

会議議事録

1. 会議名 平成29年度第3回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成29年12月22日（金曜日）10時00分から11時30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）

中間市総合政策部長	佐伯 道雄
中間市土木管理課長	藤田 晃
西鉄バス北九州株式会社 営業本部計画課長	吉田 亮
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	幸野 茂 (代理) 油布 進
筑豊電気鉄道株式会社 総務課長	秋山 務
有限会社ことぶきタクシー 代表取締役	小林 義人
有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
産業タクシー株式会社 代表取締役	森 正秀
ひかり第一交通株式会社	藤田 将志
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
西鉄バス北九州労働組合	木原 正志
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
中間市自治会連合会中間西校区長	石田 輝男
中間市自治会連合会底井野校区長	占部 友幸
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫
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
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	堺 裕之
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備企画監	戸丸 明
北九州市立大学 地域戦略研究所 教授	内田 晃

5. 欠席委員（4名）

中間市自治会連合会中間東校区長	田口 孝一
中間市社会福祉協議会 会長	平野 政彦
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	河津 隆幸
福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長	吉村 道真

6. 事務局（3名）

住宅都市交通対策課長	志賀 由浩
住宅都市交通対策課 交通対策係長	花田 雅子
住宅都市交通対策課 交通対策係	山口 研治

7. 会議内容

■式次第

（1）開会

（2）議題

- 1) 底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更について
- 2) 平成29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いて
 - ①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書案について
 - ②路線バス沿線住民へのモビリティマネジメント報告書案について
 - ③中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方向性について
- 3) 中間市地域内フィーダー系統確保維持計画、及び中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価について

（3）その他

今後の会議スケジュール：第4回交通会議【2月2日】

- ①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書の審議
- ②路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメント報告書の審議
- ③中間南校区住民座談会結果報告書及び改善に向けた方向性の審議
- ④地域内フィーダー系統確保維持計画案の提案

（4）閉会

■会議録

事務局 おはようございます。事務局の住宅都市交通対策課志賀でございます。

本日もどうぞよろしくお願ひいたします。定刻となりましたので、ただいまから平成29年度第3回中間市地域公共交通会議を開催いたします。

本日の会議の開催に際しまして、田口委員、河津委員、平野委員、吉村委員が所用によりご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4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。

今回の資料につきましては、式次第、委員名簿、座席表、資料A、資料B、資料C、資料D、そして、10月1日現在の公共道路線図と本年度作成いたしましたフレンドリー号となかよし号の運行マップ、中間西校区に配布いたしました路線バスdeお買い物ガイドブックに分かれております。また、資料につきましては、ページの下、中央部にページ番号をつけておりますので、説明の際は、ページ番号にて説明箇所をご案内いたします。

資料の不足している方はおられませんでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、会長及び委員の交代につきまして、ご報告いたします。会長の交代につきましては、先日事務局から文書にてお知らせいたしましたとおり、これまで、会長でございました前副市長の後藤哲治氏が一身上の都合により10月18日付けで退職され、後任の副市長が就任されるまでの間、当市総合政策部長の佐伯が務めさせていただくこととしておりましたが、12月12日開催された12月定例市議会において、白尾啓介氏が1月1日から副市長に就任することとなりました。委員の皆さまには、任期途中での交代となりましたことを深くお詫び申し上げますとともに、1月1日からは新会長のもと、当市の地域公共交通の利用促進に取り組んでまいりますので、引き続きのご支援をどうぞよろしくお願い申し上げます。また、委員の交代につきましては、本日お配りしております委員名簿をご覧ください。新しい委員の方は、赤枠で囲ってございます。福岡県北九州県土整備事務所地域整備企画監の戸丸 明様と、社会福祉協議会の平野 政彦様を本日の会議から新委員としてお迎えしておりますことをご報告いたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、ランプが点灯してから発言してください。発言が終わりましたらボタンをもう一度押していただくとランプが消え、マイクが切れます。それでは、佐伯部長、今後の進行をお願いします。

会長 改めましておはようございます。委員の皆さま、本年度、第3回目の交通会議にお集まりいただき誠にありがとうございます。先ほど、事務局から説明がありましたように、本日の会議につきましては、私が会長を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。それでは、早速ではございますが、式次第にそって議事を進めて参ります。まず、式次第の2番目、本日の議題といたしまして、(1)底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、議題の(1)底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更につきましてご説明をいたします。資料Aの1ページをご覧ください。

このたび、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行計画を変更する内容としたしましては、現在、にしてつストア敷地内にあります青色で囲ってありますコミュニティバス停留所を、来年1月19日から11月までの間、にしてつストア中間店の店舗建て替え工事のため、市道であります「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する予定でございます。

2ページをご覧ください。移設先の設置イメージ図につきまして、西鉄バス停留所の横に現在の据え置き型ではなく、11月までの約1年間移設することとなりますので、安全面を考慮し、埋め込む方法で実施いたします。また、店舗の建替えが終わりましたら、にしてつストア敷地内に再度移設することで、西鉄ストア様と協議を行っているところでございます。

3ページをご覧ください。3ページ以降には、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の変更箇所を水色の枠で囲ってあります。変更内容としたしましては、3ページの水色の枠のように、これまで中間市を運営主体と表記しておりましたが、運行主体と改め、運行主体と表記しておりました各タクシー事業者様を運行事業者に改め、よりわかりやすい表記としております。

7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、今回の移設に伴いまして、全体のキロ程に変更はございませんが、水色の枠のように停留所間の距離が20メートルほど変更となっております。

以上につきまして、にしてつストア停留所の移設に伴います底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、ただいま事務局から説明がありました底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更につきまして、ご意見・ご質問はございませんでしょうか。

それでは、委員の皆さま、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更につきまして、事務局からの説明のとおりでよろしいでございましょうか。

～同意～

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コミュニティバス「なかよし号」運行計画の一部変更につきまして、福岡運輸支局様にご報告をよろしく願いいたします。それでは、続きまして、議題の（2）平成29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いての①底井野校区なかよし号についてのモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書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Bをご覧ください。平成29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ご説明いたします。中間市地域公共交通網形成計画推進事業につきましては、第2回会議でご説明をいたしましたように、8月21日と11月13日に幹事会

