

会議議事録

1. 会議名 平成 27 年度第 4 回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成 27 年 12 月 18 日（金曜日）10 時から 11 時 30 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 |
| 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 （代理）黒土 功 |
| ひかり第一交通株式会社 | 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 |
| 西鉄バス北九州労働組合 | 清田 博巳 （代理）浮田 浩邦 |
| 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 |
| 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 |

| | |
|--------------------|------|
| 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)

| | |
|-----------------------|-------|
| 九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長 | 久楽 博 |
| 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 |

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

底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書について
 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」の運行状況について

(3) その他

・今後の会議スケジュール

第5回会議・・・事業計画、運行計画案(底井野校区)の審議

地域公共交通網形成計画(案)の協議 【2月3日(水)開催】

地域公共交通網形成計画(案)パブリックコメント 【2月上旬~3月上旬】

第6回会議・・・地域公共交通網形成計画の審議 【3月29(火)開催】

(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、竹内委員、吉村委員が所用によりご欠席とな
 っております。運輸支局の中園委員、原委員は間もなく入室されます。また、本日の本会
 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、資料 A、資料 B、参考資料 1、そして、株式会社ケー・シー・エス様が作成致しました中間市地域公共交通網形成計画（たたき）の資料に分かれております。また、資料 A、B 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。

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 皆さま、おはようございます。ご紹介いただきました中間市長の松下でございます。大変高いところからでございますが、ご挨拶を申し上げます。第 4 回を迎えます地域公共交通会議の開催にあたりましては、年度末の大変お忙しい中、このように錚々たる皆さまにご参集賜わり開催できますことを心より感謝申し上げる次第でございます。今度、私どもが 10 年来、協議を重ねて参りました地域公共交通、乗合タクシーでございますが、これを運行できるようになりました。本当に実現できるかという思いがございましたが、交通事業者の皆さまのご理解とご協力を賜りまして運行できるようになっております。太賀、通谷、桜台等の高所人口密集地帯に交通網ができましたこと、皆さまのご努力に対しまして、御礼申し上げますところでございます。今日は南校区のモデルケースを軸にしながら、今後底井野校区の方に交通網を広げることをお伺いしております。どうぞいろいろなご意見をいただきながら、市民が待っております交通網をしっかりと構築してまいりたいと思っております。このできた交通網を地域の皆さんが自分達で育てていくという思いの中で継続できる体制を整えていただきたいと思いますところでございます。いろいろなご意見をいただきながらよりよいものにしていきたいと思っております。どうぞ皆さま方のお力添えをよろしくお願い申し上げますとともに残すところ 2 週間で年も明けてまいります。迎えます新しい年が、皆さま方にとりまして更なる飛躍の年また、よいことが多くあります年になりますよう心よりご祈念申し上げます、本日のお礼のご挨拶とこれまでの皆さま方のご協力に対しましてのお礼のご挨拶とさせていただきます。今日は本当に皆さま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、前回の会議におきまして、小林委員から、火曜日、金曜日を運行する南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の通谷・桜台系統の通谷四区第 1 公園停留所から塔野口バス停そば停留所までの間に、運行上、

危険な箇所があるとのこと報告がありました。本日、お配りしております参考資料1をご覧ください。

フレンドリー号の運行路線図を掲載しております。小林委員からご指摘がありました箇所は、地図右下の赤く丸で囲んでいるところでございます。住宅団地内から西鉄バスが通っている大通りに出るところですが、事務局におきまして、現地を確認したところ、出口のところが死角になっており、左右の確認が非常にしづらいことが確認できましたので、このことから、事務局と道路を管理している土木管理課との間で協議を行い、カーブミラーを設置したところでございます。ご発言をいただきました小林委員には、事前にご説明をさせていただいたところでございます。委員の皆様には、今後も運行上、問題があることにつきましては、対応策などを検討し、解決困難な場合はお知恵をいただきながら、よりよい移動手段を構築してまいりたいと考えております。

それでは、これより議事に入らせていただきます。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。

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、式次第にそって議事を進めて参りたいと思います。

まず、式次第の2番目、議題と致しまして、(1)の底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書について、事務局より説明をさせます。

事務局 それでは、底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書についてご説明をさせていただきます。

それでは、資料Aの1ページをご覧ください。

本日は、委員の皆様にも前回の会議におきまして、底井野校区にもっとも適した新しい地域公共交通の事業計画書及び運行計画書案をご提案させていただくこととなっておりますことから、前回、ご報告致しました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分析結果を基に、計画案をご提案致します。

まず、底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書案について、ご説明致します。それでは目的をご覧ください。

底井野校区は、市の西部地区全域でございまして、田畑や工場団地が広がる自然豊かな地域でございます。しかしながら、公共交通の現状は、平成25年3月末に西鉄バス中山中間線が廃止され、平成26年7月には、JR筑豊本線の筑前垣生駅が無人駅化されるなど、底井野校区の公共交通の利用環境が低下し続けております。このような現状から、昨年6月に底井野校区の5つの全自治会の総意により、日常の買い物や病院への通院を目的とした新しい地域公共交通を求める要望書が提出され、これまでの交通会議におきまして、人口の集積状況や高齢化率などの客観的な指標や、新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査を実施し、協議を重ねてまいりました。

この底井野校区予約型乗合タクシー事業の目的につきましては、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の基本方針に基づき、西部地域と東部地域をつなぎ、両地域の交流を促進することを目的としております。

続きまして、 の運行方法の概要をご説明致します。

1の運行の様子は、区域運行。2の営業区域は、底井野校区から中間市立病院まで、3の運営主体は、中間市とし、運行主体は、市内に営業所がある一般乗合旅客自動車運送事業の許可を有する事業者としております。

