とフィーダー系統である中間南校区路線と底井野校区路線が通谷電停で接続していることを示した地図を掲載しておりますので、のちほどご確認ください。

16ページをご覧ください。

16ページから25ページまでは、令和4年10月から令和5年9月までの中間南校区乗合タクシー事業の事業計画書と運行計画書を記載しております。

前回からの主な変更点としては、21ページをご覧ください。ダイヤの改正に伴い、午後の運行時間帯を16時台から15時台に短縮し、便数を午前午後の各4便から、午前5便、午後3便に変更しております。

そのほか、23ページに運行系統図、24ページに時刻表、25ページには、通谷電停停留所でのその他の公共交通との連携時刻表を掲載しております。

続きまして、26ページから36ページまでは、令和4年10月から令和5年9月までの底井野校区予約型乗合タクシー事業の事業計画書及び運行計画書を記載しております。

また、37ページに運行系統図、38ページに時刻表、39ページには、通谷電停停留所でのその他の公共交通との連携時刻表を掲載しております。

続きまして、40ページをご覧ください。

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書としまして、これまでの運行状況を分析し、利用促進に向けた運行改善による事業効果を見込んだ計画に見直し、協議が調ったことの証明書(案)を掲載しております。

以上が、令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)でございます。

また、参考資料1として、鉄道駅、西鉄バスの各停留所などを記載した路線図やコミュニティバスの路線図及び時刻表をお配りしておりますので、のちほどご確認ください。

続きまして、フレンドリー号となかよし号の運行実績をご説明いたします。

参考資料2をご覧ください。

なお、参考資料2では、ページ番号を右下に記載しております。

それでは、まず、1ページの太賀・朝霧系統ですが、下の方の赤枠で囲んだ部分をご覧ください。

左側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の利用者数になりますが、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの利用者数452人に対し、164人と大幅に減少しております。

そのため、右側の赤枠の1便あたりの利用者数も、直近6ヶ月間は、1.0人を下回り、0.41人となっております。

なお、この減少要因につきましては、令和3年秋のイオンなかま店の一時閉店が大きく影響しているものと考えられます。

続いて、2ページをご覧ください。

(2)各停留所の月平均乗降者数ですが、赤枠で囲んだ令和3年度のの月平均乗降者の欄をご覧ください。

利用者が多い停留所は、イオンなかま店1が35.3人、イオンなかま店2が17.2人と、イオンなかま店で合計52.5人と突出しており、そのほかでは、通谷二区、太賀三区公園が多い状況です。

続きましては、3ページをご覧ください。

通谷・桜台系統の運行実績ですが、表の下の方の赤枠で囲んだ部分をご覧ください。

左側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の利用者数になりますが、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの利用者数618人に対し、581人とほぼ横ばいの状況となっております。

また、右側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の1便あたりの利用者数になりますが、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの1.51人に対し、直近6ヶ月間は、1.42人と、こちらもほぼ横ばいの状況となっております。

4ページをご覧ください。

(2)各停留所の月平均乗降者数ですが、赤枠で囲んだ令和3年度の月平均乗降者の欄をご覧ください。

利用者が多い停留所は、太賀・朝霧系統と同じく、イオンなかま店が月平均87.8人と突出しており、次いで通谷二区が46.9人、そのほかでは、桜台一丁目、通谷給水塔そばの利用が多い状況です。

5ページをご覧ください。

垣生・下大隈系統の運行実績ですが、表の下の方の赤枠で囲んだ部分をご覧ください。

左側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の運行率となり

ますが、平均で22.8%、また、その1つ右の利用者数は、116人となっており、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの平均運行率25.7%、利用者数155人に比べ、いずれも減少傾向にあります。

また、右側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の1便あたりの利用者数になりますが、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの1.45人に対し、直近6ヶ月間は、1.27人と、こちらもやや減少傾向にあります。

6ページをご覧ください。

(2) 各停留所の月平均乗降者数ですが、赤枠で囲んだ令和3年度の月平均乗降者の欄をご覧ください。

利用者が多い停留所は、ここでもイオンなかま店が月平均10.8人と突出しており、次いで、レガネット中間、下大隈公民館の利用が多い状況です。

7ページをご覧ください。

砂山・底井野系統の運行実績ですが、表の下の方の赤枠で囲んだ部分をご覧ください。左側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の運行率となりますが、平均で32.8%、また、その1つ右の利用者数は、193人となっており、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの平均運行率35.5%、利用者数208人に比べ、いずれもほぼ横ばいの状況となっております。

