

## 会議議事録

- 1．会議名 平成 27 年度第 3 回中間市地域公共交通会議
- 2．開催日時 平成 27 年 10 月 28 日（水曜日）10 時から 11 時 35 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	谷口 雅春 (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 (代理)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
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	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）

中間市総合政策部長	藤崎 幹彦
西鉄バス北九州労働組合	清田 博巳
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫

#### 6．事務局（3名）

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

底井野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について

中間市地域公共交通網形成計画等の策定について

南校区コミュニティバス「フレンドリー号」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。

本日はよろしく申し上げます。

定刻となりましたので、ただいまから平成27年度第3回中間市地域公共交通会議を開催致します。

本日の会議の開催に際しまして、清田委員、藤崎委員、日高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。松村委員は、少し遅くなることをご報告を受けております。

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、会議を進めてまいります。始めに今月1日に執り行いました南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の出発式には、多数の委員の皆さまにご臨席を賜り、誠にありがとうございました。後ほど、10月2日の運行開始から数日間の利用状況につきましては、委員の皆さまにご報告をさせていただきます。交通不便地域にお住まいの方の重要な移動手段として、未永く運行ができるよう、今後とも委員の皆さまのご支援をよろしくお願い致します。

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、A3サイズの間門市地域公共交通路線図、資料のA、B、C、そして、株式会社ケー・シー・エス様が作成致しましたA3サイズの底井野校区住民の主な外出先施設と新たな地域交通に対する利用ニーズ、間門市地域公共交通の課題に分かれております。また、資料AからCの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。

資料の不足している方はおられませんでしょうか。

また、前回会議において、本日ご提示させていただくこととなっております地域公共交通路線図について、今月2日から運行を開始致しました南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行路線を黄色と緑色にて追加しておりますことをご報告致します。

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、行徳副市長、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。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、(1)底井野校区の新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査報告について、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、底井野校区の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についてご説明を致します。資料Aの1ページをご覧ください。

の調査の概要からご説明致します。1、調査の目的につきましては、底井野校区の高齢化の進展及び公共交通の現状などから、もっとも適した移動手段の検討を行う基礎資料を得るため、お住まいの方の状況、プロである交通事業者が有償にて運行を行う場合を想定した新しい地域公共交通の利用について、アンケート調査を実施致しました。

2、調査の回収状況について、調査対象は、底井野校区の自治会加入者を対象とし、調査票配布世帯1,098世帯、有効回答世帯数923世帯、回収率は、84.1%となっております。3、

調査期間は、7月15日から8月19日までの約1ヶ月間で実施致し、今回、調査を実施するに当たり調査票の配布、回収につきまして、底井野校区各自治会の会長様、組長様にご協力をいただき、多くの方のご意見をいただくことができましたのは、自治会の皆様のご協力によるものだと思っております。誠にありがとうございました。

それでは、2ページをご覧ください。

の調査結果、1、お住まいの状況について、(1)お住まいの自治会については、先程、1ページにてご説明を致しました。それでは、3ページ、(2)最寄りの公共交通機関である筑前垣生駅までの徒歩での所要時間につきましては、自宅から10分以内の方が約29%、15分以内の方が約47%、20分以内の方が約71%となっております。しかし、中底井野自治会では、自宅から31分以上かかる方が69.0%となっております。最寄りの公共交通機関までの利用に不便を感じておられます。続きまして、4ページをご覧ください。

(3)自家用車の所有状況については、ほとんどの自治会で、2台がもっとも多く、5割近い世帯で複数台所有しています。また、砂山自治会では、7割を超える世帯で複数台所有しています。それでは5ページをご覧ください。

2、外出状況について、(1)本調査における自治会別構成比では、上底井野自治会と垣生町自治会で、それぞれ30%を超えております。また、年齢階層別構成比をみますと、砂山自治会を除くすべての自治会で70歳台の割合が多くなっております。

次のページ、6ページをご覧ください。

(1)-2、運転免許証の保有状況では、校区全体で71.9%の方が保有しておりますが、男性では80歳以上で免許なしの割合が4割を超え、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おります。

続いて、8ページをご覧ください。

(2)主な外出先につきましては、買い物が42.2%ともっとも割合が高く、その次は職場、病院の順番になっております。また、男性では、職場が47.3%ともっとも高くなっており、女性の日常生活の移動と違いがあることがわかります。

9ページをご覧ください。

(3)主な外出先の場所について校区全体をみますと、市内の場合は60.4%が買い物と回答し、市外の場合は、56.6%が職場と回答しています。また、下の表をみますと職場の場合は、校区全体で7割を超える方が市外に行かれており、買い物や病院は約6割の方が市内に行かれております。

続いて、10ページをご覧ください。

(4)外出の頻度につきましては、週5回以上外出する方が45.4%と半数を占めており、高齢になると外出の頻度が減少する傾向にあります。また、下の段の外出頻度の自治会別の表を見ますと、免許を保有している場合は、55.3%の方が週5回以上外出すると回答し、さらにその下の表をみますと週5回以上外出する場合は、68.3%の方が職場と回答しています。

続きまして、11ページをご覧ください。

(5)交通手段につきましては、自家用車(自分で運転)が57.7%と最も多く、続いて自家用

車（家族の送迎）が 15.8%となっています。下の表の性別で見ますと、男性の自家用車（自分で運転）が、70.6%と他の交通手段と比較して突出しています。また、19歳以下の男性では、徒歩と自転車の利用の割合がそれぞれ2割を超え、JRの利用も19.1%と高くなっており、女性の場合も徒歩とJRの利用している方の割合が高くなっています。

次のページをご覧ください。

主な外出先別では、各項目で自家用車（自分で運転）の割合が高くなっていますが、主な外出先を見ますと学校では徒歩が31.4%、JRが25.6%となっています。また、買い物と病院では、自家用車（自分の運転）、自家用車（家族の送迎）の次にタクシーを利用する割合が高くなっています。さらに外出の頻度別を見ますと、外出頻度の多い方では、自家用車（自分で運転）の割合が高く、外出頻度が少なくなるほど、自家用車（家族の送迎）の割合が高くなっています。

次に月当たりの交通費では、2,501円から5,000円までが30.2%ともっとも割合が高く、また、現在の交通費への感覚は、適当と回答している方が、24.9%ともっとも割合が高くなっています。

