

会議議事録

1. 会議名 平成 26 年度第 5 回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成 27 年 2 月 2 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（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 (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
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	阿部 功
一般社団法人北九州タクシー協会 副会長	貞包 健一
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	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
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）

西鉄バス北九州労働組合	清田 博巳
中間市社会福祉協議会 事務局長	久内 勝
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

①開会

②議題：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 ～既存のタクシー車両を活用した新しい地域公共交通～

③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事務局要領等の制定

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佐伯でございます。本日はよろしくお願い致します。定刻になりましたので、ただいまから平成 26 年度第 5 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、清田委員、相浦委員、久内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。本山委員が、遅れて来られるとの連絡を受けております。

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 13 名が入室致しておりますことをご報告致します。

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、資料に分かれております。また、資料につきましては、各ページの下、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致します。

資料の不足され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、ランプが点灯しました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します。

会長

それでは、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まいりたいと思います。

まず、式次第の2番目、議題と致しまして、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ので、よろしくお願い致します。

事務局

それでは、議題であります「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、既存のタクシー車両を活用した新しい地域公共交通について、ご説明をさせていただきます。

資料の1ページをご覧ください。

前回、12月に開催致しました第4回の会議におきまして、中間南校区において実施致しましたアンケート調査の結果を基にした、事業計画案及び運行計画案を委員の皆さまにご提案させていただきました。1ページには、その際に、委員の皆さまからいただきましたご意見を掲載しております。

まず、住民の方からは、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ることから、まず、週4日、1日4本、午前4便、午後4便の案で初めてみてはどうかというご意見。アンケート調査の結果によれば、多くの方が利用したいと回答しているが、運行をしてみないと実際の運行利用者数はわからないので、経過を見ながら少しずつよりよい移動手段にしていけばよいのではないかとというご意見。使用車両については、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、かまわないというご意見。運賃については、アンケート調査の結果から、150円を望む声が多いようだが、継続的な運行が目的であるので、定額200円に設定し障がい者や小学生は半額、また、回数券を設けて利便性の向上を図る案がよいのではないかとというご意見。運行経費の概算については、セダンタイプの車両にて週4日、1日4本運行する案が、運行経費の面からも良い案ではないかとというご意見をいただきました。また、交通事業者の方からは、運行回数、運行時刻について、実際の利用者がわからないので、導入当初としては、週4日、1日4本運行する案がよいのではないかとというご意見。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るセダンタイプがよいというご意見。運賃については、定額200円で、障がい者等には割引を行い、回数券を導入する案がもっともよい案であるけれども、まだ、タクシー事業者の方で話し合いをしていないので、いろいろ検討したいというご意見。運行

経費の概算に関しては、運行経費の面からもセダントypesの車両にて週4日、1日4本運行する案が、導入当初としては、もっともいいのではないかというご意見をいただきました。さらに、各方面の専門家の方からは、中間南校区の印象として、坂道が多くて、密集した住宅地であることから、それなりに利用者も見込めるエリアであるという印象を受けたというご意見。アンケートの中で利用される方が1,000人とかなりの数がでていますが、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ので、社会実験的な形で利用者の状況をみながら、やってみるという意味では、初期投資がかからないセダントypesで、週4日、1日4本というところが、経費の面から考えても妥当なところであるというご意見。皆さんが懸念されている積み残しについて、セダントypesだと4人乗ればそれ以上は乗れないということになるので、追走体制がきちんとできるのかというところを、住民の方に説明する責任があるというご意見。

料金についても、150円にするのか200円にするのかで、運賃収入が変わってくるが、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のではないかというご意見。また、回数券を利用促進につなげ、地元の方に乗っていただかないと継続的、持続的に運行することは、難しくなることから、地元の自治会さんに積極的に回数券を買っていただくことが販売促進という意味では、回数券制度は有効であるというご意見。行政の負担が少なくなるような施策として回数券に広告をつけたり、また、セダントypesだと、名称を決めて車両にステッカーを貼るため、そういうところに広告を入れるとか、可能な限り地域の病院、商店街、ショッピングセンターとタイアップして、経費を削減できるような広告収入を検討していくこいだが、持続的、永続的に運行することとなり、住民の方に対しても非常に重要なことだというご意見。中間南校区は、非常に高低差があり、住宅が密集していることから、通常、大きなバスでは難しく、乗合タクシーが導入していただけると住民の方にも役に立つというご意見。導入のポイントは、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、さらには持続可能であることも、ポイントであるというご意見。運行してみないとわからないという面もあるので、導入後のケアをすることが必要であり、導入後も定期的にアンケートを取ったり、利用者の意見を入れて、系統やダイヤ等を見直す必要があるというご意見。運賃については、需要予測の結果や市の方の財政負担の見通し、沿線住民との説明会での感触など住民の方と協議して関係者の方で納得のいく運賃を設定していただくことが重要で、持続可能でなければならないことから、安い運賃でも困るし、逆に高すぎると住民の方にもご利用していただけなくなるので、ころあいを見て設定することが重要であるという、さまざまな立場から貴重なご意見をいただきました。