底井野校区の新しい地域公共交通は、中間南校区と同様、大型輸送を行う幹線バスとドア・ツー・ドアのきめ細やかな運行を行うタクシー事業の中間に位置する移動手段であり、必ず幹線バス路線である西鉄バス中間線及びその他の公共交通に接続することで、利便性の高い公共交通ネットワークの実現に寄与するものと考えております。

2ページをご覧ください。

運行主体の選定方法につきましては、集落内や田畑間の狭隘な道路を運行するため、使用車両はセダンタイプを含む10人乗り以下に限られること、集落内の有償旅客運送のノウハウがあること、乗り残しの対応が迅速にできることなどを考慮致しますと、市内に営業所が立地するタクシー事業者が、今回の予約型乗合タクシー事業の運行主体としてもっとも適した事業者であると考えております。

それでは、(1)市内タクシー事業者からの選定方法につきましては、市から北九州タクシー協会へ運行主体となり継続的な事業が実施できるタクシー事業者を1社以上推薦していただきます。

(2)運行協定につきましては、推薦されたタクシー事業者様と、北九州タクシー協会様、底井野校区自治会様、中間市で、底井野校区予約型乗合タクシー事業について、継続的な安全運行による交通弱者の移動手段を確保するため、関係機関の相互協力及び役割分担を明確にし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きまし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。

(3)運行契約につきましては、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業務契約を締結致します。

(4)運行補助につきましては、運行路線を維持していくため、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、四半期ごとに収支を取りまとめ、補助金交付申請に基づき補助することと致します。

ただいま、ご説明致しました運行主体の選定や協定書、業務契約書の締結等につきましては、本年10月から運行を開始した南校区コミュニティバス「フレンドリー号」と同じ方法になっております。

続きまして、5、運行予定日は、平成28年10月上旬を予定しております。

6、運送の区間から次のページをご覧ください。5ページの上段になります 8、停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程まではのちほど運行計画書にてご説明をさせていただきます

ます。

それでは、運行計画書につきましては、資料Bをご覧ください。資料Bは、資料Aの運行計画書案を作成するため、前回の会議にてご報告致しましたアンケート調査を分析し、検討した資料となっております。

1 ページをご覧ください。

底井野校区予約型乗合タクシー運行計画書案について、ご説明致します。

1、運行系統及び系統図につきましては、底井野校区路線として、下大隈、垣生地域を運行する垣生・下大隈系統と砂山、底井野地域を運行する砂山・底井野系統の2系統、終点である中間市立病院まで往復約20キロの路線となっております。東部地区の目的につきましては、前回の会議にてご報告いたしました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報告書から赤く囲んだ上位5つの場所、イオンショッピングモールなかま、通谷駅周辺の銀行、市役所、にしてつストア、市立病院を設定しております。

2 ページをご覧ください。

2の営業区域は、緑色の西部地区として底井野校区全域を設定しております。

今回、営業区域を設定致したのは、底井野校区の予約型乗合タクシーの運行が、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」のように決まった路線を決まった時間に運行する路線定期運行ではなく、利用者からの予約があった時間帯に、予約があった停留所のみをつないで運行を行う区域運行を行うため、営業区域を設定しております。

このように設定した営業区域内であれば、あらかじめ設定した路線ではなく、予約状況に応じて、停留所間をショートカットして運行することが可能です。また、東部地区の4つの停留所の間におきましても、利用者のいない停留所はショートカットとして運行を行うことが可能です。

続きまして、黒枠で囲まれた停留所での乗降につきましてご説明致します。底井野校区全域が営業区域である西部地区では、各停留所での乗り降りを可能とし、既存の公共交通である広域移動を担うJR筑豊本線の筑前垣生駅とドア・ツー・ドアのきめ細やかな運行を行うタクシー事業と役割分担を行うことで、利用者によりよい交通サービスを提供することができると考えております。

また、東部地区にあります4つの停留所、中間市役所前、筑鉄中間、通谷電停、中間市立病院では、各停留所での乗り降りにつきまして、とのように一定のルールを設けることで、既存の公共交通との役割分担並びに利用促進を図ってまいりたいと考えております。まず、の西部地区から東部地区に向かう行きの便では、東部地区の市役所から市立病院までの各停留所では、乗ることができず、降りるのみとしております。また、の東部地区から西部地区に向かう帰りの便では、東部地区の市立病院から市役所までの各停留所では、降りることができず、乗るのみとしております。今回の予約型乗合タクシーは、西部地区と東部地区をつなぐ新しい移動手段として、両地域の交流を促進することを目的としており、東部地区内の移動につきましては、新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づき、既存の公共交通である西鉄バス、フレンドリー号、筑豊電気鉄道等との連携し、利用促進を図ってまいりたいと考えております。

3 ページをご覧ください。

3、運行回数、運行時間帯につきましては、アンケート調査の分析結果より、主な外出先と致しましては、赤く囲んだ全体では、買い物が 42.2%と最も割合が高くなっています。また、職場を除きますと病院への通院が、27.9%と高くなっています。

続いて、外出先の頻度では、週 5 回以上では、職場が 68.3%、週 3 回から 4 回では、買い物が、70.2%、週 1 回から 2 回では、週 3 回から 4 回と同じく、買い物が 73.1%、月に 1 回から 2 回は、病院が 71.6%と最も割合が高くなっています。

続いて、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につきまして、通谷駅周辺まで運行する場合では、利用する方の割合が最も高いのは、週 1 回から 2 回外出する方で 36.4%、利用しない方は、週 5 回以上外出する方で、53.2%となっています。乗車時間帯別では、午前は、9 時から 11 時の間が約 50%となっております。午後では、13 時から 15 時までの間が、約 40%と最も割合が高くなっています。

