

## 会議議事録

1. 会議名 平成30年度第3回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成31年2月15日（金曜日）13時30分から14時15分まで
3. 開催場所 中間市役所別館3階特別会議室
4. 出席委員（22名）

中間市建設産業部長	藤田 宜久
西鉄バス北九州株式会社 営業本部営業課長	森永 豪
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	森部 毅 (代理) 油布 進
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 代表取締役	森 正秀 (代理) 黒土 功
ひかり第一交通株式会社 所長	藤田 将志
一般社団法人北九州タクシー協会 副会長	貞包 健一
西鉄バス北九州労働組合	木原 正志 (代理) 清田 博巳
中間市自治会連合会会長	池田 久紀
中間市自治会連合会中間南校区長	山下 徹
中間市自治会連合会中間校区長	香月 国光 (代理) 仰木 節夫
中間市自治会連合会中間西校区長	大野木 章
中間市自治会連合会底井野校区長	中村 昭彦
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫
中間市社会福祉協議会 事務局長	柴田 精一郎
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	佐々木 庸敏 (代理) 松原 裕二
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	久世 和彦
福岡県企画・地域振興部交通政策課 参事補佐兼交通総務係長	堺 裕之
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	火山 太
福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長	荒木 裕介
北九州市立大学 地域戦略研究所 教授	内田 晃

## 5. 欠席委員（5名）

中間市副市長	白尾 啓介
中間市建設課長	藤田 晃
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
中間市自治会連合会中間東校区長	田口 孝一

## 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	熊谷 憲一郎
都市計画課 交通対策係	上野 哲平

## 7. 会議内容

### ■次第

#### 1 開会

#### 2 議題

- (1) 平成30年度第2回交通会議における質問に対する回答について
- (2) 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) 底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書の一部変更について
- (4) その他  
今後のスケジュールについて

#### 3 閉会

### ■会議録

事務局 皆さま、こんにちは。事務局の都市計画課長の白石でございます。  
本日も、どうぞ、よろしくお願い致します。  
定刻となりましたので、ただいまから平成30年度第3回中間市地域公共交通会議を開催いたします。  
本日の会議開催に際しまして、会長の白尾副市長が不在でございますので、会長代理として、藤田建設産業部長が本日の会議の進行を務められます。  
あわせて、高亀委員、中川原委員、藤田晃委員が所用により欠席となっておりますことをご報告申し上げます。

また、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名が入室されてい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、資料1から資料4、参考資料1、参考資料2となっています。

また、資料につきましては、ページの下、中央部のページ番号にて説明箇所をご案内いたします。

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～

事務局 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、指名されましたらお手元のマイクのボタンを押して、ご発言ください。

発言が終わりましたらボタンをもう一度押していただきますようお願いいたします。

それでは、藤田部長、今後の進行をお願いします。

会長 建設産業部長の藤田でございます。

事務局から説明がありましたとおり、白尾副市長が不在でございますので、本日の会議の進行を務めさせていただきます。

何分不慣れでございますので、皆様にはご迷惑をおかけするかと思いますが、どうぞ、よろしく願いいたします。

それでは、早速ではございますが、次第にそって進めてまいります。

委員の皆様、忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしく願いいたします。

次第の2、本日の議題といたしまして、(1)平成30年度第2回交通会議における質問に対する回答について、事務局から説明をお願いします。

事務局 はい、まず1点目、前回の第2回会議において、大野木委員からご質問のあった、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価においてお示しした、南校区乗合タクシーの目標収支率が20%、底井野校区予約型乗合タクシーの目標収支率が30%となっていることの算出方法についてご説明いたしまして、2点目、内田委員からご質問のあった、南校区フレンドリー号の10月以降の1便あたりの平均利用者数の推移については、次の議題(2)中間市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)の提案の際にご説明させていただきたいと考えております。

それでは、参考資料2、A3の資料をご覧ください。

まず、南校区乗合タクシーの目標収支率の算出方法は、資料中央の赤枠で囲んであります①目標営業収益を②営業経費で除し100を乗じ算出いたします。

その右の赤枠内、①目標営業収益は、運賃200円から消費税を差し引いた185円に上の表の(c)の3,216人乗じ59万4,960円となります。

(c)の3,216人は、(a)の計画運行日数、201日に(b)の計画運行回数は、1往復を1回としますので4を乗じ804回、それに1便あたりの目標の2人、往復で4人となりますので4を乗じ3,216人となります。

