

会議議事録

- 1．会議名 平成 27 年度第 1 回中間市地域公共交通会議
- 2．開催日時 平成 27 年 5 月 26 日（火曜日）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（25 名）

中間市副市長	行徳 幸弘
中間市総合政策部長	藤崎 幹彦
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
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	谷口 雅春 (代理) 中川 広生
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	中園 裕蔵
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	原 数政
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) 古川 二郎
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	竹内 康秀

福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長	吉村 道真
北九州市立大学 都市政策研究所 教授	内田 晃

5. 欠席委員 (3名)

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	阿部 功
中間市社会福祉協議会 事務局長	久内 勝

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

中間市生活交通確保維持改善計画案について

～既存のタクシー車両を活用した乗合タクシー事業～

平成 27 年度協議内容について

- ・平成 27 年度事業説明及び予算説明

地域公共交通網形成計画の策定について

- ・計画策定目的及び業務内容

- ・委託業者選定の方法

底井野校区における新しい地域公共交通の検討について

(3) その他

- ・今後の会議スケジュール

(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。

定刻となりましたので、ただいまから平成 27 年度第 1 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、高亀委員、阿部委員、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。

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6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、会議に入らせていただきます前に、本日、福岡運輸支局 支局長の西様が、本市までお忙しい中、お越しいただいておりますので、委員の皆さまにご紹介させていただきます。西様、どうぞよろしくお願い致します。

支局長 みなさん、おはようございます。早朝から御苦労さまでございます。地域公共交通会議は、道路運送法上の法定協議会でございます。皆さまが、各お立場でおかけになったことが協議会で議論されて、道路運送法上の手続きが、短縮されたり緩和されたりします。なるべくタイムリーに交通再編に役立つようなこととして国土交通省の方で作った法定協議会でございます。引き続きのご議論よろしくお願い致します。また、中間市さんにつきましては、昨年4月から交通担当部局をおつくりになって私の知る限り九州管内でも非常に精力的にいろいろな準備をなさって議論されているということで、期待をしておりますし、本当に他県のモデルケースになるような交通政策をつくっていただければと思っております。交通政策基本法が施行されまして、これから基本計画の中で、地域が主体となって交通あるいは観光そういったものと連携をしながら地域の活性化を図っていくと、そういったことを国が後押しをしていくという概念の整理ができたところでございます。忌憚のないご意見を賜って交通会議の中で、年度内5回ほど会議があると伺っております。それぞれに目的を果たしながら、中間市の新しい交通体系の再編につきましてご議論いただければと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

事務局 西様、ありがとうございます。

それでは、会議を進めてまいります。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1から4に分かれております。また、各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致します。

～資料確認～

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、議事に入らせていただきます前に、4月の人事異動により委員の交代がありましたので、後任の委員の方をご紹介させていただきます。

まず、福岡運輸支局の嘉村様のご後任として中園様、福岡県北九州県土整備事務所の本山様のご後任に竹内様、福岡県折尾警察署の相浦様のご後任に、吉村様、以上3名の方を新しい委員としてお迎えしております。

また、平成27年度の会議から、生活交通確保維持改善計画や地域公共交通網形成計画の策定など、運行関係の内容に加え、計画策定及び補助金関係の協議事項が増えますことから、福岡運輸支局において補助金等のご担当をされております首席運輸企画専門官の原様に、委員の就任をご依頼しご承諾をいただいております。今回の会議から、新しく原様を委員に加え、強固な体制の基、当市の交通体系の在り方、また交通環境の改善に向けて、交通関係業務に携わる28名の委員の皆さまと協議を深めて参りたいと考えております。なお、当市の人事異動でございますが、総合政策部長でありました柴田が、総務部へ異動となり、後任の藤崎が、新しく委員となっております。委員の皆さまどうぞよろしくお願い致します。

それでは、今回、委員にご就任されました中園様、原様、竹内様、吉村様、藤崎部長の順で、一言後挨拶をいただきたいと思っております。中園様からお願い致します。

～新委員 5名挨拶～

新しい委員の皆さんよろしくお願い致します。

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、挙手をしていただき、指名されました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します。

会長

それでは、改めまして、おはようございます。ただいま新しい5名の委員の方のご紹介がありました。どうぞよろしくお願い致します。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、議題と致しまして、中間市生活交通確保維持改善計画について、事務局からご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「中間市生活交通確保維持改善計画案についてご説明を致します。資料1の2ページをご覧ください。

中間市生活交通確保維持改善計画は、前回、2月に開催致しました平成26年度第5回会議において、中間市地域生活交通ネットワーク計画案として、委員の皆さまにご提案させていただきました。このたび、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱が先月9日付けで改正されたことに伴い、計画名称が、「生活交通確保維持改善計画」と変更されたことから、今回、委員の皆さまには、中間市生活交通確保維持改善計画として、再度ご提案をさせていただきます。また、本会議におきましては、前回の会議からの変更箇所及び追加記載箇所を中心に再度ご説明をさせていただきます。それでは、中間市生活交通確保維持改善計画についてご説明致します。

今回策定致します生活交通確保維持改善計画は、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であります乗合タクシーの運行を行い、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ることを目的とした計画でございます。

