

## 会議議事録

- 1．会議名 平成 27 年度第 5 回中間市地域公共交通会議
- 2．開催日時 平成 28 年 2 月 3 日（水曜日）10 時から 11 時 00 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（24 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
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
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
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	竹内 康秀
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）

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
西鉄バス北九州労働組合	清田 博巳
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

地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメント【2月10日～3月10日】

第6回会議・・・地域公共交通網形成計画の審議 【3月中旬書面開催】

##### （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。本年もどうぞよろしくお願ひ致します。定刻となりましたので、ただいまから平成27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、高亀委員、森委員、吉村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致します。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5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、資料C、資料

Dに分かれております。また、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。

それでは、議事に入らせていただきます。発言される際はまず、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致します。

会長 改めまして、おはようございます。委員の皆さまには大変お忙しい中、また、足元の悪い中、お集まりいただき誠にありがとうございます。本年もどうぞよろしくお願い致します。早速ではございますが、式次第にそって議事を進めて参ります。  
まず、式次第の2番目、議題と致しまして、(1)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、事務局から説明をさせます。

事務局 それでは、議題の(1)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致します。

それでは、資料Aの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事業計画書及び運行計画書の内容につきましては、前回の会議におきまして、ご説明を行い、計画書の内容をお持ち帰りいただいてご精査いただくようお願いを致しましたところでございます。

本日、お示ししております資料は、前回と同様のものになりますが、今一度、計画書の概要を委員の皆さまにご説明をさせていただきます。

この計画書につきましては、前々回の会議にて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、作成した計画案でございます。

の目的につきましては、底井野校区の地形的な特性や公共交通の現状などから、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。

の運行方法の概要につきましては、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。

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の車両を有し、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。

(1)市内タクシー事業者からの選定方法につきましては、北九州タクシー協会様から運行主体となるタクシー事業者をご推薦いただくこととし、(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、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ました市内タクシー事業者様と中間市との間で、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、予算の範囲内において、補助金交付申請に基づき補助することと致します。

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、運送の区間からは次のページをご覧ください。4 ページの運送区間の概要から次のページの 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。

それでは、7 ページをご覧ください。

1、運行目的から 4、運行主体につきましては、先ほどご説明致しましたので、5、運行系統についてご説明致します。運行系統は、(1)の垣生・下大隈系統と(2)の砂山・底井野系統の 2 系統ありまして、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。

6 の営業区域につきましては、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。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 つの停留所でありまして中間市役所前、筑鉄中間、通谷電停、中間市立病院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、8 ページをご覧ください。停留所での乗降につきましてご説明をさせていただきます。

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者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。

ただいまご説明致しました停留所での乗降ルールにつきまして、今回の運行の特徴の1つでございます。

それでは、続きまして、7、運行回数・運行時間帯につきましては、1日4本で、週4日、月・火・水・金曜日に1系統ごと運行致します。

続きまして、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便と計画しております。

続きまして、8の使用車両は、事業者が保有する5人乗りの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、常用車両1台、追走車両及び故障対応のための予備車両3台の計4台を計画しております。

9、運賃につきましては、南校区と同じ、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。また、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することとします。

それでは、9ページをご覧ください。

10の利用方法と致しまして、底井野校区コミュニティバスを利用して買い物に行く場合のイメージ図を掲載しております。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。

の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。

ただいまご説明致しました利用方法のイメージ図につきましても、今回の運行の特徴の1つでございます。

10ページをご覧ください。枠の中につきましては、運行の概要をまとめております。

その他と致しまして、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、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。

12の運行経費の概算につきましてご説明致します。

(1)から(4)は先ほど、ご説明を致しましたので、(5)運行条件の3段目をご覧ください。追走車両を除く年間走行キロは、17,864kmの運行を計画しており、停留所設置箇所数は25箇所を予定しております。

(6)初期投資につきましては、停留所設置費用として、300万円としております。

(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 11 km 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。

次のページとご覧ください。

12 ページには、運行系統図案、そして、13 ページには、運行時刻表案を掲載しております。続きまして、14 ページには、路線系統図として現在の公共交通路線図に底井野校区路線を追加した地図を掲載しております。また、15 ページには、前回お示し致しました交通空白地図を修正したものを掲載しており、修正致しました箇所は、東部地区に設定しております底井野校区路線の 4 つの停留所、中間市役所前、筑鉄中間、通谷電停、中間市立病院につきまして、今回の運行は、西部地区から東部地区の商業施設や病院等に運送することが大きな目的でございますので、紫色の円を除いております。以上が、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。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ありました。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質問・ご意見はございませんでしょうか。

