

## 会議議事録

- 1．会議名           平成 26 年度第 3 回中間市地域公共交通会議
- 2．開催日時       平成 26 年 9 月 26 日（金曜日）10 時から 11 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（23 名）

|                            |                     |
|----------------------------|---------------------|
| 中間市副市長                     | 行徳 幸弘               |
| 中間市総合政策部長                  | 柴田 精一郎              |
| 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       | 松村 茂寿               |
| 九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長      | 久楽 博<br>（代理）山口 良孝   |
| 筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長          | 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 代表取締役          | 谷口 雅春<br>（代理）中川 広生  |
| 一般社団法人福岡県バス協会 専務理事         | 阿部 功                |
| 西鉄バス北九州労働組合                | 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東校区長            | 田口 孝一               |
| 中間市自治会連合会中間南校区長            | 松崎 英人               |
| 中間市自治会連合会中間校区長             | 古川 実                |
| 中間市自治会連合会中間西校区長            | 岡山 昭明               |
| 中間市自治会連合会底井野校区長            | 齊藤 明                |
| 南校区バス運用協議会                 | 山下 徹                |
| 中間市社会福祉協議会 事務局長            | 久内 勝                |
| 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 | 嘉村 英夫               |
| 福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長    | 後藤 昭一<br>（代理）末松 可奈子 |
| 北九州市立大学 都市政策研究所 教授         | 内田 晃                |

## 5．欠席委員（4名）

|                      |       |
|----------------------|-------|
| 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          | 日高 教夫 |
| 福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹 | 本山 義弘 |
| 福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長  | 相浦 哲也 |

## 6．事務局（3名）

### 事務局

|                  |         |
|------------------|---------|
| 住宅都市交通対策課長       | 佐 伯 道 雄 |
| 住宅都市交通対策課 交通対策係長 | 谷 山 隆 二 |
| 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

開会

議題：地域公共交通の今後の在り方

～新しい地域公共交通を検討する基本方針及び地域特性に基づく、新しい地域公共交通の検討について～

その他：今後のスケジュール

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佐伯でございます。本日は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26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、貞包様、日高様、本山様、相浦様が所用によりご欠席となっておりますことをご報告致します。

本日会議は、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10名が入室致しておりますことをご報告致します。次に、本会議の委員でございました北九州市立大学の廣川 祐司 様が、学術研究のご都合により任期の途中ではございますが、退任せざるを得ない状況となりましたことから、北九州市立大学都市政策研究所教授の内田 晃様をご後任の委員としてお迎えしておりますことをご報告致します。内田様、自己紹介をお願い致します。

委員 みなさん、おはようございます。北九州市立大学の内田と申します。廣川先生にお願い

いをしておりまして、私が昨年9月から今年の8月まで1年間、ドイツの方に研究留学をしておりまして、その関係で廣川先生にお願いするかたちで、本来、私が、第1回目から参加できればよかったのですが、このようなかたちになってしまいました。今後、この地域公共交通会議で、私、この周辺で言いますと水巻町ですとか、芦屋町の地域公共交通会議にも参画させていただいておりました。専門は、都市計画とか交通計画をやっております。今後ともどうぞよろしくお願い致します。

事務局

内田様、ありがとうございました。それでは、始めに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、資料に分かれております。また、資料については右上に資料番号をつけておりますので、説明の際は、資料番号にて説明箇所をご案内させていただきます。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、これより議事に入らせていただきますが、発言される際にはまず、挙手をしただき、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。では、行徳副市長、今後の進行をよろしくお願い致します。

会長

改めまして、おはようございます。本日はどうもご出席ありがとうございます。それでは、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、地域公共交通の今後の在り方、新しい地域公共交通を検討する基本方針及び地域特性に基づく、新しい地域公共交通の検討について、その内容を事務局からご説明をさせますのでどうぞよろしくお願い致します。

事務局

それでは、座って説明をさせていただきます。議題であります地域公共交通の今後の在り方について、ご説明致します。

お手元には、右上に資料1と書かれたものをご準備ください。前回7月23日に開催致しました第2回目の会議において、人口の集積状況や高齢化率、標高値など、小学校区ごとの客観的な指標をご説明し、委員の皆さまに当市の地域公共交通をご検討していただくための基礎的な資料をお示しするとともに、今後、委員の皆さまに、公平・公正な視点から新しい地域公共交通を検討していただくための基本的な方針をご提示させていただきました。そのような中、委員の皆さまから、旅客事業を営む経験からのご意見、地域で生活する方からのご意見、また、地域公共交通に長年携わる専門家からのご意見など、さまざまな視点から貴重なご意見を多数いただきました。本日の第3回目の会議におきましては、第2回目に、委員の皆さまからいただいたご意見を踏まえ、当市の地域公共交通の在り方について、1歩前進したご議論を行いたいと考えておりますので、委員の皆さまどうぞよろしくお願い致します。

それでは、資料1をご覧ください。

この資料は、第2回会議における委員の皆さまのご意見を整理したものでございます。

まず、1 番目の住民代表のご意見といたしましては、『各自治会内でアンケートをとった結果、850 名以上の利用者がいること』『自宅近くから病院や買い物が気軽に行けるバスの運行をお願いしたい』『運行コース、運行時間帯、バス停は自治会の要望に近いものにしてほしい』『市の中心までの買い物病院への通院に非常に不便をしている』『今後高齢化になっていくと、非常に不安に感ずることからコミュニティバスを市民の足として運行していただきたい』『地域にあった運行方法をいっしょに検討していただきたい、両地域住民としても重要な生活インフラ、水や電気と同じものであるという思いで、新しい地域公共交通の継続的な運行に主体的に自治会連合会としても関わって行く思いである』などのご意見をいただきました。