また、右側の赤枠は、令和3年10月から令和4年3月までの直近6ヶ月間の1便あたりの利用者数になりますが、その前の6ヶ月間、令和3年4月から9月までの1.43人に対し、直近6ヶ月間は、1.44人と、こちらもほぼ横ばいの状況です。

8ページをご覧ください。

(2) 各停留所の月平均乗降者数ですが、赤枠で囲んだ令和3年度の月平均乗降者の欄をご覧ください。

利用者が多い停留所は、JR筑前垣生駅が月平均13.8人、次いで、イオンなかま店、通谷電停の利用が多い状況です。

9ページをご覧ください。

各系統の1便あたりの市の財政負担及び利用者数のグラフになりますが、一番上の青いグラフ、太賀・朝霧系統をご覧ください。

グラフ右側の令和3年10月以降、イオンなかま店の一時閉店に伴い、利用者数が著しく減少したため、利用者1人あたりの市の財政負担も著しく増加傾向にあります。また、その一方で、令和4年4月には同位置に新たな商業施設が開店したため、これらの状況を分析・検討しながら、今後も委員の皆様にご報告させていただき、ご意見を賜りたいと考えております。

説明は、以上でございます。

会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から説明がありました令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案の策定について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員 北九州市立大学の内田です。
資料1の3ページだったと思いますが、通谷・桜台系統は、利用者が減っているにも関わらず、収支率が20.41%と、前年度17.77%よりも上がっている理由を教えてください。

事務局 そちらに関しては、路線の短縮を行っておりますので、その関係で収支率が上がっているものと考えております。

委員 経費が下がっているということですか。

事務局 はい、そうです。

委員 承知しました。
ありがとうございました。

会長 ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

(質問無し)

会長 それでは、ただいまの令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)につきまして、ご異議はございませんでしょうか。

(異議無し)

会長 それでは、皆様、ご異議が無いようですので、令和5年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)を承認とさせていただきます。
ありがとうございました。
それでは、後日、本計画書を事務局から福岡運輸支局様に提出をお願いいたします。
福岡運輸支局様、どうぞよろしくをお願いいたします。

続きまして、次第3、その他になりますが、まず、(1)の新型コロナウイルス感染症の影響下における公共交通の現状について、本日、ご出席の各交通事業者の皆様から、ご説明をいただきたいと思っております。

なお、質問等につきましては、すべての交通事業者の皆様の説明が終わったのちに、質疑の時間を設けたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

資料は、資料2をご覧ください。

表紙に記載の上から順に各交通事業者様からご説明をいただきたいと思っております。

なお、各事業者様には、口頭又は資料等でご説明いただくこととしておりますが、資料をご提供いただいている事業者様は、表紙にページ番号を記載しておりますので、ご確認の方をお願いいたします。

それでは、まず、西鉄バス北九州の小川様からお願いいたします。

委員

皆様、こんにちは。

西鉄バス北九州営業担当の小川と申します。

座って説明させていただきます。

現状、交通事業者への影響ということですが、弊社に限らず、どこの事業者様も同じだと思いますけれども、コロナでかなり収支的に影響を受けているのが実情でございます。

利用者数も最近、人が動き出したということが言われておりますが、実際、2019年度、コロナ禍前と比較しましても、弊社のバス事業は、まだ7割から8割程度のお客様しか戻ってきていない状況でございます。

やはり、在宅ワークですとか、生活スタイルの変化ということもありまして、なかなか100%までは戻らないと弊社では考えている状況でございます。

特に昼間の需要がなかなか伸びてきていない状況です。

また、夜間帯の利用も相当減ってきています。

やはり早めに帰るですとか、なかなか飲みに行けていないとかあるかと思っておりますが、夜が本当に戻ってきていない状況でございます。

昼間の利用につきましても、弊社ではグランドパス65という高齢者向けの商品もありますけれども、そちらの売り上げもかなり減ってきておりますので、昼間の高齢の方の動きですとか、そういったところがなかなかまだ戻ってきていないと分析しております。

