

会議議事録

1. 会議名 平成 26 年度第 4 回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成 26 年 12 月 22 日（月曜日）10 時から 11 時 20 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
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	秋山 務
有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
ひかり第一交通株式会社 代表取締役	谷口 雅春
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	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 (代理) 末松 可奈子
福岡県北九州市土整備事務所 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
北九州市立大学 都市政策研究所 教授	内田 晃

5. 欠席委員（5名）

九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	久楽 博
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
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	阿部 功
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫

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

①開会

②報告事項

中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果報告

③議題：地域公共交通の今後の在り方

～中間南校区をモデル地区とした事業計画及び運行計画案について～

④その他

- ・今後の会議スケジュール
- ・中間市地域公共交通会議設置要綱の一部改正など

⑤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ひ致します。定刻となりましたので、ただいまから平成26年度第4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、久楽委員、阿部委員、日高委員、小林委員、森委員、が所用によりご欠席となっておりますことをご報告させていただきます。

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12名が入室致しておりますことをご報告申し上げます。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A、資料B、資料Cに分かれております。また、各資料に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致します。

資料の不足している方はいらっしゃいませんか。それでは、議事に入らせていただきます前に、本日、松下市長が会場にお越しいただいておりますので、委員の皆さまに一言ご挨拶を申し上げます。松下市長、よろしくお願い致します。

松下市長

どうも皆さま、おはようございます。本日の地域公共交通会議の開催に当たりまして、委員の皆さまに置かれましては、師走の大変お忙しい中、このように大勢の皆さまにご臨席いただきまして、誠にありがとうございます。この会議、5月に1回目の会議を開催しております。2月に一度のペースで会議を開いているとお聞きしております。これまで、現在の公共交通の現状、高齢化の進捗の状況、6校区の地理的な特性等、皆さま方に説明させていただきながら、新しい手段につきましてモデル地区を決めるということで協議していただいております。先の会議におきまして、南校区の方でモデル地区ということで決まったということをお聞きしております。この地域公共交通会議につきましては、市民の皆さま方、大変関心のある案件でございます。今日も傍聴席の方で議員の皆さま多数、ご来場いただいておりますけれども、議員の皆さまといろいろ協議してきた経緯等でございます。そういう中で皆さま方の果たす役割は重いものがあるかと思っております。これから事業計画、運行計画等、皆さま方にはいろいろなお知恵をいただいて、またご迷惑を掛けるようなことも多々あるかと思っておりますが、どうぞよろしくお願い致します。市民の皆さまが本当に安心して生活できる中間市に、どうぞ皆さま方のお力添えのほどよろしくお願い申し上げます。また新しい年を迎えますが、皆さま方には、新しい年におきましてもご健勝ご多幸を心よりご祈念を申し上げまして、簡単ではございますけれども、お礼の御挨拶とさせていただきます。今日は、本当にありがとうございました。

事務局

松下市長ありがとうございました。

松下市長は、このあと次の公務がございますので、申し訳ございませんが、退席させていただきます。

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、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、今後の進行をお願い致します。

会長

改めまして、おはようございます。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、報告事項と致しまして、中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果報告について、事務局より説明を致します。

事務局

おはようございます。住宅都市交通対策課の谷山です。それでは、アンケート調査の報告をさせていただきます。それでは、中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果報告書について、ご説明致します。

お手元には、右上に資料 A と書かれたものをご準備ください。

前回 9 月 26 日の第 3 回目の会議において決定されました。中間南校区のみを対象としたアンケート調査の結果についてご報告をさせていただきます。

結果報告書の 2 ページをご覧ください。まず、1 番、調査の目的ですが、中間南校区では、社会全体が少子高齢化に向かう中、地域の活力を維持し、地域が活性化するように地域にお住まいの方の移動の足の確保のため、自家用自動車を地域のボランティアが運行を行う自治会バスの導入の検討及び導入した場合の利用状況調査など、積極的に取り組まれていましたが、今回、人の命を預かる安全運行の観点から、地域のボランティアではなく、運行のプロである旅客運送を営む交通事業者が運行を行う場合を想定し、お住まいの方の状況及び新しい地域公共交通の利用について、皆さまのご意見を把握させていただき、もっとも適した運行方法を検討する基礎資料とするため、アンケート調査を実施致しました。

次に 2 番の調査の回収状況ですが、調査は、中間南校区の自治会加入者を対象とし、自治会長様、組長様のご協力のもと、3,332 世帯に配布し、84.5%にあたる、2,816 世帯から回答をいただきました。

次に 3 番、調査期間ですが、10 月 14 日から 11 月 12 日までの約 1 ヶ月に渡り、自治会長様、組長様には、お忙しい中、調査票の配布、回収にご協力いただきましたことに改めまして、感謝を申し上げます。ご協力ありがとうございました。

それでは、3 ページ、調査結果をご覧ください。まず、お住まいの状況についてですが、校区全体の回収率は、84.5%となっており、赤色で印をつけている 5 つの自治会で、回収率が 90%を超えております。また、10 月 31 日現在の高齢化率は、校区全体で 37.3%となっており、市平均 33.7%より高く、太賀三区では、50%を超えております。

次に、4 ページをご覧ください。最寄りの公共交通機関までの徒歩による所要時間については、自宅から 10 分以内の方が、約 64%、15 分以内の方が、約 80%となっております。しかし、太賀三区自治会では、自宅から 21 分以上かかる方が緑色で印をつけている 11.8%となっていることから、公共交通機関の利用について、不便を感じている方が他の自治会より多いことがわかります。