2 番目の交通事業者のご意見といたしましては、『皆さんでじっくり検討していただきたいことは、必要なものとあればいいものというところをきちんとすみわけしていかないとコミュニティバスという事業はうまくいかないこと』『本当に必要なものであれば、市、事業者、市民の方々が一体となった協力体制を築きあげればいいものができること』

『北九州市の小倉南の曽根地区で、交通空白地帯があるということで、住民の方の要望に基づき運行を行ったが、残念ながらほとんど実際に乗られる方がいなかったという結果になり、月間でおおよそ 25 万円のマイナスとなったこと』『八幡南地区おでかけ交通は、平成 15 年から運行しているが、なかなか利用客が伸びてこないという中で、ここ 10 年間で、おおむね 3,000 万円以上赤字額を出していること。きちんと必要なものとあればいいレベルというものを、吟味したうえで進めていかないと最終的に痛みを負うのは、事業者だけでなく、市であったり、市民の方であるので、十分議論していただき、お客様の声を親身に細かいところまで聞いてほしい』『アンケートでお答えになった、あったら乗るよと言われた 9 割ぐらいは、あればいいレベル、1 割ぐらいは必要なレベルという印象を受けている。十分に住民の方のお声をきちんと反映していただきたい』などのご意見をいただきました。

3 番目の各方面の専門家のご意見については、『必要なものとあればいいものの区別をすることは重要なことと思う』『住民の方は、新しい交通体系がもし導入されていくのであれば、採算性というものを考えなければいけないと思う。利用者促進に関して住民の人たちも PR 活動をしたりとか、促すような活動をどれだけできるのがポイントになること』『運行方法はより具体化された中で議論していく必要があること』『地域公共交通を考える上で、市民の移動ニーズの把握が一番大事である。次に重要なことは、地域に地域公共交通をどこまで、さらにはどのレベルまで確保するか、ビジョンをもっていただくこと』『中間市には JR さんの鉄道、筑豊電気鉄道さんの鉄軌道、西鉄バスさんの基幹的なバス路線もあるので、そこにフィーダーしていくという考えをもって地域交通を考えていただきたいこと。国の補助金は、地域間幹線系統にフィーダーしていくものに補助して行くというスキームになっているので、ぜひこの基幹交通にフィーダーしていく考えを持って、今後、いろいろな方策を考えていただきたい』などのご意見をいただきました。

このように委員の皆さまには、それぞれの立場の中で、どうしても地域に新しい地域公

公共交通がほしいというご意見と本当に必要な公共交通とあればいい公共交通をきちんと吟味する必要があるというご意見など、さまざまなご意見をいただきました。今後、少子高齢社会など社会構造が急速に変化して行く中で、既存の地域公共交通では補うことができない地域住民の地域公共交通に対する需要を的確に把握し、利用者または交通事業者にとって一番よい地域公共交通とはどのようなものなのか、委員の皆さまのお知恵をいただきながら、１歩前進した議論を本日の会議にて行いたいと考えております。委員の皆さまよろしくお願い致します。

会長        ただいま、事務局から、利用者または交通事業者にとりまして一番よい地域公共交通とはどのようなものなのか、また第２回目の会議を踏まえまして、１歩前進した議論を行いたいとの説明がありました。委員の皆さまには、前回の各委員の方のご意見をお持ち帰りいただきまして、ご検討をしていただくこととしておりました。前回の様々な視点からのご意見につきまして、本日は委員の皆さまのご意見をお伺いしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

委員        訂正してもらわないといけないところがありまして、各自治会のアンケートというところ、これは南校区だけです。南校区だけのアンケートで 850 人ということで、そうしないと中間市全体で調査したということになるので、南校区ということに訂正してください。

事務局     申し訳ございません。このことについては、訂正させていただきます。申し訳ございませんでした。

会長        それでは、事務局が説明致しました内容につきまして、委員の皆さまのご意見を伺いたいと思います。どなたかよろしくお願い致します。それではこちらの方から、交通事業者の方の御意見を伺いたいと思いますが。

委員        ことぶきタクシーの小林と申します。前回のお話等を受けまして、私ども交通事業者にとりましては、非常に耳が痛い話をお伺い致しました。私個人としては、コミュニティバスという形ではなく、セダンタイプでなければ、非常に莫大な予算がかかってしまうということが考えられますので、セダンタイプの方でやっていただけたらいいなと思っております。ただ、これから交通の委員会の場で、いろいろなお話が出ると思います。私ども交通事業者にとってみれば死活問題になることもありますので、その案にのれる、のれないということは、この委員会の中で話をしていかなければいけないなと思っております。以上です。

会長        ありがとうございます。

委員 公共交通会議という風になっていますが、私たち自治会の提案は、福祉政策の視点から考えると、なぜかと言えば、老人は、歩いていく遠いところ坂を上るとそういう観点からこの問題を取り上げて、自治会で、この問題で、行政が責任をもって交通体系を作っていくかそういう風に考えています。ただ単に事業に利益を追求する競争原理を導入した現代の社会の在り方に対しても私たちにとっては、地方にこれだけの格差をつくった政策の中で考えてきた。各自治会はこの問題について十分検討した上で、これは社会福祉政策の一環だという位置付けで考えて問題提起をしているわけです。この点について、みなさん方の了解、理解をしていただきたいと思いますと思っています。