まず、1. 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、当市の公共交通の概要及び現状から、現在当市において策定されている都市計画マスタープラン等のまちづくり計画の取り組みを実施する中で、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、高齢化率がもっ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。3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・効果について、(1)の事業の目標ですが、太賀・朝霧系統の利用者数を年間1,640人以上とするとともに、収支率を20%以上とする、通谷・桜台系統の利用者数を年間1,650人以上とするとともに、収支率を20%以上とすると、系統ごとに数値目標を設定しております。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、平成27年10月から28年9月までの年間運行日数205日を基準として、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不可欠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思います。

3. 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について、運行予定時刻については、19ページ以降の事業計画書に詳細を掲載しておりますので、のちほどご確認ください。なお、運行予定期間についてですが、平成27年10月1日からとしております。また、運行事業者の決定の経緯について、先月1日、一般社団法人北九州タクシー協会様のご協力の基、市内に営業所のあるタクシー事業者の中から運行主体となります事業者3社をご推薦していただいております。ご推薦いただいた事業者様は、有限会社ことぶきタクシー様、ひかり第一交通株式会社様、産業タクシー株式会社様になります。各事業者様には、市の方から運行依頼を行い、すべての事業者様から承諾書をいただいております。

地域内フィーダー系統の補足ですが、既存の公共交通機関と通谷電停において接続することで、生活交通路線としての機能を高めることとし、また、西鉄バス中間線との競争を避けるため、通勤通学者の利用時間帯を避け、利用者のターゲットを日常の買い物、病院への通院等への移動手段とし、運賃についても西鉄バス中間線の初乗り運賃を下回

らないよう定額 200 円と設定しております。交付要綱「表 1」については、のちほどご説明させていただきます。

4 ページをご覧ください。

4、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、交付要綱「表 2」について、ご説明致します。それでは、9 ページをご覧ください。

表 2 は、乗合バス事業の営業収益、営業費用、実車走行キロ、運行系統の計画運行日数、運行回数の見込から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助額を算出した表で、平成 28 年度から 30 年度までの 3 か年分を作成しております。この表の作成に際しましては、運行事業者でございますことぶきタクシー様、ひかり第一交通様、産業タクシー様から、平成 27 年 10 月から平成 28 年 9 月までの 1 年間について、事業者間で取り決めた路線を各事業者が運行する月から算出した実車走行キロを運行した場合の営業費用、営業収益の見込額をご提供いただいております。このご提供いただいた見込額から、補助対象事業者であります 3 社の実車走行キロ当たり経常費用を 9 ページ下の赤枠で囲んだ、263 円 10 銭と算出しております。10 ページをご覧ください。これまで算出した費用をもとに、赤枠で囲まれた箇所になりますが、申請番号 1 番、太賀・朝霧系統の補助額について、補助対象経常費用から経常収益を控除した額の 2 分の 1 であります、58 万 7 千円を補助額とし、申請番号 2 番、通谷・桜台系統の補助額は、64 万 4 千 5 百円、合計 123 万 1 千円を平成 28 年度の国からの補助額と算出しております。それでは、6 ページにお戻りください。

6 ページの表 1 には、先程 9 ページにてご説明致しました表 2 の 2 つの系統の補助額が、それぞれ赤枠で囲んだ部分になりますが、掲載しており、2 つの系統とも、通谷電停の停留所にて、地域間幹線系統である西鉄バス中間線と接続しております。その接続がわかる地図につきましては、17 ページに掲載しておりますので、のちほどご確認ください。それでは、4 ページにお戻りください。

5、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、運行主体となりました 3 社のお名前を掲載しております。

9、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、表 5 として、15 ページをご覧ください。これは人口集中地区以外の人口として、5,618 人を平成 22 年国勢調査の数値を掲載しております。次のページをご覧ください。この地図の赤い部分は、人口集中地区を表示しており、赤い部分以外が、人口集中地区でない部分となります。それでは 5 ページにお戻りください。

14、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、今回の平成 27 年第 1 回会議までの全 6 回の会議について記載し、本会議にて生活交通確保維持改善計画全体の合意を得たいと考えております。15、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、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。

18 ページをご覧ください。このページは、乗合運行の経営許可申請に添付致します事業計画書及び運行計画書を取りまとめた協議結果の証明書でございます。これまでの会議において、委員の皆さまにご説明した内容にはなりますが、特に、3、協議が調っている運賃の種類、額及び適用方法は、中学生以上は定額 200 円、障がい者、小学生は 100 円、小学生未満は、無料として、100 円の割引運賃については、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を確認し、本人であることが確認できた場合のみ行うとしています。また、100 円が 11 枚綴りの回数券を 1,000 円にて販売するとしています。

4、適用する期間又は区間その他の条件を付す場合にはその条件として、適用する期間を平成 27 年 10 月 1 日からとし、運行回数は、1 日 4 本を週 4 日、1 系統ごと 太賀・朝霧系統は、月、水曜日の運行。 通谷・桜台系統は、火、金曜日の運行を行います。運行時刻は、本年 3 月に JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス、西鉄高速バスのダイヤ改正が行われましたことから、一部修正し、2 系統とも午前 8 時台から午後 4 時台まで 8 便の運行としております。詳細につきましては、24 ページ以降に運行計画書を掲載しておりますので、のちほどご確認ください。