ただいま、ご説明致しましたアンケート調査の分析結果より、週 5 回以上外出する方の多くが、職場へ行かれています方であることから、買い物と病院を今回の新しい移動手段の目的とし、また、運行回数と運行時間帯につきましても、週 1 回から 2 回外出する方のご利用が多いこと、また、午前 9 時から 11 時、午後 13 時から 15 時の時間帯での運行を望まれている方が多いことがわかります。

それでは、資料 B の 4 ページをご覧ください。

黒枠の運行回数、運行時間帯にまとめることができると考えております。

運行回数は、1 日 4 本で、週 4 日、市内にある多くの病院が休診となる木曜日と土曜日、日曜日を運休といたします。また、運行系統が 2 系統ありますので、例えば、の垣生・下大隈系統は月曜日と水曜日、の砂山・底井野系統は、火曜日、金曜日とするなど、曜日で運行系統を振り分けて、1 系統ごと運行致します。

続いて、運行時間帯は、午前 8 時台から 12 時まで 4 便、午後 13 時台から 17 時まで 4 便と計画しています。

それでは、4 の使用車両について、ご説明致します。

使用車両につきましては、集落や田畑の間の狭隘な道路を運行することから、セダンタイプを含む 10 人乗り以下の車両に限られます。下の表は、南校区のコミュニティバスを検討する際にご提示をした 10 人乗りワゴンタイプと 5 人乗りセダンタイプの比較をした表になります。

両者の大きな違いは、特徴の から となりますが、セダンタイプの車両であれば、既存のタクシー事業で使用されている車両を、併用して使用することができ、車両の設備投資が不要であり、狭隘な道路も運行が容易である点でございます。

表の下の需要予測をご覧ください。

アンケート結果から、利用すると回答した方が、最も多く利用する場合の 1 便あたり最大の需要予測と致しまして、利用すると回答した世帯 426 世帯を 426 人と仮定致します。426 人のうち、週 1 から 2 回外出している方は、約 4 割のため、1 日約 171 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1から2回の外出の方が対象となります。

171人のうち、1日の最大の乗車時間帯は、9時から10時の約51%のため、88人となります。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、9人と推定されます。

車両につきましては、10人乗りワゴンタイプはもちろんですが、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。

5ページをご覧ください。

黒枠の中の、運行車両につきましては、底井野校区の道路状況や、車両の初期投資など総合的に勘案致しますと、南校区のコミュニティバスと同様、5人乗りのセダンタイプの車両をタクシー事業と併用して、常用車両1台、追走及び故障対応のための予備車両3台を含め、最低4台の車両を準備することができれば、乗り残しが発生した際もスムーズに対応できるのではないかと考えております。

続きまして、5の運賃につきましては、買い物の場合は、150円であれば、週3回利用する方が、24.3%ともっとも高く、200円でも週2回利用する方が、23.8%ともっとも高くなっています。

しかし、250円を超えると、利用しない方の割合が高くなっています。また、病院では、150円、200円であれば、週1回利用する方の割合が約30%ですが、250円を超えると買い物と同じように利用しない方の割合が高くなっております。

運賃につきましては、今回のアンケート結果より利用する方の多くが現在週1回から2回外出していると回答していることから、

複数回利用していただくためにも、200円以下にすることが望ましいと考えています。このことから、運賃につきましては、南校区と同様、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おります。

回数券は、現在、南校区にて使用しています回数券を共通して利用できるものと致します。

6ページをご覧ください。

6の利用方法につきまして、ご説明致します。底井野校区コミュニティバス利用方法イメージ図をご覧ください。

利用方法の例として、買い物に行く場合を例示しております。

の利用するときは、まず、運行事業者に「 停留所から何時何分の便に乗ります」と事前に電話連絡をします。また、帰りも利用する場合は、「 停留所から何時何分」の便に乗ります」と、利用する場合は、必ず電話による予約が必要となります。つまり、予約をしていない場合は、利用することができません。

の利用者の方は、電話予約した時間に自宅近くの停留所から乗って、お店近くの停留所で運賃を支払っております。今回の乗合タクシーは、利用予約のない停留所は、通過して最短距離で乗車している方の目的地まで運送を行います。

買い物からの帰りは、お店、近くの停留所から、電話予約をした時間に乗って、自宅近くの停留所で運賃を支払っております。帰りの場合も利用予約がない停留所は、通過して最短距離で目的地まで運送します。

7ページをご覧ください。これは、運行の概要をまとめております。

運行は、木曜日を除く平日のみで、平日が祝日の場合も1日8便の運行です。予約は、運行日の2日前から各便の出発時間の1時間前まで受付を行います。1便目は、前日の17時までとしています。

運賃は、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、回数券を南校区と共通して利用できるようにしています。

乗車、降車のルールは、行きの便の東部地区各停留所は、降りるのみ。帰りの便の東部地区各停留所は、乗るのみとしています。東部地区内移動は、西鉄バス、フレンドリー号、筑豊電気鉄道など、その他の公共交通機関の利用を促進します。

また、その他として、利用者の事前登録は行わず、どなたでも電話にて乗車場所の停留所と利用時間を連絡すれば利用できる方法としております。また、予約の電話番号につきましては、運営主体である市と運行主体であるタクシー事業者が協議して、利用者にわかりやすい方法を整え、言語障がい者や聴覚障がい者などが利用できるようFAXによる受付体制を整えることとしております。

続きまして、7、運行経費についてご説明致します。

(1) 運行車両は5人乗りセダンタイプ、(2) 運行頻度は1日8便、(3) 本数は、1往復を1本として、1日4本、203日の運行、(4) 運行系統キロ程は、垣生・下大隈系統 20.0キロ 砂山・底井野系統 20.6キロ、各系統とも往復約20キロです。