会長 今、自治会の方の方から今回のコミュニティにつきましては、社会福祉政策という捉え方を一方でしていただきたいとご意見がございます。いかがでしょうか。

事務局 それでは行政の方からの立場から発言させていただきます。地域公共交通に、補助金等一定の公金を支出するというのが今後想定されるわけですが、そう言った場合に、効率性とか公平性がいかに担保されているのかという視点が大事になると思います。今自治会長さんからありました福祉の視点というのは大事なのかなあとと思います。仮に新たな地域公共交通を導入したということを想定したときに、その交通機関を利用される方とされない市民の方が存在するということになります。そこで、新たな地域公共交通の是非を議論する場合、この公共交通を利用しない市民の方にも一定の理解が得られるような福祉の観点からの検証も必要ではないかと考えております。委員の皆さま方におかれましては、このご議論の中でさきほどお示しいたしました新しい地域公共交通を検討する4つの基本方針をご説明いたしましたけれども、この方針に加えて、今、自治会長さんの方からご意見ありましたように、効率性、公平性観点を踏まえたうえで、ご議論いただければと考えているところでございます。それとあと1点蛇足になりますけれども、前回、自治会長の方からご意見をいただいた中で、買い物に非常に不便をしているというご意見がありました。当然そのことについては、我々も承知をしていますし、これは高齢化の進展に伴いまして、買い物難民と言われる方が、非常に増加していると、全国的に課題と思っております。今、そういったことを受けまして、民間企業におきましては、電話とかネットなどで日用品の発注を致しまして自宅に届けてもらうという宅配サービスなども広がっているところでございます。中間市におきまして、大手量販店であるとか、コンビニエンスストア、あるいは小売店におきましてこのような取り組みを展開している多数存在していますことから、自治会長の皆さまにおかれましては、ご存じの方はたくさんおられると思いますけれども、このような仕組みがあることにつきまして、地域住民の方におっしゃっていただければ、少しでも買い物にご不自由されている方のお役に立つのかなあと考えておりますので、蛇足になりますけれどもご報告申し上げます。以上でございます。

会長 今、事務局の方からご説明を致しましたとおりでございます。よろしいでしょうか。

委員      まだ、納得しておりません。そういうのは、人間は移動の自由の原則があります。買い物だけに限らず、私ごとの仕事、そういう原則があって、公共交通とか公共性をつくり出していった。そういうことを考えたときに、今の現状は、地方でこれだけ年をとった人達が困っていると、今、部長が言われてように、商店に頼めばできるではないか、ということだけでなく、個人の移動、たとえば、個人的なことでちょっと動かないといけないとか、そういうこともあるわけですから生活のために、そういうことが不自由になってきた時代に、われわれが考えてきたのは、そういうところを保障して行こうということが我々の考え方です。そこを自治体が保障してくれるならいいですよ。

会長      冒頭に事務局の部長の方からもありましたように、この公共交通をして行こうということになれば、やはり多くの市民の御理解をいただく上での発足と考えおります。そういうことになれば、公平性等も考えた上でのこの事業のあり方を考えていかななくてはならないと思います。

委員      公平性とはどういうことですか。

会長      この事業を行うことによって利用者の方、これをまだ利用しない方、健康な方とか、自分で足を確保できる方等々おられますので、そういう方の御理解も、私ども公金を投入する上では必要と考えています。

委員      そういうことは当然、今からあるわけですよ。財政的に公平性を主張するのであれば、政策があれば、政策に基づいて財政を使うわけですから、これは本当の意味では公平性ではないわけではないですか。今、われわれが考えてみたら、税金を使うときに、公平的なことをしたら政策ができませんよ。重点的にこうしないといけないとか、お金を使うとか、それは国民がみんなで了解するわけですから、そういう政策的なことについて、理解を求める努力はしていかななくてはいけない。私は公平性の原則だと思います。

会長      当然、このような会議を持つということは、そういう考えのもとで前に進んでおりますので、私ども行政施策の1つとしてこの問題を捉えておりますので、よろしいでしょうか。

委員      わかりました。

会長      せっかくでございます。本日、自治会の会長も来られておりますので、池田会長の方からご意見ございましたらよろしくお願い致します。

委員      私なりの意見ですが、各地域では、急速に高齢化が進行し、南校区 12 の自治会で、75

歳以上のお年寄りの数が、約 2,100 名ほどいらっしゃいます。また、一人暮らしの方が増えるなど、日々の生活の中で、特に買い物と病院への通院に困っている方が多数います。地域を巡回するような移動手段ができることにより、今まで、家の中にいた方が外に出て、停留所やバスの中で、同じ境遇の方々と出会い、小さなコミュニティができることで、日々の生活の中で生きがいを見つめることができるなど、ただの移動手段としてだけでなく、人と人とのかわり、人と人のつながりをつくる可能性をこの新しい地域公共交通は秘めていると考えています。それで中間市自治会連合会としては全面的に協力する覚悟でございますので、各自治会内の地域のつながりの輪を広める重要な手段と考えておりますので、各地域の特色に適した新しい地域公共交通の検討について委員の方々のご協力をよろしくお願い致します。よろしくお願いします。以上です。