それでは、13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、通谷駅周辺まで運行するコースでは、校区全体で46.2%の世帯が利用すると回答し、41.0%の世帯が利用しないと回答しています。また、筑豊中間駅周辺まで運行するコースでは、37.9%の世帯が利用すると回答し、43.1%の世帯が利用しないと回答しています。自治会別で見ますと、上底井野自治会で、の両コースとも5割を超え、特に、通谷駅周辺までの運行するコースでは、約6割の方が利用すると回答しています。

次のページをご覧ください。

最寄りの公共交通機関であるJR筑豊本線の筑前垣生駅までの所要時間では、の両コースとも16分から20分かかると回答した割合が多く、その下の自家用車の所有台数では、複数台所有している5割以上の方が利用しないと回答しています。

次に下の段の利用しない理由をご覧ください。

通谷駅周辺及び筑豊中間駅周辺まで運行する場合には、両コースとも自家用車使用のためのもっとも多くなっています。

それでは15ページをご覧ください。

(2) 目的地については、イオンショッピングモールなかま（旧ダイエー）への移動がもっとも多く、上底井野自治会では、回答サンプル数（複数回答可）の約8割の方が目的地と回答しています。また、その他では、銀行及び市役所を目的地とする回答が多くなっていますが、上底井野自治会では、銀行、市役所より、にしてつストアと市立病院を目的地とする割合が多くなっています。

続いて、17ページをご覧ください。

乗車運賃別の利用頻度については、買い物の場合、150円であれば5割以上の世帯、200円であれば、4割以上の世帯が週に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、利用しない世帯の割合が多くなっています。病院の場合は、150円であれば、約3

割、200円であれば約2割の世帯が週に複数回利用すると回答していますが、買い物と同じように、250円を超えると、利用しない世帯が多くなっています。

次のページをご覧ください。

その他では、150円であれば約2割の方が週1回利用すると回答しておりますが、200円を超えると利用しない世帯の割合が多くなっている状況でございます。

続きまして、20ページをご覧ください。

(4)乗車時間帯につきましては、午前9時～11時までの間の乗車希望の割合が多く、午後は、13時～15時までの間の乗車希望が多くなっています。しかし、7時～8時、12時～13時、17時～18時に、利用すると回答した世帯は、約19%となっており、どの時間帯よりも少なくなっています。

続いて、22ページをご覧ください。

地域公共交通につきましては、底井野校区の公共交通の現状などから公共交通の充実を求める意見が多く、また、新しい地域公共交通の導入につきましては、運行全般や運行方法、事前予約制、運行頻度、運行ルート、停留所に関するご意見が多くなっています。また、現在は自家用車を利用しているが、将来高齢になったときには利用したいというご意見も多く、事前予約制については、抵抗感があるというご意見があり、時刻表どおりに運行する移動手段を求める声もありました。23ページから26ページまでは、調査票を掲載しております。以上がアンケート調査の結果報告でございますが、地域公共交通網形成計画等の策定を委託しております株式会社ケー・シー・エス様が、アンケート調査につきまして、主な外出先施設と新たな地域交通に対する利用ニーズという視点で分析しておりますので、補足説明を致します。ケー・シー・エス様、どうぞよろしくお願い致します。

委託事業者 ただいまご紹介をいただきました株式会社ケー・シー・エスの松本と申します。  
今お話しがありましたA3の大きな資料でございます。表紙に底井野校区住民の主な外出先施設と新たな地域交通の導入という資料でお話しをさせていただきたいと思っております。表紙をみていただきますと破線で囲った中に、1 買い物施設関連 イオン ショッピングモールなかま にしてつストア コスモス、2 と致しまして病院関連 市立病院 葉医院 新中間病院と記載しております。これは今事務局から説明がありましたアンケートの中で特に買い物に行きますとか、病院に行きますという回答が多かった上位3つを取り上げて分析をしております。この資料の見方ですが、左上にイオンショッピングモールなかまと書いています。これは、先ほどアンケートでいらっしゃいました900票以上の回答者の中で、イオンに買い物に行きますと回答された方だけ集めてきて分析をしております。図の方に示しておりますように、例えば上底井野からイオンの方へ矢印がついています。そこに48%とありますが、これは上底井野で回答された方の48%がイオンショッピングモールへ買い物に行きますとご回答をされた方を示しています。同じように他の地区を見ていただきますと垣生町から3%、砂山から12%とそれぞれ地域によって、イオンへ行かれる割合が違うということでございます。さらにそれぞれの四角枠で外出頻度という

丸いグラフをつけさせていただいております。例えば上の方に砂山の外出頻度、丸のグラフの中には、右側から行きますと週5回以上と回答された方が25%、週3回から4回行きますと回答された方が5割、週1回から2回の方が25%という形で外出頻度をそれぞれの地区別でもお示ししています。そうしますと買い物でございますので、みなさん普段の生活の中で必要な物を買い物に行かれます。週に3から4回、あるいは週に5回、毎週買い物に行かれているという状況がこのグラフでわかると思います。そしてこの図の中でもう1つつけていますが、右の方に新たな地域交通の利用意向ということで、イオンに普段行っていますと回答された方が、新しい公共交通を利用したいと思われませんかということに対しましては、8割の方が通谷周辺まで運行する分には利用したい。また筑豊中間駅周辺まで運行する分に対しましては、75%の方が利用したいとイオンに行きたいと回答されている方は、非常に高い割合で利用したいという回答をいただきました。このようなことを表した図面でございます。

続いて2ページを見ていただくと西鉄ストアの方になりますが、西鉄ストアになりますとイオンに比べますと若干割合が少ないようでございます。ただ、上底井野の方々が多く行かれているということで、多少行かれる頻度は、高くなっていると思います。イオンに比べると普段買い物に行くということは、西鉄ストアの方が高くなっているという傾向が見受けられます。ただ今回の回答の中で残念ながら中底井野地区の方からは、西鉄ストアへ行きますという方はいらっしゃらなかったと、このように地域別の特徴を見ていただければと思います。そして、4ページを見ていただきたいと思えます。こちらは、通院でございます。中間市立病院に行きますという方が地域にどれだけの人が答えているかということをお示ししています。病院でするので、毎日行かれる方は多くはないということで、週に1回、あるいは月に1から2回というご回答が多くなっています。中間市立病院に行っていますという中でも右上に示していますグラフを見ていただきますと新しい公共交通は利用したいというご回答が非常に高くなっています。葉医院、新中間病院にも同じように分析した結果を示しております。この資料でお伝えしたいと思いましたことは、底井野地区にお住まいの方々の中で、中間市内にあります買い物の施設あるいは病院を普段利用されている方は公共交通を利用したいという意向が強いのではないかとということで事務局にご報告している状況でございます。以上で、資料の説明とさせていただきます。