②営業経費は、(g)契約単価276.3円に(d)の通常運行計画実車走行キロ、9486.4キロを乗じ、262万1,092円となります。

目標収支率は、先ほどの算出式にあてはめて計算しますと約22.7%となりますので、近似値の20%としております。

次に、底井野校区予約型乗合タクシーの目標収支率の算出方法は、資料の下段の中央の赤枠で囲んであります①目標営業収益を②営業経費で除し100を乗じ算出いたします。

その右の赤枠内、①目標営業収益は、運賃200円から消費税を差し引いた185円に表の(k)の2,010人乗じ37万1,850円となります。

(k)の2,010人は、(h)の計画運行日数、201日に(j)の計画運行回数、全8便中5便運行すると想定していますので「5」を乗じ1,005回、それに1便あたり目標を2人としていますので、2を乗じ2,010人となります。

②営業経費は、(o)契約単価279.1円に(i)の計画実車走行キロの3,719キロを乗じ、103万7,973円となります。

目標収支率は、先ほどの算出式にあてはめて計算しますと約35.82%となります。

底井野校区も1便あたり目標を2人していますが、その目標達成には、現状の数値とのかい離がありますので下方修正し30%としております。

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価における目標収支率の算出方法の説明は以上でございます。

会長 はい、ありがとうございました。

ご質問されました大野木委員が、今日は遅れて来られるとのことですので、この件の説明につきましては事務局から直接、大野木委員に説明をお願いします。

それでは、続きまして、議題の(2)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、事務局から説明をお願いします。

事務局 はい、それでは「資料1」をご覧ください。

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、ご説明いたします。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)につきましては、少子高齢化に伴う人口の減少や自家用自動車の普及による公共交通利用者の減少、さらに、中間南校区のように、昭和30年代以降、山を切り開いて宅地開発を行った地形的に高低差のある公共交通不便地、また、底井野校区のようにバス路線の撤退により多く拡大した公共交通不便地の問題が存在し、既存の公共交通機関では補完することができていない地域において、地域の実情に適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

活交通路線の機能を高め、市がめざすコンパクトシティの形成に向け、JR中間駅等の都市機能の集積を図る都市拠点と周辺地域との交流を図るための公共交通ネットワークの構築を目的とした計画でございます。

今回の計画案は、平成31年10月から平成32年9月までの南校区コミュニティバス「フレンドリー号」と底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行内容を取りまとめた計画案を策定することとなっております。

本日は、5月下旬に開催予定の平成31年度第1回交通会議に向けて、計画案の方向性をお示し、委員の皆さまからご意見をいただいた中で、計画案の取りまとめを進めてまいりたいと考えております。

それでは、2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・効果につきまして、ご説明いたします。赤枠で囲んでおります目標設定の考え方をご覧ください。

まず、中間南校区路線の平成32年度から平成34年度までの目標設定につきましては、平成29年10月から平成30年9月までの1便あたりの利用者数が、太賀・朝霧系統1.66人、通谷・桜台系統は、1.59人と両系統で1.6人前後という状況にあり、前年度の約1.5倍と増加傾向にありますが、目標には達していないことから前回の計画同様に、1便あたりの利用者数2人を目標に掲げ、各系統の年間運行日数から、年間利用者数を設定しております。

また、収支率につきましては、平成29年10月から平成30年9月までの実績値が、太賀・朝霧系統は、18.58%、通谷・桜台系統は、18.64%と前年度に比べ上昇はしておりますが、目標には達していないことから前回の計画同様に20%以上に収支率を改善していくことを目標に設定しております。

2ページ下段から3ページに記載しています、底井野校区路線につきましては、中間南校区路線と同じく1便あたりの利用者数2人を目標に掲げ、平成29年10月から平成30年9月までの平均運行率が、53.9%という状況でございましたので、今回の目標設定にあたりましては、1日の運行便数全8便のうち5便、運行率では、62.5%を運行すると想定し、各年度の運行日数、運行回数、そして、平成29年10月から平成30年9月までの実車走行キロの平均値を垣生・下大隈系統は4.2km、砂山・底井野系統は4.3kmとして計画実車走行キロを算出し、各年度の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、収支率につきましては、平成29年10月から平成30年9月までの実績値が、垣生・下大隈系統19.78%、砂山・底井野系統20.68%であることから、両系統とも25%以上を目標として設定しております。