2ページをご覧ください。2ページには、前回の会議においてご提示した運行計画案について、検討1から検討4までの案について掲載しております。前回の会議において、初めて委員の皆さまにアンケート調査の結果を基にした事業計画及び運行計画案をご提示させていただきましたので、お持ち帰りいただいて内容をご精査いただき、

ご意見をいただくこととしておりました。委員の皆さまには、ご精査していただいて、お気づきの点等ございましたら、ご意見を賜りたいと考えております。以上でございます。

会長 はい、ありがとうございます。それでは、ただいま事務局から、2 ページに掲載されています運行計画の検討案について、前回の会議において、お持ち帰りいただいた後に、内容を精査したうえで、お気づきの点等がございましたら、ご意見を賜りたいということでありましたが、委員の皆さま方いかがでございましょうか。

委員 南校区長の松崎です。前回の会議にて、ご提案がありました事業計画及び運行計画につきましては、南校区としては、前回申し上げましたように、週 4 日、1 日 4 本、午前 4 便、午後 4 便にて、初めて校区内を運行する新しい移動手段が導入されることから、あまり初期投資などの経費をかけず、継続して運行が行える体制で、始めることができればよいのではないかと考えております。また、自治会としても、多くの方に利用していただけるように校区にお住まいの方への周知や、回数券の販売など校区としてできることは、可能な限り協力して参りたいと考えておりますので、皆さまのご協力をよろしくお願い致します。

会長 はい、ありがとうございます。他にご意見ございませんか。それでは、交通事業者の方、小林委員の方からお願い致します。

委員 基本的には、これでよいと思います。私どももセダンタイプで中間市を巡るということについては、ノウハウがまるでないような状況です。他地区において走るノウハウはありますけれども、その土地の道路状況にあわせた運行というのは、なかなかノウハウというものが、走らせてみないとわからないということが実際ありますので、そのことをご承知していただきたいと思います。それと余談になりますけれども、障がい者の件について、我々交通事業者、1 割引き負担ということで今現在もやっております。障がい者の方に割引を行うためには、手帳の提示というのが必要になってまいりますので、障がい者の方を割引される場合は、必ず手帳を提示していただかないといけなくなりますので、このことの周知徹底の方をよろしくお願い致します。トラブルになる可能性がありますので、回数券を販売するときも提示というのが必要になると思います。その回数券を他の人に転売したりとかする可能性もございますので、そのところは重々、承諾していただきたいと思います。大体、中間市の業者だけで、10 年か 15 年ぐらい前は、1 会社、月 50 万円、障がい者への 1 割負担をしてまいりました。1 つの会社で年間 600 万、中間市だけで約 1,000 万円ぐらいの事業者負担がありました。これは、データを取っておりませんので、交通局の方でも知らないと思います。私の会社でも、10 年ぐらい前から月大体 50 万円ぐらい、全部事業者の負担です。その辺のところをよくご承知いただいてやっていただきたいと思います。よろし

くお願い致します。

会長 はい、ありがとうございます。それでは先生の方からよろしいでしょうか。

委員 北九州市立大学の内田でございます。前回の会議でも申し上げましたように、実際に利用者がどれくらいいるかわからないので、ある意味社会実験的なやり方でいくということで初期投資を抑えて、地域住民の方の負担を減らし、持続的に運行していくためには、なるべく投資を抑えた形で行っていくことが非常に重要であるかと思います。前にも申し上げましたけれども、セダンタイプでいくということで、4人しか乗れません。積み残しが一番住民の方が懸念されるのではないかとということで、追走の体制をどういう風にやっていくのか、例えば雨の日の月曜日というのは、ある程度利用者が多いであろうといったことが、段々行っていくと、わかっていくことだと思いますので、利用者が多いことが想定されるようなときは、すぐにでも走れるような追走ができる体制を整えていくとか、その辺のきちんとした体制確保が重要なかと思います。それと、継続的に運行していくためには、3者、住民、行政、交通事業者が、それぞれが連携して取り組んでいく。利用者の方は、利用を促進していく。自治会の中で回数券の販売促進を行ったり、いろいろな周知活動、今お話しにもありました障がい者の方の回数券の利用だとか、いろいろな形で、広報・回覧板等で周知をしながら利用促進につなげていくことが大事なかと思います。行政は、運行コストを抑えていくために回数券に広告をのせるとか、バス停に広告をのせるとか、沿線にいろいろなお店や病院など事業者がいらっしゃいますので、協賛金を募るということもありますし、広告を募るというのもあると思います。例えば福岡ドームが、ヤフードームというようにネーミングライツのような形でやっています。バス停とか駅の名前等にもネーミングライツというのをやっておりまして、運行ルートで言いますと、通谷団地口に新中間病院とかマックスバリューとかがありますが、バス停の名前を通谷団地口（マックスバリュー前）とかのようなやり方で、少しでも広告収入を得るといったようなことが、方法としてはできるかどうか分かりませんが検討していく価値はあるのかなあというところだと思います。それから、交通事業者の方は、住民の方、利用者の方と一番出会うところですので、安全面での運行管理に努めていただいて、先ほども言いましたように、どういう利用者が多いのか何曜日のどの時間帯に多いのか今後の追走体制だとかをスムーズにしていくために必要だと思いますので、運行される中で大変かもしれませんが、乗客がどこで乗られてどこで降りられたのかと、最大でも4人ですので、そんなに大変な作業にならないのではないのかと思いますので、可能であればそのようなことも検討していただければ持続的な運行、すべては持続的な運行のために、3者が協力して行っていくことが大事なかと思います。以上でございます。