事務局 ケー・シー・エス様、ありがとうございました。それでは、資料Bをご準備ください。ただいま、底井野校区のアンケート調査の結果について、分析した内容を委員の皆様にご報告を致しました。ここで、今一度、底井野校区の現状を整理し、アンケート調査において地域住民の皆さまにお示しした底井野校区の実情に適した運行形態についてご説明致します。資料Bの1ページをご覧ください。底井野校区は、5つの自治会にて構成されており、緑色で色付けした西部地域全体になりま

す。人口は、約3,300人と市の人口約43,000人の約8%、高齢化率は、市平均34.5%から2%ほど低い32.8%になっています。しかしながら、高齢化率を自治会別に見ますと、下大隈自治会では、40%を超えており、砂山自治会、中底井野自治会も40%に迫っております。

2ページをご覧ください。

底井野校区の公共交通は、平成25年3月末で西鉄バス中山中間線が、輸送人員の減少により路線が廃止されて以降、JR筑豊本線とタクシーのみとなっており、また、筑前垣生駅は、鉄道事業を取り巻く環境の変化などにより、平成26年7月から無人駅となるなど、利用者にとって公共交通を利用しにくい環境となっております。

3ページをご覧ください。

この図は、北九州市環境首都総合交通戦略を参考に、鉄道駅から半径500m、バス停から半径300mの円を描き、その円以外の地域を交通空白地とした図でございます。底井野校区につきましては、円が描かれている地域が、筑前垣生駅周辺のみで校区全体の多くの部分が円以外の地域の交通空白地となっております。

4ページをご覧ください。

底井野校区に適した新しい移動手段を検討する際の基本方針として、南校区と同様、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.地域住民からの要望の4つ方針に基づいて検討を行ってまいります。

5ページをご覧ください。

これは新しい地域公共交通の運行形態区分図でございます。次のページをご覧ください。6ページはその運行形態ごとに経費や運行事例をまとめたものでございます。これまでの交通会議におきましてもご説明致しましたように、底井野校区は、南校区のように人口が集積しておらず、西部地域全域に集落が点在しており、自治会別では、高齢化率が40%を超える地域があるなど非常に高齢化が進展している地域でございますが、公共交通機関は、JRの駅が1つであるため、タクシーがきめ細かいな運行を行うことで、自分で移動手段を持たない交通弱者の方の日常の生活を支えています。また、今回のアンケート結果からも、最寄りの公共交通機関である筑前垣生駅までの徒歩での所要時間に非常に不便を感じている地域があることや新しい地域公共交通の利用について、商業施設や銀行、病院などが集中している通谷駅周辺まで運行するコースを利用したい方の割合が46.2%と、400人を超えるなど、アンケートの結果からも今後、底井野校区の実情に適した新しい地域公共交通の導入に向けた検討を行い、底井野校区にお住まいの皆様の日常の移動手段の確保及び、外出するための負担軽減に取り組んでいく必要があります。

それでは、今回のアンケート調査において、底井野校区の実情にもっとも適した運行形態として、住民の皆さまにお示ししたデマンド交通について、ご説明致します。

7ページをご覧ください。

1. デマンド交通とは、デマンドとは要望のことで、乗客から事前に予約を受けて運行を行う運行形態です。

2. 路線定期運行とデマンド交通の違いですが、大きく違うところは、路線定期運行が決ま



った時間に決まったコースを運行するのに対し、デマンド交通は、予約があったときのみ運行を行うことです。

3. デマンド交通の種類については、大きく4つございます。まず、(1) 定路線型は、決められたコース上にある停留所で、利用者が乗降を行うところまでは路線バスと同じですが、事前の予約がないときは運行を行わない運行方法でございます。(2) 迂回ルートエリアデマンド型は、定路線型をベースに、予約に応じて所定の停留所まで迂回をさせる運行方法でございます。(3) 自由経路ミーティングポイント型は、運行ルートを定めずに、予約に応じて所定の停留所間を最短距離で結ぶ運行方法でございます。(4) 自由経路ドアツードア型は、運行ルートや停留所を設けず、指定エリア内で予約があったところにドアツードアで運行を行う方法でございます。

今回のアンケート調査では、底井野校区と隣接しています鞍手町さんで取り組んでいます運行形態を参考にしています。鞍手町さんは、ただいま、ご説明を致しました(1) 定路線型の運行方法に、(3) 自由経路ミーティングポイント型の特徴であるバス停間を最短経路で結ぶ方法を採用し、予約型区域内運行を実施しています。運行ルート上にバス停を設置し、ある程度の運行時刻を設定した上で、予約があるときのみ運行を行い、予約がないバス停はショートカットを行う、非常に効率的な運行方法を採用しております。

次のページ、8ページをご覧ください。

5. デマンド交通の特徴について、メリットは、利用者からの予約があるときのみ運行するため、効率的に運行ができること、ドアツードア型であれば、タクシー料金よりも安価な金額で目的地まで行くことができること、ミーティングポイント型の場合は、予約のないバス停はショートカットすることができるので、最短距離で利用者を目的地まで運ぶことができることです。

デメリットは、利用者は、決められた時間までに予約をしなければ利用できないこと、利用する場合、利用者登録を義務づけているところがあること、ITを活用した場合、導入費等が膨大になる場合があること、安価な金額で運行するため、タクシー事業者等の経営を圧迫する場合があること等でございます。

それでは、9ページをご覧ください。

本日、アンケート調査の分析結果や、改めて、底井野校区の現状を整理した中で、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づいた、西部地域と東部地域をつなぐ新しい移動手段の環境整備を行い、両地域の交流を促進する必要があると考えております。そのためには、アンケート調査の中で、新しい地域公共交通を通谷駅周辺まで利用すると回答した方が、約400人いらっしゃいましたが、交通事業者の皆さまの経験値から、あればいい方は9割、本当に必要な方はその1割であるのご意見をいただいております。このようなことを考えますと、アンケートでもお示した予約があるときのみ運行を行うデマンド交通がもっとも望ましい運行方法であり、デマンド交通の種類の中なかでも、そのメリット・デメリットを分析しますと、鞍手町さんが実施している運行方法が底井野校区における新たな公共交通の導入に際し大変参考になるものではないかと思い紹介をさせていただきました。以上が底井野校区のアンケート調査の結果と同