委員      底井野校区の齊藤です。ただいま事務局からご説明がありました計画案につきまして、校区に持ち帰りまして、他の自治会長様とも意見交換を行いました。底井野校区としては、この計画にて進めていただき、一刻も早く、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ができることを望んでおります。どうぞ皆さま方のご協力をお願いしたいと思っております。

会長      ありがとうございます。他にございませんか。

委員      ことぶきタクシーの小林でございます。計画をよく検討させていただきました。大変よくできていると思います。ただ、若干運行収入について、ここまでいかないのではないかと思います。底井野校区の方には利用状況にあうような利用客をよろしくお願い致します。我々運行する側にとっては、一番困ることはお客様が乗らないことです。交通事故などの心配もございますので、利用客の増に励んでいただきますようお願い致します。

会長      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。これまでの会議でもお話ししていますように、底井野の人口密度を考えますと、セダン型のタクシーを使って予約制で運行を行うことが効率的に事業を進めていくうえでも最良の形態であると思っております。ただ9ページにあります一般の路線バス、あるいは南校区で運行している乗合タクシーと違って予約をしなければいけないということが、決定的に違うということで利用する側にとっては、慣れるまでは高いハードルになると思いますので、自治会や行政の方には電話予約のハードルを可能な限り低くすることとに力を注いでいただきたいと思います。15ページで、現在、交通空白地域になっているところは、紫色がなくて筑前垣生駅だけに丸がついているわけですが、今回、紫色がつくことで空白地域が大きく解消され、併せて東部地区を運行するJRや西鉄バス、筑鉄などの公共交通機関とうまく連携することで市全体の交通ネットワークが充実したものになると思います。これだけ充実した交通ネットワークになるわけですが、これを維持していくことが非常に重要になってくると思います。利用者がなければ持続的に運行できるかというところではないと思いますので、住民の皆さまには意識を変えていただいて、たまには自家用車ではなく公共交通を使って買い物、病院に行くという行動をしていただければと思います。そのためには行政は、意識改革できるような情報を提供していくような施策を交通事業者の皆さんと連携して検討していくことがよりよい交通環境につながるのではないかと考えています。

会長 ありがとうございます。

委員 私の方から今、先生がまとめて課題と取組の方向をすべて言っていただきましたので、それについてはありませんが、コミュニティバスの成功事例をみてみますと、行政と地元の自治会と事業者の方が、協働ということがキーになってくると思います。電話の方法について、10月以降の運行ということで、それまで時間がありますので、チラシを配るだけでなくデモ運行といった実際に運行してみるだとか、自治会の方と検討されて、利用者の方に一回使ってもらおうという方法を行ってみてはどうかと思っております。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、委員の方から立場的なこともございまして、様々なご意見をいただいたところでございます。集約させていただきますと、今回の運行につきましては、底井野校区内の人口密度や家屋の分布が広範囲に位置している状況、また、今回の計画案は限られた財源の中で効率的に事業を進めていく運行形態ではないかというご意見でございます。しかしながら、今回の運行方法の特徴は、南校区での運行と違うルールがございまして、停留所での乗降のルールや必ず電話による予約制という大きな2つの特徴があるわけでございます。非常にわかりにくい部分が底井野校区にはあると思います。今ご意見をいただきました委員の方々もご心配をされていると思われま。今回底井野校区の運行にあたっては、自治会はもとより、行政または事業者が連携を取りながら、いかに利用者に周知を図っていくか、また内田先生からご意見でましたように、この乗合タク

シーを必要とする人だけに限らず、一般の方の交通の足として買い物等にも使っていただくようにして利用の促進を図っていく必要があるというご意見にまとめることができると思います。

本日、ご提案致しました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につきましては、委員の皆さまのご同意をいただきたいと思います。委員の皆さま、ご同意いただけますでしょうか。

～同意～

委員の皆さまありがとうございました。それでは、事務局におきまして、今後、本日ご同意をいただきました事業計画書及び運行計画書にて関係者の皆さまと調整を進めていただきたいと思います。事務局、よろしくお願い致します。