会長 ありがとうございます。それでは運輸支局の嘉村委員の方からご意見いただけます

でしょうか。

委員

福岡運輸支局の嘉村でございます。私どもは許認可の権限を持っておりますので、具体的にどの案がいいという賛否の表明は差し控えさせていただいておりますが、乗合タクシー自体が、既存のバス路線にフィーダーするなどして効果的にそれを補って多くの方が便利になるように地域の交通計画を策定していただきたいと考えているところでございます。また、導入後につきましては、地域公共交通に対するマネジメントが大変重要になってくると思います。マネジメント自体は、地域の公共交通の導入の目的を効果的に実現するために限られた資源をコントロールするという作業であると言われております。具体的にはどうすればいいのかということになりますが、まずは3つございまして、1つは、乗客の方の安全安心を確認すること。2つ目は、目的にあった運営をしていただくこと。それから3つ目が、効率的な運行の3点でございます。この3点を外さないように、運営の方を行っていただき、運営がやりやすいような計画になっているか委員の皆さま方で、賛否の表明をするときに参考にしていただきたいと思います。その3点のためには、地域公共交通の利用促進に向けて3つぐらいポイントがあると思っております。1つは、担当の職員の方が営業マンとしてPRしていただきたい。他の地区の乗合タクシーがうまくいっているところを見ると、やはり担当の職員の方が営業マンではないかと思うぐらいしっかりPRもされているようでございますので、これはしっかりお願いしたいと思います。それから2点目が、利用の実態、運行の実態、連携の実態を観察して把握していただくことでございます。それから3点目が、理想的な運行への誘導策とか改善策を講じ続けることの3点でございます。ぜひ、効率的な運行ができるようお願いしたいと思います。以上でございます。

会長

ありがとうございます。大変貴重なご意見ありがとうございました。昨年5月以降、約2カ月に一度、委員の皆さまにはお忙しい中、中間市の地域公共交通の今後の在り方について、さまざまな立場からご意見をいただき、新しい地域公共交通を検討する基本方針の基づき、客観的な指標から中間南校区をモデル地区と定め、皆さまに事業計画案及び運行計画案を提示致したところでございます。

今回、自治会の方からは、初めて校区内を運行する新しい移動手段が導入されることから、あまり初期投資などの経費をかけず、継続して運行が行える体制で、始めることができればよいのではないのでしょうかというご意見。また、自治会としても、多くの方に利用していただけるように校区にお住まいの方への周知や、回数券の販売など校区としてできることは、可能な限り協力して参りたいというご意見をいただきました。

また、交通事業者の方からは、やはり実際の利用者は運行をしてみないとわからない本市でのノウハウが走らせてみないとわからないというご意見の中で、また、障がい者の方につきましては、それを証明する手帳の提示などもお願いしたい、また

少し懸念材料として、回数券の使い回しなどの点にも注意を払っていただいて、またかなり事業者負担が、多いということも行政の方で考えながら進めていただきたいというようなご意見をいただいたところでございます。また、内田先生からは、実際の利用者がわからない中で、社会実験的に行う視点から、初期投資などの経費をできるだけ抑えた形で、地域住民の方の要望に答えることのできる移動手段を確保していくことができればよいというご意見と、皆さんが懸念されている積み残しの対応を、追走という形でしっかりと確保することが必要であるというご意見。また、継続的に運行を行うためには、新しい移動手段に携わる方が一体となって、それぞれのできることを行うべきという考えの中で、利用する方には、ある一定程度の利用者の負担をお願いすることや、自治会の方には、校区内における利用促進のためのPR活動や回数券などの購入を促していただくこと。また、行政には、行政の負担が少しでも少なくなるように、回数券への広告掲載や、車体ステッカーへの広告掲載などまた協賛していただける店舗等の開拓、継続的に運行できるような施策の実施が必要になること。また、交通事業者の方には、一番に利用者の方と接することから、また利用したいと思っていただけるような安全で気配りのある運行を行っていただき、各バス停からの利用者の把握など、よりよい移動手段にしてくためのデータ収集などに努めていただきたいというご意見をいただきました。