次のページ、5 ページをご覧ください。自家用車の所有状況についてですが、ほとんどの自治会で、1 台がもっとも多く、校区全体で約 38%となっており、また約 34%の方が、複数台所有しております。また、通谷四区自治会については、半数の方が複数台所有していることがわかつています。

それでは、6 ページをご覧ください。外出状況について、本調査における自治会別構成比は、通谷四区が、12.2%ともっとも多く、続いて桜台が 11.6%、太賀一区が 11.4%となっております。次の 7 ページをご覧ください。これは、各自治会の年齢階層別の構成比を掲載しております。この表より、校区全体の 60 歳以上の方は、約 60%となっ

ておりますが、一番下の星ヶ丘自治会では、30 歳台が 18.8%と もっとも多くなっております。

続きまして 8 ページをご覧ください。運転免許証の保有状況については、赤印をつけている校区全体で 69.1%の方が、免許証を保有しております。続きまして、9 ページをご覧ください。この表は免許の保有状況を年齢別に集計したのですが、表の下に赤い枠で囲んだ数値をみますと、年齢があがる程、免許証の保有率は低下し、男性では 80 歳以上、女性では、70 歳台で、免許なしの割合が、免許ありの割合より大きくなっています。

続きまして、10 ページをご覧ください。主な外出先と致しましては、表の一番上の全体の欄でみますと、買い物が 58.9%と もっとも割合が多く、続いて、病院、職場の順番になっております。しかし、男性では、職場が 51.9%と もっとも多く、女性では、買い物が 70.9%と もっとも多くなっており、日常生活の行動に違いがあることが分かります。

続きまして、11 ページをご覧ください。こちらは外出の頻度についてですが、真ん中の表でみますと、全体で週 5 回以上外出する方が、55.2%と 半数を占めています。また、高齢になるにつれて、外出の頻度が減少する傾向にあります。

12 ページをご覧ください。交通手段についてですが、まず、上のグラフでみると自家用車、自分で運転する方が 56.6%と もっとも多くなり、続いて徒歩が、23.3%、自家用車（家族の送迎）が、17.9%となっております。その下の表をご覧ください。まず、男性でみると、自家用車、自分で運転する方が、71.6%と他の交通手段と比較して突出しています。また、15 歳から 19 歳の男性では、自転車の利用が 41.3%となっており、続きまして、70 歳台の女性では、徒歩が 43.1%となっています。

13 ページをご覧ください。こちらは、自治会別の表の真ん中の主な外出先別の集計結果の中で、買い物、病院が外出先の場合、ほとんどの方が自家用車（自分で運転）と徒歩を移動手段としています。さらに、その下の外出の頻度別をみると、週 5 回以上外出する方の 72.7%の方が自家用車（自分で運転）を使って移動しており、他の交通手段と比較して突出しています。また、その下の外出先別の外出頻度では、週 5 回以上の場合、職場が 67.9%と もっとも多く、週 3～4 回になると、買い物が 81.6%、週 1～2 回においても、買い物が 79.6%と もっとも多くなっております。

それでは、14 ページをご覧ください。新しい地域公共交通の利用についてですが、表の一番下をご覧ください。赤枠で囲んだ校区全体の部分ですが、41.5%の世帯が利用すると回答し、43.2%の世帯が利用しないと回答しております。

15 ページをご覧ください。こちらは自治会別及び最寄の公共交通機関までの所要時間の表でみますと、太賀三区が、51.3%の方が利用すると回答しており、校区内でもっとも多く、標高が高い自治会で利用する世帯の割合が多くなっています。

また、表の真ん中にある最寄りの公共交通機関までの所要時間では、11 分以上かかる方から利用すると回答する割合が多く、自家用車の所有台数では、0 台世帯で利用すると回答する割合が多くなっています。

右上に今回、調査において、利用しない理由をご回答していただいております。その内容をみますと、現在、自家用車を利用しているため利用しない方が、603件とっとも多く、続いて、現在は必要がないためが、131件、今必要がないが、将来は利用するが、101件となっています。

このことから利用しないと回答された方でも、将来自家用車を運転できなくなったときや免許証を返還したときなどは、利用することになると思われます。次に16ページをご覧ください。

乗車運賃別の利用頻度についてですが、買い物の場合、150円または200円であれば、5割以上の世帯が週2回以上の複数回利用すると回答しています。しかし、250円を超えると、利用しない世帯が5割を超えています。また、病院の場合は、いずれの料金であっても利用しようとする方は週1回利用すると回答した方が一番多い状況となっておりますが、買い物と同じように、250円を超えると利用しない世帯が5割を超えています。

続きまして、17ページをご覧ください。通勤・通学の場合ですが、どの運賃でも利用しない世帯の割合が多く、150円の場合でも48.3%となっております。次の18ページから20ページについては、買い物、病院、通勤・通学の自治会別の利用頻度の割合を掲載しておりますので、後ほどご覧ください。

それでは、21ページをご覧ください。こちらは、乗車時間帯については、午前中は9時から11時までの間に約8割の世帯が、利用したいと回答しています。また、下の表の午後については、13時から15時までの間に約6割の世帯が利用したいと回答しています。しかし、午前の7時から8時、午後の17時から18時については、利用したいと回答した世帯が、どの時間帯よりも少ないことがわかります。