続きまして、3ページ下段の赤枠で囲んでおります3、2の目標を達成するために行う事業及び実施主体として、2つあげております。

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こととしております。

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こととしております。

続きまして、少しページが飛びますが、8ページをご覧ください。

赤枠で囲んでおります平成31年度のところですが、5月下旬に開催予定の第1回交通会議までに、平成31年10月から平成32年9月までの南校区路線、底井野校区路線、両系統の運行内容を取りまとめ、委員の皆さまからご同意をいただきたいと考えております。

続きまして、9ページから17ページまでは、平成31年10月から平成32年9月までの中間南校区乗合タクシーの事業計画書と運行計画書となっています。

このうち、変更箇所は17ページの下段、通谷・桜台系統の運行ダイヤでございます。

変更する内容につきましてご説明いたします。資料2をご覧ください。

1ページは、ダイヤ改正（案）の概要です。

2ページをご覧ください。これは、通谷・桜台系統の運行便別の利用者数と利用者が乗っていない「空き便」の割合を示したグラフです。

(1) 便別の利用者数をご覧ください。

奇数の便は「行き」、偶数の便は「帰り」となっております。

各便のグラフは、左から運行1年目の平成27年度、運行2年目の平成28年度の順となっており、右端の数字が記載してある濃い青色が累計となっております。

平成29年10月にイオンなかま店に停留所を新設した後においても、利用者数にはほぼ変動がなく、また著しく利用者が少ない便が、行きの7便、帰りの2便です。

その他の便を見ますと、年度経過ごとに増加しています。

(2) 便別の「空き便」の割合をご覧ください。

このグラフは、割合が高いほど「空き便」が多いということを示しています。

このデータにおいても、先ほどのデータと同じく行きの7便が累計で76.8%、帰りの2便が累計で96%と突出しています。

その他の便を見ますと、年度経過ごとに概ね、減少しています。

(3) 年度別の空き便の割合の推移をご覧ください。

運行当初、48.7%の割合が直近の平成30年度12月までの割合で28.8%まで減少しています。

言い換えれば、70%を超える便は利用していただいていると言えます。

3ページをご覧ください。

これは運行便別・停留所別の累計乗降者数のグラフです。

このグラフにおいても、先ほどご説明した通りのデータが読み取れるのですが、便や時間帯によってどこの停留所で乗車され、どこで降車されているのかを十分把握したうえで、現在利用している方々の利便性を損なうことがないように、ダイヤ改正に反映しなければな

らないと考えています。

1 ページにお戻りください。

今までご説明いたしましたデータや利用状況进行分析し、空き便や運行間隔を見直し、効率的な運行となるよう検討したダイヤ改正案の内容をご説明いたします。

大きな変更点は、改善が必要な「帰り」の2便を「行き」に、「行き」の7便を「帰り」に運行を見直すことで、利用者の選択肢を増やし利便性向上に繋がりたいと考えています。

「改正後」と記載した表をご覧ください。

市立病院を利用する方のため1便の時間を繰り上げ、現行より28分早く到着するようにいたしました。

2便は、イオンなかま店や市立病院に行かれる方など、利用者が多い時間帯に変更いたしました。

3便から6便は、現行のダイヤと大幅に異なることのないよう運行時刻を設定いたしました。

7便は、利用者の選択肢を増やし利便性向上に繋げるため8便と同じく帰りの便といたしました。

4 ページをご覧ください。

太賀・朝霧系統の運行便別の利用者数と「空き便」の状況ですが、(1) 便別の利用者数について、こちらの系統では、便による偏りはなく、概ね、年度経過ごとに増加しています。

(2) 便別の「空き便」の割合について、こちらのデータにおいても、1便以外の便は、初年度より減少しています。

(3) 年度別の空き便の割合の推移について、運行当初、35.6%の割合が直近の平成30年度12月までの割合で19.2%まで減少しています。

5 ページをご覧ください。

このグラフから読み取れるデータといたしましては、突出して多く乗降されている便や停留所はあるものの、いずれの便や停留所も利用されています。

以上のことから、今回のダイヤ改正(案)については通谷・桜台系統を対象と考えています。

資料1をご覧ください。

続きまして、18ページから30ページまでは、平成31年10月から平成32年9月までの底井野校区予約型乗合タクシーの事業計画書と運行計画書となっています。

こちらについては、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こととしておりますので変更はございません。