あとは、直近で言いますと、原油の高騰です。

2020年、一番安くてリッター80円、90円だったのが、今は130円を超えるという状況までできています。

そのため、40円、50円、安い時に比べたら上がっているということで、弊社としましても、億単位でコストが増えてきているという厳しい状況が続いております。

原油の高騰につきましても、しばらく続くと、社会情勢などから分析しております。

現在、弊社の方で中間市さまで中間線を走らせていただいておりますけれども、こちらにしても同じような状況であります。

朝は少しずつ戻ってきているように見受けられますけれども、やはり、昼、夜間帯が全然戻ってきてません。

今、中間線で遅い時間帯、20時過ぎの便がありますけれども、これの利用状況を見ますと、1人乗っているか乗っていないかという状況で、かなり夜間帯での利用が厳しい状況です。

これは、中間線に限った話ではなく、全体的な話として夜間帯の利用状況が低迷しているという状況でございます。

これから、コロナワクチンの効果もあり、感染者数がある程度福岡県でも落ち着いて

きておりますけれども、利用促進という面では、弊社の方でも努力していきたいと思っておりますので、引き続きバスご利用の方をよろしく願いいたします。私からは以上です。

会長 ありがとうございます。続きまして、九州旅客鉄道株式会社の富永様、お願いいたします。

委員 JR九州の筑豊笹栗鉄道事業部の富永と申します。
座って説明させていただきます。
あまり大した資料は付けておりませんが、今年の鉄道ご利用の状況について、言葉で書かせていただいております。
当然、コロナを受けまして、2020年度は、ご利用が半分くらいに減っております。昨年度の2021年度につきましては、半分に減った前の年と比べると、回復傾向は出てきたものの、コロナ前の2019年度と比べますと、それでもまだ6割くらい。5割に減って、昨年度6割くらいになったというような状況でございます。
このため、引き続き厳しい状況が続いております。
昨年度の1年をもう少し細かく見てみると、その下に書いていますけれども、最初の4月から6月の3ヶ月間は、前年に比べると少し緩やかに回復してたので、回復傾向にあると思っていましたが、8月に緊急事態宣言が発令されて、前年度並みに戻ったというような状況でした。
それから、その後、緊急事態宣言が解除されて、10月から12月は、回復傾向になりまして、コロナ前の75%程度まで回復してたので、期待していましたが、年明け1月にまん延防止等重点措置の発令がありましたので、結局、その後の回復傾向が鈍ったというような状況でした。
これを踏まえまして、昨年度は、コロナ前の6割程度というところで鉄道のご利用はまだまだ回復できていないという状況でした。
九州全体で見るとこういう状況で、運賃収入ベースですので、中長距離と短距離で少し違いますが、駅のご利用で見ると、中間市の地域の中間駅と筑前垣生駅につきましては、純粋にご利用の数だけで見ると、コロナ前の2019年度と比べて、2020年度が大体7割くらいになりました。
昨年度の2021年度は、8割くらい戻ったということで、近距離のお客様につきましては、大体7割、8割くらいといった状況です。
本年度になりましても、近距離は比較的少しずつ回復を見せていて、皆さんの外に出たいという気持ちがあるのは、なんとなく感じ取れるような状況にはあります。
ただ、現在も中長距離は、ご利用があまり無い状況です。
コロナ前に完全に戻れるとは、弊社も思っておりませんで、良くて9割くらいと思っておりますが、今後も引き続きご利用いただけるように取り組みを進めていきたいと思っております。
当社からは以上になります。

会長 ありがとうございます。
続きまして、筑豊電気鉄道株式会社の高野様、お願いいたします。

委員 筑豊電気鉄道の高野と申します。
本日は、どうぞよろしくお願いいたします。
3 ページ目のグラフをご覧ください。
お客様の動向ということで、数字を表したものになります。
上の表でございますが、平日が青、土曜休日が赤、黄色が平日と土休日の平均となっています。
同じく、西鉄バス北九州様、JR 様のご説明にありましたように、2020 年度については3割、2021 年度に関しては約2割のお客様が減少しています。
直近で見ますと、5月30日から6月5日ということで書かせていただいておりますが、平日につきましては17.5%減少、平日と土休日に関しては19.8%、土休日に関しては、28.6%と約3割減少しております。
中でもやっぱり昼間にご利用のお客様、飲みに行かれるお客様が少ないということで土休日が大幅に減少しております。
下のグラフになりまして、券種別に表したデータでございます。
定期外という緑の線が現金と IC カードのご利用のお客様になります。
先ほど申しましたように、平日の昼間と飲みに行かれるお客様が少ないということで26.6%減、通勤につきましては13.4%減、通学に関しましては、11.2%の減となっております。
比較的到他社様に比べればあまり減少が少ない方かと思っております。
数値だけお示ししてもなかなか伝わらないと思いますが、2020年につきましては、2.5億円ほどコロナ前に比べて減少し、2021年、昨年度につきましては、1.9億円ほど減少しております。
大変厳しい状況が続いております。
その中でもダイヤの改正とか人件費の削減とかを行いまして、なるべくサービスレベルが落ちないように頑張らせていただいております。
裏面に移りまして、プリントがうまくいっておりませんが、そんな中でも平日昼間のお客様が増えていただけるようにということで商品開発してございまして、9時から17時まで全線黒崎から直方まで全線5千円で乗れるという定期券でございます。
皆様、よろしければご紹介いただいて、筑豊電鉄に乗っていただければと思います。
以上でございます。