を開催し、交通網形成計画の基本方針に則り、地域公共交通ネットワークの構築に向けて協議を進めてまいりました。

2ページをご覧ください。平成29年度の取組みは、平成28年度に実施した取組を活かしながら、(1)公共交通不便地の解消として、①底井野校区アンケート調査及びモニタリング調査、②中間南校区住民座談会の実施、(2)交通まちづくりに対する市民の意識向上として、①路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメントの実施、②高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施に取り組ましました。

まず、①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書案につきまして、ご説明いたします。

3ページをご覧ください。なかよし号の1年目の運行実績につきまして、ご報告いたします。まず、月曜日と水曜日に運行している垣生・下大隈系統の年間の運行便数は、追走運行便を含めまして374便、運行率は45.8%、利用総数は、539人でした。運行経費は、470,390円、運賃収入は、86,100円、運行経費から運賃収入を差し引いた市補填額は、384,290円となりました。また、運行1便あたりの平均利用者は、1.44人、利用者1人あたりの市の財政負担は、713円となっております。下のグラフをご覧ください。参考といたしまして、10月の運行実績を追加しております。1便あたりの利用者数は、1.71人、運行率は56.9%と利用者が増加傾向にあります。

4ページをご覧ください。

各停留所月平均乗降者数につきまして、各停留所の乗車人数と降車人数の合計から月平均の乗降者数を算出しております。下のグラフをご覧ください。

通谷電停、中間市立病院に続いて、砂山口が15.2人、JR筑前垣生駅が、11.2人、砂山公民館が6.4人と月平均の乗降者数が多くなっております。

次のページをご覧ください。

火曜日と金曜日に運行している砂山・底井野系統の年間の運行便数は、追走運行便を含めまして433便、運行率は53.6%、利用総数は、640人でした。運行経費は577,510円、運賃収入は111,800円、運行経費から運賃収入を差し引いた市補填額は、465,710円となりました。また、運行1便あたりの平均利用者は1.48人、利用者1人あたりの市の財政負担は728円となっております。

下のグラフをご覧ください。参考として10月の運行実績を追加しております。1便あたりの利用者は1.63人、運行率は、70.8%とこちらの系統も増加傾向にあります。

6ページをご覧ください。

各停留所月平均乗降者数につきまして、下のグラフをご覧ください。

ここでは、にしてつストアが21.4人ともっとも乗降者数が多くなっており、続いて、通谷電停、JR筑前垣生駅、中間市立病院、地域交流センターさくら館、垣生町さくら館そば、中底井野3組の順に乗降者数が多くなっております。両系統とも、1便あたりの利用者が1.6人を超える月が多くなっており、10月からイオンなかま店敷地内に停留所が新設されたことから、今後、さらなる利用増が期待されます。

それでは、続きまして、お手元の底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に

関するアンケート調査及びモニタリング結果の資料をご準備ください。

アンケート調査結果とモニタリング結果につきましては、株式会社ケー・シー・エス様から報告書の内容につきまして、ご説明をいたします。

委託事業者 アンケート結果について、ご報告いたします。1ページをご覧ください。今回、底井野校区においてアンケート調査をした調査の概要です。1の(5)回収状況で配布は1,371票配布し、392票の回収がありました。回数率につきましては、28.6%です。概ね3割ほどの回収となっております。2ページ以降にアンケート調査票や鑑文書となっております。調査結果につきましては、12ページからでございます。まず、属性のところからです。回答をいただきました方の年齢やお住まい、自家用車の保有状況が書かれています。この部分につきましては、1世帯1回答ということになっておりますので、票の数が、392票となっております。次のページ以降は、お住まいの方一人一人に聞いている形になりますので、票の数が936ということによって変わっておりますことをご承知おきください。結果については、12ページのとおりでございます。13ページでは記入者の年齢、性別等が書かれています。免許の保有率が約7割と、年齢別の保有状況は、50歳から64歳以降から75歳以上とだんだん免許の返納等があると思いますが、保有率が下がっております。続いて14ページにつきまして、外出の状況、外出の頻度と通勤、通学、買い物での外出が多いとなっております。週5日以上というのは通勤される方で、週3日から4日までが大部分です。次のページ15ページをみていただきますと、外出の頻度について、目的別や年齢別に書かれているところがございます。年齢があがるほど外出の頻度が少しずつ減っております。続いて16ページ、交通手段でございます。自家用車を使う方が多いというのは変わりございませんが、年齢別をみていただきますと徒歩や自転車を使っている方が、年齢が高くなるほど増えている傾向があり、自分で運転は年齢が高くなるほど低くなっていくことがみてとれます。逆に家族等の送迎が、年齢が上がるほど高くなっており、ご自身で運転をしなくなる傾向があります。続いて17ページの外出先でございます。市内と市外が拮抗している状況でございます。年齢別にみると年齢が上がるほど市内への移動が多くなっております。18ページにつきましては、こういったところに行っていますかという質問ですが、イオンなかま店が、多くなっております。続いて19ページでございます。なかよし号の利用状況についての質問となっております。なかよし号の認知度について、知っていますかということですが、73.4%の方が知っているという回答をいただきました。昨年実施しましたフレンドリー号の調査においては、認知度は67.9%ということで運行が始めってから時間がたっていることもあるかとは思いますが、なかよし号の認知度がやや高いという状況です。続いて、年齢別、居住地別の認知度の状況ということで、年齢別では、年齢が高いほど、ご自身で運転をされなくなっているということで、認知度が上がっております。右のページの年齢別をみていただきますと、利用状況に関しましても認知度が高くなると利用したことがある方が多くなっております。利用状況について、フレンドリー号の比較では、昨年度調査では、利用したことがあるという方は、2.9%だったのに対し、なかよし号については、4.9%で使ったことがあ