それでは、23ページをご覧ください。こちらは今回のアンケート調査において、地域公共交通について、自由記述を設けたところですが、中間南校区の地形的な特性または、高齢化の進展により、新しい地域公共交通の導入、要望についてが、480件とっとも多く、早急な対策を求める声が多くみられました。しかし、現時点では、自家用車を所有していることなどから、利用しないまたは、必要性がないというご意見もありました。また、将来的な不安から、地域公共交通の充実や既存の公共交通機関及び道路整備などの対策を求める意見もありました。

24ページ以降はアンケート調査の参考資料として掲載しておりますので、こちらも後ほどご覧ください。以上が、中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果報告でございます。

会長

ただいま、事務局から、中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果報告について、委員の皆さまにご説明をさせていただきました。報告書の内容につきまして、ご質問またはご意見をお伺いしたいと思います。いかがでございましょうか。

委員 南校区の校区長をしております、松崎です。 今回のアンケート調査の結果につきまして、多くの方が利用したいと回答したことを受けまして、中間南校区の標高差が大きいという地理的な特性及び高齢化の進展の状況などから、新しい地域公共交通の導入を希望する声を改めて確認することができました。今、この時も日々の生活における移動において、困難な状況にある方が多数いらっしゃると思いますので、どうぞ、委員の皆さまのお知恵をいただきながら、気軽に利用できる移動手段の導入に向けた協議を行っていただきたいと考えております。

会長 ありがとうございます。今、南校区校区長の松崎様からの御意見でございましたが、同じ自治会と致しまして、連合会会長の池田会長の方がいかがでしょうか。

委員 そうですね、今回のアンケート調査の結果につきまして、中間南校区の高所であるという地形的な特性及び高齢化の進展の状況などから、新しい地域公共交通の導入を希望する多くの声があることを改めて確認することができました。今、この時も、あの急勾配を重い荷物をもって歩いている高齢の方々が多数いらっしゃると思います。この方々の日々の生活における移動が、少しでも軽くなるよう、自治会連合会としても全面的に協力致しますので、どうぞ、委員の皆さまのお知恵をいただきながら、気軽に利用できる移動手段の導入に向けた協議を行っていただきたいと考えております。どうぞよろしくお願い致します。

会長 はい、どうもありがとうございます。続きまして、交通事業者の方から高亀様、お願い致します。

委員 ホームタクシーの高亀と申します。今回のアンケート調査につきましては、私たち、交通事業者の要望にご対応いただきましたことに、本当にありがとうございました。この結果をみますと、利用する方が、利用しない方、約4割となっておりますが、利用しない方の中には、将来的な不安をかかえている方がいらっしゃるということを事務局の方からの説明がありました。交通事業者としても、地形的な特性や高齢化の進展などは、十分認識しておりますので、地域住民の方の移動の足の確保に向けて、皆さま方と一緒にこれから考えていきたいと思っております。よろしくお願い致します。

会長 どうもありがとうございました。ここで北九州市立大学の内田先生、いかがでしょうか。

委員 北九州市立大学の内田です。まずは、この短期間の間に2,816世帯から回答いただけたということは統計的に有意なデータを集められたと、事務局の方の御苦勞に感謝申し上げます。南校区全体で4,874世帯なので、その半分以上から回答いただいており、かなり地域の声が反映されたアンケート結果になっていると思います。

しかも利用すると回答された方が、1,169 世帯、1,169 人ということで、仮にこの人達が、1 週間のうち 2 回利用するとして計算すると 300 人ぐらい、この時点で見込まれます。この方たち全員が週 2 回、利用するわけではないので、たとえばその半分が、利用したとしても 160 人から 170 人ぐらいということで、かなりの方が利用する見込みがあります。逆に言うと、1,169 人の方が利用したいと言われていることから非常に責任も重いと思います。それと皆さんも言われていましたけれども、今はいいけれども、将来どうなるか。特に高齢化率が、市の平均と比べると南校区は非常に高くなっているということで、15 ページの右上の表に、利用しない理由として、いくつか上がっていますけれど、「今必要ないが、将来は利用する」と回答した人が 100 人以上おられます。さらに下から 2 番目の「現在必要性がないため」とありますが、これは裏を返せば、将来に対する不安があるのではないのか。こういう方も 131 人おられ、今は徒歩で外出されているようですけれども、行きはいいけど、帰りに坂を登るとき、このようなバスがあれば利用される方もいらっしゃるのではないかなあとということで、こういうデータを拝見致しますと、かなり地域の要望が強いんだなあと実感致しました。以上です。

会長 どうもありがとうございます。続きまして、福岡運輸支局の嘉村様、いかがでしょうか。

委員 福岡運輸支局の嘉村でございます。今回この調査を実施され、他の自治体も行かせてもらっているのですが、こんなに回収率が高いというのは珍しいと思います。アンケート自体は、効果とか住民の方がどうされたいのか要望とかを定量的にはかれるので、非常に目に見えてわかりやすいということで効果があると思いますし、先程、先生もご指摘されていたようにある程度信頼のおける数字が出ているので、これに対してどういう手立てを打っていくかということをはなさればいいのではないかと思います。何よりもアンケート自体を、こんなに多くの世帯でされているので、アンケートをやった意義と申しますか、新しい公共交通が入るんだなあという宣伝といいますか、少なくとも 2,816 世帯の方はこれをお読みになって回答をしていただいたわけですから、地域公共交通に対してちょっと関心を持っていただいて、自分たちの問題だという風に捉えていただいたのではないかと思います。そういう意味では非常に意義があったとアンケートだと思っております。