以上が、本日ご審議をいただきます中間市生活交通確保維持改善計画について、前回、委員の皆さまにご提案した内容に運行事業者の決定を受け、再度策定した計画案及び、乗合運行の経営許可申請に添付致します協議結果の証明書でございます。委員の皆さまには、ご審議を賜りますよう、よろしくお願い致します。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、事務局の方から説明がございました今回計画名称が変更となりました中間市生活交通確保維持改善計画につきまして、委員の皆さまのご意見等を賜りたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

委員 中間南校区の校区長の松崎です。
ご提案された内容を拝見いたしまして、運行に向けて着実に進んでいることを実感しております。ただいまご説明がありましたように、今回、私たちの日常生活の新しい移動手段に、市内でタクシー事業を営む 3 つの事業者が協力していただけることになりました、非常に感謝しております。地域にお住まいで、これまで移動手段がなかった方または、買い物帰りに重い荷物を持って坂を登っていた方など中間南校区にお住まいの多くの住民が、新しい移動手段を利用して外出する機会が増えると思っています。さらに、外出機会が増えて、人の移動が多くなれば、既存の公共交通機関の利用者も増え、沿線のお店や施設等に活気があふれ、地域が活性化していくのではないかと考えております。以上です。

会長 松崎さん、地元の校区長としてのご意見ありがとうございました。それから交通事業者様の方から小林様よろしいでしょうか。

委員 ことぶきタクシーの小林です。いつもお世話になっております。
今回の事業につきましては、私ども、タクシーを使った運行というものに対しては、未知数であります。手の届かないところ、皆さまのご不満、利用者の方の不満とか、そう言ったことが多々あると思いますし、特に私はノウハウ等ありませんのでご迷惑をかけるとは思いますが、それを踏まえてなお、利用の方が増えることを切に望んでおりますのでよろしくお願い致します。

会長 ありがとうございます。それでは内田先生の方からお願いします。

委員 北九州市立大学の内田でございます。この会議で、前回は申し上げているのかもしれませんが、今回、新しいチャレンジということで、これまで生活交通がなかったところに新しい移動手段を導入するということは、利用者数がどれくらいあるのか、収支率がどれくらいで運営できるのかを予測することは今回非常に難しいのではないかと考えております。最終的には、セダンタイプということになりまして、後部座席に1便当たり2人の利用があればなんとか運行できる。逆に言えば、2人を下回ると継続的な運行が非常に難しくなってくると思いますので、ぜひ、中間南校区の住民の代表の皆さんには、運行が始まりましたら、ご乗車いただき、運行状況をご覧いただき、機会があるごとに住民の方がお集まりになるような中で、新しい移動手段について広く周知を図っていただければと思っております。やはりどこで乗れてどこまで行けるのか、どうやったら利用できるのか、運賃がいくらぐらいで利用できるのかなどを、住民の方に知ってもらうことが大事になりますので、住民の方の不安を取り除いていただけるような取り組みを地元の方でしていただければ、利用者の増加につながっていくと思っております。それから、継続運行のためには、運賃収入以外でも、例えば広告収入などを確保していくことによって継続的な運行がみえてくると思いますので、ぜひ市の方には、確保に努めていただければと思っております。運行事業者の方には、安全運行というのはもちろん当然のことだと思いますし、利用者の方とドライバーさんが、常に接することになりますので、いつもされていることとは思いますが、利用者の方への対応、それから一番懸念されているのは、積み残しの追走体制について、利用が集中する時間帯とか、天候によっても左右されると思いますので、そういったときにどのような追走体制ができるのか、運行管理の体制を最大限整えていただければと思っております。こういう新しい移動手段の導入によって、住民の方の日常の足、通院そして買い物はもちろんですけれども、通谷電停ともアクセスもよくなっておりますので、西鉄バスや高速バス、筑鉄との乗り換えによって、市内だけでなく黒崎や直方への広域の移動が確保されるということで、外出手段や機会が増え、地域の活性化につながると考えております。以上です。

会長 はい、ありがとうございます。それでは、今回から参加いただきました運輸支局の原様、ご意見をいただきましたらと思っております。

委員 福岡運輸支局の原でございます。福岡県の 60 市町村の中で、フィーダー補助の国庫補助を受けている市町村は、約 20 の市町村が受けているところでございます。また、36 市町村、42 路線、これはコミバスを導入しているところでございます。ご説明でありましたように、国の補助も乗車定員が 1.0 人を切りますと国庫補助をみないという形になってございます。できる限り、乗車定員、1 便 2 人ということではございますけれども、地域全体で、路線を持続的に維持をしていくということで、地域の皆さま方、マイカーをもっておられる方も、たまにはこういった乗合タクシーをご利用していただいて、地域が盛り上がっていただければと思います。それと、事務的なことではございますけれども、資料の 6 ページから 8 ページの表 1 でございますけれども、左側の合計の下の国庫補助金内示申請額の欄は、新しく様式が変更になっておりますので、ここは削除して提出していただければということでございます。以上でございます。