続きまして、参考資料1をご覧ください。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画の策定に向けて、今後取組んでいきます方向性につきまして、ご説明いたします。

今後の運行改善の取組にあたり、地域公共交通の基本計画である、中間市地域公共交通網形成計画の基本方針でございます地域公共交通ネットワークの構築に向けて、南校区コミュニティバスと底井野校区コミュニティバスの路線を維持できるよう運行改善に取組み、既存の公共交通である路線バス等との連携など共存共栄による地域公共交通のネットワーク強化に取り組んでまいります。

(2) 南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行改善につきましては、表にございます7つの分類項目の中でも「1 運行ルートの変更」、「2 運行日数、便数の改善」、「3 運行時間帯の改善」について、先ほどご説明いたしましたとおり、検討を行い実施したいと考えております。

2 ページをご覧ください。

2) 底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行改善につきましては、表にございます5つの分類項目の中でも「2 運行日数、便数の改善」、「3 予約方法の改善」、「5 運行の周知」について、今後の運行状況を分析しながら、運行改善に向けた検討を進めてまいります。

続きまして、フレンドリー号の10月から12月までの運行実績を報告いたします。

それでは、4 ページの下のグラフをご覧ください。

前回の会議で内田委員からご質問がありました、太賀・朝霧系統の1便あたりの平均利用者数が9月に落ち込んだ要因と、その後の10月以降の推移についてご説明いたします。

8月の1便あたりの平均利用者数が、2.14人となっていました、9月で1.5人に減った要因につきましては、9月以降の太賀・朝霧系統において全体的に利用者が減っていること、なかでもイオンなかまでの乗降者数が減っていることが要因でした。

推移につきましては、10月で1.7人、11月で1.81人と増加しましたが、12月で1.39人と大きく落ち込みました。

この要因については、イオンなかまでの乗降者数が減ったことによるものでした。

7 ページの下のグラフをご覧ください。

通谷・桜台系統の1便あたりの平均利用者数の推移につきましては、10月で2人、11月で1.79人、12月で1.92人と目標の2人という水準を保った状況となっています。

続きまして、なかよし号の10月から12月までの運行実績を報告いたします。

9 ページの下の表をご覧ください。

まず、月曜日と水曜日に運行しております垣生・下大隈系統の年間運行率は、50.8%、1便あたりの平均利用者数は1.63人でした。

10月は、運行率47.5%、1便あたりの平均利用者数は1.74人と増加しています。また、12月には、運行率65.6%と上昇し、1便あたりの平均利用者数も1.74人となっています。

11 ページをご覧ください。

③各停留所月平均乗降者数の、下のグラフをご確認ください。

各停留所の左側のグラフが乗車人数、右側のグラフが降車人数を示しております。



10月から12月までの3か月間の平均ですが、砂山公民館、地域交流センター・さくら館、にしてつストアでの利用者が減少し、下大隈公民館、下大隈JRガード横、砂山口、JR筑前垣生駅、イオンなかま店、中間市立病院での利用者が増加しております。

12ページ下の表をご覧ください。

火曜日と金曜日に運行しております砂山・底井野系統につきまして、年間の運行率は、57.1%、1便あたりの平均利用者数は1.63人でした。

10月は、運行率50%、1便あたりの平均利用者数は1.69人です。

また、12月には、運行率50%、1便あたりの平均利用者数は1.84人と増加しています。

14ページをご覧ください。

③各停留所月平均乗降者数の下のグラフをみますと、中底井野3組、地域交流センター・さくら館、垣生町さくら館そば、にしてつストア、イオンなかまでの利用者が減少し、上底井野公民館、底井野小学校横、中間市立病院での乗降者数が増加しております。