地区の現状分析でございます。次回第4回交通会議におきましては、9ページ中段の新しい地域公共交通の基本方針を念頭に底井野校区にふさわしい交通体系についてご議論いただき、その結果に基づいた、具体的な事業計画及び運行計画をご提示させていただきたいと考えております。大変長くなりましたが以上で事務局からの説明を終わります。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま少々長くなりましたが、事務局から、底井野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及び、底井野校区の現状を分析した内容の説明がございました。その中で、鞍手町が実施している予約型区域内運行というデマンド交通の運行方法が底井野校区の実情にもっとも適しているのではないかとご紹介がありました。ただいままでの事務局の説明につきまして、委員の皆さまからご意見を伺いたいと思います。

委員 底井野校の校区長をしております齊藤でございます。ただいま事務局から、7月から8月にかけて実施したアンケート調査の結果の報告を受けまして、唯一の公共交通機関でありますJR筑前垣生駅までの移動に、非常に不便を感じていることと、新しい地域公共交通の利用について、通谷駅周辺までの運行を望んでいるという声も多くありました。目的地としては、通谷駅周辺にあるイオンや銀行はもちろんですが、中間市立病院、にしてつストアを希望する声が多くあることを改めて確認することができました。底井野校区としては、このアンケート調査の結果に基づいて、新しい移動手段の導入に向けた事業計画書や運行計画書の策定を進めていただきたいと思いますと考えています。自治会も、今後も全面的に協力をしますので、どうぞよろしくお願い致します。

委員 ことぶきタクシーの小林です。今回、底井野地区でのアンケートを見させていただきました。約3,000人の方の交通手段がないと言われております。これは私ども交通事業者としても何とかしなければならぬと思うところでございます。ただ、これを見ますと今現在、行っているみたいに時間決めて定時で1日何便走らせるということは、非常に乗客の方が少ないのですぐわないと思います。そういうことでデマンドという形になるでしょうけれども、ある程度の中身については、かなり検討していかなければいけません。タクシーとの差別化というものをぜひ図っていただきたいと思いますと考えておりますので、よろしくお願い致します。

委員 北九州市立大学の内田でございます。今回詳細な報告書を作成いただきありがとうございました。全体を通してみると、底井野校区、約1,500世帯のうちの900世帯から回答をいただいたということで非常に広範囲に声を拾っていただいたということもありまして、詳細に地域の方が日常生活の中でどういう風に移動されて、その状況をどういう風に思っているのか、新しい公共交通を導入された場合に利用するのかわからないのかという意向が分かりました。半分近くの方が、通谷駅周辺までの運行であれば利用したいと回答をいただい

おります。ある程度意向が把握できたのではないかと考えております。ただ、全体で3,000人という低密な居住地であるということですので、無駄のない効率的な運行方法として事業計画、運行計画をつくっていかねばならないですし、継続的な運行というのが当然求められると思いますのでそういった仕組みを、4つの基本方針に基づいて、今後検討していく必要があるのではないかと考えております。以上でございます。

委員 今、先生からお話がありましたように面的にカバーすることについては、デマンドが適していると思います。それがかなり広い地域に路線を引いて行うということになりますと、相当数の利用者が見込めないとなかなか難しくなります。今回アンケートの中からある程度の需要の予測を出しておられまして、3,000世帯のうちの46%ぐらい、そしてそのうちの1割程度を見込んでいるということになりますと150人前後、筑豊中間についても125人ぐらいを見込んでおられるということなので、デマンド形態で行ってみることがよろしいと思います。

それからデマンドには、いろいろなデメリット、メリットがありましたが、必要なバス停しか行きませんから、利用者の方は時間がかからずに目的地までいけるというメリットもあります。それから今後、運行計画等の議論になりますが、中間市の交通の中をみていきますとバス路線があったりタクシーがあったりといことで、かなりの公共交通がありますので、地域の公共交通ネットワークの構築を持続させていくという観点からみまして、今回導入されるものとの整合性を図っていくところが、これからの問題になってくると思います。以上でございます。

会長 委員のみなさま貴重なご意見ありがとうございました。ただいま底井野校区の齊藤委員からは、アンケート調査の結果のから、唯一の公共交通機関であるJR筑前垣生駅までの移動に不便を感じていること、新しい地域公共交通の利用について、通谷駅周辺までの運行を望んでいらっしゃる、目的地としては、通谷駅周辺にあるイオンまたは銀行はもちろんです、中間市立病院やにしてつストアを希望する声が多くあることを改めて確認されたということございまして、底井野校区としては、このアンケート調査の結果に基づいて、今後新しい移動手段の導入に向けた事業計画書や運行計画書の策定を進めていただきたいというご意見をいただきました。また、事業者でございます小林委員からは、今回のアンケート調査において、バス路線が廃止されて以降、日常の移動に大変な負担を感じていること、底井野校区の実情から南校区のような決められた時刻に決まったルートを行く路線定期運行は、馴染まず、経費の面からも継続的な運行を行うには、非効率である、予約があったときのみ運行を行う、ある程度エリアの中で自由に動くことができるデマンド交通がもっとも適した運行方法であるというご意見をいただきました。内田先生からは、今回のアンケート調査を分析した報告書から、地域の方が日常生活の中でどのように移動され、その状況をどのように思っているのか、また新しい地域公共交通の利用について、地域のみなさんが利用するのかしないのか、ある程度把握できたのではないかと、今後、新しい地域公共交通を検討する4つの基本方針に基づいて、無駄のない効

率な運行方法を事業計画、運行計画として策定し、継続的な運行ができる仕組みを検討していただきたいというご意見をいただきました。また、福岡運輸支局中園様からは、さまざまなご意見を踏まえ、やはりデマンドという形の形態がよいのではないか、また地域交通ネットワークとの整合性もしっかり考えて今後検討していただきたいというご意見をいただいたところでございます。そのようなご意見をいただきましたが、他に委員の方でございませんでしょうか。

このようなことから次回 12 月に予定を致しております第 4 回交通会議におきまして、今回の実施したアンケート調査、また今日ご意見をいただきましたことを基に事務局において事業計画と運行計画のたたき台となる素案を作成させたいと考えております。委員の皆さまいかがでございましょうか。