(5) 運行条件は、常用の運行台数1台、予備車両3台の計4台とし、追走運行を除く年間走行キロは、17,864キロメートル、乗務員は1人1仕業とし、停留所新設箇所数25箇所と計画しております。

(6) 初期投資と致しましては、停留所設置費用として300万円を考えております。

8ページをご覧ください。

(7) 運行経費は、国土交通省が告示していますタクシー運賃の公定幅運賃より、片道約11kmを3,070円とし、の運行経費を498万6千円と試算しています。また、追走経費につきましては、運行日数の半分約52日において、1台の車両にて2時間の追走を行うと仮定し、81万2千円と試算しております。

(8) 運行収入につきましては、往復の1本あたり平均2人の利用者があると想定し、32万5千円の収入があると見込んでおります。

このことから、(9) 運行経費の収支差は、466万1千円となり、(10) のキロ当たりの運行経費は、279.11円となります。

それでは、資料Aの12ページをご覧ください。

12ページには、停留所名称を記入した運行系統図を掲載しております。13ページには運行時刻表の案を掲載しております。

14ページをご覧ください。14ページには市全域の公共交通路線検討図、15ページには交

通空白地域図を参考資料として掲載しております。

以上が、前回の会議にご報告致しましたアンケート調査を基にした底井野校区予約型乗合タクシーの事業計画書及び運行計画書案でございます。以上でございます。

会長 ありがとうございます。資料を基にただいま事務局から、底井野校区予約型乗合タクシーの事業計画書及び運行計画書案の説明がございました。ただいまの事務局の説明につきまして、委員の皆さまからご意見がございましたらお伺いいたします。

委員 底井野校区の齊藤でございます。ただいま事務局から、底井野校区の皆さんの思いが詰まったアンケート調査に基づいた新しい移動手段の運行計画案が提示されました。今まで、限られた公共交通しかなかったのに、日常の買い物であるとか、病院への通院に利用できる移動手段の案が、形として見えましたことに非常に喜ばしく思っております。自治会としても、市や運行事業者の方といっしょになって、今回の移動手段の特徴でもある利用する際の電話予約の方法など、住民の方へ周知徹底させて、多くの方が利用できるような利用促進に取り組んでまいりたいと思っております。委員の皆さま方どうぞご協力の程をよろしくお願いしたいと思います。

会長 齋藤委員、どうもありがとうございます。他にございませんでしょうか。

委員 ことぶきタクシーの小林です。事業計画案読ませていただきました。とても理にかなった計画ができていると思っております。ただ、これについてまだまだ足りないところ、実際に走ってみるとこうした方がいいなどかなり出て来ると思います。それにつきましては、底井野の住民の皆さま方と話をして軌道にのせていきたいと思っております。例えば、停留所につきましても実際走ってみるとここは危ないとか乗り降りするのは、道路ではなく駐車場に止めた方がいいのではないかなどそういったことが出て来ると思いますので、そういったことも含めて行政と住民の方と一緒に話をしていればよいと思っております。以上です。

会長 どうもありがとうございます。

委員 北九州市立大学の内田でございます。今回検討を行いました底井野地区というのは、皆さまご存じのように、10月から運行を開始した南校区とは、地勢的な面あるいは人口の集積の面で、全く条件が異なる地域にあると認識しております。人口の集積がかなり低いということですので、今回事務局が提案しております利用者が予約を行って予約がなければ運行しないあるいは、通過していくという運行方法は、非常に効率的で無駄がないと感じております。それから大きく違うことは、東部地区での乗降制限ですが、今回の目的は、西部地区の方が東部地区の商業施設や病院を利用することが目的になりますので、東部地区内の移動につきましては、他の公共交通機関である西鉄バスや筑豊電気鉄道に役割を分担

していただくということで、全体の交通ネットワークを考えたときに役割分担は非常に重要ではないかと考えております。そういう意味で言うと、資料Aの15ページに交通空白地図の円が描いてありますが、今回の底井野地区で300mの圏域にお住まいの方は交通空白地域が解消されるということです。これを東の方に描いていいのかと疑問に思いました。例えば、市役所のところに紫の円が描いてありますが、ここにお住まいの方は、底井野の方に行くときは乗れますが、ここで乗って市立病院や通谷に向かうということではできませんので、この書き方は、検討の余地があると感じました。

それから利用する方が、高齢者であるということが想定される中で、バス停に行けば乗れるというのではなく、決まった時間までに電話予約をしなければいけないということで非常にわかりにくい部分もあるかと思えます。新しい乗り物が、継続的に運行するためには、多くの方に乗っていただくことが非常に重要になりますので、自治会の皆さんの役割も重要ですし、南校区で導入したとき以上に周知をしていただく、例えば、デモ運行などを行うといった利用の仕方を丁寧に説明すること、言葉や資料だけではなく実際に体験していただくような周知に取り組んでいただく必要があると感じております。以上でございます。

委員 運輸局の中園でございます。この案を事務局が検討されているときからお話を伺っておりまして、底井野校区の地勢がかなり広い面積で、人口にばらつきがあるということを見ると今回のデマンド形式が経費の負担的にもよいと思っております。但し、利用者の方が、予約をするということで通常のバスと違う乗り方をしなければいけないということで、どうしても高齢の方は面倒に思われる方がいます。しかしながら、現状ではこの方式が一番よいと思っておりますので、使い方をうまく周知していただいて、先ほど、先生からお話がありましたデモ運行などをして乗ってもらうということが大切だと思っております。それからルートについても、市の中心の方に結んでいますので、今までご要望が解消されるのではないかと考えております。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、4人の委員の方からご意見をいただきました。ただいまのご意見を集約致しますと、利用者が事前に予約をして予約がない便は運行をせず、また、利用がない停留所はショートカットして最短距離で利用者を目的地まで運送する、いわゆる予約型の乗合タクシーは、非常に効果的な運行であり、また底井野校区に非常に適した新しい手段でもあります。今回の運行方法の特徴であります利用する際の事前予約については、特に高齢者の方にはわかりにくい部分があり、多くの方に利用していただき、継続的に運行を行うためには、今後自治会の皆さまが中心となって市または運行事業者と共に住民の方への周知に取り組んでいくことが必要ではないのか、その中でデモ運行を行ってはどうかのご意見がありました。また、資料の一部についても、若干訂正が必要な部分のご指摘を受けたところでございます。ご意見はこのようにまとめることができます。本日、ご提案致しました事業計画書と運行計画書案につきましては、委員の皆さまには初めてお示した計画案でございますので、持ち帰っていただき、次回の会議にお