以上が、中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）についての、ご説明でございます。

会長 はい、ありがとうございました。

実績や改良点について事務局から説明がありましたけども、何かご質問・ご意見等がある委員いらっしゃいましたらお願いいたします。

委員 南校区長の山下です。

事務局から平成31年10月からの計画案の策定につきまして、説明がありました。

フレンドリー号の運行実績をみますと、イオンなかま店に停留所を設置して以降、順調に利用者が増えている状況にあります。

特に通谷・桜台系統では、1便あたりの平均利用者数が、昨年8月の2.16人から10月までは目標の2人に達しており、12月でも1.92人と目標水準を保っている状況にあります。

この数字を維持していくためには、今回、事務局から提案がありましたように、運行開始からイオンなかま店に停留所を設置して以降のデータを分析し、運行改善を図るべき点として平均利用者数の数値を下げていた便の見直しやダイヤの改正により効率的な運行となるよう、住民座談会での意見に基づく改善に向けた取り組みを、少しずつでも実施することが必要であると考えています。

また、利用者が増えている状況を考えると、運行の態様の見直しは行わず、行政とともに改善に向けた取り組みを実施し、地域での周知など利用促進に取り組んでまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 はい、委員ありがとうございました。

他にご意見ございますでしょうか。

委員 北九州市立大学の内田です。  
前回ご質問した件ですが、太賀・朝霧系統が8月で2.14からガクッと落ちていて、それから少し上がっていますが12月で落ちています。通谷・桜台系統は、若干落ちているけどそんなに大きな落ちではないし、なかよし号についてもじわっと落ちていたけれど12月でちょっと戻しています。なかよし号の2ルートは、両方とも12月は持ち直している形なんですけど、やっぱり太賀・朝霧系統だけが、どうしてこんなに落ち込んでいるのか。

先ほどご説明がありましたように、イオンなかまでの乗降者が減っているのが要因だったとありましたが、これは要因ではなく結果がそうであったということで、なぜイオンなかまが減ったのかなというところを考えないといけない。

通谷・桜台系統はそれなりに維持してて、イオンなかまでもそんなに大きく減っていないと思うんですけど、なぜこの太賀・朝霧系統だけが、こんなにガクッと1.39人という非常に大きな落ち込みだと思えますので、何かわかっている要因とかあるんですか。要は、イオンなかま店側に要因があったということではないと思うんです。イベントが減ったとか、他の系統は増えていますのでなぜか太賀・朝霧系統だけがこのような傾向になっているのか、分かっていることがあれば教えていただけませんかでしょうか。

会長 事務局で何かその要因を把握しているのであれば、回答をお願いします。

事務局 交通対策係長の熊谷と申します。内田委員おっしゃられたとおり、要因としてイオンなかまでの乗降者が減少したことが要因ではなく、それがなぜ減少したのかということについては、ここのところは非常にわかりづらいところもありまして、8月から9月で落ちた時にはイオンなかま店さんで18人減少していました。9月から10月で増えた時にはイオンなかま店さんで比較すると38人増加し、その後は、16人減少しているということで山あり谷ありという傾向となっておりますけど。一つ言えることは、地域の皆さんや住民座談会などでも話があっているのですが、イオンなかま店さんで行われております火曜日がある火曜日に運行している通谷・桜台系統の方が乗りやすいであったり、火曜日に運行していただきたいとのご意見等もあったので、それもあるかと思えます。太賀・朝霧系統は、月曜日、水曜日の運行となっていますので、イオンなかま店さんがどうかということではなくて、イオンなかま店さんに寄りにくい運行の曜日になっているのかなと。その点ぐらいしか私どもの方で思い当たる節はございません。以上でございます。

委員 ありがとうございます。非常に今の点というのはクリアになったのかなと。そこがないということで少し落ち込んでいるということもあるのかなと。  
あとは、ひょっとしたら属人的な問題、頻繁に利用されている方が例えば入院されたとか何かそういうのであれば、特別こちらが何か対策をしないといけないということはないわけです。もしそういうところでなければ、太賀・朝霧系統をもっとPR、周知だとかといったところはやっていかないといけないのかなと感じました。ありがとうございます。

会長 はい、他にご意見ございませんでしょうか。  
他にないようですので事務局におきましては、本日、委員の皆さまから、いただきましたご意見を基に、平成31年度第1回交通会議に向けまして、計画案の策定を進めていただき、より住民ニーズに適した運行計画となるよう、運行実績を分析しながら、改善内容を慎重に検討してください。  
それでは、委員の皆さま、次回の会議に向けまして、事務局が本日ご報告いたしました平成31年10月から平成32年9月までの計画案の策定に向けて次回の会議でご提案することよろしいでしょうか。