～ 異議なし～

ありがとうございます。それでは、事務局において、底井野校区の新しい地域公共交通の事業計画書及び運行計画書の作成をお願いしたいと思います。それでは、続きまして、議題の(2)中間市地域公共交通網形成計画等の策定について、事務局から説明をさせます。

**事務局** それでは、中間市地域公共交通網形成計画等の策定について、ご説明を致します。資料につきましては、「中間市地域公共交通の課題について」をご準備ください。それでは、株式会社ケー・シー・エス様、資料のご説明をお願い致します。

**委託事業者** まず始めに、今お話しがありました中間市地域公共交通網形成計画という言葉は皆さまお聞き慣れていない言葉ではないかと思えます。網計画とは何なのかということを最初にご紹介したいと思います。今回中間市で策定されます網計画といえますのは、実は地域公共交通活性化再生法といえます国土交通省の方でもっています法律に基づいて作成する計画でございます。具体的には、最近いろんなところで公共交通の役割が求められています。底井野校区の公共交通の議論がありましたように地域住民の方の移動手段をどう確保していこうかあるいは最近よく言われますのが、コンパクトシティというこれから持続的な都市をつかっていくにあたってどう効率的なまちづくりをおこなっていこうか、いろいろなまちづくりの問題がでてきております。さらには、活力とかにぎわい、あるいは人の交流を活発化させていこうという地域の取り組みもあると思えます。そういったことに対しまして公共交通がどういった風に役割を担っていけばいいのか。そういったことを網羅的にまた将来を見据えながら中間市の公共交通をどう盛り上げていこうかといったことを計画として策定するというものでございます。今年度中に計画を策定致しまして皆さまにお示しさせていただこうと考えております。それで今日、皆さまに見ていただきます資料につきましては、中間市の地域公共交通が一体どういった課題をもっているのかということを整理したものでござ

います。従いまして、課題を通しましてこれから網計画でいろいろな公共交通に關します政策というものを組み立てていきます。その公共交通の政策を皆様は今後お話しをさせていただきますし、よく言われておりますのが、公共交通は交通事業者、バス会社、タクシー会社が、やればよいという問題ではなく、そこに住んでいらっしゃる住民の方のご協力を含めて盛り上げていかなければいけないとよく言われております。そういったことから目標の設定を計画の中では、一定のお示しをさせていただきながら今後策定をしていきます。その課題について、皆さんにご紹介をさせていただきまして少しご意見をいただければ、今後網計画の策定にそのご意見を反映させていければと考えております。

それでは課題についての資料の表紙を1枚めくっていただきますとこの資料の構成を紹介しております。すべてで8つほど構成がございます。中には、みなさん十分ご存じの人口のこととか、あるいは買い物の施設がどこにあるのかということがページとして入っておりますが、時間の関係もございましたので要点をお話させていただこうかと思っております。それではもう1枚めくっていただきますとグラフがついているページがあると思います。ページの下に黒い数字で1と書いてあると思います。1という数字がページの番号でございます。これからご説明させていただくときには、ページの番号、1とか2とかということをお話をさせていただきますのでそのところを見ながら話を聞いていただければと思います。それでは、1ページでございます。ここでお示していますグラフは、これまでの人口がどうであったのかということを示しております。上にあります青い棒グラフに關しましては、昭和55年から平成27年までがどう人口が変化してきているのか。みなさんがご存じのように人口は減少しております。人口減少時代の中に中間市が入っているという状況でございます。そして下に3つほど人口ピラミッドのグラフがついております。本当はピラミッドという話なので、下に広がった三角形になるはずなのですが、つぼのような形になっております。これは年齢の若い方の人口が少ないということで少し人口のバランスが崩れているという状況を示しております。左から平成12年、17年、22年と5年とびにグラフを並べております。赤い波線で50歳から54歳というところがございます。これが、人口がもっとも多い世代ということを示しております。17年になりますと55歳から59歳、22年になりますと60歳から64歳と正に5年ごとに段階となります人口が上がっている、これが正に高齢化が進んでいるという状況でございます。これから10年、20年といきますと、山がどんどん上にあがっていくということが予想されます。

2ページでございますが、こちらは、将来の話でございます。国立社会保障人口問題研究所が公表している数値でございます。これから人口は、平成30年代、40年代、50年代、人口は減っていくであろうということが推定されております。その下にあります折れ線グラフですが、これは高齢化率という割合を示しております。皆さんお聞きになったと思いますが、人口の中で65歳以上の方の占める割合を示しております。現在、平成27年で34%ほどの高齢者の方がいらっしゃるのに対しまして今後も徐々に増えていきます。約20年後の平成47年には、高齢化率は約4%強増えて38%から39%、

これくらいの方が、高齢者になると予想されております。つまり人口の中の3人に1人以上の方は高齢者になる状況がきますということがグラフで示している内容でございます。3ページは、皆さんがどのようにお住まいかということを示しております。人口密度ということで1キロ平方キロメートルあたり何人くらいの方がお住まいになっているかということで町丁別で色をつけております。赤い方は人口密度が多く、青い方は人口密度が少ないということで、これまでも事務局がお話されておりましたように川東の方は人口が密集していて、川西の方はどちらかというと人口密度が低くなっております。続きまして、4ページでございます。今お話いたしました高齢者の方ということに着目してみます。今後は、高齢者の方がいつも町字に住んでいる人数を色分けしております。同じく赤くなっているところほど高齢者の方の人口が多いことを示しております。このように見ますと川西、川東という分け方があまりなく、全体的に高齢者の方が住んでいるということが見受けられます。これからよく言われます交通弱者という方々に対しても、今ご議論がありましたように地域全体で考えてみる必要があるのではないのでしょうかということをお示しております。

それでは5ページです。5ページからはいろいろな施設の集積状況を示しております。皆さんご存じのように川東地域の方が、多く施設が集積していますということで5ページは買い物に関する施設の集積状況です。6ページは、病院あるいはクリニックといった施設の集積状況でございます。7ページは、公共施設と言われます市役所とか子育て支援センターなどの立地状況でございます。ここで少し7ページの図の右下に赤く囲っております。中間高等学校、希望が丘高等学校、特別支援学校北九州高等学園と高校が中間市の中には3つほど立地しております。このあたりは、市内から通学されている方もいらっしゃるでしょうが、それ以外にも当然市外から来られている方もいるということで、人の動き、あるいは通勤とかの動きということも当然検討していかなければいけないということでございます。