事務局 続きまして、内田先生の方から一言ご意見をよろしくお願い致します。

委員 はい、前回まで出ておりませんので、できれば確認したいことがございます。1つは、一番上の先程 850 名とございましたけれども、この質問が利用者どのくらいであるのか、これは今のバスの利用者なのか、それともコミュニティバスを導入したときにどれくらいの方が乗られるのか、そう言った質問だったのか、その辺の詳しいところを教えてください。ただきたいのと、南校区だけで 850 名ということでしたけれども、これが実際南校区のどれくらいの方に配られて、今回の資料の 3 の南校区の人口が 10,000 人弱、65 歳以上の方が 4,000 人近くおられる中で、この 850 名というのがどれくらいの方のアンケートをとってどれくらいの回答だったのか、回答された人の割合に対する 850 名というのがどれくらい程度だったのか、詳しいことがわかれば教えていただきたいのですが。

委員 南校区の校区長の松崎です。今の御質問に対して、まず、アンケートは南校区の 12 自治会で、各自治会長さんを通じてアンケートの内容については、自治会長さんが考えて作ったものです。全体で 3,000 人に出しています。その内の 850 名の方が、バスを利用したいということで細かに具体的に当初の計画としては、コミュニティバスということではなくて自治会バスというようなことで私たちが、車を中古でも買って運転手はわれわれがやってはどうだろうかというようなことが当初の話です。そこから 850 名の利用者がいましたけれども、行政と話をしていく中で、人の命を預かるということから、我々素人が運転するのは危険だろうというようなことから、現在のこの会議になっていったということです。ようございますか。

委員 ありがとうございます。私が言いたかったことは、どれくらいの利用者実際に見込まれるのかということが一番重要で、ここでも資料 1 にも書いてありますけれども、コミュニティバスが長続きしないもっともな原因は、赤字になるということです。八幡南は、10 年間で 3,000 万円以上の赤字を出している、このようなことではなかなか継続的にや

っていくことが難しいし、行政の方も他の地区に対する説明も果たさなくてはいけないですし、なかなかそういったところで難しい、ここにも書いてありますけれども、乗るよと言われた9割ぐらいはあればいいなあというレベルという風にこれは、あくまでもニュアンスですけれども、どれくらい払えば、住民の方が、どれくらい負担すれば維持できるんですよとか、例えば月に3,000円の月会費を出せば乗るのかある程度負担が、住民の方にも来ると思います。そのような中で乗るのか乗らないのか、また割合が減ってきたりですとか、また安ければ乗るよという方が多いと思います。この辺をきっちり、極めていかないといけないと思いますので、それは今後の議論になってくると、どういう運行形態にしてどれくらいの頻度にして、どれくらいの料金にしてというところでいろいろなせめぎあいとして、住民の方に、しっかりと利用しないと長続きしないんだよということを意識していただきながら、検討して行く必要があると思っております。以上です。

委員 今のことに関係してですけれども、アンケートをとるときの内容として、一応白バスということでしたので、費用はとらない無料でということを前提に、アンケートをとったわけです。以上です。

会長 もう一名、運輸支局の嘉村様、どうでしょうか。

委員 福岡運輸支局の嘉村でございます。私は、第1回、第2回と会議に参加させていただいてまして今回が第3回目の会議になるわけですが、私の方で申し上げたいのは、2回目の中でいろいろビジョンを持ってくださいとかいろいろ申し上げたのですけれども、実は、前回の会議、7月23日に2回目の会議が行われまして、その後8月15日に読売新聞の方に、1面に出了ましたので、ご覧になった方もいらっしゃると思いますが、国土交通省が予約型のバスの普及を促進しますと、そういう記事が出了ました。この記事の内容は、実はいろいろな会議に、福岡県内60ぐらい自治体がありますが、いくつかの自治体に訪問して、話し合いの中に参加させてもらっておりまして、その際には申し上げています。昨年の12月4日に交通政策基本法という法案が施行・公布されております。これは交通の憲法みたいなものでございまして、全部で32条ございます。そんなに長い法律ではないので、一度是非、お読みいただきたいと思います。では、この新しい交通政策基本法に基づいて、国土交通省は何をやっているのかと言えば、今、平成26年度におきましては、交通基本計画の策定を行っているところでございます。今年度中には、交通基本計画の閣議決定を目指しております。それでは、交通基本計画の中身はどういうのかということ、今ご紹介申し上げました、8月15日の読売新聞に出たように、まずは人口の減少社会ということに非常に問題点というか危惧を、先ほどから意見も出ていましたように、中間市さんでも平成25年で44,280人ということを第1回目の会議にてお聞きしました。2040年のレベルでは、これが、28,000人になるのではないかとということでございます。これは、中間市だけに限らず、日本全国の地方自治体でも同様だと思います。

人口が4万、5万の自治体は3万人を切るのではないかという推計が、2040年レベルで、どこの自治体も危惧されています。そういった人口が減少したときに、お年寄りの方々を含め、移動制約者の方々が移動できるまちづくりを進めていかななくてはならないと、交通政策基本計画の中にそういったことを盛り込んでいくということで、本年度何回も開かれているところでございます。それで、中間市さんの場合はどういったバスを、あるいは乗合タクシーを、前回申し上げたように、需要の予測、どれくらいの方が、乗られる要望があるのか、それによってバスの大きさとかを決めていく必要があると思います。多くの方が便利に、利用できるように、投入の車両を決めたり、路線を決めたりとかこれから、基本コンテンツを議論することが必要になって来ると思います。以上でございます。

会長            ありがとうございます。それでは、ただいま委員の皆さまから貴重なご意見をいただきました。このご意見を踏まえまして、当市の地域の特性及び、新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づいた、1歩前進した議論を今後進めて参りたいと思います。それでは、引き続き、事務局の方から、議題について説明をお願い致します。