りますという方が多くなっております。続いて21ページをご覧ください。なかよし号の利用目的について、買い物が一番多く54.3%になっております。フレンドリー号の場合は、もっとも多いのが61.5%で通院でございました。なかよし号につきましては、通院が目的の方は37%ということで大きな開きがでております。続いて、22ページのなかよし号の利用の頻度では、一番多くが月に数回以下が3分の2を占めておりまして、週に1回、2回の方が1割ずつ、20%強になっております。下の居住地別では、砂山や上底井野の方が少し多く利用されています。続いて23ページのなかよし号の満足度では、運行時間帯や便数、頻度について、不満の割合が多くなっております。どうしても買い物等の時間に合わないところがあるかと思えます。もう一つ多かったのが、37%の予約方法です。こちらについては、のちほどお話をしたいと思います。続いて、予約方法の満足度を居住地別にみますと、垣生町の多くが不満と回答しております。続いて、24ページのなかよし号の利用によるお出かけ回数の変化では、2割の方が増え、5割の方が変わっていないという回答でした。続いて、なかよし号の運行に対する要望では、便数、日数というところが多く、先ほどもありました予約方法に関する要望も多く、予約方法を簡単にしてほしいというのが、36.1%ありました。続いて26ページをみていただきますと、予約の受付時間を遅くしてほしいというご意見が多く上がっております。次に地区別をみていただきますと、先ほども予約方法の満足度で不満という方が6割いらっしゃいました垣生町については、予約時間を遅くしてほしいという方の割合が多くなっております。今現状でもぎりぎりの時間で前日でも当日でも予約が可能になっていますが、さらに遅くしてほしいというご意見がありました。こちらについて、運行をしておりますタクシー会社様にヒアリングをしたところ、垣生・下大隈系統を運行することぶきタクシー様は、9割程度、ほとんど前日までの予約があり、当日予約はほとんどない状況で、一方で、砂山・底井野系統を運行するひかり第一交通様は、逆に前日までの予約はほとんどなく、大部分が、当日予約であるという対照的なお話を聞かせていただきました。こちらにつきましては、予約を受付ていらっしゃる方の感覚ということもございますので、参考という形で書かせていただいております。

続きまして、なかよし号の不便な点、利用しない理由については、時間帯が合わないや予約が面倒が3割となっております。予約が面倒と回答した地区につきましては、特段の傾向はみえませんが、予約して電話しなければならないこと、バス停に行けばすぐ乗れるものでないということが、不便と感じられている思います。続いて28ページの財政負担額に対する評価では、負担多い方が、3分の1、ちょうど良い方が25%となっております。その下、運行維持方策では、積極的に利用して維持していくべきという方が、一番多く24.2%、それ以外に住民の方々の負担が増えることになりましたが、運賃が多少あがってもかまわないやサービスの質を下げてもかまわないを含めると36.5%の方が、自分たちが少し不便なことになっても積極的に維持していくべきではないかという答えをいただいております。続いて29ページの今後の利用意向では、もうすでに使っている方、これから積極的に利用したい方、今後可能な範囲で利用したい方について、利用したいという意向のある方は、28.1%で、可能な範囲で利用したいと考えられています。下の

居住地別では、下大隈地区、上底井野地区では3割または3割近くの方が、今後も可能な範囲では利用したいと考えられています。続いてモニタリング結果についてのご報告ですが、先ほど事務局から説明がありましたので、簡単に説明いたします。

まず、30ページでは、便別の利用者数について、利用が多い便、少ない便をみてとることができます。続いて31ページでは、一番上のグラフでは、平均の利用者数について多い便と少ない便があること、一番下の運行率については、予約がないと運行しませんので、予約のなかった便と予約があった便がありまして、7便の運行率が低くことがわかります。続いて32ページについては、1停留所あたりの乗降客数をグラフで表し、あまり使われていない停留所があることがわかります。

33ページの砂山・底井野系統につきましては、垣生・下大隈系統と同様に便によってかなり乗っている乗っていない便があることがわかります。運行率につきましては、8便だけが少し運行率が低いことがわかります。最終ページでは、1停留所あたりの乗降客数について、ほとんど利用されていない停留所が若干あることがわかります。ただ、なかよし号につきましては、予約制ですので、予約がなければ運行がありませんので、無駄ということがない考えております。以上です。

事務局 株式会社ケー・シー・エス様、ありがとうございます。底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書案の説明は以上でございますが、この調査の結果につきましては、来年度、底井野校区で予定しております住民座談会の資料とするなど、引き続き、利用促進に取り組んでまいります。以上です。

会長 ありがとうございます。ただいま、説明のありました資料Bと底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書案につきまして、ご意見・ご質問等はございますでしょうか。

委員 底井野校区長の占部です。先ほど事務局から説明がありましたように、なかよし号も運行開始1年を迎え、導入したころと比べると運行率や1便あたりの利用者も増加傾向にあります。しかしながら、アンケートの結果をみますと、1,371票を配布して392票しか回答がなく、回収率は約29%となりました。なかよし号の認知度は、約73%と非常に高い割合ですが、利用したことがある方が、約5%と少ない状況にあることが非常に残念です。来年は、住民座談会も予定されているということで、住民の方のご意見を確認しながら、皆さんとともによりよい移動手段となるように自治会としても取り組んでいきたいと思っております。以上です。

委員 ことぶきタクシーの小林でございます。先ほどなかよし号につきまして、調査等を拝見いたしました。利用者や運行状況等も増加しているということで、いいかなあとと思いますが、かなり固定化してきております。住民の方に周知徹底をよろしくお願いたします。それと、私のところとひかり第一交通さんで予約受付しております。私のところが、前日が9割で、

ひかり第一交通さんは、当日が9割となっていますが、これは私のところの場合は、一度電話があったらできれば前の日に電話してくださいと声掛けをしておりますので、このような結果が表れたと思います。それから固定化されてしまっていますので、前日までに電話していらっしゃる方が多いということで理解していただけてよいと思います。よろしくをお願いします。

委員 北九州市立大学の内田です。先ほど事務局から説明がありましたように1年間の運行実績をみますと、当初と比べて利用者も運行率も増加傾向にあり、1便あたりの市の負担額も700円台ということで、非常に効率よく運行できたのではと感じています。特にアンケート調査を行った前後で、利用者が増えていることで一定のモビリティ・マネジメントの効果と利用促進の効果があつたと考えてよいと思います。ただ、利用者が増えてきているという現状はありますが、目標値である1便あたりの利用者2人には達していないのが現状ですので、目標達成のためには、今後実施される住民座談会におきまして、今回の分析結果を住民の方に報告し、アンケートでは把握することできなかった生の声を拾ったり、利用者促進になるような分析をした上で、今後ますますの利用促進策に取り組むことが重要ではないかと思えます。以上でございます。