また、福岡運輸支局の嘉村委員の方からは、既存の交通機関とフィーダーして利用促進につなげていけるような案というものを考えてもらいたい、また、安全で安心であることを一番に考えた運行、目的にあった運行、効果的な運行、これらを堅持していただいて運営していけたらどうなのか、PR等にも努め運行しながらも実態を十分に把握して改善に努めいからたらどうなのかという貴重なご意見をいただいたわけでございます。前回の会議等の皆さまのご意見を取りまとめますと、前回の会議でも申し上げましたように、運行回数等につきましては、週4日、1日4本、午前4便、午後4便、使用車両については、既存の車両を活用できるセダントype、運賃は、定額200円に設定し、障がい者の方や小学生には割引運賃の適用や回数券を導入することで利用促進を図るなどの案に集約されると判断致しました。

それでは、事務局から既存のタクシー車両を活用した事業計画案及び運行計画案について、ご説明をさせていただきますのでよろしくお願い致します。

事務局

資料の3ページをご覧ください。既存のタクシー車両を活用した事業計画案及び運行計画案について、ご説明させていただきます。

3ページから7ページにつきましては、今回の事業の目的及び運行方法の概要について掲載しております。内容につきましては、前回の会議においてご説明した内容から変わっておりませんが、運行主体であります市内に営業所のあるタクシー事業者が路線定期運行にて、通谷団地口から通谷電停を経由して中間市立病院に向かう往復10.6kmのコースと、中間南小学校前から通谷電停を経由して中間市立病院に向かう11.4kmのコースの2つの系統を運行する計画としております。

8 ページをご覧ください。8 ページと 9 ページにつきましては、委員の皆さまのご意見を基にまとめました運行計画案を掲載しております。

まず、系統については、2 系統。運行回数、運行時刻については、月・火・水・金の週 4 日を 1 系統ごと、1 日 4 本、午前 8 時台から 12 時までに 4 便、午後 13 時台から 16 時台まで 4 便、祝日でも運行し、年末年始、お盆は運休するとしております。使用車両は、市が運行委託する事業者が保有するタクシー車両を、タクシー事業と併用して使用することとし、5 人乗りセダントypeにて、常用車両 1 台、予備車両 4 台の計 5 台と計画しております。

運賃については、中学生以上定額 200 円、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 円にて販売する計画としております。

9 ページをご覧ください。運行経費については、タクシー運賃の公定幅運賃を算定根拠として、運行日数の半分をセダントypeの車両 1 台が追走する場合を想定して、運行経費を約 340 万円と試算した計画としております。次のページをご覧ください。

10 ページには運行系統図を掲載しております。次に 11 ページには、運行時刻を掲載しております。運行時刻につきましては、前回の会議にてご説明致しましたアンケート調査のとおり、買い物、病院への通院を重視した設定としております。

たとえば、11 ページ上段の（1）通谷団地口～通谷電停、太賀団地を經由して中間市立病院へ向かう運行系統では、1 便が、8 時 25 分に通谷団地口を出発し、経由地である通谷電停に 8 時 46 分に到着致します。9 時に開店する商業施設や銀行などの利用が期待されます。終点である中間市立病院には、9 時 5 分に到着し、8 時 30 分から診療が開始されていますので利用できる形となっております。

また、帰りの便と致しましては、すぐ折り返す 2 便もございます。

4 便として、中間市立病院を 10 時 50 分出発し、経由地である通谷電停に 11 時 9 分に到着し、通谷団地口には、11 時 30 分に戻る便を設定しております。地域のご要望であります買い物、病院への通院など日常生活に利用できる移動手段であると考えています。

次の 12 ページをご覧ください。12 ページには、新しい地域公共交通を検討する基本方針に掲げていますように、既存の公共交通機関との連携について、掲載しております。

今回の事業計画、運行計画において、幹線バス路線及び筑豊電気鉄道の既存の公共交通機関に接続する停留所として、通谷電停を運行計画予定の 2 系統とも経由することとしております。その中で、新しい地域公共交通である乗合タクシーから既存の公共交通機関への乗り換え、また既存の公共交通機関から乗合タクシーの乗り換えをスムーズに行うことで、相互の利用促進ができるような時刻設定としております。

たとえば、（1）の通谷団地口から通谷電停、太賀団地を經由して中間市立病院へ行く運行系統では、8 時 46 分に通谷電停に到着し、そこで、既存の公共交通機関である筑豊電気鉄道には、8 時 58 分の黒崎方面行き、8 時 57 分の直方方面行きの乗り換