会長 ありがとうございます。皆さまの貴重なご意見大変ありがとうございます。中間南校区の松崎委員を始め、各自治会長様には、約 1 ヶ月という大変短い期間の間に、アンケート調査票の配布・回収に取り組んでいただき、誠にありがとうございました。今回の結果をみましても、皆様のお力添えがなければ、84.5%という多くの方の貴重なご意見を集めることができなかったのではなかろうかと考えております。また、この高い回収率から、中間南校区の方のこの新しい地域公共交通の導入に向けた関心の高

さを改めて確認することができたのではないのでしょうか。ただ今、自治会のお二人の委員の方から、今回のアンケートで、南校区の地理的特性や高齢化の状況から、新たな地域交通の導入する声大きいことを改めて認識されたこと。そして、日々の生活における移動の手段の導入に向けた協議を是非行ってほしいという強いご意見。また、交通事業者様からは、住民の移動の足の確保に向けて委員の皆さまと一緒に今後検討していきたいとのご意見をいただきました。

また、内田先生からは、今回の統計、数字的にも有意義なアンケートの中で、地域の声が反映されているのではなかろうか、そういう中でかなりの利用者がおられる、しかし、今後われわれの責任の重さも、重いではなかろうかと、また運輸支局の嘉村委員からも、同様のこの回収率の高さ、またこれによる住民に対する周知、こういったものが、今回できたのではなかろうかというご意見をいただきました。

本日は、前回の会議におきましてお約束致したとおり、交通事業者の方からのご提案により実施致しました、このアンケート調査報告書を事務局において分析をし、中間南校区の皆さまの新しい地域公共交通の導入に向けた思いやご意見を取り入れた、事業計画案及び運行計画案を、委員の皆さまに議題としてご提示させていただきます。それでは、続きまして、式次第の3番目、本日の議題であります「地域公共交通の今後の在り方」中間南校区をモデル地区とした事業計画及び運行計画案について、事務局から説明をさせます。

事務局

前回の会議におきまして、新しい地域公共交通を検討するモデル地区として、地理的な特性や高齢化の進展状況などから、6つの校区の中から南校区を選定し、狭隘な道路や傾斜地などの状況から、セダンタイプの車両を含む、10人乗り以下の車両にて運行する計画案を本日の会議にて、ご提案させていただくこととなっております。それでは、今回のアンケート調査の結果を基に作成致しました、中間南校区をモデル地区とした事業計画及び運行計画案につきまして、ご説明を致します。

こちらの資料Bをご準備ください。事業計画書（案）につきましては、1ページをご覧ください。今回の事業の目的は、中間市の東部に位置する中間南校区の地形的な特性、及び高齢化の進展など、地区内12の全自治会の総意により地区内を循環して買い物、病院などの日常生活に利用できる移動手段の確保の要請があり、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、地域の活力を維持し、地域が活性化するよう、新しい地域公共交通を検討する基本方針の基、気軽に外出できる移動手段の環境整備を行うものであります。運行方法の概要につきましては、1番、運行の態様は、路線定期運行、2番、営業区域は、中間南校区から中間市立病院まで、3番、運営主体は中間市、4番、運行主体は、市内に営業所があるタクシー事業者と計画しております。運行主体の選定方法につきましては、今回の新しい地域公共交通が、大型輸送を行う幹線バス路線とドア・ツー・ドアのきめ細かい運行を行うタクシー事業の中間に位置する移送手段の整備とし、また、地形的な特性から、幹線バス路線から住宅団地内の幅員が6mなどの道路を運行するため、使用車両が、セダンタイプを含む10人乗り以下に限定されま

す。そのことから、運行主体としては、住宅団地内の有償旅客運送のノウハウがあり、乗り残しなどの対応が迅速に対応できる市内に営業所が立地するタクシー事業者様が、今回の事業計画にもっとも適した事業者であると考えます。今回の、新しい地域公共交通は、幹線バス路線や高速バス、筑豊電気鉄道との乗り換え時刻の調整などで、相乗効果による利用促進が期待できます。

それでは、2ページをご覧ください。市内タクシー事業者からの選定方法につきましては、図をご覧ください。中間市から一般社団法人北九州タクシー協会様へ、運行の主体となり継続的な事業の実施ができるタクシー事業者を1社以上の推薦をいただく方法により市内事業者様から選定をしたいと考えております。

また、その推薦されたタクシー事業者様と、北九州タクシー協会様、南校区自治会様、中間市の4者で、中間南校区における乗合運行事業について、関係機関の相互協力及び役割分担を明確に取り決めた運行協定書を締結したいと考えております。また、協定書には、運行計画の見直し及び廃止についても明確な基準を定めることとしております。

3ページをご覧ください。運行委託について、ご説明致します。北九州タクシー協会から推薦をされた市内タクシー事業者様と中間市との間で、運行コース、運行回数、運行時刻などを定めた運行計画に基づく委託契約を締結致します。