委員 福岡運輸支局の佐々木でございます。平成28年10月の運行開始から、1年が経過した予約型乗合タクシーの「なかよし号」については、公共交通マップの配布等の利用促進の成果もあって、順調に運行率も利用者数も増加しているところでございますが、今後、一便当たり利用者数2名を目指すということ、さらに利用促進を考えますとアンケート調査結果の15ページにありますように65才以上の利用者のお出かけ回数をいかに増加させるかというところが大切になってくると考えております。他の自治体でも取り組まれている例でいいますと、商店街等とタイアップした企画を行うなどの外出機会を増やす工夫も必要かと考えます。また、23ページにありますように「なかよし号」の運行に対する不満についても、検証を行っていくことで、今後の利用促進へつなげていくことが大切だと考えております。以上でございます。

会長 貴重なご意見ありがとうございました。今回皆さまから、運行当初に比べる利用者も運行率も増加傾向にあるというご意見の中、占部委員からは、今回のアンケート結果から利用したことがある方が約5%と少ない状況にあること、また、来年の住民座談会での住民の方のご意見を確認しながら、よりよい移動手段となるよう自治会としても取り組んでいきたいというご意見をいただきました。小林委員からは、固定した方が日々の移動に利用されていると感じていること、固定した利用者だけでなく、より多くの方に移動手段として利用していただくよう自治会の方には、引き続き声掛けをしていただきたいということと、運行予約についてのひかり第一交通様とことぶきタクシー様の違いのご報告をいただいております。北九州市立大学の内田先生からは、1年間の運行実績をみると予約制の運行のため、非常に効率よく1年間運行できたのではないかと実感しているが、目標値である1

便あたりの利用者2人には達していないことから、今後、目標達成のためには、来年の住民座談会において、今回の分析結果を報告し、アンケートだけでは把握することできない住民の方の声を拾って、利用促進に取り組むことが重要であるというご意見をいただきました。福岡運輸支局の佐々木委員からは、今後、一便当たり利用者数2名を目指すのであれば、65才以上の利用者のお出かけ回数をいかに増加させるかが重要で、他の自治体の取組みを参考に、外出機会を増やす工夫が必要であること、そして、「なかよし号」の運行に対する不満についても、検証をしていくことが必要であるというご意見をいただいております。

ただいまのご意見をまとめますと、導入当初と比べ利用者も運行率も増加傾向にあり、非常に効率よく運行されておりますが、アンケート結果からも利用したことがある方が、約5%と非常に少ないため、目標である1便あたりの利用者2人の達成のためにも、今回のアンケート調査と来年の住民座談会での意見を分析し、65歳以上のお出かけ回数を増やすような取組によって利用促進を図るといったご意見にまとめることができると考えております。それでは、本日、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書案につきましては、このまま分析を進め、次回第4回会議に最終報告書を提案することで皆さまよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございます。事務局は、第4回会議までに最終の報告書を提出してください。それでは、続きまして、②路線バス沿線住民へのモビリティマネジメント報告書案につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、②路線バス沿線住民へのモビリティマネジメント報告書案につきまして、ご説明いたします。お手元の間接市モビリティマネジメント実施計画アンケート調査結果をご覧ください。調査結果につきましては、株式会社ケー・シー・エス様から、現在の分析状況につきまして、ご説明いたします。株式会社ケー・シー・エス様、よろしくお願いいたします。

委託事業者 皆さまに配布いたしましたモビリティマネジメント実施計画アンケート調査結果につきましては、前半は、モビリティマネジメントの実施についてすでにご説明をさせていただいたところになりますので、アンケート調査についてご説明をいたします。26ページのMMツールのところで、皆さまのお手元にも配布していますが、アンケート票以外に路線バス de お買い物ガイドブックや挨拶文を同封して住民の方にお配りしております。今回対象となります中間西校区について、(3) 配布対象地域は、世帯数は2,658世帯ですが、実際には路線バスのバス停からかなり離れたところや高低差があって利用が見込まれない世帯も含まれておりますので、下の図のように配布対象エリアとしては、七重町のようにすべてを配るわけではなく、バス停の近いところを対象に配布しており、約1,800世帯

を対象として進めてさせていただきました。27ページ以降は、実際に配布した資料となっております。続きまして、30ページの4-1の配布した結果は、1,671票を配布し、669票の回収となっております。回収率は40%と一般的な調査では、3割程度が多いですが、非常に多くの方からご協力をいただきました。続いて31ページの調査結果の属性の年齢では、65歳以上から74歳以下の方が4割、75歳以上の方が3割ほどと全体に占める割合が多くなっており、免許返納や車を運転しなくなった方が興味をもっていたのでないかと思っております。③の居住地をみていただきますと、さまざまな居住地からご回答をいただきましたが、弥生一丁目、小田ヶ浦二丁目について、19ページの下のところ、町丁目と年齢別の人口が書かれていますが、弥生一丁目と小田ヶ浦二丁目の65歳から74歳の欄をみていただくと、この世代の割合が多い地域になります。単純に地域の人口だけで言いますと池田一丁目とか七重町とか多くの方が住んでいますが、高齢者の方の割合でいいますと小田ヶ浦二丁目や弥生一丁目より割合としては少なくなっています。高齢の方にとりましては、身近な問題でありますので、調査にご協力をいただけたと考えております。続きまして、32ページは、運転の予定年齢、免許返納の年齢をいつしましたかという質問になっています。多くの方が、70歳になったら免許を返納したい、運転をやめようというところが多く、70歳を超えたら運転をやめようとお考えいただいていることがわかります。続きまして33ページは、普段の移動手段を聞かせていただいで、路線バスの利用日数、タクシーの利用日数、鉄道の利用日数、自家用車の利用日数を聞かせていただいで、自家用車の利用日数が多く、半数以上の方が毎日使われています。続いて35ページは、公共交通を利用した移動方法で、どの施設に行っているか、どの交通手段を使っていますかというご質問になっています。今回は、イオンなかま店、にしてつストア中間店、ハローディ中尾店の3つで8割ぐらゐを占めております。下の円グラフになりますが、多くの方が、車で行っていると回答され、次のページの所要時間では、半数ぐらゐの方が自宅から15分以内で行くことができる状況となっております。続いて37ページはよく行く施設への公共交通利用可否について、行けると思うとお考えいただいでいる方が、54%ほどいらっしやいまして公共交通で行けると考えていることがわかります。続いて、公共交通利用時の移動手段の行きはどのようなものを利用していますかという質問で、路線バスを利用している人が多く、次の設問とも関わってきますが、タクシーについては、0.2%でほとんどいらっしやいせんでした。一方、次のページの帰りになりますと路線バスの割合が若干減って、タクシーの割合が5.6%と少し増え、買い物等で荷物が増えたから、バスを待つよりは、家の前まで行ってほしいという要望がみてとれます。次のページの公共交通利用の外出の有無では、公共交通を利用して外出したことがありますかという質問に、半分ぐらゐの方があると答え、4割近くの方が公共交通を利用して外出したことがないとお答えいただいでおります。続いて39ページは、免許返納などにより自家用車が利用できなくなったときの公共交通利用時の外出頻度についてのご質問です。週に1日程度、週に3日程度、毎日行けなくなると回答です。続いて、公共交通に関する意識で今回モビリティ・マネジメントの目的の一つであります気づきについて、先ほどの路線バスdeお買い物ガイドブックを興味深く思ったが64.1%