8ページは、少しデータは古いのですが、平成22年の国勢調査、今年、国勢調査がっておりますので、最新の国勢調査のデータは、平成22年と若干古いデータになってしまいます。こちらを見ていただくと、中間市の方、また周辺に住んでいる方がどういふ風に通勤で移動されているかということを示しています。矢印の太さがその太さを示しているわけですが、中間市と八幡西区は太い矢印でつながっております。非常にこの間で移動される方、通勤を通して移動される方が多く、中間市から八幡西区に行かれる方が4,000人以上の方がいるのですが、逆に八幡西区から来られる方も2,500人以上の方が来られていると非常に交流が強いとこだと思います。これ以外にも実際に北九州市周辺、直方市の方に通勤等で行かれている方が比較的多いということが見受けられます。9ページは、今後は通学でございます。先ほどお話ししたように、中間市には、高等学校がありますので、そういった点では、中間市に通学して来られている方がいます。

同じような図の見方をしますとやはり、八幡西区と行き来をされている方が多いと500人くらいの方が八幡西区に通学されているのですが、逆に同じくらいの500人の方が

八幡西区から通学されてきているという状況でございます。ここで1つ先程の通勤と違いますのは、同じくやはり北九州市に通学されている方もいらっしゃるのですが、意外と福岡市に通学されている方も無視できない数があるということがデータから見られるかと思えます。

以上が人口等の人の流れを示しております。そして、今回網計画を策定するにあたりまして、中間市のまちづくりを無視することはできません。ここでは、中間市のまちづくりを示しています計画として、都市計画マスタープランをお示しております。元気な風がふくまちなかまを将来都市像として、いろいろな取り組みをされております。

11ページは、マスタープランの中で公共交通がどういう位置付けをされているか示されております。1つは鉄道でございます。広域交通を支える都市構造の骨格としての位置付けをしますと言われております。中間駅あるいは、通谷駅を通しながら北九州、直方、あるいは、広域な移動に利用されているのではないかと思います。また、バスに関しましては、交通弱者の移動手段の確保や環境にやさしい交通政策の展開と言われております。つまり地域に住んでいらっしゃる交通弱者いわゆる移動になかなか不便を感じられる方々にバス交通を導入していきますということを位置付けております。また、多様な交通サービスの推進は、鉄道、バス以外にタクシー、今ご議論されています中間市が運行するような新しい公共交通と言ったことも入ってまいります。総合的な公共交通サービスの向上にむけて取り組んでいきますということがマスタープランの中では謳われております。12ページは、鉄道のことを少しお話ししたいと思います。鉄道がどのように通っているかということでございます。13ページは、JR筑豊本線、筑豊電気鉄道にどれくらいの方がご利用されているかということを示したグラフでございます。上にありますグラフがJRでございます。中間駅を利用されている方が非常に多いと、1日あたり4,000人の方が利用されている状況でございます。下が、筑豊電気鉄道でございます。中間駅に比べますと全体の駅としては同じくらいの方がご利用されています。ただ若干利用者が減っているように見受けられます。

そういったことに対しまして、14ページを見ていただくと、交通事業者様はいろいろ工夫をされていらっしゃるようでございます。例えば、休日に定期券をお持ちの方がいれば、ご家族は一律200円で利用できますという休日家族割引制度の概要とかあるいは西鉄高速バスとの乗り継ぎますとニモカというICカードを通してポイントがたまりますという取り組みを通して、利用を促しているようでございます。こういった取り組みをこれからもっと中間市全体で、どういう風に政策として考えていくかということも網計画の中で考えて行こうとしています。

続いて15ページでございます。こちらは路線バスでございます。中間市には、西鉄バスが循環系として61番、67番また八幡の方へ向かいます74番系統が走っております。また、高速バスも走っております。さらに水巻町の方で走っております南部循環線を北九州市営バスが運行していますが、中間市の方に一部入ってきております。このようなことをお示していますがの下の図でございます。

16 ページを見ていただきますと循環バスの利用者をお示ししております。全体で、下にグラフと表をつけておりますが、おおよそ年間 20 万人くらいの方がつかっておりますが、最近では 18 万人と減少傾向が見受けられます。そして 17 ページは、循環バスが、それぞれバス停ごとでどこで乗ったり降りたりされているのかということを示しているグラフでございます。大きく突出していますのが、通谷電停とか JR 中間駅というところでやはり駅とのところで乗り降りされている方が顕著に見受けられます。それ以外にも、ところどころで利用されている方もいらっしゃるのですが、全体的には利用者が減ってきていることが見受けられます。

18 ページは、参考までに北九州市営バスの中間市内にあります大膳橋と中鶴四丁目というバス停が中間市内で乗り降りできます。6 月のデータでは、ひと月で 150 人くらいの方がバスを利用されています。特に中鶴四丁目で 115 人の方が乗り降りをされていることが見受けられます。中間市から乗車されている方がどこに行かれているのかといいますと、主に JR 水巻駅、新水巻病院に行かれるためにご利用されている傾向が見受けられます。下にあります曜日別の利用者数をみますと、特に利用者がどこかの曜日に偏っているわけではなく、平日は全般的にご利用されている傾向が見受けられます。

19 ページは、太賀や通谷周辺で 2 系統のコミュニティバスが 10 月から運行されていますということをお示ししております。20 ページは、今お話ししました循環バス等に関しまして、利用者が減ってきています。このバスをこれからどうしていくのかということをお話ししたいと思いますと考えております。公共交通の財政負担ということで、20 ページにお示ししております。西鉄バスの中間線に関しましては、国と中間市、一部県も入っているのですが、助成をしながらバスの路線を維持しているという状況でございます。上の表に 26 年の状況をお示ししております。左下にあります実績総括表の 26 年で営業収益が 2,800 万、そこに実際に運行に係る経費が、4,300 万ということで、実際に 1,500 万円くらいは、収益が追いつかない状況です。しかし、追いつかないところにつきましては、国あるいは市の財政を入れて路線を西鉄バス様にご協力をいただきながら維持していただいている状況でございます。右側に参考までですが、運賃収入の 26 年のデータをお示ししております。現金でお支払されている方が非常に多いと感じております。約半分の方が現金でございます。IC カード、特にニモカですが、33%です。もっと皆さま方に IC カード等を使いながらまた、利便性を教授しながらバスを利用していただくことを検討していく必要があるのではないかと考えております。21 ページは、市の財政負担が利用者 1 人あたりいくらぐらいに相当しているのかを示しているグラフでございます。下に折れ線グラフで 52.2 円とか 67 円という数字があります。実はバスを利用されている方 1 人あたり 22 年 23 年 24 年は 52 円ほど中間市の財政があたる形でございます。ところが 25 年 26 年は、67 円ということに上がってきております。これは、利用者が減ってきているということで市の財政負担も徐々に上がってきています。参考までにお話ししますと、運輸局様が、毎年公表されています九州全域で公共交通に関するアンケート調査をされています。そのデータ