いて審議をいただきたいと考えております。

また、事務局におきましては、今後、自治会の皆さまと利用者であります住民の方への周知方法について、十分な検討をお願い致します。

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、事務局から説明をお願い致します。

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きまして、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網形成計画(たたき)」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 株式会社ケー・シー・エスの松本と申します。資料の説明をさせていただきます。今回の資料は全体で50ページほどあります。お時間の関係、前回の会議でご説明させていただいた内容と重複している部分も多々ありますので、要点だけをご説明させていただきます。説明にあたりましては、下にページが振ってありますので、説明するページを事前にお伝えしてお話しをしたいと思います。

1ページでございます。計画の目的と関連計画の整理として、具体的には、下に図をつけておりますが、交通政策基本法ができており、この中では、地方公共団体でございます中間市が中心となりましてまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築していくことが言われております。具体的には、日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保などに取り組んでいく話になっています。その後、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成26年に行われております。こう言った関連法に基づきまして、中間市にとって望ましい公共交通のすがたを明らかにするマスタープランとなる計画を策定致します。続いて、2ページでございます。上の方に図をつけております。今回策定する計画が、市の中の計画でどういう位置づけになるかということを示しております。上に青く中間市第4次総合計画とあります。市の全体の構想がまとめられてありまして、皆さんご存知かと思いますが、元気な風がふくまちなかま～市民の元気がまちの元気～というフレーズを基に都市づくりを進めておられます。右の方に将来都市構造の形成ということで、中間市都市計画マスタープランがございます。こちらの中では都市の将来像を形づくりながら都市計画法に基づき、まちの構造を計画して進めています。左の方には他分野のまちづくりということで中間市地域福祉計画、また第2次環境基本計画がございまして、この中でも人の移動に関することが求められています。このような計画と連携を図りながら、今回の計画は進めていきまして将来的には都市がめざしています快適な暮らしを支える社会基盤の整備という目標に向けていくということを計画に位置づけております。この概要を基に4ページをご覧いただいて、計画の区域と計画の期間として、区域は、中間市全域を対象区域としています。また、計画の期間は、法的な期間もございまして、概ね5年、今が2015年でございますので、本年度策定して来年度からスタートしていくとして2020年を目標にこの計画をつくっていきます。次の5ページからは、地域及び地域公共交通の現状

でございますが、前回の会議でも多くお話ししておりますので、少し概要だけお話ししますと、中間市は遠賀川を挟んで東と西に分かれている市でありまして、その中で住んでいる方の人口も高齢化が進んでいます。人口は東側に集積していきまして、公共施設も集積しています。公共交通も東側にありまして、西側には空白地が広がっております。また、東側には高低差があり、その中で不便地があることを20ページまでの中で書いております。

それでは21ページをお開きください。ここでは路線バスの経営状況を示しています。実際にかかる経費と国と県の負担について示しています。下にあるグラフですが、赤い折れ線グラフで市が負担している金額が1人あたり23年には、50円台だったことが、25年、26年には60円台後半に上がってきているグラフでございます。この要因は、利用されている方の人数が減ってきていることが大きな要因になってきています。それから22ページ、23ページには、10月から運行を開始しましたフレンドリー号のことを紹介しています。23ページの右下に利用状況のグラフと表があります。2系統の停車場所ごとの10月の1ヶ月間の利用状況を示しています。その下の表は、集計した表でございます。表の右から2番目、運行1便あたりの平均利用者数は、太賀・朝霧線におきましては、1便あたり0.75人、また、通谷・桜台線におきましては、1.11人、全体で見ますと0.94人ということで1便あたり1人乗るほどの十分な利用がされていない状況です。そこで運行にあたりまして乗っている方1人へ市が1,444円を負担しながら運行をはじめております。フレンドリー号に関する周知が皆さんにできていなかったということだと思っております。これから状況をみていく必要があると思っております。それから25ページでは、公共交通の不便地がどこかについて、ページの下に図をつけております。鉄道駅やバス停から500m、300m離れたグレーの部分空白地として交通不便地Aとして位置づけております。また、それ以外に中間市の地勢を考えますと高低差があるところがありますので、仮に円の中に入っていたとしても最寄の駅やバス停から高低差があって使い勝手が悪いところを交通不便地Bとして位置づけております。続いて26ページですが、前回見ていただいた図ですが、下にメッシュの数を空白地の割合で示しています。中間市のなかに交通空白地と言われるところが32%強あります。その内、底井野校区で占める割合が24.7%です。そのこともあって先ほどのような対策が図られてきています。ただし東地区におきましても、まだ7%強の空白地が残っている結果になっています。また、高低差ですが、29ページをお開きください。主に中間市での交通の基軸になります路線バスを対象に、バス停からの高低差が高いところがどれだけあるかを東地区だけで評価を示したグラフが右下にあります。仮にフレンドリー号が入っていない状況でバス停から5m以上高い、あるいは低いエリアを評価しますと58%ぐらいが、バス停から高い低いエリアが広がっています。今回フレンドリー号が、運行をはじめますと8%改善されてきている状況でございます。このように考えますとフレンドリー号は、利用性を高めている政策になっています。続いて、31ページは、今回市民の方にご協力をいただきまして、アンケート調査した結果を掲載しています。32ページには、抽出しまして1,000人の方に郵送にて調査票を配布し、