の方が興味をもってくださいました。役立つ情報につきましては、バスの路線図、バスの時刻表が60%近くあがっていることで、普段車に乗っていると目の前を走っているバスが、どこ行きのバスが走っているのか、何時にバスが来るのか気づかなかった方が、自分の前のバス停からこんなに出ているのか、皆さまも時刻表をみていただくと意外とバスの本数があることがわかると思います。このようなところに気づいていただけたと考えております。続きまして、外出時の公共交通の利用意向では、そう思う、ややそう思うで6割程度あり、今後外出の際に公共交通を利用しようかなと思われた方が6割程度いらっしゃったということで気づきということができたのではないかと思います。バス継続のための利用意向では、利用することは路線バスの維持のために必要と思っっている方、そう思う、ややそう思うと回答いただいた方が、7割ほどでした。また、路線バスの必要性については、ご記入いただいた72.9%の方が必要であるとお答えいただいております。ややそう思うという方を含めると82.5%の方が必要と考えられています。さらに家族にとってどうかという同様の質問をさせていただくと、85%の方、ご回答いただいた方やご家族の方にとっても8割以上の方が、路線バスは必要とお答えいただいております。続いて、43ページのICカードを持っていますかというICカードに関する質問でございます。こちらについては、nimoca、SUGOCAについてお聞きしています。その下は、保有状況についてお聞きしています。ICカードの保有状況で、どちらも持っていない方が、6割ほどいらっしゃいまして現金でお支払いいただいている状況であることがわかります。続いて購入の意思について44ページでは、すぐ購入したい方が1%、いずれ購入したい方が34.7%、特に購入したいと思わない、必要性を感じない方が6割程度いらっしゃいます。以上が、モビリティ・マネジメントのアンケート調査になりますが、回収から時間が間もないもので、こういった年齢の方がそう思っているのか、こういった地区の方がこう考えているのか、集計できておりませんので、今回は単純集計のみとなっております。また、モビリティ・マネジメントの効果について、先ほど気づきというのを挙げさせていただきましたが、行動変容、実際にどのように変化したかという部分について、今回は簡易TFPになりますので、この後実際にどう変わったかというアンケートは行いませんが、どう変えられそうですかということをお聞きをさせていただきますので、アンケートの調査票の23ページのQの3の5で、もし公共交通で普段のお出かけにいくとしたらどういう経路でいきたいと思いますかというところをお聞きさせていただきます。その前のQの3の2で、今どのように利用していますかという質問がありますので、今たとえば、車で走っている人が公共交通ではこのように行きますということをお答えいただいております。行動変容の一つ前の段階になりますが、この部分について今後分析を進めさせていただきます。次回きちんとご報告をさせていただきたいと考えております。以上でございます。

事務局 株式会社ケー・シー・エス様、ありがとうございました。路線バス沿線住民へのモビリティマネジメント報告書案のご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、説明のありました路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメント報告書案につきまして、ご意見・ご質問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。モビリティ・マネジメントの取組につきましては、アンケート調査を配布してその内容を分析し、効果検証を行うことは非常に重要ですが、今回合わせて配布したマップと路線バスの利用を促進させるような調査を実施して、路線バスに興味をもってもらうことも非常に重要なことです。先ほどの報告にもありましたように回答率が40%と一般的なアンケートと比べると高い調査だったと思います。それだけ皆さま方が生活の足に関して、興味が非常に高いと考えられます。今後の調査の結果につきましては、事業者の方と共有し、継続的にそして効果的に行っていくことが、路線バスの利用促進につながると思いますので、地道な取組を事業者と連携して行っていただきたいと考えております。

この調査を実施したのが、10月、11月ですので、この前後でどのように利用者が変わったのか、単純に利用者数が増えたのかどうだったのかということをごきちんとしておくことも大事です。また、住民の皆さまには、今までご利用したことがなければ、この機会に1度利用してもらうなど、意識していただければと考えております。以上でございます。

委員 福岡運輸支局の佐々木です。今回、初めて取り組まれた路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメントにつきましては、対象となった西鉄バス北九州の中間線は、国の地域間幹線系統補助対象路線であります。この地域間幹線補助対象系統は、今年から補助の要件として定量的な目標を設定し、収支率を上げることが要求されております。このような状況下で中間市において地域間幹線の路線バス利用者を増加させる試みがおこなわれたことは、たいへん評価できるものでございます。是非、この調査結果を活用していただき、事業者と協力し路線バスの利用促進につなげていただければと考えているところでございます。

委員 西鉄バス北九州の吉田と申します。中間線の状況については、利用者は減少傾向にありますが、通勤通学や高齢者の方の買い物や通院などで、年間約16万人の方が利用されておりますので、このような中、路線バスの利用に対して意識向上の取組をしていただいたことは、非常に我々としてはありがたいと思っておりますし、また、継続して行うことに対しては、できるだけ協力させていただきたいと思っております。

会長 貴重なご意見ありがとうございます。ただいま、北九州市立大学の内田先生からは、路線バス沿線住民のモビリティ・マネジメントの取組については、アンケート調査を配布して効果検証を行うことも重要だが、今回の調査をきっかけに路線バスに興味を持ってもらうことが、非常に重要であること、また、調査の結果については、事業者と共有して継続的に行っていくことが重要であるというご意見をいただいた中で、住民の方にも利用していただきたいというご意見をいただいております。

また、福岡運輸支局の佐々木委員からは、国の地域間幹線補助対象系統であり、西鉄バス

中間線は、今年から補助の要件として定量的な目標を設定し、収支率を上げることが要求されおられますので、このような状況下、路線バスの利用者を増加させる試みが大変重要であるというご意見をいただいております。また、今後の調査結果を活用して事業者とともに路線バスの利用促進へつなげていただきたいというご意見をいただいております。