会長 どうもありがとうございました。今、いろいろご意見をいただいたところでございます。まず地元でございます中間南校区の松崎委員様の方からは、校区にお住まいの多くの住民が、このたびの新しい移動手段において外出機会が多いに増えてくるのではなかろうかまた、外出機会が増えますと、既存の公共交通の利用者も増えて沿線の店舗や施設等に活気があふれて、地域が活性化していくのではなかろうかというご意見でございました。また事業者でございますタクシー事業者からのご意見と致しましては、今回初めての取り組みということで、少し不安があるということでの不安も行政、地元、そして事業者等が連携しながらいろんな問題を話し合いながら継続的な運行につなげていきたいと思っております。また、北九州市立大学の内田先生の方からは、今回の導入について、利用者数や収支率を立てることは非常に難しいがその中で、セダンタイプの車両の後部座席に 1 便当たり平均 2 人利用者がいるような状況でなければ経済的にも継続的な運行は難しいのではないだろうか、そのためにも住民の代表である皆さま方に運行が始まったそのときには、進んで乗車をしていただきたいということ、それから今回の新しい交通手段を利用する方の不安等の取り除きにも地元または行政の方でやっていただきたいこと、そして市の方には、非常に今回、この事業を継続的に行うためには、運賃収入以外の広告料等も積極的に取り入れるよう努めていただきたいということでございます。また、運行事業者の方には、安全運転ということは当然のことではございますが、1 番問題になります積み残しの追走体制をスムーズに実施できるような運行管理の体制を整えていただきたいというご意見でございました。また今回、始めて参加をいただきました運輸支局の原様の方からは、やはり問題でありますように継続運行となれば乗車定員の確保、地域の盛り上がりが必要条件であるということ、また、事務的な話ですけれども、様式等の変更等のお話があったところでございます。以上のことからこの中間市生活交通確保維持改善計画及び道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項に掲げる協議が調っている証明書について、本日、委員の皆さまにご承認をいただきたいと考えております。委員の皆さま、本日、事務局からご提案のありました計画案及び証明書案について、ご承認をしていただくことでよ

るしいでしょうか。

～承認～

会長 どうもありがとうございました。

それでは、中間市生活交通確保維持改善計画及び証明書につきましては、福岡運輸支局に提出をさせていただきます。それでは、続きまして、式次第の(2)の平成27年度協議内容について、事務局から説明をさせますので、よろしくご審議をお願い致します。

事務局 住宅都市交通対策課の谷山です。それでは、資料2の1ページをご覧ください。平成27年度の地域公共交通会議の協議事項についてご説明します。1の協議内容についてですが、(1)開催回数は、5月、7月、10月、12月、3月の全5回を計画しております。

(2)主な協議内容について、4つの柱で協議を進めて参りたいと考えております。まず、地域生活交通確保維持改善計画の策定協議及び、地域公共交通網形成計画の策定協議について、本市の公共交通環境の問題及び、今後のまちづくりを踏まえながら、地域が抱える問題を把握し、本市にとって望ましい地域公共交通の姿を検討、具体的な展開方策を示した計画策定等に関する協議を行います。続きまして2ページをご覧ください。

中間南校区乗合タクシー事業の運行準備及び運行状況について、本年10月上旬からの運行実施に向けた準備として、運行マップ及び時刻表を作成し、運行後のマネジメントを行うため、利用者の状況などを分析し、運行状況の報告を行います。底井野校区の新しい地域公共交通の検討協議について、基本方針の基、昨年6月に底井野校区全自治会の総意により提出された、「コミュニティバスの早期運行を求める要望書」を受け、地域公共交通会議の場において、人口集積状況や高齢化率、標高値などの客観的な指標の分析を行うとともに、底井野校区の住民が、日々どのような目的を持って、どのような移動手段で動いているのか、また、新しい地域公共交通が導入された場合の利用状況などを把握し、当地域における住民の移動手段の在り方について、交通事業に携わる専門家の方々と協議を行います。次に2の平成27年度予算案についてご説明します。4ページをご覧ください。本年度から、地域公共交通会議の運営及び地域公共交通網形成計画の策定などの事業に係る経費については、法定協議会である当協議会において予算執行を行い、地域の公共交通のあるべき姿を委員の皆さまのお知恵をいただきながら、構築してまいりたいと考えております。まず、歳入ですが、市からの負担金として5,381千円を計上しております。また、地域公共交通網形成計画策定については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金、地域公共交通調査事業計画策定事業の補助申請を国に行い、4,069千円の交付決定を受けております。この補助金につきましては、国からの補助金交付後、市一般会計へ返還を致します。

続いて、5ページをご覧ください。歳出については、交通会議の運営費として、会議費に288千円、事務費に88千円、地域公共交通網形成計画の策定や中間南校区乗合タクシーの運行マップ印刷製本費、運行マップ配布業務等の事業費として、5,005千円、合計

5,381千円予算を計上しております。

以上が、平成27年度協議事項及び予算案でございますが、委員の皆さまには、協議事項及び予算案のご審議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した。

ただいま、事務局から説明がございました平成27年度協議事項及び予算案について、ご質問はございませんでしょうか。

～質問なし～

それでは、事務局から説明のありました平成27年度協議事項及び予算案について、ご承認をいただきありがとうございます。

～承認～

それでは、平成27年度につきましては、予算案のとおり実施をさせていただきます。引き続きまして、(3)地域公共交通網形成計画の策定について事務局から説明をさせていただきますのでよろしくお願いします。