次に運行補助について、ご説明致します。今回の新しい地域公共交通の運行路線を維持していくため、補助要綱を整備し、予算の範囲内において、運行経費から運行収入を控除して得た額以内の額を、半期ごとに収支を取りまとめて、補助金交付申請に基づき補助することと致します。

5番目、運行予定日については、平成27年10月上旬を予定しております。

6番目、路線に関する事項については、2系統を計画しております。

1つの系統は、通谷団地口から通谷電停を經由して中間市立病院に向かう往路と復路それぞれ5.3km、往復10.6kmの路線と、中間南小学校前から通谷電停を經由して中間市立病院に向かう往路5.7km、復路5.9km、往復11.6kmの2系統です。次のページをご覧ください。4ページには、それぞれの系統の停留所の名称及び停留所間のキロ程について掲載しております。12ページをご覧ください。12ページには、運行系統図を掲載しております。また、13、14ページには、運行系統図を基に、新規運行路線の停留所から半径300mの場合と新規運行路線の停留所から半径250m、西鉄バス中間線の停留所から半径250mの範囲について、資料を掲載しております。この両地図から、半径300mの場合はもちろん、半径250mの場合でも、交通空白地がないような路線設定を行っております。

それでは、6ページにお戻りください。運行計画（案）について、ご説明をさせていただきます。1番、運行系統及び系統図については、事業計画においてご説明させていただきましたので、2番、運行回数、運行時刻について、ご説明致します。まず、検討1として、中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書より抜粋した表を掲載しております。まず、主な外出先と致しまして、全体では、買い

物 58.9%、続いて病院 41.4%と多くなっております。

外出先別の外出頻度ですが、週 5 回以上では、職場が 67.9%、週 3 から 4 回では、買い物 81.6%、病院 61.5%、週 1 から 2 回では、買い物 79.6%、病院 64.6%となっております。乗車時間帯別につきましては、午前では、9 時から 10 時までが 38.4%、10 時から 11 時までが 42.9%、午後は 13 時から 14 時までが 34.6%、14 時から 15 時まで 25.0%となっております。この内容をもとに、7 ページに運行回数、運行時間の案を 1 から 4 まで掲載しております。案 1 は、運行回数 1 日 6 本、往復を 1 本として週 5 日運行する案です。案 2 は、運行回数 1 日 6 本を週 4 日運行する案です。案 3 は、運行回数 1 日 4 本を週 5 日運行する案です。案 4 は、運行回数 1 日 4 本を週 4 日運行する案です。運行回数週 4 日運行する場合については、月・火・水・金曜日運行とし、市内の多くの病院が休診となる木曜日は運休としております。また、その案でも、平日が祝日の場合でも運行しますが、年末年始及びお盆は運休と致します。

運行時間については、1 日 6 本運行する場合は、午前 8 時台から 12 時までに 6 便、午後 13 時から 17 時台までに 6 便、1 日 4 本運行する場合は、午前 8 時台から 12 時までに 4 便、午後 13 時から 16 時台まで 4 便を計画しております。

3 番目、使用車両について、ご説明致します。

検討 2 と致しまして、10 人乗りワゴンタイプと 5 人乗りセダンタイプを比較しております。車両大きさなどのご参考にしていただけたらと考えておりますが、既存のタクシー車両は、燃料について、LP ガスを使用しているなど違いがございますので、ご報告させていただきます。

車両の特徴と致しまして、10 人乗りワゴンタイプは、①車両の設備投資が必要、②故障などの際代替え車両の必要性、③住宅団地の狭隘な道路は運行困難、④運行経費がセダンタイプに比べ割高⑤車高が高いため、乗り降りが困難、⑥乗客の乗り残しの可能性が低い、⑦車内空間が広い、⑧車両のラッピングにより、既存の公共交通と判別が容易などの特徴があります。5 人乗りセダンタイプは、①車両の設備投資が不要、②既存のタクシー車両の活用が可能、③住宅団地の狭隘な道路も運行可能、④運行経費がワゴンタイプに比べ割安⑤車高が低いため、乗り降りが容易、⑥乗客の乗り残しの可能性が高い、⑦車内空間が狭い、⑧既存のタクシーとの判別が困難などの特徴があります。

8 ページをご覧ください。新しい地域公共交通を利用するまたは利用しない世帯の現在の外出頻度は、利用する世帯は、週 3 から 4 回が、32.2%ともっとも多くなっています。新しい地域公共交通を利用する世帯の乗車時間帯別では、午前 9 時から 11 時が約 5 割、午後 13 時から 15 時が、約 4 割から 3 割となっております。

この表から、1 便あたりの最大の需要予測と致しまして、①利用すると回答した世帯 1,169 世帯を 1,169 人と仮定致します。②1,169 人のうち、週 3 回から 4 回外出している方は、約 3 割のため、1 日約 350 人となります。週 5 回以上外出されている方のほとんどが、職場への通勤であり、自家用車使用であることから、買い物、病院への通院の方を対象とするのであれば、週 3 回から 4 回の外出の方が対象となります。