西鉄バス北九州の吉田委員からは、西鉄バス中間線の状況、16万人の方が利用している中で、利用者は年々減少する傾向にあり、路線バスの利用に対するアンケート等はよい取組であるので、継続的に行う必要があるというご意見をいただいております。

ただいまのご意見をまとめますと、路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメントは、継続的にそして効果的に取組むことが路線バスの利用促進につながるもので、調査結果を事業者と共有して利用促進に取組むことが必要というご意見にまとめることができると考えます。それでは、路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメント報告書案につきましては、このまま分析を行うこととし、次回第4回会議におきまして、最終の報告書を提案することとよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございます。事務局は、次回の会議までに最終の報告書をご提出ください。それでは、続きまして、③中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方向性につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 お手元の中間南校区住民座談会報告書案をご覧ください。中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方向性につきましてご説明いたします。

1 ページをご覧ください。住民座談会を開催した目的は、運行開始3年を迎えたフレンドリー号の利用促進を図るため、昨年実施したアンケート調査結果を基に、住民ニーズを把握し、運行改善と利用促進を図るとともに、運行の目標である1便あたり利用者2人の達成に向けて、日常の移動手段として選択してもらえるよう意識の向上と醸成を図ることを目的として実施いたしました。

住民座談会の開催日時、場所、対象地区、参加人数は、10月18日から25日までの4日間、公共施設や公民館で開催し、のべ74名の方に参加をいただきました。

2 ページをご覧ください。各会場でのいただきましたご意見を会場ごと、分類項目ごとにまとめております。各会場ともアンケート調査では、把握することができなかった住民ニーズの把握を行うことができました。今回の会議では、時間の関係がございますので、特にご意見が多いと感じた分類項目の今後の改善に向けた取組についてご説明をいたします。

5 ページをご覧ください。フレンドリー号の今後の改善に向けた取組につきまして、今回の住民座談会でいただきましたご意見を整理するにあたり、7つの項目にてご意見を分類し、昨年実施したアンケート調査と今回のご意見を基に改善に向けた検討を行ってまいりたいと考えております。

分類項目1、運行ルートの改善では、通谷三区自治会のように停留所がない地区や当初要

望していた場所に設置できなかった地区から停留所設置場所の新規設置や見直しを求めるご意見をいただきました。しかしながら、新規設置や見直しは、各方面との調整及び、地域公共交通会議での協議を経て国土交通省に届け出を行いますので、すぐに新規設置や見直しができるわけではございません。まずは、利用者ほとんどいない停留所の見直しに取組、その見直しを進める中で、停留所がない通谷三区自治会につきましては、午前7時から午前9時まで歩行者専用道路として、子どもたちの安全確保のために車両の通行を規制されていることを重視し、規制されている区間を通らずに、運行するルート上に停留所設置ができる場所はないか検討し、地域住民の方が利用しやすい停留所を検討いたします。また、現在の運行ルートは、中間南校区各自治会を隈無く回っているため、1便の運行時間が40分間と非常に遠回り感があり、できるだけ早く通谷電停や市立病院につけるよう、ルートの分割や直行便を求めるご意見、さらにJR中間駅までの運行を求めるご意見をいただきました。ルートの分割については、現在主に1台の車両を1人の運転手さんが運行しているため、車両や人員が同時に必要となるルートの分割は非常に困難です。直行便とJR中間駅までの運行については、フレンドリー号の導入当初に定めた基本方針の1つに既存の公共交通機関の利用促進を定めており、西鉄バス中間線と競合してしまうことが懸念され、共存共栄できるよう幹線道路は西鉄バス、高所地区にある住宅団地内はフレンドリー号など役割分担をすることが重要と考えています。今後は、利用者がほとんどいない停留所を見直したり、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のような予約型乗合タクシー導入、西鉄バスとフレンドリー号の連携など、他市町村で取組む事例を参考として中間南校区に適したルートを検討いたします。

6ページをご覧ください。続きまして、分類項目2、運行日数・便数の改善では、週2日運行ではなく毎日運行を求めるご意見や複数台の車両を使用して7時から15時台の便数を増便するご意見をいただきました。現在の週2日運行では、病院の予約が合わないまた、イオンなかま店の火曜市にいけない、水曜日の運行が終わったら月曜日まで4日間運行がないなど、運行日数を増やすご意見を多くいただく中で、1日の運行便数を減らして、毎日運行する意見もありました。

運行日数と便数については、1便あたりの利用者が1.0人前後と非常に少ない状況であるので、すぐに運行日数と便数を増やすことは、フレンドリー号への市の負担額が多いと感じている方がいる中では、非常に困難と考えております。まずは、効率的な運行を目指して、便数を増やさず、空き便の割合が多い便をどのようにするのか検討し、無駄のない運行を目指す必要があります。

このように効率的な運行を目指す中で、中間南校区に適した運行について、定時定路線で、毎日運行した場合の経費や便数を増やした場合の経費、そして予約型運行に転換した場合の経費も含め検討いたします。

続きまして、分類項目3、運行時間帯の改善では、午前中に運行時間帯を集中させ、1便の到着時刻を市立病院の受付開始時間に合わせるご意見を多くいただきました。その他には、便ごとの間隔を空けて、買い物の時間をとれるようにしてほしいというご意見をいただきました。

運行時間帯の改善では、まず、空き便の状況を勘案して、どの時間帯を運行すると利用者が多いか検討する必要があります。その状況をみながら、便ごとの間隔についても、運転手さんの休憩時間を含め、どのくらいの間隔がよいのか検討いたします。

7ページをご覧ください。

分類項目5、車両の大きさ・乗り心地・車両表示の改善では、5人乗りの車両であるため、知らない方と一緒に乗ることに抵抗があること、乗車定員がいっぱいで乗れず、追走運行便を最初から待つことに抵抗があって利用を控えていることなど、5人乗りの車両からもっと大きな10人乗りのような車両に変更し、一目でフレンドリー号が運行していることがわかるようになると、利用者が増えると思うので、試験的でも大きな車両で運行するとよいのではというご意見をいただきました。また、逆に車高の高い車両は、乗り降りしにくく、降車時に転倒する危険があるというご意見もありました。