事務局          それでは、座って説明をさせていただきます。新しい地域公共交通を検討する基本方針及び、前回の会議においてご説明致します。6校区の地域特性に基づいて、新しい地域公共交通を検討していきたいと思います。

現在、中間南校区と底井野校区の方から、新しい地域公共交通の導入を求める要望書が、各校区内の全自治会の総意により市の方に提出されております。前回の会議において、要望書の提出を行っている中間南校区、底井野校区以外の4校区を含めた、全校区の地域の特性をご説明するとともに、今後、新しい地域公共交通を検討するための指針となる基本方針4つを策定いたしました。資料2をご覧ください。4つの基本方針及び新しい地域公共交通の形態をまとめております。また、資料3には、前回は資料としてご提示致しました地域特性の分析結果を掲載しております。

資料2にお戻りください。当市と致しましては、基本方針の最初にあげておりますように、既存の公共交通機関である、西鉄バス、JR筑豊本線、筑豊電気鉄道、タクシー事業の利用促進を、新しい地域公共交通を検討する第1の方針としております。次に、新しい地域公共交通が、継続性・経済性・安全性のある運行方法・運行形態であることを第2の方針としております。第3の方針といたしましては、前回の会議において、ご説明致しましたとおり、福岡県全体の高齢化率より8%ほど高い、当市の高齢化の状況から、高齢者や交通弱者の方が多き地区、並びに地形的に移動困難地区の移動の足の確保に努めることとしております。第4の方針は、既存の公共交通機関では補うことができない地域住民の地域公共交通に求める要望を的確に把握し、小学校区を1つの単位として、各校区内で協議を行い、意見集約された地区から、地域の特色に適した検討を行うとしております。この基本方針の基に、前回、地域特性を分析した結果をみますと、資料3になります。中間南校区が、人口密度が約6,300人と人口が集積しており、高齢化率が

35%を超え、標高値も約30mと非常に高い地域に位置しておりますことと、底井野校区が、校区の面積が非常に広く、平坦な地域に位置していますが、バス路線がなく、遠賀川にて分断されているため、市中心部までの買い物や通院などの日々の生活に不自由を感じており、高齢になった際に不安に感じる方がもっとも多い地域となっており、現在、新しい地域公共交通の導入を求める要望書を提出しているこの両地区が、基本方針の第3に該当するものと思われます。また、中間南校区は、高齢化や地理的な要因など地域の実情から、地域内で移動の足の確保について検討を行い、2年前ぐらいから小都市や古賀市など地域の自治会が運営する自治会バスの取り組みの視察や、自治会内のバス利用者の把握などを独自に行うとともに、南校区バス運用協議会を立ち上げて、校区内の自治会が一致団結して、地域にお住まいの方の移動の足の確保のための検討に努められていることから、基本方針の第4に該当するものと思われますので、基本方針第1、第2に該当するような、新しい地域公共交通をモデル的に検討する土台が整った地区であると考えます。また、底井野校区につきましては、自治会が主体となって、地域にお住まいの方が日々の暮らしの中で、どのような移動の手段を望まれているのか、また、望まれる移動手段でどのくらいの方が、利用されるのか、前回の会議において、ご意見をいただきました、地域に必要なものかあればいいものなのか、検討を重ねる必要がありますので、基本方針第4の地域にお住まいの方の意見集約にまず取り組み、意見集約が整った後に、この地域公共交通会議の場にて、基本方針第1、第2に該当するような新しい地域公共交通を検討して行くことがのぞましいと考えます。

次のページ資料4をご覧ください。近隣市町の普通会計決算の概要を掲載し、資料5、には、本市の普通会計決算と公共交通関連事業決算との関係について掲載しております。資料5の3、本市の普通会計決算の歳出総額に占める公共交通関連事業費の割合を掲載していますが、平成22年度から平成25年度までの4年間は、0.09%前後になっており、ほぼ横ばいの状況であります。今後、少子高齢化が進むことにより、通勤・通学者の減少、つまり公共交通の利用者が減少することが予想されますので、バス路線の運行維持費補助金の増加、それに加え、鉄軌道であります筑豊電気鉄道の安全輸送設備、製造後50年を経過する車両の更新など、財政的支援による補助金の増加が見込まれます。また、1の中間市の普通会計決算の概要の にあります経常収支比率が、平成22年度から平成25年度の4年間、約90%の半ばと、本市が政策的に投資できる予算には限りがある状況が続いており、今後もこの様な状況が続くものと推測されます。この様な現状から、全校区全てに新しい地域公共交通を同時に検討することは、財政的にも難しいことから、地区を絞ったうえで、補助金等の活用も視野に入れた検討が必要であるものと考えているところでございます。その補助金であります、資料7の「公共交通関係国庫補助メニューについて」をご覧ください。紫色の部分の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の内容を記載致しておりますが、今後、新たな地域公共交通を検討する場合、最も懸念される運営費に対する補助金として、中段の緑色で印字した部分ですが、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」がでございます。この補助金は、複数市町村にまたがって地域間を結ぶ幹線バス路線の補助金であります「地域間幹線系統確保維持費国

庫補助金」の対象路線に接続する、新規に運行を開始する路線を対象としておりますことから、これから新たに地域公共交通を皆さまと議論するに当たり、この補助制度の活用も念頭に入れたうえで、1歩前進した議論を行っていただきたいと考えているところでございます。以上でございます。