で見ますと財政負担は1人あたり数百円、具体的な数字はお示しできませんが、数百円かかっています。高いところでは、1,000円以上かかる地域もあります。それに比べますと67円というのは、安いかもしれません。ただ、今後、この数字がどんどん上がっていくことが危惧される状況があります。そう言ったことが、公共交通の中で問題視した方がよいのではないかと考えております。

続きまして、22ページは、ここからお話ししますが、先ほど事務局の方からお話しがありました公共交通空白地という話があったと思います。公共交通の駅とかバス停に普通に利用ができる範囲というのを決めます。これは先ほどお話しがありました駅から中心に500m、バス停から300mの半径ですと言っていることがこのことでございます。この円の中にいらっしゃる方々は、公共交通をさほど不便ではなく使っていけるでしょうということを想定した円でございます。逆にいいますと円から外れています地域の方々は、公共交通の空白になっているという地域になります。事務局と同じこととお話ししますが、私どもの方でご提案させていただいておりますのが、実を言いますと中間市の特徴には、非常に坂道が多い地域があることを気にしております。

この坂道ということに着目して評価ができないかご説明致します。具体的には、駅から500m以内に住んでいる方はつかえるでしょうという話なのですが、坂道があって使いにくい、バス停まで行くのにきつい坂道を登らなくてはいけない、そういった地域があるのではないのでしょうかということをお示ししています。検討した結果が、23ページからお示ししております。23ページが、先ほどの事務局の説明と同じ図がでております。鉄道駅とかバス停の円の中に入っているメッシュ、100mと100mで中間市を区切ったメッシュになっています。その100mと100mのメッシュで鉄道あるいはバスが使えるところにピンク色をつけています。そういうところは公共交通がつかえるところです。逆に白いところは公共交通の空白地になっているところです。もう一方でグレーのところは、公共交通空白地といえますのは、人が住んでいなければ、あるいは人がそこにいくような施設がなければ空白地と言いづらいと思ひまして、グレーのところは遠賀川でございます。また、太賀のところでございます緑地、山地、農地でございます。こういったところはグレーにしましても大半が川西地域で白いところができます。それ以外にも若干東部地区にも白い部分が見受けられます。

さて、高低差がきついというところをもう少し評価をしてみます。24ページにお示しています川東地域だけを分析しておりますが、国土地理院が公表しています高さをそれぞれメッシュの中での高さをお示ししております。赤くなるほど標高が高い部分を示しています。太賀、通谷、朝霧、大辻、このあたりが高い標高になっています。

また中央とか東中間あたりに若干標高が高いところがあります。25ページにお示していますのが、鉄道の駅の高さと皆さんがお住まいになっている地域のメッシュの高さの高低差を示しております。高低差ですので、駅との高さが5m、10m、15mそういった差がありますということで色をつけた図でございます。そうしますと駅を利用できる範囲にいますといっても30m以上高低差がありますとか、10m以上低くなっている部分がありますとかそういった地域が見受けられます。それでは高低差がどれだけ問題

なのかという話ですが、バリアフリーということから普段歩く道路で、勾配、どれだけの坂道が問題かと言いますと5%と言われていています。特別な場合は8%までですが、5%の勾配がつくと登ることがきついということになります。これは、100mのメッシュなので、5mの差がつくと結構きついということになります。10mの距離がありますので勾配がかわってきますが、駅との差がそれだけきつくなってきますと、坂道がきつくなっていくことになります。駅等に関しましても岩瀬、太賀、通谷で駅につかえるという範囲にあっても高低差があつてなかなか使いにくいというエリアがあります。続いて26ページの図はバス停の差がどれだけあるのか示しています。太賀、通谷、大辻とか赤い部分がでてまいります。このようなところはバス停までの高低差が高いところとなっています。こうしたところを交通空白地に加えまして、交通不便地域として、不便なという表し方をしています。参考として27ページは、太賀を通っております10月から始まりました新しい公共交通のバス停の高さと周辺の高さを表すと随分赤い部分が減ってきています。26ページと見比べていただくとわかるのですが、赤いところが緩和されています。つまり高低差が緩和されてきているということでございます。公共交通の利用環境が改善されてきていると言えると思います。このようなことを踏まえてこれからの交通施策を事務局と検討していきたいと思いますが、今のことがよいから交通政策をすべてつくっていくことができるというわけではございません。本日ご出席いただいております交通事業者様とのバランスを考えていかなければいけません。このあたりを十分お話しをさせていただきながらよりよい計画をつくっていかうと思います。それで28ページには、これから考えていきます中間市の公共交通の課題を4つほどあげております。1つはすでに取り組みに入っていることではございますが、中間市西部地域の公共交通空白地域の対策です。これは、8月の住民アンケートの結果のお話がありまして、これから検討されていくことと考えておりますので、網計画の中でもしっかりと位置づけを明確にしながら取り込んでいきたいと考えております。2番目が、東部地域での交通不便地への対策を検討する必要があるのではないかということではございます。高低差による不便地の存在を解消することが必要です。

また、空白地もございまして、ところどころに東部地区にも小さなエリアで見受けられますので、この解消も併せておこなっていく必要があります。ただし、先ほどお見せしましたコミュニティバスは10月からスタートしたばかりでこの対策がいいのかまだ十分な結論が出ていないわけではございません。従いまして、公共交通に関するモニタリング、つまりしっかりと検証を図って今後の対策を検討していく必要があることが2番目の課題でございます。

続いて、3番目でございます。これは西鉄バス中間線、いわゆる循環バス、これが都市計画マスタープランの中でも軸になるバスというお話がありました。また、中間市の公共交通ネットワークを考えて行く上では非常に重要な路線であることはこれまでも事務局と話をしております。従いまして、路線のよりよい姿とはまだまだ検討の余地があるでしょうが、この路線を維持していくというのは、中間市にとって重要な路線であると考えております。そのためにまず路線バスの利用促進を図っていくことが