③350 人のうち、1 日の最大の乗車時間帯は、10 時から 11 時の約 55%のため、190 人と

なります。④第2回の会議において、交通事業者の方からご意見がありましたように、必要な方、あればいい方のうち、交通事業者の方の経験値から、必要な方は約1割と仮定し、1便あたりの最大の利用者数は、19人と推定されます。車両については、10人乗りワゴンタイプはもちろんです、5人乗りセダンタイプの既存のタクシー車両であっても、市内に営業所がある利点から追走による予備車両の導入で需要を満たすことが可能であります。そのことから、使用車両については、案1と案2をご提案致します。案1、10人乗りワゴンタイプでは、事業に必要な常用車両を1台と追走及び故障対応のための予備車両として5人乗りセダンタイプを3台 計4台の車両があれば、運行が可能であります。次に案2、5人乗りセダンタイプでは、事業に必要な常用車両を1台と追走及び故障対応のための予備車両として、4台、計5台の車両があれば、運行が可能であります。

続いて、9ページをご覧ください。検討3として、運賃につきまして、250円、300円では、利用すると回答した世帯でも、利用しない方が5割を超えており、複数回の利用をしていただくためにも、200円以下が望ましいと考えます。10ページの近隣市町のコミュニティバスの運賃の状況では、6番の運賃を見ますと、定額200円の自治体が多く、障がい者や子供の方への運賃割引や回数券を設けることで利用促進を図っております。9ページにお戻りください。このことから、運賃について、案1から4までご提案致します。

案1につきましては、中学生以上は、定額200円で、障がい者・小学生は、100円、6歳以下は、無料とし、100円が11枚綴りの回数券を1,000円にて販売する案です。案2につきましては、中学生以上は、定額150円で、障がい者・小学生は、50円、6歳以下は、無料とし、100円が7枚と50円が8枚綴りの回数券を1,000円にて販売する案です。

案3につきましては、定額200円のみで、100円が11枚綴りの回数券を1,000円にて販売する案です。

案4につきましては、定額150円のみで、100円が7枚と50円が8枚綴りの回数券を1,000円にて販売する案でございます。

11ページをご覧ください。11ページには、検討1から検討3までと検討4として、運行経費を試算した概算の資料を掲載しております。

検討4の運行経費の試算と致しましては、案Ⅱ1、10人乗りワゴンタイプの車両で、週5日、1日6本運行する場合が、經常経費、約850万円と最も高く、案S4、5人乗りセダンタイプの車両で週4日、1日4本運行する場合が、經常経費、約350万円と最も低くなっております。この試算は、タクシー運賃の公定幅運賃にて試算を行い、10人乗りワゴンタイプは、往復1本が11.6kmで4,500円、5人乗りセダンタイプは、3,230円とし、追走経費については、運行日数の半分を追走すると仮定し、1日6本運行する場合は3時間、4本運行する場合は2時間、1台のセダン車両にて追走を行うとして試算をしております。

運賃収入については、1本当たりの平均利用者数を2人と想定し、150円の場合は、約47

万円から約 25 万円、200 円の場合は、約 62 万円から約 33 万円と試算しております。運行経費収支差については、運行経費から運賃収入を引いた額として、この額が欠損額となり、国の補助金であります地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金が欠損額の 2 分の 1 となりますので、約半分が市の単費と試算しております。運行計画案のご説明は以上になります。委員の皆さまには、事業概要を記載した事業計画案と 11 ページの検討 1 から検討 4 の運行計画案をご提案させていただきます。ご審議の程、よろしくお願い致します。

会長 ありがとうございます。それでは、委員の皆さまには、ただいま事務局がご説明いたしました事業計画案及び 11 ページの検討 1 から検討 4 の運行計画案について、ご意見を賜りたいと思います。どなたかご意見のある方はいらっしゃいませんか。

委員 南校区の校区長の松崎です。今回、始めて、校区に新しい地域公共交通の導入が検討されていますので、まず、案 4 の週 4 日、1 日 4 本、午前 4 便、午後 4 便の案で始めてみてはどうかと思います。アンケートの結果によれば、多くの方が利用したいと言われていますが、運行をしてみないと実際の運行利用者数はわかりませんので、経過を見ながら、少しずつ、よりよい移動手段にしていければと考えております。それから検討 2 については、乗り残しの対応が迅速に可能であれば、セダンタイプの車両でもかまわないと考えております。それから検討 3 については、アンケートの結果によれば、150 円を望む声が多いように思いますが、継続的な運行が目的でありますので、案 1 のように 200 円で、障がい者や小学生は半額とし、回数券をもうけて利便性の向上を図る案がよいと思います。検討 4 については、検討 1 と重なりますが、案 S4 が運行経費の面からも良い案ではないかと考えます。

会長 ありがとうございます。

委員 今、見ましたが、検討 1 については、実際の利用者がわかりませんので、当初としては、案 4 がいいと思います。また、検討 2 に関しては、使用車両については、初期投資の面から考えると、既存の車両で運行できればセダンタイプがよいと思います。検討 3、運賃については、やはり案 1 がもっとよい案であると思いますけれども、まだ、タクシー事業者の方で話し合いをしていないものですから、いろいろ考えたりしたいと思います。検討 4 に関しては、運行経費の面からも案 S4 が、導入当初としては、もっともいいのではないかと考えています。以上です。

会長 ありがとうございます。内田先生の方からありますでしょうか。

委員 はい。今回具体的な運行の路線ができました。12 ページ、13 ページです。私も一度、中間南校区を車で走ってみましたけれども、印象的なこととしては、坂道が多くて、