え可能であり、西鉄バスでは、9時7分のJR中間駅方面行きに乗り換え、中間駅から黒崎、直方それぞれの方面へJRを利用することができます。

さらに10時19分に通谷電停に到着する3便では、10時46分発、天神バスセンター行き的高速バスを利用することができます。また、既存の公共交通機関からの乗合タクシーへの乗り換えについて、例として第7便の15時18分の乗合タクシーに乗り換えについて説明致しますと筑豊電気鉄道につきましては、直方方面からの14時59分通谷駅着及び、黒崎方面から15時3分着の便に接続しており、西鉄バスについては、上り下りそれぞれ、15時4分着及び、15時10分着の便で接続しております。又、高速バスにつきましても、14時46分着の便と接続しております。

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に、既存の地域公共交通を補完するような気軽に外出できる新しい移動手段の環境整備により、既存の公共交通機関の利用促進につながるものと考えます。

また、運行時刻につきましては、今後3月にJR・西鉄バスのダイヤ改正が予定されていることから、ダイヤ改正が行われましたら、それに合わせた時刻に修正したいと考えておりますことを申し添えます。

運行計画案の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致しました既存のタクシー車両を活用した事業計画案及び運行計画案について、ご審議を賜りたいと思います。

今回、事務局が、ご提案致しました両計画案につきましては、前回及び今回の会議において、委員の皆さまのご意見を取りまとめた形の計画案となっております。さまざまな立場の委員の皆さまのお知恵をいただきながら、作り上げております両計画案につきまして、皆さまのご同意をいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

同意いただけますでしょうか。ご意見ご質問等があればお受けいたします。

委員

南校区通谷二区自治会の山下です。ただいまご説明を受けました運行計画案これまでのこの会議での審議を通じて、網羅されていると思いますので私はこれでいいのではないかと思います。

会長

ありがとうございます。他にご意見ございませんか。事業者の方で何かご意見ございませんか。

委員

この計画案が予定どおり行われた場合、市の持ち出しといえますか負担額は年間どのくらいにご予定になりますか。

会長 事務局お願いします。

事務局 先ほどもご説明致しましたように、今回の経費につきましては、約 340 万円ほどの経費がかかっております。その中で運賃収入が入ります。見込がどれくらいなのかはなかなか予想できませんけれども、それと国の補助金が、赤字額の半分、交付されますので、だいたい計画の半分ぐらいが市の負担となってくるのではないかと考えております。

会長 先ほどから申し上げましたように利用者の方のご負担は、この計画では、一般の方は 200 円、障がいのある方、小学生はその半額、100 円、6 歳未満の方については、無料と、そういったものを回数券を 1,000 円で販売していく中で、この事業を促進していくためには、いろいろな収入源いわゆる協賛の方や広告代とか収入確保に努めるようにご意見をいただきましたので、今後市と致しましても、収入確保に努めていきたいと思います。その中で今、申し上げました運行経費を 340 万円と設定した中で考えております。超えたものについては、国の方も 2 分の 1、負担するということですので、超えた分の 2 分の 1 は市の負担となります。よろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 他にご意見ございませんか。

委員 西鉄バス北九州の松村でございます。計画自体は、時刻やバス停は既存の交通機関に接続を前提として設定していただいておりますが、それが、より利用者にとってわかりやすいように、例えば、移動のシュミレーションのようなものを示して利用される方にとって具体的でわかりやすいような PR の工夫をいただければいいと思います。

会長 ありがとうございます。他にご意見ございませんか。
再度、お諮り致します。この両案につきまして、ご同意をいただけますでしょうか。

～同意～

会長 ありがとうございます。今回ご提案致しました既存のタクシー車両を活用した事業計画案及び運行計画案につきましては、本日、皆さまのご協力によりご同意をいただくことができました。委員の皆さまには、心から感謝申し上げます。
それでは、ただいま、事業計画案及び運行計画案についてご同意いただきましたので、今後、国の補助制度であります地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用

した運行を行うことから、国土交通省に提出致します「中間市地域生活交通ネットワーク計画」の素案につきまして、事務局から説明をさせます。よろしくお願い致します。

事務局

それでは、中間市地域生活交通ネットワーク計画についてご説明をさせていただきます。資料の 13 ページをご覧ください。

生活交通ネットワーク計画は、国の補助制度でございます地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 2 条に、地域公共交通の確保・維持・改善のために、協議会又は市が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画と規定されております。このことから、今回策定いたします中間市地域生活交通ネットワーク計画は、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、昭和 30 年代以降、山を切り開いて宅地開発を行った高低差のある地域における移動手段の確保など、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、新しい地域公共交通の整備を行うこととし、先程、委員の皆さまにご同意いただきました事業計画及び運行計画を取りまとめた計画でございます。