事務局

それでは、資料3、1ページをご覧ください。

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定されている市の公共交通の将来像を定めた計画でございます。、市の公共交通の概要と問題点と致しまして、社会全体が少子高齢化による人口減少に向かう中で、マイカーの普及による公共交通の利用者離れが、本市におきましてもバス路線の減便や廃止、赤字補填額の増加など公共交通の利便性の低下を引き起こしています。しかしそのような中におきましても、本市のように80歳以上が全人口の1割を超える高齢化が進んだまちでは、公共交通に大きな期待があることから、日常生活における移動手段の確保が喫緊の課題となっています。次のページをご覧ください。

、交通計画の目的及び必要性ですが、平成22年3月に策定された中間市都市計画マスタープランでは、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り組みの推進」を方針に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、観光資源である歴史遺産・近代化史跡を活用したまちづくりに取り組むことから、まちづくり計画と連携しながら、地域が抱える問題を把握し、本市にとって望ましい地域公共交通の姿を検討するとともに、具体的な展開方策を示した中間市地域公共交通網形成計画を策定する予定です。

、事業の実施内容ですが、ステップ1として、地域特性の把握と公共交通の現状の把握を行います。次に 交通事業者ヒアリング調査として、市内を運行する路線バス、高

速バス、タクシーの運行事業者、九州旅客鉄道、筑豊電気鉄道の皆さまから、聞き取り調査を行い、利用特性や公共交通の問題点の把握を行います。

続いて、3ページをご覧ください。ステップ2、市民の利用実態やニーズ把握調査として、市民アンケート調査を実施します。また、市内の路線バス利用者等からの聞き取り調査として、ヒアリングを実施致します。

続いて、ステップ3中間市の公共交通に関する課題整理として、ステップ1と2の調査結果を基に、公共交通が抱える問題点を整理し、交通サービスの維持、中間市の実情に適応した交通環境の構築など、今後、対応が必要となる課題を検討致します。

続いて、ステップ4将来構想の提案として、中間市の将来まちづくりや公共交通に関する課題を踏まえ、乗り継ぎの円滑化、交通空白地対策及び利用促進策等、今後の地域公共交通のあり方について、利便性と運行効率（採算性）のバランスに配慮した検討を行い、基本となる将来構想を策定致します。

続いて、ステップ5地域公共交通網形成計画の作成として、ステップ4の将来構想の提案を踏まえ、中間市の実情に適した交通体系の検討を行い、既存公共交通の利用促進策及び幹線バス路線の支線となるような新しい地域公共交通の検討など、市全体の地域公共交通の将来像がまとめられた地域公共交通網形成計画を作成致します。4ページをご覧ください。

、計画策定期間については、平成27年6月から平成28年3月31日までとし、対象区域は中間市全域を対象区域として計画を策定致します。計画策定スケジュールは、項目ごとのスケジュールですので、後ほどご覧ください。

続きまして、5ページをご覧ください。

このページは、計画策定に伴う委託事業者の選定の流れを掲載しております。

まず、中間市物品等供給契約入札参加資格名簿の中から、委託事業者を指名し、6月上旬に業務委託説明会を開催致します。説明会に参加した事業者は、6月中旬に、企画提案書の提出を行い、地域公共交通会議幹事会委員、これは交通会議の委員の中から選任された8名で構成する委託事業者選定に関するプロポーザル審査委員会において、プレゼンテーションを行います。その審査委員会の結果をもって、6月下旬に委託事業者の決定を行う予定です。

6ページ及び7ページには、参加資格の要件と選定方針、審査基準を掲載しておりますので、これものちほどご覧ください。

続きまして、8ページをご覧ください。今回、計画策定の委託事業者の選定につきましては、先程ご説明致しましたとおり、プロポーザル審査委員会を設置し、選定を行いたいと考えております。第2条の所掌事務として、企画提案書及び、見積書等の評価や契約予定者の選定などの事務を行い、第4条、委員長は、幹事会代表の中間市総合政策部長としております。第5条会議は、委員長が招集し、第2項で、委員の過半数が出席しなければ開くことができないとし、第3項会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、委員長の決するところによるとしております。第6条意見の聴取として、委員長は、必要があると認められるときは、随時委員以外の者の出席を求め、

意見を聴くことができるとしております。

以上がプロポーザル審査委員会設置要領の概要でございますが、本日付けにて、施行したいと考えておりますので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、事務局から説明のありました中間市地域公共交通網形成計画の策定並びに、委託業者選定に関するプロポーザル審査委員会設置要領については、事務局の提案どおり進めさせていただいてよろしいでしょうか。

～承認～

会長 ありがとうございます。

それでは、今後事務局におきまして、地域公共交通網形成計画の策定及び委託事業者の選定を進めてまいります。また、事業者の選定につきましては、8名の幹事会委員の方には、事業者が行うプレゼンテーションにご出席いただき、審査基準に適した事業者を選定していただきたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

それでは続きまして、(4)底井野校区における新しい地域公共交通の検討について、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、底井野校区における新しい地域公共交通の検討について、ご説明をさせていただきます。資料4、1ページをご覧ください。