昭和 50 年代、60 年代に開発された地域ということで、かなり密集した住宅地だなという印象を受けました。ですから、逆に言うと、それなりに利用者も見込めるエリアであるという印象も受けました。13 ページ、14 ページに、バス停から円を描いた図、なかなか見慣れない図だと思いますが、公共交通の空白地域を検証する際に、このような絵を描きます。大体、バス停から 300m、駅は、500m という円で描きます。概ね徒歩でバス停まで 5 分、駅まで徒歩 10 分ぐらいの利用を想定してこのような円を描きます。300m の図面が、13 ページに書いてあります。これだと、中間南校区は、駅もありますし、既存の西鉄バスもございまして、ほぼ 300m で書くとカバーされています。さらに条件を厳しくした 250m の図面が 14 ページにのっていますけれども、この図面でみても、ほぼ空白地帯がないというような路線になっています。一部、白になっているところにも住宅が何軒かあるようですけども、ほぼカバーされているということで、これをみていただくとこの 2 路線で、この間隔でバス停を置けば、ほぼ南校区の公共交通の空白地帯は解消されるということで、非常に綿密につくられた計画だと感じました。アンケートの中では利用される方が 1,000 人と、かなりの数がでてきましたけれども、週何回か、1 日何本かというのは、本当にやってみないとわからないと言ってしまうと、ちょっと乱暴的な言い方かもしれませんが。社会実験的な形で利用者の状況をみながら、やってみて行くという意味では、初期投資もかからないセダンで、週 4 日、1 日 4 本というところが、やはり経費の面から考えても妥当なところなのかなと思います。ただやはり皆さん懸念されている積み残しですが、セダントypeだと、4 人乗ってしまえばそれ以上は乗れないということで、その体制をきちんとつくっておく、それは今後検討していくことになると思います。追走体制がきちんとできるのかというところを、住民の皆さまにも説明する責任があると思います。ただ、逆に言うと最初に 1 台目の運行で、4 人乗ってしまえば、みんなが市立病院に行くということになれば、先に行けるわけです。追走してあとから来る車が、カバーすれば、例えば、黄色のルートで言うと、11 番から 14 番、満車になって降りる人がいないということであれば、先回りすることもできますよね。これはできないですかね。

事務局 はい。追走については、満員になっても最後までルートを走る。

委員 走らないといけない。

事務局 2 台で追走するという形になります。

委員 わかりました。いづれにしても追走体制というのはきちんとしておく必要があります。料金についても、150 円にするのか 200 円にするのか、運賃収入がかわってきますけれども、回数券が複雑にならないこの 200 円のタイプというのはいいいのではないかと思います。回数券を利用促進につなげていく、コミュニティバスの場合、地元の方に乗っていただかないと継続的、持続的に運行するというのは、難しくなってきますので

地元の自治会さんに積極的に買っていただくとか販売促進という意味では、回数券制度というのは有効です。あとは、行政の負担が少なくなるような施策、例えば回数券に広告をつけるだとか、セダンタイプだと、名称を決めて車両にステッカーを貼るようになると思いますが、そういうところにちょっと広告を入れるとか、可能な限り、地域の病院だとか商店街だとか、ショッピングセンターだとかとタイアップして、なんからの経費を削減できるような広告収入を検討していくことも必要です。これは持続的に、永続的に運行することが、住民の方に対しても非常に重要なことだと思いますので、そのことも考えていただければいいのかなと思います。

会長 ありがとうございます。続きまして嘉村委員、どうでしょうか。

委員 計画全体をみせていただき、非常に綿密に作られているという印象でございます。私もこの中間南校区を見させていただきまして、非常に高低差があったり、住宅が密集していて、通常、大きなバスでは難しくて、乗合タクシーを導入していただけると住民の方にも役に立つと思いました。導入のポイントと致しましては、この地域にあった公共交通を導入していただくことが、重要でございまして、さらには持続可能であることが、一番のポイントだと思います。まず、そのためには運行してみないとわからないという面もありますので、導入後、ケアをしていただくことが必要になって来ると思います。導入後も定期的にアンケートを取っていただくとか、乗ってきていただく方の意見を入れていただいて、系統やダイヤ等を見直す必要が出てこうかと思えます。それから、運賃につきましては、これは需要予測の結果とか市の方の財政負担の見通しとか、沿線住民との説明会での感触とか、住民の方と協議していただいて、関係者の方で納得の行く運賃を設定していただくことが重要になって来ると思いますので、私どもは許認可を担っています関係上、この案がいいというのは、言える立場にないのですけれども、持続可能でなければならないということをお考えいただいて、あまり安い運賃も困るのかなあと思いますが、あまり高すぎると住民の方にもご利用いただけなくなるでしょうから、ころあいを見て、設定していただくことが重要になると思います。以上でございます。

会長 どうもありがとうございました。それではご意見も出たようにございます。本日の委員に皆さまの意見と致しましては、自治会の方、交通事業者の方から、校区に初めて新しい地域公共交通が導入されることから、検討1でお示し致しました運行回数、運行時間については、案4であります週4日、1日往復4本、午前4便、午後4便がよいのではなかろうか、今後、経過を見ながらよりよい移動手段を作り上げていくことがよいのではないかとのご意見でございました。次に、検討2、車両につきましては、自治会の方から、乗り残しの対応などを迅速に対応していただければ、セダンタイプでもよいこと、交通事業者の方からは、初期投資の面から既存の車両を活用できるセダンタイプがよいことなどのご意見がございました。検討3については、自治会の方、