それでは、1 の地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性についてですが、当市には、約 16 平方キロメートルの市域の中に、JR 筑豊本線、筑豊電気鉄道、西鉄バス中間線、西鉄高速バス「なかま号」、タクシー事業のさまざまな公共交通機関が運行しております。通勤や通学、買い物や病院への通院など、日常生活の移動手段として広く利用されています。しかしながら、地域公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、収益悪化による減便や路線廃止などの影響が公共交通利用者離れを引き起こすなど、公共交通の負のスパイラルが引き起こされています。さらに、高度成長期時代に山を切り開いて宅地開発を行った、地形的に標高差のある地域やもともと公共交通が運行していない交通不便地域の住民より、高齢化の進展とともに、気軽に利用できる移動手段の確保についての要請が上がっております。特に、市の東部に位置する中間南校区は、地形的に高低差があり、また高齢化率が 35%を超えるなど、高齢者や障がい者等の交通弱者の方にとっては、谷間を運行するバス路線までの移動が非常に困難な状況にあります。

このような公共交通利用環境に対する問題等に対し、平成 22 年 3 月に策定した「中間市都市計画マスタープラン」では、これからの公共交通において「交通弱者の移動手段の確保や環境にやさしい交通施策の展開にむけて、バス路線の維持、利便性の向上」や「総合的な交通サービスの向上にむけた取組みの推進」を方針に高齢者等の身近な移動手段の確保を目指しております。また、現在、明治日本の産業革命遺産の 1 つとして「八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室」が、世界文化遺産登録に向けた取り組みを行っており、今後、歴史遺産・近代化史跡を活用したまちづくりに

取り組むことから、平成 26 年 3 月に社会資本総合整備計画「中間東部・北西部地区都市再生整備計画」を策定し魅力ある地域づくり、人と人との交流を促進する地域づくりに取り組むこととしております。

このため、地域公共交通確保維持事業により、地形的に高低差があり、高齢化率が高いたとも高い中間南校区に、通谷団地口～中間市立病院系統と中間南小学校前～中間市立病院系統の 2 系統を運行する新しい地域公共交通を新設し、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に、既存の地域公共交通を補完するような気軽に外出できる新しい移動手段の環境整備を行う必要があります。14 ページをご覧ください。

2 の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、(1) の事業の目標ですが、中間南校区路線（①通谷団地口から中間市立病院、②中間南小学校前から中間市立病院の 2 系統）の利用者数を年間 3,300 人以上とするとともに、収支率 20% 以上とするとしております。

この目標設定の考え方は、1 便あたりの利用者数を 2 人とし、年間運行日数 205 日 を乗じて、年間の利用者数及び収支率の目標を設定しております。(2) 事業の効果については、中間南校区路線を維持することにより、市内でもっとも標高差のある中間南校区にお住まいの方の日常生活に必要な移動手段が確保され、また、谷間を運行する幹線バス路線である西鉄バス中間線及び広域運行を行う西鉄高速バス「なかま号」、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、効率的な運行体系の実現及び相乗効果による利用促進、さらに、外出手段の多様化、地域活力の増進、地域の活性化へとつなげることができると考えます。3 の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及び運行予定者と 4 の地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額については、運行主体であります事業者が決定後にご提示を致します。

5 の補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称につきましては、運行主体となります事業者が決定後にその事業者の名称を記載致します。

次のページをご覧ください。

9 の地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要については、運行主体であります事業者が決定後にご提示致します。

次のページをご覧ください。14 の協議会の開催状況と主な議論については、平成 26 年 5 月の第 1 回の会議から、次回開催予定の平成 27 年 5 月上旬の第 6 回の会議について記載し、第 6 回の会議にて生活交通ネットワーク計画全体の合意を得たいと考えております。15 の利用者等の意見の反映については、中間南校区を対象としたアンケート調査を実施し、買い物、病院への通院のための移動手段の確保を求める意見と、午前 9 時から 11 時、午後 13 時から 15 時までの間の運行を希望するご意見が多かったことから、この 2 点に重点を置いた計画としております。16 の協議会メンバーの構成員については、当交通会議の構成員であります委員の皆さまを掲載しております。

14 ページにお戻りください。

本日は、委員の皆さまから 14 ページ上段の 2 の（１）事業の目標及び（２）事業の効果を中心に、ご意見を賜り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 ありがとうございます。ただいま、事務局が説明を致しました中間市地域生活交通ネットワーク計画につきまして、委員の皆さまのご意見等ございませんでしょうか。