底井野校区につきましては、昨年度の第1回目の会議以降、中間南校区とともに、人口の集積状況や高齢化率、標高値など、客観的な指標をお示し、新しい地域公共交通を検討する基本方針のもと協議を行ってきたところでございます。底井野校区は、地図上左側の緑色の部分になりますが、6校区の中で、もっとも面積が広い校区であります。逆に人口はもっとも少なく、人口密度も1平方キロメートルあたり、約600人と集落が点在しており、田畑や工業団地が広がる地域であります。2ページ目をご覧ください。底井野校区は、赤く囲まれた部分になりますが、高齢化率が、31.45%と、市平均より2%ほど低くなっていますが、県平均24.51%を約7%超えております。3ページをご覧ください。

右側の校區別人口構成比をみますと、6校区の中で、0歳～14歳の人口の割合がもっとも低く、15歳～64歳の割合が58.2%と北校区に続いて高くなっているという特徴があります。次のページ、4ページをご覧ください。

この地図は、主な公共施設及び鉄道駅、バス停を表した地図になります。地図上左側、緑色で示した底井野校区には、公共施設であります交流センターと農産物直売所の新鮮市場さくら館、鉄道駅の筑前垣生駅が立地しています。しかしながら、公共交通の利用者の減少により、平成25年3月末で直方バスセンターから鞍手町を經由して筑豊電気鉄道の筑鉄中間駅まで運行していた西鉄バス中山中間線が廃止されて以降、バス停がなく

なり、さらに昨年7月には、筑前垣生駅が無人駅となり、定期券や遠距離切符の購入ができない状況となっております。5ページをご覧ください。

5ページは65歳以上の高齢者人口の分布図です。遠賀川沿いの地域が赤くなっていることから、高齢者が多く居住していることを示しております。次のページ、6ページをご覧ください。

平成22年国勢調査時の人口から10年後の状況を予測した将来高齢者人口の分布図です。この地図から底井野校区の大字上底井野地区、赤丸で囲まれた地区ですが、大字垣生と同様の赤色に変化したことから、大字上底井野地区で、高齢者が増加することが予測されます。

8ページをご覧ください。

この地図は、高齢化率分布図です。底井野校区には、高齢化率が30%を超えているオレンジ色の地区が2地区あることがわかります。

10ページをご覧ください。この地図は、自治会公民館別の標高値を表した地図です。底井野校区は、青色の四角で囲まれた9.9メートル以下の地域で、ほとんど平坦な地域になり、底井野校区の標高値の平均は3.7メートルとなっております。12ページをご覧ください。この表は、今までの地域分析をまとめたものと、平成24年度に実施した市民が必要とする交通体系の意向調査の主な指標を取りまとめた表でございます。赤枠で囲まれた底井野校区は、バス停までが遠い世帯の割合、買い物が不自由な世帯の割合、現状より交通サービスを充実してほしい世帯の割合、高齢になった際に不安な世帯の割合が、6校区の中でもっと高い状況にあり、自家用車の無保有世帯の割合、買い物の荷物が重いと回答した世帯の割合、運転免許証の無保有者の割合がもっとも低い状況にあります。

14ページをご覧ください。

この地図は、地域公共交通利用者数の地図です。底井野校区にある筑前垣生駅の利用者数は、年間約28万人、1日あたり約770人の方が利用されております。15ページをご覧ください。

この地図は、地域公共交通の空白地域図です。この地図から、田畑や工場団地が広がり、集落が点在しているという底井野校区の特徴はありますが、地区の大部分が、公共交通の空白地となっております。このような地域の特性に加え、昨年6月には、コミュニティバスの導入を求める要望書が、全5自治会の総意により提出されております。

次のページ、16ページをご覧ください。

今後につきましては、16ページにありますように、市の公共交通関連事業決算額が、筑豊電気鉄道の車両更新などへの補助により増加傾向にある中、昨年度交通会議において、中間南校区について協議してまいりました経緯と同様に、有償による底井野校区に適した新しい地域公共交通を導入した場合、どのくらいの方が利用するのか、またいくらまでの負担であれば利用するのかなど底井野校区に限定したアンケート調査を実施し、住民の方のニーズを把握して、その調査結果を基に、地域公共交通会議において、専門の皆さまからご意見を賜りたいと考えております。

それでは、17 ページ以降には、新しい地域公共交通の基本方針並びに、新しい地域公共交通の運行形態及び近隣市町の運行状況について、掲載しております。今後、アンケート調査の実施に向けて、底井野校区の現状に適した新しい地域公共交通ですが、まず、17 ページの基本方針の基、中間南校区のときと同様、1、既存の公共交通機関の利用促進、2、継続性、経済性、安全性の確保、3、高所地区・交通不便地区住民の移動手段の確保、4、地域住民の要望に適した移動手段でなければなりません。次のページ、19 ページをご覧ください。