フレンドリー号の導入にあたり、10人乗りの車両と5人乗りの車両で運行した場合の初期投資額や運行経費を比較し、坂道が多く住宅団地内の狭い道路を運行するためには、5人乗りの車両の方が、日々の運行や経済的な面からみても、適していることから、タクシー車両を活用した運行となりました。運行から2年が経過した現在でも、1便あたりの利用者が1.0人前後であり、追走運行便も月に1回から2回ぐらいの運行に留まっているため、すぐに大きな車両への変更は考えておりませんが、今回、平成29年10月2日からイオンなかま店の新鮮市場入口前に停留所を新設し、利便性の向上を図っておりますので、今後の利用状況や追走運行便の回数などをみながら、運行面でも経済面でも効率のよい車両にて運行を行ってまいります。

また、フレンドリー号の車両表示については、現在、前面ボンネット、後部ドア両面にマグネットシートを貼って運行しております。フレンドリー号は、効率的な運行を行うため、既存のタクシー車両を活用して運行しており、フレンドリー号の車両だけ塗装をすることはできませんが、別の方法でフレンドリー号が住民の移動を支える手段として、地域内を運行していることを周知できるように取組めます。

11ページをご覧ください。今後の取組内容をまとめております。本日は時間の関係上、分類項目1、2、3、5を詳しくご説明いたしましたが、分類項目4、追走運行便の改善では、運行体制の管理徹底に取組、分類項目6、停留所の改善では、運行マップ・広報なかまを活用した周知及び近隣市町村の取組の研究を行い、分類項目7、運行方法の改善では、利便性のある移動手段を継続的に安全に提供できるよう予約制運行や近隣市町村の取組などを地域公共交通会議や市関係各課・関係者と検討いたします。取組期間は、平成28年3月に策定した地域公共交通網形成計画期間と合わせ、平成29年度から平成32年度までを期間として改善に取組めます。

取組による目標につきましては、4つのあげておりますが、中でも、①1便あたりの利用者数2.0人を目指して実施してまいります。以上が、中間南校区住民座談会報告書の内容でございますが、12ページ以降に、参考資料として、フレンドリー号の運行実績を掲載しておりますので、後ほどご覧ください。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がありました中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方向性につきまして、ご意見・ご質問はございませんでしょうか。

委員 自治会南校区長の山下です。このたびの住民座談会には、すべて参加をさせていただきましたが、各地域で、今フレンドリー号について感じている住民の率直な意見が出たと感じております。意見の中には、すぐには実施できないことも多々あるとは思いますが、住民の足としてより親しまれ、将来まで継続して運行できるようにやっていかなければならないと思っております。もともとフレンドリー号は、自治会南校区の要望で実現したものであります。今度とも皆さまのお知恵をいただきながら、もっと地域の関心を高め利用促進に努めていきますので、皆さまどうぞよろしく願いいたします。

委員 ことぶきタクシーの小林でございます。住民の座談会のお話を聞かせていただきました。フレンドリー号は最初に乗ったところと最後に降りるところとあの距離で40分ほど時間をとっておりますので、利用することになりますと、一番最初の方は、かなり車の中に滞在していただくこととなります。一つはこれが、利用増につながっていないのではと思っております。ただ、垣生のようにデマンド方式で行うということも一つの考えでございますので、住民の皆さま方には、現状このままではかなり増えるということは難しいと事業者は思っております。より簡単、経費の面でもかなりの金額がかかっておりますので、デマンド方式を住民の皆さまにご一考していただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

委員 北九州市立大学の内田です。中間南校区につきましては、昨年度アンケート調査を実施されました。そして、今回の住民座談会と双方向のやりとりによって、ある程度住民ニーズの把握ができたと考えております。そのため、先ほどの説明にもありましたように7つの改善項目とその今後の取組内容を1つ1つ検証しながら、改善していくことが重要です。喫緊に取組むべきこととして、今後の取組内容にも上がっておりますが、利用者のいない停留所の見直しや空き便の割合が多い便の見直し、先ほど小林委員からもありました、なかよし号のように予約制による運行方法の検討など、今後持続的な運行を継続していくためには、いかに効率的に無駄なく、限りある財源を活用できるかにかかっていると思えます。非常に難しいとは思いますが、地域公共交通網形成計画の計画期間であります平成32年度までの間に、1つでも2つでも改善し、住民ニーズに適した移動手段になるよう取り組んでいただきたいと思います。以上でございます。

委員 福岡運輸支局の佐々木です。定時定路線で運行されている「フレンドリー号」は現在、国のフィーダー系統確保維持国庫補助対象路線でございます。国の補助の基準としては1便当たり利用者数が2名以上ないと補助対象とできません。中間市の集計は片道ごとの集計ですので、おのおの2倍した数値が2名を超える必要があります。今回は2系統とも2名を超えていますが、今後とも補助対象として行くためには住民座談会でとりまとめられた

改善要望を検討していくことが急務と考えるところではあります。2系統とも「イオンなかも停留所」を新設した10月からの利用者数が急増していることでもありますので、今後の利用者の動向を把握したうえでの対応が必要であると考えております。

委員 福岡県です。報告書案ということでしたので、確認をさせていただきたいと思います。こちらのご意見というのが記載されていますが、こちらの回答者の方の属性は分析されていますでしょうか。高齢者の方なのか、よく使われている方なのか、全く使われていない方なのか、参加されている方が少ないのですので、そこら辺の把握というものはある程度可能かと思いますが、意見として本当に採用できる意見なのかどうなのか見えてくるのでないかと思っております。この座談会の目的といたしましては、利用の促進と利便性向上ということですので、利用促進ということであれば、利用されていない方が多く参加されていないと意味がありませんし、今の利用者の方が利用したいとこのようにしたらもっと便利になると、ダイヤの改善などであれば非常に有効であると思います。最終的に報告書をまとめるときに、検討していただければと思います。以上でございます。