委員 14 ページの事業の目標と効果のところですけども、全く今までなかったところに新しい公共交通を入れるということで、目標値を立てるとするのは非常に難しいと思います。アンケート調査を行いまして、かなりの方が乗られると、あれば乗るとありましたけれども、100%もちろん乗られるわけではないと経験的に言って言えると思います。今回、1 便当たり 2 人と、本当に最低限、現実的な目標値なのかなと思います。セダントypesの後ろに 2 人、1 便当たり平均 2 人乗られるということで、逆に言うところの 2 人が乗らないとかなり厳しく、最低限この 2 人に乗っていただかないと継続的な運行というのはできないと考えられますので、まずこの目標を目指して運行をする、利用促進を図るとというのが、必要であると思います。それから、事業の効果というところで、高台にお住まいの方が、日常の買い物だとか通院だとか、日常の足が確保されるということが第一の目標になるのではないのかと思いますが、今回事業計画、運行計画の中に示されておりますように、この通谷電停でいろいろな交通機関、逆に言うとこれだけの西鉄の路線バスや高速バスもあるし、筑鉄もあります。これだけ結節した重要な通谷電停がポイントになって来ると思いますので、こういうところと乗換で市内だけでなく黒崎方面、直方方面への広域への移動の足が確保されて、外出の機会が増えるということも、地域の生活につながっていくのではないかと思います。以上でございます。

会長 ありがとうございます。運輸支局の嘉村委員の方からご意見を伺いたいと思います。

委員 福岡運輸支局の嘉村でございます。今ご議論いただいている生活交通ネットワーク計画が、元々は何の法律に基づくかと申しますと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいてご議論いただいていることになります。この法律は、実は去年の平成 26 年 5 月 14 日に一部改正が行われている法律でございます。平成 26 年 11 月 20 日に施行になっております。前の法律とどこが変わったのかとご質問を受けるのですけれども、用語的に変わったのは、これまで地域公共交通連携計画を立てていただいていると思いますが、用語が変わりまして、地域公共交通網形成計画ということとなりました。用語が変わっただけでなくて、2 つポイントが加わらなくてはならないようになりました。1 つは、まちづくりとの連携でございます。も

う1つが、面的な公共交通ネットワークの再構築、この2つのポイントが入っていることが、法律的に必要になっております。今回の生活交通ネットワーク計画を見させていただくと、まずはまちづくりとの連携が入っているかということで、13ページに書き込みをしていただいております。中間市に八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室があって、歴史遺産、近代化史跡としてこれを活用してまちづくりをやりたいということも書かれておりますし、社会資本総合整備計画ということで、中間東部・北西部地区都市再生整備計画をあげてあるということでございまして、ポイントはあげてありますので、これを中心により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、策定できる限り書き込みをお願いしたいと思います。後は面的な公共交通のネットワーク再構築につきましては、今ご検討いただいている乗合タクシーを手始めに中間南校区をモデル的に乗合タクシーの運行をモデル地区に指定して、今後更なる検討を行っていただきたいと思います。以上でございます。

委員 この事業が、盛んになれば、各地で例えば底井野校区も回してほしい、そういう事業が、中鶴の方でも回してほしいということが起こってくると思いますが、この事業の見直し、事業主体のタクシー事業者の方も辞めたいとか、赤字でいやだとか、そのようなことになるかもしれませんので、やはりどこかで見直しや検討をすべきではないのかなと思いますので、大体どのくらいの期間で見直すご予定でしょうか。

事務局 導入という形になれば、今、委員がおっしゃられましたようにこの計画がそのままということではなくて、今からアンケート調査や利用者へのアンケート調査を行っていきながら運行コースなどを変更したいと、3年を目途に、国に申請を致しますので、すぐにすべてを変えるということにはならないと思います。3年を目途に、交通会議の中でお話しをさせていただきながら、委員の皆さまのご意見を伺いながら、考えていきたいと思っています。以上です。

委員 ありがとうございます。

会長 他にございませんか。
貴重なご意見ありがとうございました。ただ今、北九州市立大学の内田先生の方から、これまで運行していなかったところに新しい移動手段が導入をすることから、利用者数や収支率を立てることは難しいだろうが、セダンタイプの車両の後部座席に1便あたり平均2人の利用者がいるように目標を立てることは、逆に言うと、これぐらいは乗っていただかないと継続的な運行ができないという視点から、まずはこの目標をしっかりと立て、運行を行うことがよいというご意見。また、事業の効果について、この新しい移動手段の導入により、日常の買い物、病院への通院への足が確保されるとともに、さらに、経由地となる通谷電停とのアクセスにより、西

鉄バスはもちろん、高速バス及び、筑豊電気鉄道などへの乗り換えにより、市内だけでなく、市外への広域移動への足が確保され、外出手段の多様化、地域活力の増進につながるというご意見をいただきました。

また、福岡運輸支局の嘉村委員の方からは、法律の趣旨、ポイントとなりますまちづくりとの連携、あるいは面的公共交通機関との連携など図りながら積極的にコンパクトシティを目指していくべきではないかというご意見でございました。

また、日高委員の方からは、今後このコミュニティバスの運行の市内への広がり、また事業者の収支等を考えた場合の見直す時期等をしっかりやってもらいたいというご意見でございました。以上、貴重なご意見をいただきました。