運行形態については、有償により、旅客輸送を営む事業者が運行を行う路線定期運行、路線不定期運行、区域運行に移動手段が絞られ、底井野校区の特徴であります平地に集落が点在している状況から、中間南校区のように人口が集積したところで実施する路線定期運行では、運行が難しいことが予想されることから、最終的には、朝倉市さんや隣接している鞍手町さんが実施しているように、路線を定めて需要があるときのみ運行する路線不定期運行か、予約型区域運行に絞られると考えます。本日は、委員の皆さまに、今後アンケート調査を実施するうえで、底井野校区の現状に適した新しい地域公共交通の運行形態について、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 ありがとうございます。ただいま、事務局から住民のニーズを把握するため、アンケート調査を実施したいこと、また、そのアンケート調査結果をもとに委員の皆さまからご意見を賜りたいとの説明がありました。そのアンケート調査を実施するためにも、中間南校区でアンケート調査を実施したように、移動手段の形をある程度示した上で、実施する必要があることから、底井野校区の特徴でございます平地に集落が点在する状況から、有償による新しい地域公共交通を検討する場合、中間南校区で実施する路線定期運行ではなく、需要のあるときのみ運行する路線不定期運行または予約型区域運行がもっとも適した運行ではないかとの説明がありました。それでは、この説明を基に、委員の皆さまに、新しい地域公共交通の運行形態について、ご意見を賜りたいと思いますのでよろしくお願い致します。

委員 底井野校区の校区長をしております齋藤でございます。
ただいま、事務局の方から説明がありましたように、平成 25 年 3 月に西鉄バス路線が廃止されて以降、底井野校区から市の中心部まで公共交通を利用していく手段が J R しかない状況でございます。しかし、底井野校区は、遠賀川を挟んで西部地域でございます。J R の駅まで行く手段は、自家用車での送迎か、あるいはタクシーを利用する以外方法はなく、毎回、タクシーを利用することは、経済的には難しい状況でございます。このような現状から、気軽に利用できるコミュニティバスの導入を求めて、市に要望書を昨年 6 月に提出させていただきました。
底井野校区としては、日常の買い物に利用できるコミュニティバスの導入をお願いしたいと考えております。一番よいのは、銀行や商店が集まっている通谷周辺まで運行する移動手段が望まれますが、以前廃止された西鉄バス路線のように、筑豊電鉄の筑鉄中間

駅までなど、底井野校区にお住まいの方が、東部地区に直接移動できる手段を検討していただきたいと思います。どうぞ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。このことにつきましても交通事業者の小林様の方からご意見ございませんか。

委員 ご意見賜りました。底井野の方、ご存じのとおり私も昔から住んでいますけれども、いいところです。ただやはり、どうしても人が少ない、どんどん人が減ってきているということもありまして、仕事そのものの我々、交通事業者にとって仕事、利用客が減っているというような形になっております。そういった中でコミュニティバスを走らせるというのは市等の多大な負担をしいることになるというのは考えなくてはならないのかなあと考えております。これを考えるとオンデマンド、需要があるときに運行するという形の方がいいのではないかと私はそういう風に思っております。以上でございます。

会長 はい、ありがとうございます。内田先生の方からもご意見をお願いします。

委員 はい、私も底井野の方は学生達といっしょにフットパスのプロジェクトをしておりましてよく歩いております。たぶん市民の皆さまが底井野校区を歩くということは、ほとんどないのではないかと思いますけれども、歩くと非常にいいところが見えて、いい地域だなあと日々実感しております。一部垣生公園のところを除いてほとんどフラットで田園地帯が広がっているところですが、中間南校区と決定的に違うところは、人口の集積が違うということで、今日の最初の議題にあった中間南校区のように路線をきちんと作ってそこで定期運行を行うというのはなかなか採算性を考えると難しいので先程ご説明がありましたようにコースをある程度決めておいて、需要があるときに運行を行うような路線不定期運行だとかデマンド、予約型の区域運行のような運行スタイルの方が現実的なのかなあと考えております。もし路線を決めておいて需要がなければそこはショートカットできますので、走行距離が短くなればより効率的に運行ができるのではないかと考えております。それと時間、便数も中間南校区は1日8便ということでしたけれども、なかなかそこまでカバーすることは難しいということであれば、買い物だけに絞って、みなさんが買い物しやすいような運行時間帯、つまり便数を絞ることで運行経費を抑えることが可能なのかなあとと思います。先ほど、齋藤委員も言われていたようにどこを目的地にするのが非常に大きな問題になっていると思います。西鉄バスが廃止された当時は、筑鉄の中間駅までだったと思いますけれども、住民の方のニーズは通谷とかまた別のところ市民病院とかにあるかもしれませんので、その点はアンケートをこれから行うということであれば、きちんとどこにニーズがあるのか把握をする必要があると思います。車両の大きさについても路線バスが廃止されているという現実を考えますと大きなバスというのは少し現実的ではないのかなあとと思いますので、今回中間南校区で行うようなセダンタイプが最初に導入するときには相応しいのかなあと考えてお