会長 ありがとうございます。続きまして、福岡県交通運輸産業労働組合協議会の矢野様、お願いいたします。

委員 交労協で私、西鉄バス北九州労働組合で執行委員をしている関係でこの回答書に記入しています。
先ほど、西鉄バス北九州の小川課長から説明があったとおり、現在、公共交通の取り

巻く状況については、やはりコロナ前から比べますと、7から8割程度しか回復が見込まれていない状況でございます。

そして、また、コロナ前に戻ることはないであろうと予想されております。

そして、また、コロナ禍で私、労働組合の関係から言いますと、長期化するコロナで働いている者が長期化するストレス、また、生活不安など、そういう問題も現在課題となっております。以上でございます。

会長

ありがとうございました。

それでは、最後に本日ご欠席となっておりますが、一般社団法人北九州タクシー協会の貞包様から、資料のご提供を事前にいただいておりますので、こちらにつきましては、事務局からご紹介をさせていただきます。

事務局

それでは、ご紹介させていただきます。

北九州タクシー協会の貞包健一様からの新型コロナウイルス感染症の影響下における公共交通の現状ということでいただいております。

7、8ページのグラフを見ながら、お聞きください。

2020年1月から3月営業収入の対2019年同月比に示すように、2020年4月、5月に5割以上の減少という底から回復するも、コロナ前の7割程度に留まっている。

一方、原油価格の高騰により、ガソリン、LPGともに価格が上昇しており、経営収支状況は、黒字になるには程遠いと思われる。

タクシー事業者にとって、一番進行なのが、乗務員の高齢化と減少である。

現状の年齢構成から考えると、今後さらに減少してくのは確実であり、安定供給は厳しくなると思われる。

以上でございます。

会長

皆様、貴重な分析結果と現状の報告について、貴重な資料又はご報告をありがとうございました。

それでは、ここで質疑の時間を設けたいと思います。

ただいま、各交通事業者様からコロナ禍での公共交通の現状について、ご説明をいただきましたが、何かご質問がある方はいらっしゃいますでしょうか。

(質問無し)

よろしいでしょうか。

それでは、ご質問が無いようですので、続いて、(2)今後のスケジュールについて、事務局からの説明をお願いします。

事務局

それでは、資料3をご覧ください。

まず、交通会議においては、本年8月に第2回会議で令和3年3月末に計画期間が満了しました「中間市地域公共交通網形成計画」の効果検証を行う予定としております。

また、この効果検証の中で、市内の公共交通の課題や改善点を抽出し、その後の交通会議等において、フィーダー系統をはじめとする市内公共交通の利便性の向上につながる取り組みを検討していきたいと考えています。

スケジュールの説明は、以上でございます。

会長

ありがとうございました。

それでは、今後のスケジュールに関しまして、ご質問等、ございませんでしょうか。

(質問無し)

よろしいでしょうか。

それでは、ご質問等が無いようですので、以上をもちまして、本日の地域公共交通会議の議題は、すべて終了とさせていただきます。

委員の皆様には、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございました。

また、今後とも様々なお立場から貴重なご意見を賜りたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、進行を事務局にお返しします。

事務局

委員の皆様には、最後までご発言をありがとうございました。

特にご報告いただきました事業者の皆様には、報道では耳にしている話ではありましたが、公共交通の現状を生の声としてお伝えいただき、本当にありがとうございました。

以上をもちまして、令和4年度第1回中間市地域公共交通会議を閉会いたします。

どうもありがとうございました。