会長           ただいま、事務局の方から、新しい地域公共交通を検討する基本方針並びに地域の特性を分析した結果から、まずは、これまで積極的にこの地域公共交通を考えてこられた中間南校区をモデル地区として新しい地域公共交通の検討を行うこと、また、底井野校区につきましては、地区内にお住まいの方が、どのような移動手段を望まれているのか、自治会が主体となって意見集約を行いまして、意見が整った後に、基本方針に基づく、今後の新しい地域公共交通を検討することの提案がございました。委員の皆様、いかがでございましょうか。今後、先ほど、事務局の方からありました1歩前進した議論を行う上からも、地区を絞った形でご議論をいただきたいと考えます。

                  ただいまの事務局の提案につきまして、ご異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。ご意見ございませんので、それでは、中間南校区を新しい地域公共交通を検討するモデル地区として、今後審議を進めて参りたいと思います。それでは、引き続き事務局から説明をお願いします。

事務局          それでは、中間南校区をモデル地区として新しい地域公共交通を検討するに当たり、まず、資料の2をご覧ください。下の段の新しい地域公共交通の運行形態である、コミュニティバス、旅客運送事業者との運送契約による無償運送、市所有の車両による無償運送、タクシー利用券の配布の4つの運行形態について、上の段の基本方針に基づいて検証を行いましたので、ご説明をさせていただきます。

                  資料8をご覧ください。これは新しい地域公共交通の運行形態の区分図でございます。次のページをご覧ください。

                  資料8-1には、新しい地域公共交通の運行形態、資料9には、新しい地域公共交通の検証結果を資料として掲載しております。それでは資料9をご覧ください。

                  既存の公共交通である鉄道、バス、タクシーとの利用促進についてですが、1番下のタクシー利用券の配布以外の運行方法においては、既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することで、相乗効果による利用促進効果が期待できます。しかし、既存の公共交通機関と運行ルート、運賃などの調整を図らなければ、交通事業者の経営圧迫につながるおそれがあります。特に、デマンド運行は、タクシー事業に近いドア・ツウ・ドアの対応が可能であるため、タクシー事業者との調整が必要となります。では、タクシー利用券の配布については、タクシー事業者の利用促進には効果がありますが、タクシー事業を利用する際、自宅から病院や商業施設などの目的地までの運行が主となりますので、他の地域公共交通との連携を図ることが難しいと思われます。

                  次に、継続性・経済性・安全性の確保についてですが、乗合バス・乗合タクシーによる路線定期運行・路線不定期運行では、地域の実情により車両購入費などの初期導入費・運行

経費など、運行回数、運行距離により異なりますが、一定程度の経済的負担が必要となります。しかし、旅客事業を営む交通事業者が運行を行うため、継続的に安全運行を利用者に提供することができること、運行回数、運行ルート进行调整することにより、経済的負担を軽減することができるなど、継続的な運行が可能であると思われます。

次にデマンド運行ですが、八女市や飯塚市のように予約システムを導入した場合、他の運行方法・運行形態に比べ、予約システムの整備費などが多額になるため、経済的な面で継続的な運行を図ることが難しいと考えます。また、予約システムを導入しない場合でも、オペレーターの人件費などが必要となります。しかし、予約がない場合は、運行を行わないため、効率的な運行を行うことができ、経済的な負担を少なくすることができる可能性があります。

次に、市運営有償運送ですが、運行の専門家でない市が、運営主体となるため、旅客事業の中でもっとも重要な安全運行の面で、車両の運行及び管理など、旅客事業のプロである交通事業者が行う場合と同程度の継続的な安全運行を利用者に提供することは困難であると考えます。

次に、旅客運送事業者との運送契約による無償の運送である無料タクシーですが、タクシー事業において運行を行うため、安全運行を利用者に提供することができますが、運賃収入を得ることができないため、経済的な面から継続的な運行が難しいと考えます。

次に、市運営の無償運送ですが、利用者にとっては、無償で利用できるため利便性がありますが、道路運送法上の規定対象外であること、市が運営主体となって運行を行うことなど、継続性・経済性・安全性、どの点においても、利用者にとってよい交通サービスを提供しつづけることが困難であると考えます。

次に、タクシー利用券の配布ですが、運行に関しては通常のタクシー事業であるため、安全運行を利用者に提供できます。しかし、対象者数及び配布方法にもよって異なりますが、経済的な負担が大きくなりますので、市の財政状況から、継続的に実施することが難しいと考えます。

続いて、もう1つの方針である高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保についてですが、どの運行方法によっても、今後の超高齢社会に向けて、地域の特性にあった運行方法・運行形態を導入することにより、地域住民の移動の足の確保及び利便性向上を図ることができると考えています。

以上が、新しい地域公共交通である基本方針を基に検証した結果でございます。

会長      ただいま事務局の方が、さまざまなケースを検証した結果について説明させていただきました。委員の皆さまから、中間南校区の地域の特性に適した運行方法あるいは運行形態について、ご意見をいただきたいと思います。早速ですが、内田先生、いかがでしょうか。

委員      できれば、住民の方の意見、特に中間南校区の方の意見を拝聴してからコメントするのがいいのかなあと考えます。

会長        今、内田先生の方から中間南校区の方からのご意見ということでございますので、松崎自治会長様よりよろしくお願い致します。

委員        中間南校区長の松崎です。南校区で臨んでいる運行形態については、例えば、地域の高齢者などが日々の買い物とか病院の通院に気軽にできる校区内を循環する路線の定期運行で、安全性、経済性、継続性など運行ができるもの。また、地域が高所に位置する現状から、10人以下の車両を使用した運行、人口密集地であることから乗り残しの対応などすばやくできることなど、そういうものが望まれるのではないかと思います。それからもう一つ、足の不自由な人のために、自宅からあまり遠くないところにバス停を設けることが要望です。以上です。