ります。以上です。

会長 ありがとうございます。それでは運輸支局の中園様、一言お願い致します。

委員 いろいろ事務局からの説明を伺いまして、底井野校区の状況というのが見えてくるわけですが、やはりバスは定時定路線が1番便利なはずなのです。しかし、定時定路線というのは、かなり経費がかかるということ、それからこれだけ人口集積のところについてはかなり有効な手段ではあるのですが、これだけ広いといいますが、広いところに利用者の方が点在することになりますと人口も高齢化率が高いということ踏まえると、やはり、オンデマンド方式が一番現実的なやり方ではないのかなあと考えられます。逆に、これからアンケート等を行って、いろいろな方策を考えていかれるのでしょうかけれども、念頭には、事務局が説明しましたような形で検討される方が向いているのではないのかと思います。それと、事務局からもお話しがあったのですが、他の交通機関とのバランスというのも考えていかないと、なかなか難しいところがございます、よくバスの話は、でてくるのですが、実はタクシーのことも考えていただきたいと思います。タクシーというモードは、24時間、地域の足をカバーしているわけです。もしかすると高齢化がどんどん進むと救急車が使われることが多いとききますけれども、実はタクシーがカバーしているということがあります。タクシーというものをいっしょに考えていただいて、その中で、底井野校区のニーズを聞きながら、一番適した運行計画を立てて行っていただくことがよいのかなあとと思います。それとアンケートについてでございます。アンケートについては、要望だけでなく、実際どれだけの人が、本当に使うのかということも含めてご検討いただけたらなあとと思います。せっかくやったけれども、全然稼働しませんでしたということになると、この校区の方も困るでしょうし、実際使う人これ限りという話になります。あとお願いしたいことは広報方法です。おじいちゃん、おばあちゃんが多くなってくると、デマンドになった場合ですけれども、面倒くさがる可能性があります。できるだけ簡単に、あまり手がかからずにやれるような方策を含めて考えていただけたらと思います。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。ただいま委員の皆さまのご意見を賜りました。底井野校区の校区長の齋藤様からは、平成25年3月に西鉄バス路線が廃止されて以降、底井野校区から市の中心部まで公共交通を利用していく手段がないと、JRに頼っているということで、気軽に利用できるコミュニティバスの導入を強く望まれて、市の方にも要望書を提出して今回のコミュニティバスの導入を底井野校区全体で考えておりますというご意見でございました。また導入の際には、銀行や商店が集中しております通谷周辺までの運行手段を同時に考えていただいて、市東部地域への直接移動の検討も併せてやっていただきたいというご意見ございました。また、事業者の小林様の方からは、自分の経験値から、かなりタクシー利用者も減少しておることから経済的なことを考えたときにオンデマンド方式がいいのではないかとのご提案を含めてご意見をい

ただいております。内田先生の方からは、底井野校区の特徴でございます人口集積して
います中間南校区と同じ路線定期運行では継続的な運行が難しいのではなからうか、集
落が点在していることから地区の集会所や人が集まりやすい場所等も考えた中である程
度そういったところでコースを決めていった方がいいのではないかとということでござい
ます。また車両についても数十人超えるバス等ではなくて10人乗り以下ぐらいの車両の
方が初期投資、経済的にも考えれば5人乗りのセダンタイプの車両の方が、導入しやす
く需要が考えられるのではなからうかというご意見もいただきました。また、今回初め
て参加をいただいております運輸支局の中園様からは、通常考える定時定路線というこ
とよりも、今事務局から説明を聞く中で利用数、高齢化率等を考えればオンデマンド方
式がいいのではなからうか、それと他の交通機関とのバランス、特にタクシー事業者さ
ん等を考えた中で進めていただきたいこと、またこれは南校区でもご意見いただいたと
ころでございますが、あったらいいということではなくてどれだけの人が利用するのか
そういったこともはっきりアンケートで検討していただきたいこと、それとかりにオン
デマンド方式を導入した場合には、地区的に高齢者が多い底井野校区につきましては、
簡単な方策を考えていただきたいという様々なご意見をいただいたところでございま
す。ただいまのご意見をまとめますと、鞍手町さんが実施しているように、ある程度コース
を決めて、公民館や人が集まりやすい場所を停留所として、需要があるときのみ運行を
行い、停留所に需要がなければ、最短距離で次のバス停に移動できるこれは内田先生
の方からもありましたショートカットできるような移動ができる予約型区域運行を、10人
乗り以下または5人乗りのセダンタイプの車両で運行を行う方法が底井野校区に適した
運行であり、運行の目的地は、今度行いますアンケート調査の中で十分にニーズを把握
するという方法で行うということにまとめることができると思われます。それでは、た
だ今、委員の皆さまからいただきました貴重なご意見を基に、事務局において、次回
の会議までに底井野校区で実施するアンケート調査のたたき台となる調査票を作成しま
して、調査票の内容を当会議にお諮りしたその後、その調査結果を分析したうえで、底井
野校区における新しい地域公共交通の検討を行いたいと思っておりますが、委員の皆さま
いかがでございましょうか。

～異議なし～

会長 ありがとうございます。それでは、議題3その他、今後の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4の23ページをご覧ください。次回の第2回目の会議を7月中旬に実施
したいと考えております。7月の会議では、底井野校区において実施するアンケート調
査の原案を委員の皆さまにご提案させていただき、委員の皆さま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。以上でございます。

会長 ありがとうございました。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。

～質問なし～

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致しました。本日の会議におきましては、中間市生活交通確保維持改善計画及び証明書にご承認いただきありがとうございました。同計画につきましては、事務局から福岡運輸支局へご提出をさせていただきますので、福岡運輸支局の皆さまどうぞよろしくお願いを申し上げます。また、7月中旬開催予定の第2回会議では、底井野校区にて実施するアンケート調査の調査票の原案を委員の皆さまにご提案させていただきますので、皆さまの協力をよろしくお願い致します。また長時間にわたり委員の皆さまの協力の基、無事にスムーズに進行させていただきました。本日の会議はこれで終了致します。どうもありがとうございました。