その結果、返送いただきました回答は、528票、5割以上の方にご回答いただいたということで一般のアンケート票にしますと非常に高い回収率となっています。皆さんの興味が高いアンケートだったと考えております。返送いただきました皆さまの特徴は、女性の方がやや多く、高齢の方から比較的多く返送いただいています。先ほどから議論になっています買い物や通院ですが、34ページをお開きください。アンケートによりますと、ここでは日常の買い物のことをお聞きしています。みなさんどちらに出かけますかという問いに対して、約7割の方は、中間市内で日常の買い物をしていると回答しています。校區別にどこに買い物に行かれているかを矢印で示したものが下の図でございます。矢印が多く集まっているところに、市民の方が買い物に来られているということですが、通谷電停周辺に集積している商業施設に買い物に行かれている方が数多くいる結果がでています。また、利用はほとんど自動車で行かれている結果がでています。35ページの下グラフですが、通院におきましても、6割ぐらひは中間市内の病院と回答しています。36ページには、行き先を示しておりますが、市立病院や新中間病院などがあります通谷電停周辺に来られている方が多いですが、買い物に比べますと若干分散されています。37ページの下グラフですが、普段の移動のときに公共交通を使われているかどうかですが、今回の結果では66%、3人のうち2人は、普段の移動は自動車を使っておられます。バスやJRを利用する方は、1割程度の状況です。39ページでは、実際バスや鉄道を利用されている方に乗り場までの不便を感じるについてお聞きしていますが、上のグラフでは、特に困ることはないが多かったが、距離や急な坂道がある方が2割前後いらっしゃいます。2割前後ということは、5人に1人近くは、バス停や駅に行くのに不便を感じています。非常に高い割合と考えております。続いて40ページでは、公共交通を利用しない方がどうして利用しないのかですが、傾向としてはよくありますが、自動車の方が便利、目的地まで早く着くなどが多くあります。自宅からバス停や駅までの距離が遠い方が、1割以上います。また、乗り継ぎが不便という方も1割います。そして鉄道の本数が少ないという回答の方も1割強います。こうしたところから、バスや鉄道の利用がしにくいということがでてきていると感じております。それから41ページの上の円グラフでございますが、こちらは公共交通の乗り継ぎ移動についてお聞きしています。ここ1年で乗り継いで利用したことがありますかということに對しまして、約66%、3分の2の方は、この1年で乗り継いで利用したことがないという回答をいただいています。実際、乗り継いだという方の回答は、下に表をつけていますが、バスとJR、バスと筑鉄で1割ぐらひの方が乗り継いでいますという回答をいただいています。実際に乗り継ぎの方が少ない状況でございます。その乗り継ぎに対する不満が、41ページの下グラフに、バスの便数が少ないことが一番多いですが、ダイヤの接続が悪いというところがみえてきています。続いて43ページは、バスを持っていらっしゃるお客様に聞き取って評価をした結果でございます。バス停は、概ね主要なバス停と考えられました6か所で、バスをお持ちのお客様にお聞きしています。44ページと45ページには、待っているお客様が、どこのバス停まで乗って行っていらっしゃるのかを示しています。比較的中心

部のバスの中で、乗り降りされていることが見受けられます。中鶴方面へ行かれています方は、中鶴以外でお聞きした方はいらっしゃらなかった傾向が見受けられます。バスを利用されている方が、バスに対するニーズということで、45ページの下グラフをつけております。本数が少ないが多い回答ではありましたが、続いて、下から5行目に時間通りにバスが来ないというバスの遅延に対する指摘がございました。また、JRとの乗り継ぎがしにくいという方が1割ぐらいいらっしゃるとということで、中間市の公共交通の問題点が、少し見えてきている気がします。それでは47ページですが、これから中間市の公共交通をどう考えていくかということを示しています。冒頭でも計画策定の意義について、お話ししましたように、まちづくりと連携したということが、今回計画では必要になってまいります。そこで47ページでは、将来のまちづくりと地域公共交通の方向性を示しています。特に都市計画マスタープランで示されています都市構造図を意識しながら、今回の公共交通を考えていく必要があります。中間市が将来のすがたとしてどう考えているかと言いますと、現在のコンパクトな都市形成を維持し歩いて暮らせるまちづくりを進めていきたいとしています。通谷駅周辺地区、JR中間駅周辺地区を大きな都市拠点と位置付けています。また、その2つの拠点を結ぶ、ふれあい大通りにいろいろな施設が集積しておりますので、このあたりを拠点として位置付けています。このあたりを中間市の中心拠点としてにぎわい・交流の創出にむけた回遊性のあるまちづくりを進めています。また、筑豊中間駅におきましては、筑豊電気鉄道様が、黒崎から筑豊中間駅までのダイヤを多く組んでいることもありまして非常に交通結節点として機能していると考えております。JR中間駅、通谷電停、筑豊中間駅の3つをうまく結んでいったこの環状的な部分がコンパクトな都心部と考えております。それらの都心部をコンパクトなまちとして捉えながら、周辺に住んでいる方、また活動されている方々を核になるようなところに結びつけていくような都市構造を考えられています。従いまして、下の赤い枠で囲みましてところに公共交通の方針として、体系的な交通ネットワークを整備するとともに、利便性の向上、交通環境の整備により周辺地域との交流及び都市内の円滑な移動を支えるネットワークの構築をしていく必要があると考えております。これは大きな方向性でございます。それでは48ページに、それぞれの公共交通に役割について整理しております。中間市には数多くの公共交通が運行されていまして、左の縦軸に書いてありますが、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、水巻町で運行しています循環バス、地域を網羅してサービスしていますタクシー、これらの交通網が、まちづくりにどのように機能してその役割を果たしていくのかを表で示しております。真ん中にあります路線バスが、先ほどお話ししました大きな拠点を連絡していく市内交通の骨格を担うバスです。その下にありますコミュニティバスは、南校区あるいは底井野校区に入っていく交通ですが、交通不便地を支援していくという位置づけになります。そして、一番下にありますタクシーは、先ほど底井野校区の運行計画の中でも話がありましたが、しっかりタクシーとの役割の違いを意識していく必要があると思います。タクシーにおきましては、多様なニーズを支える公共交通でございます。特にドア・ツー・