重要です。今お話ししましたように中間市の財政負担をしながら維持をしています。しかしそれだけでは交通事業者様にとっていい話ではありません。市域全域でもって、バスの利用促進に取り組むことが今後の課題です。最後になります 4 番目でございます。鉄道、バス、タクシーもそうですが、中間市には非常に多くの公共交通モードがございます。こういった公共交通モードを市民の方がうまく利用されているのかどうかを検討して行く必要があるのではないかと考えております。従いまして、公共交通ネットワークとして利用がきちんとこれからやっていくためには交通政策を中間市として今後検討していく必要があるとして課題とさせていただきます。以上が、公共交通の抱える課題と認識しております。

それから今、実施させていただいております市民の方へのアンケート、またそれ以外のことを踏まえて、中身の精査をしながら、今後この課題に対してどう対策をしていくか事務局と検討して、皆さまに次回ご説明していきたいと考えております。以上で説明を終わります。

会長 ありがとうございます。今後、進めてまいります中間市地域公共交通網形成計画の策定に向けまして、株式会社ケー・シー・エス様から、具体的なデータ等を踏まえながら中間市地域公共交通の課題について説明がございました。今までのご説明の中で委員の皆さまからご質問等がございましたらお伺いしたいと思います。

～意見なし～

会長 ないようでございます。中間市地域公共交通網形成計画等の策定については、引き続き、事務局と株式会社ケー・シー・エス様が連携を図りながら、今後とも事業を進めてまいりたいと思います。  
それでは、続きまして、議題の(3)南校区コミュニティバス「フレンドリー号」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Cをご覧ください。  
南校区コミュニティバス「フレンドリー号」が運行開始した10月2日から14日までの利用状況について、ご報告致します。  
1ページをご覧ください。  
月曜日と水曜日に運行する太賀・朝霧系統の往路便、通谷団地口から中間市立病院の利用状況は、4日間、延べ16便で12人の利用となっております。朝霧公民館そばで乗車した方が多く、中間市立病院で降車する方が多くなっております。  
2ページをご覧ください。  
同じく、太賀・朝霧系統の復路便、中間市立病院から通谷団地口の利用状況は、4日間、延べ16便で8人の利用となっております。通谷電停での乗車が多く、朝霧公民館そば、通谷給水塔そばでの降車が多くなっています。

3 ページをご覧ください。

火曜日と金曜日に運行する通谷・桜台系統の往路便、中間南小学校前から中間市立病院の利用状況は、4 日間延べ 16 便で、25 人の利用となっております。通谷一丁目の乗車が多く、中間市立病院での降車が多くなっています。

4 ページをご覧ください。

同じく、通谷・桜台系統の復路便、中間市立病院から中間南小学校前の利用状況は、4 日間延べ 16 便で、16 人の利用となっております。通谷電停からの乗車多く、通谷給水塔そばの降車が多くなっています。

運行開始から数日間の利用状況でございますが、今後につきましても利用状況は、委員の皆さまにご報告し、利用促進策など、継続運行に向けたお知恵をいただくことができましたらと考えております。以上でございます。

会長      ありがとうございます。非常に短い期間ということで、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用状況について、事務局から説明がありました。このことについて、委員の皆さまからご質問等ございませんでしょうか。

委員      南校区の通谷の方を担当していますことぶきタクシーの小林です。お願いですが、非常に利用客が少ないです。従業員は一生懸命行っておりますので、ぜひとも利用客を自治会の方から増やしていただくようお願い致します。やはり空気を運んでいくというわけにもなかなか、私どもはお客様に乗っていただいてお金をいただいております。空気を乗せてお金をいただくということに非常に抵抗があります。そして、お客様が乗っていないと運転手の気が緩みます。危ない事故等につながっていくと思いますので、ぜひとも利用促進を自治会の方々をお願いしたいと思っております。それともう 1 点、これは現場からの意見ですが、通谷 2 区の公園のところからバス通りに向かう道路があります。その道路に入って右折するのに非常に危険で、曲り角をある程度車が前進しないと坂のところから登ってくる車、坂から降りてくる自転車等が見えない非常に危険であるという報告を受けております。私も通ったのですが、大丈夫かと思っておりましたが、やはり現場から「あそこは危ないからなんとかならないか」と言うことを受けております。その辺のところをぜひ安全にも関わることで、考えていただけたらと思いますので、よろしくお願い致します。

事務局    今、小林委員の方から言われましたが、1 点目の利用客につきましては、自治会の方もいろいろご協力をしていただいております。自治会では、回覧を回していただいたりしております。その中で、まだ始まったばかりですので、今から浸透していくと事務局の方でも広報等をいろいろな形で皆さんにコミュニティバスの利用促進を進めていきたいと思っております。自治会の皆さまにもご協力をいただきながら行っていきたいと考えております。2 点目につきましては、委員の言われました通谷 4 区の第 1 公民館から塔野口に行く交差点ということでお伺いしましたので、これにつきましては、安全確認ということで土木管理課長も委員としておりますので、まず現地を確認させていただき、早急にカーブミラー等

をつけられるような措置ができるかということを確認していきたいと考えております。ただ、運行については、気をつけていただいて事故のないように運行をしていただければと思いますので、よろしくお願い致します。

会長 よろしいでしょうか。他にありますか。

それでは、今後も事務局の方で、利用状況の把握に努めていただきますようよろしくお願い致します。続いて、式次第の4、その他、今後のスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。

事務局 それでは、資料Bの最後の10ページをご覧ください。

次回の第4回目の会議を12月中旬から下旬に実施したいと考えております。

12月の会議では、底井野校区の新しい地域公共交通のたたき台となる事業計画書及び運行計画書の素案を委員の皆さまにお示し、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。非常に忙しい12月という時期ではございますが、スケジュールにつきましてご質問等はございませんでしょうか。

～質問等なし～

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。本日の会議におきましては、委員の皆さまから貴重なご意見をいただき誠にありがとうございました。次回、12月の会議におきましては、底井野校区で実施するアンケート調査を基に作成した事業計画書及び運行計画書の素案をご提示致しますので、誠に年末のお忙しい時期にはなりますが、ご出席をどうぞよろしくお願い致します。本日の会議を終了したいと思います。どうもありがとうございました。