交通事業者の方から、継続的な運行を行うためには、案1の定額200円で、障がい者の方等には割引を行い、回数券を導入して、利用促進を図るというご意見が出ました。続きまして、検討4、運行経費につきましては、自治会の方、交通事業者の方から、案S4が、もっとも経費の面からよい案ではないかとのことのご意見がございました。また、内田先生の方からは初期投資等の面から、やはりセダントypesの対応がよいのではなかろうか。しかしながら、乗員の定数に限りがございますので、積み残しの対応、いわゆる追走の体制を十分に整えていくことが大切ではなかろうかというご意見でございました。また嘉村委員の方からは、地域にあった公共交通及び持続可能な体制づくり、これに導入後のアンケート調査等が、今後にも必要になってくるのではなかろうかということでごございました。ただ今委員の皆さまから頂きました運行計画に関するご意見をことらの方でまとめさせていただきますと、車両タイプは、セダントypes、運行頻度については、週4日、午前4便、午後4便での運行、運賃は定額200円にて設定し、障がい者の方への割引運賃の適用を行うこと。また、回数券を導入し利用促進を図る等のご意見に集約されると判断致しました。ただ今のご意見を基に再度、事業計画案と運行計画案をご提示させていただき、次回の会議の場においてご提示させていただきたいと考えております。また、この計画案は、本日初めて皆さまにお示し致しましたので、お持ち帰りいただきまして、内容をご精査いただきまして、その結果につきましても併せて次回の審議にてご意見を賜りたいと考えておりますが委員の皆さまいかがでございましょうか。

～異議なし～

会長 はい、ありがとうございます。それでは続きまして、式次第の4、その他について、会議スケジュール及び、中間市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について、事務局より説明をさせます。

事務局 それでは、資料のB、15ページ最後をご覧ください。今後のスケジュールですが、次回の会議を2月2日に開催したいと考えております。委員の皆さまには、次回の会議にて事業計画・運行計画案のご審議をお願いしたいと考えておりますので、どうぞご出席を賜りますようお願い申し上げます。

なお、続きまして、中間市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について、ご説明致します。資料Cをご準備ください。

先月20日、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行されましたことに伴い、中間市地域公共交通会議設置要綱の一部を改正致しましたので、ご報告致します。

それでは、4ページをご覧ください。4ページには、要綱の新旧対照表を掲載しており

ますので、ご覧ください。まず、第1条につきまして、地域公共交通総合連携計画の名称を地域公共交通網形成計画に改めております。同じく、第2条につきましても、文言の修正及び、第1条と同じく地域公共交通総合連携計画の名称を地域公共交通網形成計画に改めております。

続いて、第7条以降につきましては、今後、計画策定や新しい地域公共交通の運行など、国の補助金の活用が見込まれることから、事務局要領及び財務要領を別途、新規に策定する予定です。それに合わせまして、第7条第2項、事務局に関し必要な事項は、市長が必要に応じて定めるという条文を追加し、第9条におきましても、告示は市長が行いますので、会長が必要に応じて定めるを市長が必要に応じて定めると改めております。

なお、第8条については、監査委員は必ず置く必要がありますので、おくことができるという表現を改め、その定数は2人以内とすることに改正しております。

以上、交通会議設置要綱の一部改正の概要でございます。

会長 ただいまの会議スケジュール及び交通会議設置要綱の一部改正に関しまして、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。

委員 質問ではございませんが、ご案内のとおり活性化再生法の一部改正法が、今年の5月14日に成立いたしましたして、地域公共交通網形成計画を立てていただくということに法律上なったわけでございます。よく質問を受けることがありまして、今、現在計画している地域公共交通総合連携計画はどうなってしまうのかという質問です。これは別に破棄していただくことはございまして、今ある地域公共交通総合連携計画に、今から申し上げる2つのポイントを加味して公共交通網形成計画に衣替えしていただければいいということになります。その1つが、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携をいうポイントを入れていただきたいということです。それから2つ目が、面的公共交通ネットワークの再構築というポイントを入れていただくことです。この2つを今ある総合連携計画に加味していただいて新たな地域公共交通網形成計画にしていいただければよろしいということになりますので、その辺よろしくお願い致します。それと地域公共交通網形成計画というのはどのようなものなのかと思われるかもしれませんが、簡単に言うと構成委員の方が、何をやっていくのかということを書き込むというのが、地域公共交通網形成計画ということになります。どのようにやっていこうという個別具体的な事業計画については、地域公共交通再編実施計画というのを立てていただくことになります。再編実施計画を私どもの方で、国土交通大臣の認定をさせていただいて計画の後押しをするというスキームになっておりますので以後よろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

事務局 先程言われましたように、連携計画につきましては、中間市の方が作成しておりませんので、来年、交通網形成計画は、策定していきたいと検討をしておりますので、今、

嘉村委員が言われましたことを踏まえまして、来年度作成できればと考えております。よろしく願い致します。

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致しました。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貴重なご意見を基に、中間南校区に適した事業計画・運行計画案の審議を行いますので、委員の皆さまの更なるご協力をお願い致します。なお、次回の会議につきましては、先程、事務局から説明致しましたとおり2月2日を予定致しておりますので、委員の皆様のご出席をお願い申し上げます。本日、お寒い中、長時間に渡るご審議ありがとうございました。今後ともどうぞよろしくお願い致します。本日は、これにて終了致します。