～異議なし～

会長 ありがとうございます。  
それでは、事務局は計画案の策定に向けて関係者との調整をお願いいたします。  
続きまして、議題の(3)底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書の一部変更(案)について、事務局から説明をお願いします。

事務局 はい、資料3の2ページをご覧ください。  
底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書の一部変更(案)につきまして、ご説明いたします。  
現在、(旧)にしてつストア中間店の店舗建て替え工事のため、市道「次郎丸・小松ヶ浦線」に面している西鉄バス停留所の横に移設しています青色で囲んだ「コミュニティバス停留所」を、この度、西鉄ストア様の「レガネット中間」が新装開店したことから、乗合タクシーのお客様の乗降時の安全確保のため、同店舗敷地内に同停留所を再移設するものでございます。  
また、停留所名につきましても新店舗名と同じく「レガネット中間」に変更することで、相互の認知度を向上させ、利用者の増加につなげたいと考えております。  
3ページをご覧ください。再移設後のイメージにつきまして、西鉄ストア様と協議が整い、移設前とほぼ同じ場所で屋根のある場所に設置する予定です。  
4ページをご覧ください。4ページ以降は、底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書と運行計画書になりますが、変更箇所を水色で囲み朱書きしております。  
変更内容といたしましては、6ページの停留所名を「にしてつストア」から「レガネット中間」に変更しております。  
8ページをご覧ください。  
8. 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程につきましては、今回の移設は以前の場所に再移設するため、全体のキロ程に変更はございませんが、停留所名の変更と移設前のキロ程に変更しております。  
また、10ページ、15ページ、16ページの停留所名を変更しております。  
説明につきましては、以上でございます。

- 会長 はい、ありがとうございました。  
ただいまの事務局からの説明につきまして、ご意見・ご質問がございますでしょうか。
- ～意見なし～
- 会長 それでは、事務局から説明がありました、提案のとおり進めることでよろしいでしょうか。
- ～異議なし～
- 会長 ありがとうございます。  
それでは、事務局は、底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書の一部変更につきまして、福岡運輸支局様に、ご報告をお願いします。  
それでは、議題（４）その他、今後のスケジュールにつきまして、事務局から説明をお願いします。
- 事務局 はい、資料４をご覧ください。  
今後のスケジュールにつきまして、平成３１年度第１回交通会議を５月下旬に開催し、次第にご覧いただけますように①中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案の提案、②中間市地域公共交通網形成計画推進事業の平成３１年度の取組みにつきまして、ご審議を賜りたいと考えております。  
２ページをご覧ください。  
平成３１年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組につきましては、赤枠で囲まれた箇所になりますが、まず、１、公共交通不便地の解消として、施策①で、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」につきましては、これまでの住民アンケート及び住民座談会をもとに運行改善の検討に取り組めます。  
また、施策②として、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」につきましては、見直し運行の実施や運行改善にむけた検討を継続し取り組めます。  
続きまして、２、中間市の公共交通ネットワークの強化につきましては、各施策につきまして、今後も各関係者と協議を進め、改善できることがないか検討を進めてまいります。  
３ページをご覧ください。  
３、中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上につきましては、引き続き、公共交通に関心をもってもらうことができるよう、モビリティ・マネジメントの展開に取り組んでまいります。  
委員の皆さま、平成３１年度につきましても、ご助言を賜りますようどうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。
- 会長 ありがとうございます。それでは、今後のスケジュールに関しまして、ご質問等はございませんでしょうか。

なければ、以上をもちまして本日の地域公共交通会議の議題すべてが終了いたしました。  
委員の皆さまには、お忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございました。  
ただいま、事務局から説明がありましたように次回、平成31年度第1回交通会議は、5  
月下旬頃に開催を予定しております。  
来年度につきましても、本市の公共交通がよりよい環境となりますよう、さまざまな、お  
立場からのご意見をいただきたいと思いますと考えております。  
年度初めのお忙しい時期とは存じますが、どうぞよろしく願いいたします。  
本日は、誠にありがとうございました。