会長        ありがとうございます。今のご意見を踏まえて先生の方からお願いします。

委員        ここには、コミュニティバス、資料8の1の方ですが、いろいろなタイプの大型・中型・小型、ジャンボタクシーそれからセダン型ということで、それぞれやはり車両購入費も違いますし、年間の運行経費、特に維持費等々、今燃料費も高騰しておりますので、コストというものがだいぶ変わってくるのではないかと思います。一般的に多くの市町村で行われているタイプで言うと、小型やジャンボタクシー、それほど大きくなく、セダン型のような小さいわけでもなく、8人あるいは10数人乗れるようなタイプが多い、特に中間南校区の地勢を見てみますと、高所地区ということと斜面地でありますし、かなり狭い道路、特に、松崎委員がおっしゃられたように、なるべく家の近くで乗り降りをしたい、そうなるときめ細かなルートの設定が必要になって来ると、そうするとあまり大きなバスであると小回りが利かなくなりますし、どうしても小回りが利かなくなると、運行時間がどんどん長くなってくる、利便性の低下につながるということで、サイズ的には、小さなタイプの方が、この地区にはあっているのかなあという感想です。私もこの地区、すべて見ているわけではないので何とも言えませんが、この資料6-1の地図を見る限りは、密集した戸建ての住宅地というのが、みてとれますので、やはりそういった対応が必要なのかなあと思います。ただここにあがっているセダン型も検討の材料としてあがっていますが、この辺は、需要がどれくらいあるのかということによるのかと思いますけれども、松崎委員も言われたように、積み残しという点で、定時運行、予約制ではないタイプを運行するのであれば人数が多いときに乗れないときにどうするのかということも懸念材料としてあると思いますので、その辺の需要と地域の特性を見ながら検討していく必要があるのかなあと思います。

会長        ありがとうございます。交通事業者の方からの御意見もいただきたいと思いますがいかがでしょうか。ご意見ございませんか。

委員        私個人的な意見ですけれども、もう一度アンケートをとっていただけないかなあという

思いをしております。いろいろなタイプの移動手段がありますから、住民の方がどういったタイプの運行形態を望まれているのか、また金額等につきましてもできれば私どものそのアンケートの質問の内容というものに関して携わりたいなあという思いが非常にしましたので、今一度、行政の方と私どもの方と地域の方でもう少しつっこんだアンケートをとっていただけないかなあということが今感じた要望ですがいかがでしょうか。

委員 3者会議ですか。3者で話合うのですか。

委員 どんなアンケートをとるのかという内容です。たとえば、先程、先生が言われたように100円だったら乗りますよとか、200円だったら乗りますよ、300円だったら乗りますよというような設問をどんなアンケートをとるのかということを行政の方と住民の方と、自治会の方とお話いただいて、私どももこんなアンケートをとっていただきたいなあということもありますから、その辺のことも加味してアンケートをつくってもらって、もう一度アンケートをとってもらえたらという気持ちですけれども、いかがでしょうか。

委員 南校区ではですね、まだ当初作りまして、皆さまにお願い致しましたアンケートがあります。各自治会ごとに取りまとめてはいますが、一応それをですね、参考にして、たたき台にして、皆さま方の御意見があれば、そういうものをもう一度アンケートを取ることにについては、かまいません。

会長 説明でありましたように、南校区の方は積極的にこのコミュニティバスについては取り組んでこられた、その中で事務局の説明にありましたアンケート結果850人、アンケート結果が、会長さんの説明で、これは基本的には当初自治会運営ということで、進んだ旨のアンケートだということでございましたので、今、交通事業者の方のご意見を伺いますと現実的に交通事業者の方からの運行運営という方で、設問内容も再度地元自治会と行政とまた交通事業者の方の意見を入れた中で再度アンケートの取り直しということによろしいでしょうか。

事務局 今、松崎会長さんの方からお話しがありましたけれども、自治会バスが前提で、無償が前提のアンケート、もう一つ、内田先生と嘉村さんからのどれだけのニーズがあるのか、つぶさな検証が必要であると専門家の方からご意見をいただきましたので、アンケート原案をつくりながら、関係方面と協議させていただいて、内田先生と嘉村さんの意見、交通事業者さんの意見、自治会の方の意見を入れさせていただいて、一定のこれだったらアンケートに耐えうるのではないかという、市民の皆さんに提案するときも少し具体的な形が見える、負担も見える、いろいろなものをアンケートの形態にして、自治会の皆さんの協力を得ながら、再度アンケートをとってより需要をみていきたいなあこれは次回までに検証させていただきたいなあと思います。

会長        その方向でよろしくお願い致します。先ほど、運輸支局の嘉村委員からも、国の方も交通計画を策定中であると、それを踏まえたなかで何かありましたらお願い致します。