この地域生活交通ネットワーク計画につきましては、次回、5月上旬の会議において、委員の皆さまに合意をいただきたいと考えております。そういうことから、再度、事務局において、本日いただきました貴重なご意見と未記入部分を取りまとめた計画案を作成の上、回りの会議に委員の皆さまにご審議を諮り、承認をいただきたいと考えております。委員の皆さま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番目、今後の会議スケジュール及び中間市地域公共交通会議事務局要領について、事務局に説明をさせます。

事務局

それでは、資料の17ページをご覧ください。

中間市地域公共交通会議スケジュールですが、回りの会議を5月上旬に開催したいと考えております。それと、先程も申し上げたとおり、回りの会議におきましては、本日、ご提案させていただきました中間市地域生活交通ネットワーク計画全体の合意をいただき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事務局要領及び中間市地域公共交通会議財務要領の新規制定についてご説明致します。

資料の18ページをご覧ください。

まず、今回事務局要領、財務要領を整備致しました理由と致しまして、今後、地域公共交通網形成計画の策定や新しい地域公共交通の運行など、国の補助制度であります地域公共交通確保維持改善事業費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昨年12月24日に、新規に制定致しましたところでございます。

まず、事務局要領は、第1条に、中間市地域公共交通会議の事務局に関する必要な事項を定めるものとする規定し、第2条に、事務局に関する必要な事項として、交通会議の会議に関する事。交通会議の資料作成に関する事。交通会議の庶務に関する事など交通会議の運営に関し必要な事項を定めております。第4条には、専決事項について定め、事務局長は、事務局の運営に関する事、物品の購入その他交通会議の運営に必要な契約の締結に関する事、物品及び、現金の出納に関する事について、専決することができるとしてあります。

また、第5条の文書の取扱いについては、事務局における文書の収受、配布、処理

編集、保存その他の文書の取扱いに関し必要な事項は、中間市文書管理規則の例によっております。第 6 条には、公印の取扱いについて、交通会議の公印の種類を会長印とし、公印の保管、取扱い等については、中間市公印規程の例によっております。

続きまして、19 ページをご覧ください。財務要領については、第 1 条に、財務に関し、必要な事項を定めるものと規定し、第 2 条に、交通会議の予算は、中間市からの負担金、国からの補助金、繰越金その他の収入をもって歳入とし、交通会議の運営及び事業に係る経費をもって歳出と、第 2 条第 2 項の会計年度は、毎年 4 月 1 日から翌年 3 月 31 日までとしております。第 3 項には、交通会議の会長は、毎年会計年度の予算を調製し、交通会議の承認を得なければならないとし、交通会議を開催できない場合は、専決することができるとしております。また、第 4 項には、予算を専決した場合は、会長は直近の交通会議に報告し、承認を得なければならないと規定しております。

第 3 条には、会長は、既定予算に補正の必要性が生じたときは、これを調製し、速やかに交通会議の承認を得なければならないと規定し、交通会議を開催できない場合は、専決することができるとしております。

第 4 条、歳入予算及び歳出予算の款項目については、次の 20 ページの下に掲載しております別表第 1、別表第 2 として定め、第 3 項で、臨時かつ特別な理由があるときは、別表に定める以外の項及び目を定めることができるとしております。

第 5 条には、予算の流用及び予備費の充用について、中間市財務規則の例によっております。

第 6 条には、出納及び現金の保管について、出納は会長が命じ、第 2 項の現金等は、市の指定金融機関に預けなければならないとしております。

次に 20 ページをご覧ください。

第 8 条には、収入及び支出の手続きについて、中間市財務規則の例によると定め、第 2 項の交通会議の出納員は、予算整理簿その他の必要な簿冊を備え、出納管理を行うものとしております。

第 9 条決算等については、会計年度終了後、遅滞なく交通会議の決算を調製し、交通会議の承認を得るとしており、第 2 項の承認を得るに当たっては、要綱第 8 条第 2 項の出納監査を受け、その結果を添えなければならないとしております。以上、今回、新規に制定致しました、事務局要領及び財務要領の概要でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、ただいま会議スケジュール及び交通会議事務局要領及び財務要領に関しまして、委員の皆さまの方から何かご質問がございましたらお願い致します。ご質問はありませんか。

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。
本日の会議におきましては、事業計画案及び運行計画案にご同意いただきまして誠

にありがとうございます。5 月上旬に開催致します次回の地域公共交通会議に向けて、本日、ご提案させていただきました中間市地域生活交通ネットワーク計画に、委員の皆さまからいただきましたご意見を取り入れ、次回再提案をさせていただき、計画全体の承認をいただきたいと考えておりますので、皆さまのご協力をよろしくお願い致します。本日は大変ありがとうございました。お疲れさまでした。