事務局 今までコミュニティバスを利用したことがない方が、今回の座談会に参加するために利用しましたという方も何人かいらっしゃいましたが、大体が今までコミュニティバスを利用したことがある方が参加しておりました。補足で説明します。まず、属性につきましては、ほとんど高齢者の方が参加しておりました。ご発言した方も女性の方に多くご発言していただきました。その他の利用の関係は、今回の座談会に向けて初めて乗ってから会議に参加しましたという方や普段は利用していないけど、利用に関心のある方にもご参加していただけたのではないかと感じております。報告書の最終版につきましては、属性についても含めていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 貴重なご意見ありがとうございました。ただいま、山下委員からは、今回住民座談会では、各地域で、今フレンドリー号について感じている率直な住民の意見が出たこと、また、フレンドリー号は、地域の足として継続して運行できるよう自治会としても、積極的に地域を盛り上げていきたいというご意見をいただきました。小林委員からは、底井野校区で取組んでいるデマンドのような予約制による運行であれば、効率的に運行を行うことができるので、今後の利用者の状況をみながら、デマンドのような運行方法を検討してはどうだろうかというご意見をいただいております。北九州市立大学の内田先生からは、喫緊に取り組むべきこととして、利用者のいない停留所の見直し、空き便の割合が多い便の見直し、予約制による運行方法の検討など、今後継続的に運行を実施していくためには、いかに効率的に無駄なくできるかにかかっており、地域公共交通網形成計画の計画期間までの間に、1つでも2つでも改善し、地域住民のニーズに適した移動手段になるよう取組んでいただきたいというご意見をいただきました。福岡運輸支局の佐々木委員からは、フレンドリー号が今後も国の補助基準を満たしていく

ためには、住民座談会でとりまとめられた改善要望を検討していくことが急務であるが、2系統ともイオンなかま停留所を新設した10月からの利用者数が急増していることもあり、今後の利用者の動向を把握したうえでの対応が必要であるというご意見をいただきました。

福岡県の堺委員からは、今回の調査の座談会の目的等も踏まえた中でご質問をいただき改善できるところは次の会議のときまでに改善した資料を提出していただきたいということでした。ただいまのご意見をまとめますと、フレンドリー号は地域の足として必要不可欠な移動手段であり、継続して運行を行うためには、内田先生が言われました利用者のいない停留所の見直し、空き便の割合が多い便の見直し、予約制による運行方法の検討など、効率的に無駄なく運行する体制を整える必要があるが、新設した「イオンなかま店停留所」での利用者の動向を把握した上で改善に取り組む必要があるというご意見にまとめることができます。

それでは、ただいま事務局から説明がありました中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方法性につきましては、事務局の提案どおり進めることとし、フレンドリーの改善に向けた取組を進めることで皆さまよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございます。事務局は、関係者と調整を図りながら、住民ニーズに適した移動手段となるよう改善に向けた取組を進めてください。それでは、続きまして、議題の(3)中間市地域内フィーダー系統確保維持計画、及び中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 資料C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及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価につきまして、ご説明いたします。ただいま、国から補助金をいただいて事業に取り組んでおります南校区コミュニティバス、底井野校区コミュニティバス及び交通網形成計画推進事業につきまして、資料Cの事業評価資料を国に提出する必要があるがございます。

1ページをご覧ください。

まず、地域内フィーダー系統確保維持計画につきましては、先ほどご説明いたしました運行実績から、事業自体は適正に実施されましたが、目標値である太賀・朝霧系統は、利用者数1,630人及び収支率20%、通谷・桜台系統は、利用者数1,610人及び収支率20%、垣生・下大隈系統は、利用者数1,630人、収支率10%、砂山・底井野系統は、利用者1,610人、収支率10%と設定し、垣生・下大隈系統と砂山・底井野系統の収支率以外は、目標を達成できませんでしたので、太賀・朝霧系統、通谷・桜台系統の評価指標はCとし、垣生・下大隈系統、砂山・底井野系統は、収支率の目標を達成しているため、評価指標をBとしております。

今後の改善点といたしましては、太賀・朝霧系統と通谷・桜台系統は、アンケート調査の

結果を基に座談会を開催し、住民ニーズの把握に努め、効率的な運行となるよう計画の見直しに取り組み、平成29年10月から商業施設に設置する停留所の周知を行うこととしております。また、垣生・下大隈系統と砂山・底井野系統は、底井野校区全世帯を対象にアンケート調査を実施し、効率的な運送サービスが提供できるよう住民ニーズの把握を行うこととしております。

4ページをご覧ください。交通網形成計画推進事業では、コミュニティバスに関するモニタリング、路線バス沿線住民に対するモビリティ・マネジメントにつきましては、計画通り事業が適切に実施されたとして評価指標をAとしており、今後の改善点として、コミュニティバスに関するモニタリングでは、底井野校区のアンケート調査から、認知度は73.4%と高い結果でありましたが、利用したことがある方は4.9%と約9割の方が利用したことがなく、また、利用者と想定していた75歳以上の高齢者でも、76.1%が利用したことがないという状況でしたので、運行日、運行便数の増便や予約方法の簡素化など、更なる住民ニーズの把握を行うため、住民座談会を開催し、利用したことがない方の掘り起こしを地元自治会と連携して取り組むこととしております。また、路線バス沿線住民に対するモビリティ・マネジメントでは、今後も交通まちづくりへの市民意識の向上に取り組むため、別の小学校校区の路線バス沿線住民を対象としたモビリティ・マネジメントを継続して実施するとともに、広報紙、市ホームページを利用した時刻表の周知など、身近にある公共交通網の啓発に取り組むこととしております。以上の内容を事業評価として、来年1月に国に提出したいと考えております。以上です。

会長 ありがとうございます。ただいま、中間市地域内フィーダー系統確保維持計画及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価につきまして、事務局から説明がありましたが、この内容で、福岡運輸支局様にご提出することで皆さま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、事務局の方で、事業評価資料の提出をお願いいたします。福岡運輸支局様、どうぞよろしく願いいたします。
それでは、式次第の3、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いたします。

事務局 資料Dをご覧ください。
今後の会議スケジュールにつきまして、第4回交通会議を2月2日（金曜日）10時から開催いたします。大変お忙しい時期とは存じますが、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。第4回会議では、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」のモニタリング調査及びアンケート調査結果報告書の審議、路線バス沿線住民へのモビリティ・マネジメント報告書の審議、中間南校区住民座談会結果報告書及び改善に向けた方向性の審議、地域

内フィーダー系統確保維持計画案の提案を行いたいと考えております。委員の皆さまの忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願ひいたします。以上でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、会議スケジュールに關しまして、ご質問等はございませんでしょうか。

～質疑なし

会長 それでは、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、第4回会議は、2月2日（金曜日）10時から開催をいたしますので、お忙しい時期とは存じますが、どうぞよろしくお願ひいたします。本日は、誠にありがとうございました。