ドアでサービスしていく公共交通ということで位置づけておきたいと考えています。49 ページには、お話しした内容を絵にしている内容です。それでは51 ページですが、最初に課題1として中間市西部の公共交通空白地への対策です。日常の買い物に行く地域で、底井野校区の方も多くが市内に行っていて、その行き先も通谷駅周辺が多い状況でございます。左下にありますグラフでも通院先も同じでございます。ただ公共交通機関に限られるということで、右下のグラフにもありますように自分で運転する自家用車で移動する割合が、高齢者の割合が非常に多くなっております。このあたりは、公共交通の不便を解消しながら、移動を支援していく必要があります。続いて52 ページでは、中間市東部の公共交通不便地への対策検討を進めていく必要があります。右上のグラフでは、公共交通の利用割合をみますと、高低差が多くあります南校区、西校区では比較的公共交通を利用されています。真ん中の左側のグラフでは、その校区での最寄の乗り場まで、7割ぐらいの方が歩いて行かれています。右側のグラフですが、乗り場までに急な坂道があるので困っているという方の回答が、南校区、西校区では他の校区に比べて高くなっています。この結果からしましてもフレンドリー号は、効果的な対策になっているのではないかと考えております。このした交通の導入は、検討していく必要がありますが、中間市はモデル地区として南校区コミュニティバスの運行をはじめた結果、高低差の問題は改善されています。ただし、中間市の新たな公共交通サービスとして初めて運行していることを考慮しますとしばらくは十分なモニタリングによる効果等を把握しまして、公共交通不便地Bに対する対策のあり方を検討する必要があることを課題としています。続いて、53 ページの課題3は、西鉄バス中間線をはじめとする路線バスの利用促進を図るべきと考えています。右側のグラフの西鉄バス中間線の年間利用者数は年々減少しています。左のグラフのアンケートでも市民の方はほとんどバスを利用しないという回答がでております。今後、バスを維持していくうえからも、バス会社様のご努力もありますし、中間市からの補填ということもありますが、皆様のご利用が少なくなりますと厳しくなります。そこで利用促進を図って、バスを維持していく必要があると考えております。中間市におきましては、鉄道、バスを使って移動していく環境としては恵まれた環境にあると思えます。しかし、現状では、使われていないという結果も見受けられます。そうしますと乗り継ぎの利用促進を図っていく必要があります、そのためには、少しダイヤが不便であるというご指摘もありますので、利便性向上を図りつつ、利用促進を図っていく必要が4つ目の課題です。続いて54 ページ、55 ページですが、これから公共交通の対応をどう考えていくかまとめています。左側から課題から方策がきている図を示していますが、55 ページでご説明します。今回大きく4つの方策をこの計画であげています。左上の紫の四角囲みでは、中間市の公共交通ネットワークの強化を図っております。中間市にあります地域公共交通ネットワークは充実しているものの、市民の利用状況は、非常に少なくこのままではネットワークの維持が困難になることが懸念されています。そのため、公共交通ネットワークの強化を図り、市民への公共交通の利用促進を図るとともに、JR中間駅、筑鉄通谷駅、筑豊中間駅といった主要乗継拠点におい

て乗り継ぎの利便性を高めていきます。そして、右側の公共交通不便地の解消では、遠賀川東部地域では、公共交通利用カバー圏が高いものの部分的に公共交通不便地Aが存在しています。加えて地形による高低差が生じて公共交通不便地Bによる問題も発生しています。これらの問題を解消するため、平成27年10月より運行を開始している公共交通不便地Bにおける南校区コミュニティバスの運行状況を検証しつつ検討するものと致します。また、東部では、既存のバス路線との重複などを注意しつつ不便地対策を検討していくこととしています。また、左下の遠賀川西部に位置します底井野校区においては、校区内の約84%が公共交通不便地Aとなっております。その解消のために新たな公共交通の導入を図るものと致します。なお、公共交通の導入に向けては、底井野校区の家屋の立地が広く分布し、人口密度が低い状況であることを考慮しますと、デマンドタクシーなど地区の需要に応じた適正で経済的にも効率的な手法の導入を検討していく必要があります。そして右下の中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上では、中間線のバス停には乗降客数に格差がございます。負担削減に向けた路線再編も今後考えられる余地はありますが、本計画の期間においては、将来に向けた路線のあり方について検討を行いながら、市民への利用促進によって路線維持を図っていくこととします。そのためにも中間市がめざす公共交通まちづくりに対する市民の理解を深めるとともに、市民の積極的な公共交通利用へ向けた取り組みを行うものと致します。この4つの方策で、今後交通政策をまとめて皆さまにご説明していき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、株式会社ケー・シー・エス様から、市民の方からのアンケート、あるいは、ヒアリングから本市の公共交通の現状、分析、興味深い説明でございました。また、本市の都市マスタープランとの整合性、今後の課題、将来の対策等についての計画内容のご説明でございました。この中間市地域公共交通網形成計画等の策定について、委員の皆さまのご意見等ございましたらお願い致します。