委員        福岡運輸支局の嘉村です。どういう形態にという議論になっていますので、少しだけ補足をさせていただきたいと思います。資料9が非常に明確というかよくまとめられていると思います。これから言うとはやはり上から3つのコミュニティバスのどれかを入れていくということになるかと思います。路線定期運行と言って、路線バス型の停留所にとまって行って同じ時間にバスが来るという路線定期運行、それから次にありますように路線不定期運行、そこまできっちりとした時間を決めなくて、起点と終点だけを決めるのが路線不定期運行、それから区域運行、この3つに区分できます。区域運行のことをデマンド運行と申しております。デマンドは、非常に言葉だけが、先走ってデマンド運行を入れたらいいではないかとどこの市町村もデマンド、デマンド言っています。でもデマンドの意味は、需要ということですから要望があったところに行くという意味があって、デマンドも大きく言うと、フルデマンドと路線不定期に近いデマンドがございます。それで福岡県内では、システムも入れて、大々的に行っているのが、飯塚市と八女市さんがやっておられます。八女市はNTTのシステムを使っておられて、飯塚市は東大型のシステムを入れられているという違いがあります。いずれもシステムの整備費とかオペレーターさんの費用とか、ランニングコストは、それなりにかかります。それでは2つの自治体の担当者の方が、どれくらいお金がかかるのかということを住民の方々に説明するときには、『おじいちゃん、おばあちゃんの前1件1件に停留所をつくるようなものなんですよ』と言われております。それくらいお金がかかります。要するにタクシーみたいに動いていくわけですから、非常にお金がかかるということを説明されています。それとフルデマンドを入れますと、既存のタクシー事業者の方との調整が出てきます。タクシーと同じ動きをするのに、運賃が安いので、これは非常に調整が出てきて、八女市さんも飯塚市さんもそこは未だに頭を悩ませています。この問題は結構難しいとおっしゃっています。あと飯塚市さんと八女市さん以外には朝倉市さん、鞍手町さん、広川町さんそれと北九州市さんも一部では先進的に入れられています。だいたいその6か所ぐらいが区域運行に入れられているところです。あと一部デマンドというのは結構入れられています。路線定期みたいにある程度時間のタイムテーブルを作って要望があったときだけ、その時間帯を動かすとか、これは比較的安く、同じデマンドでもこのようなデマンドもあるということを承知しておいていただきたいと思います。ただ私もいろいろな自治体を廻らせていただいていますけれども、やはりお年をめされた方からご意見を聞くと、同じ時間に来た方が使いやすいとよく聞きます。2時から2時に家の前にバスが来るというのが、今までどおりの生活のパターンをわざわざ電話とかしてまで使いづらいというご意見が多いみたいです。できますれば、路線不定期みたいなことではなくて、定期的に運行できるようなことが1番利用者にとってはありがたいのかなあという気持ちがあります。それと大きさについては、先ほど先生もご

指摘なさったように、10人乗りぐらいのハイエースみたいなもので行くのか、需要が少なければタクシータイプのセダン型でかまわないのかなあとと思います。

乗れて4人ですので、積み残しというのが考えられますが、需要がなければ、セダントップでもかまわないと考えております。そこら辺のニーズを分析していただいてどのような車両を入れるかということを検討していただければと思います。以上でございます。

会長 はい、いろいろご意見ありがとうございました。ご意見も出ましたところで今のご意見を集約致しましたところ、やはり利用者が、身近に利用するという中で利便性を求められますし、また、経済性の観点からも利用者の確保等についても多に利用していただかないといけないと、あればいいということではなく、あってほしいという方向で、この交通体系を整えていかなくてはならないとご意見もございます。また、地域が、高所に位置する現状から高齢化率も非常に高ということで日々の買い物あるいは病院への通院に利用できる、また、中間南校区をモデル地区ということに定めましたので、当地区におきましては、高所または傾斜地、道路が極小で狭いということでやはり大型ということではなく、10人以下のセダントップを含めた形での運行がいいのではなかろうかというお話もございました。さまざまなご意見をいただきましたけれども、中間南校区に適した運行形態と致しましては、セダントップの車両を含む10人以下の車両で路線定期運行を行うというご意見に集約されるのではなかろうかと、ご意見ができました。また、事業者さんの方からは、再度アンケートをとるご要望もいただきました。このようなご意見を基に、次回たたき台となる案を事務局から提案をさせ、委員の皆さまにお諮りをしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

委員 産業タクシーの森と言います。先ほど、セダントップのお話しができましたので、一言だけ、ジャンボクラスで10人以下ですが、少ないときに積み残しがあるということで、心配されておりますが、タクシーの場合であれば、積み残しがあってもすぐに臨時に補填ができますので、この点も一つ検討の中に入れてほしいと思います。以上です。

会長 ありがとうございます。今、さまざまな意見を集約させていただきまして次回のたたき台をご提案させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

委員 内容を検討します。

会長 それでは、ご了承をいただいということで、委員の皆さまには、本日、貴重なご意見ありがとうございました。また各方面からお越しいただいている委員の皆さまから、本市の地域公共交通の在り方について貴重なご意見をいただきましたことは、今後の交通会議の審議につなげて参りたいと考えております。今後ともどうぞよろしくお願い致します。それでは続きまして、式次第の3、その他の会議スケジュールについて、事務局から説明をさせます。

事務局     それでは資料 10、中間市地域公共交通会議スケジュールをご覧ください。次回の地域公共交通会議は、12 月中旬の開催を予定しております。委員の皆さまには、当市の交通環境をよりよいものとするため、お知恵をいただきながら、実施を考えておりますので、どうぞよろしくお願い致します。以上でございます。

会長        ただ今の事務局からの会議スケジュールについて、説明させていただきました。12 月ということで、大変皆さまお忙しい時期になるかと思いますが、よろしくお願いを申し上げます。それでは、本日の地域公共交通会議の議題すべてを終了いたしました。次回の地域公共交通会議におきましては、本日、委員の皆さまからいただいたご意見を基に、中間南校区に適した運行計画案のたたき台を事務局から提案をさせていただきますので、皆さまのお知恵をいただけますようお願い申し上げます。本日は誠にありがとうございました。どうもお疲れ様でした。