～意見なし～

会長 ありがとうございます。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、事務局から補足説明はございますか。

事務局 中間市地域公共交通網形成計画の公表までのスケジュールにつきまして、補足説明を致します。次回、第5回会議にて、再度、精査した計画案をお示し致します。後ほど、全体の会議スケジュールの中でご説明を致しますが、第5回会議は、少し早めの2月3日（水曜日）に開催したいと考えております。第5回会議の後は、市民意見提出手続き、パブリックコメントを2月上旬から3月上旬まで実施し、3月下旬に本来予定してごさいませんでした第6回会議を開催し、計画案全体の合意を賜りたいと考えております。委員の皆さまには、お忙しい中ご迷惑をお掛け致しますが、ご協力を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す。委員の皆さまには、大変お忙しい時期とは存じますが、会議にご出席をいただきますようお願い致します。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」の運行状況について、事務局から説明をさせます。

事務局 それでは、資料Aの16ページをご覧ください。

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月の1ヶ月間の運行状況について、ご報告致します。先ほど、ケー・シー・エス様が少し利用状況をふれておりますが、もう一度詳しくご説明させていただきます。

1. 月曜日と水曜日に運行する太賀・朝霧系統、通谷団地口から中間市立病院間の利用状況につきましては、10月の運行日数8日間で延べ64便、48人の利用となっております。1便あたりの利用者数は、0.75人です。朝霧公民館そば、通谷電停での乗車される方が多く、朝霧公民館そば、通谷電停、中間市立病院での降車が多くなっております。

17ページをご覧ください。

2. 火曜日と金曜日に運行する通谷・桜台系統、中間南小学校前から中間市立病院間の利用状況につきましては、10月の運行日数9日間で延べ72便、80人の利用となっております。1便あたりの利用者数は、1.11人です。通谷1丁目、通谷電停からの乗車が多く、通谷二区、通谷団地口、通谷電停、中間市立病院での降車が多くなっています。

運行開始から1ヶ月間の利用状況は以上でございます。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。ただいまの南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用状況にご説明がありました。説明について、何かご質問・ご意見ございましたらお願い致します。

委員 結果だけをみると非常に厳しい結果といえますが、当初から話していましたが1便あたり2人乗ってほしいという話があったと思いますが、半分ぐらいということで、なかなか周知がいきとどいてない部分も当然あると思いますし、10月は天候がよく暖かったこともあると思います。11月も暖かったですが、運行事業者様の方でその後の11月、12月状況が感覚的なもので結構ですので、お分かりになっていることがありましたら教えていただきたいと思っております。

委員 ことぶきタクシーの小林でございます。乗降人数的にはそんなに変わらないと思いますが、祭日が2人とか3人とかの利用となっております。南小学校の方を担当していますが、南小学校から乗られる方が少ないです。あとは、資料のとおりになると思います。もう少し利用していただかないと乗務員の方からどうなんだろうという声が上がってきております。

以上です。

委員　　そういう中で、地元の方に周知をしていくということは、非常に大事だと思いますし、自治会等でも何か積極的に声かけとか、いろいろな会合がある中で利用促進策ということは地元の南校区で実施される予定がありましたら教えていただけたらと思います。

委員　　月に1回自治会の例会のあとに南校区の自治会長だけが集まります。そういう中で少し話を聞きますと、毎日ではないと、毎日運行されると乗る人が多いのではないかとということが1つあります。それと当初考えて出していましたバス停が、実際運行してみると、変わった方がいいかなあという意見もでています。それから今後は、もう少しそれぞれの自治会長から問題を提起していただいて、それについてどうしていくかということを考えています。以上です。

会長　　今、フレンドリー号の1ヶ月という短い期間のデータでございますが、今後利用促進については、自治会も行政も住民の方に周知を図ってまいりたいと思っております。今後ともどうぞよろしくお願い致します。それでは、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致します。

事務局　　それでは、資料の18ページをご覧ください。

次回の第5回目の会議は、当初3月上旬に開催を予定しておりましたが、時期を少し早め、2月3日（水曜日）に開催したいと考えております。第5回会議では、底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書案の審議及び、中間市地域公共交通網形成計画案の提示を行いたいと考えております。

また、先ほど、議題の（2）中間市地域公共交通網形成計画等の策定につきまして、ご説明を致しました際に、第5回会議後に、中間市地域公共交通網形成計画案について、市民意見提出手続き、パブリックコメントを行うことを予定しております。そのため、本来予定してございませんでした第6回会議を3月29日（火曜日）に開催させていただきたいと考えております。委員の皆さまに中間市地域公共交通網形成計画の合意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　　ただいま、事務局から年明け早々ではございますが、第5回目の本会議を2月3日（水曜日）第6回目の会議を3月29日（火曜日）に行いたいという、会議スケジュールの説明がございました、この会議スケジュールについて何か委員の方ご質問等はございますか。

それでは、どうぞよろしくお願い致します。それでは本日の地域公共交通会議の議題すべてが終了いたしました。委員の皆さまには、今年一年間、本市の公共交通につきまして、貴重なご意見をいただき誠にありがとうございました。本年は、始めてコミュニティバスの運行が開始し、本市の公共交通にとりまして節目の年であったと思っております。来年

も、底井野校区の新しい地域公共交通や地域交通網形成計画案の審議など、皆さまのお知恵を賜りたいと考えております。年明け後間もなくではございますが、次回、第5回会議は、2月3日（水曜日）に開催致します。底井野校区予約型乗合タクシー事業計画書及び運行計画書案の審議及び、中間市地域公共交通網形成計画案の協議をおこないますので、大変お忙しい時期とは存じますが、ご出席を賜りますよう重ねてお願い申し上げます。今年一年間、本当にありがとうございました。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。