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きまして、ご説明を致します。資料Bをご準備ください。

中間市地域公共交通網形成計画につきましては、前回の会議におきまして、委託先であります株式会社ケー・シー・エス様から公共交通の現状や市民アンケート調査、バス停でのヒアリング調査などから分析した当市の公共交通の課題や将来に向けた方策などを説明させていただきました。本日は、その方策を实らすために、計画期間において協議、検討を行う施策について、委員の皆さまにご説明をさせていただきます。

54 ページをご覧ください。

まず、分析結果から導き出されました4つの課題について、整理致します。課題1、中間市西部の公共交通空白地区への対策、課題2、中間市東部の公共交通不便地への対策検討、課題3、西鉄中間線をはじめとする路線バスの利用促進、課題4、公共交通ネットワークとしての利便性向上による利用促進でございます。

55 ページをご覧ください。

その課題に対する方策について、それぞれの課題から浮彫となった問題点を整理しております。左上の中間市公共交通ネットワークの強化では、JR 中間駅、筑鉄通谷駅、筑鉄筑豊中間駅といった主要な乗り継ぎ拠点において乗り継ぎの利便性を高めるものと致します。右上の公共交通不便地の解消では、中間市東部の部分的あるいは、高低差による公共交通不便地の問題については、モデルケースとして運行を開始した南校区コミュニティバスの運行状況を検証し、効果等を把握しながら検討を進めていくとともに、東部のバス路線との重複を考慮する必要があります。

左下の公共交通不便地の解消では、西部に位置する底井野校区におきまして、家屋の立地が広く分布し人口密度が低い状況などを考慮して、予約型乗合タクシーなど地域の需要に適した、経済的にも効率的な手法を取り入れる必要があります。



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、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るため、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、積極的な公共交通への利用に向けた取り組みが必要であります。

56 ページをご覧ください。

それでは、それぞれの方策を実現するための施策について、ご説明致します。

公共交通不便地の解消として2つの実施施策、中間市の公共交通ネットワークの強化として7つの実施施策、中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上として3つの実施施策、併せて12の実施施策を今回掲載しております。

57 ページをご覧ください。

施策内容の として、中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入でございます。この施策は、本日の議題でありました底井野校区への予約型乗合タクシーの導入について記載したものでございます。

次のページ、58 ページをご覧ください。

施策内容の として、中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手手段の検討でございます。この施策は、昨年モデルケースとして導入致しました南校区コミュニティバスの利用状況の把握及び検証を通じて、その効果等を確認し、東部地区において部分的及び高低差による交通不便地にコミュニティバスの導入可能性を検討するものでございます。検証内容と致しましては、 コミュニティバスの1便あたりの利用者数、 コミュニティバス利用者1人への市の負担金額、 地区住民のお出かけ回数の増加、 公共交通利用割合の増加について検証を行う予定でございます。

次のページをご覧ください。

方策2の施策内容 として、乗継拠点における乗継ダイヤの改善でございます。

この施策は、公共交通ネットワークの一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化のための交通結節点での乗継に配慮したダイヤを検討するものでございます。

次のページ、60 ページをご覧ください。

施策内容 -1として、拠点バス停のバス待ち環境の向上でございます。この施策は、乗継拠点となるバス停において、バスを待つ環境の向上を事業者と行政が連携して検討を行うものでございます。

続きまして、施策内容 -2、乗継拠点駅におけるバス情報の充実でございます。

この施策は、バス利用者へ、バスを利用するときに必要な情報を手軽にわかりやすく提供し、利便性の向上を図ることができるよう鉄道駅などと連携して情報提供を行うものでございます。

次のページをご覧ください。施策内容 -3、ICカードの利用促進でございます。

この施策は、二モカやスゴカなどのICカードの利用環境拡大による利便性向上を図り、公共交通の相互の利用促進を図るため、市民の方への情報提供を行うものでございます。

次のページ、62 ページをご覧ください。施策内容 -4、バス接近情報の提供でございます。

市民アンケート調査やバス停でのヒアリング調査からいつバスが来るのかわからないとのご意見がありました。この心理的な抵抗感を軽減することで利用促進をめざすものでございます。スマートフォンやタブレットなど情報機器の端末が普及する中で、これらの端末を活用し、接近情報を伝えることができるよう、交通事業者のホームページなどをバス停に掲示し、接続しやすい環境を整えるものでございます。

続きまして、施策内容 - 5、移動環境の改善でございます。

この施策は、高齢者や障がい者などのすべての人にとって、移動しやすい環境となるよう、事業者と行政が連携して検討を行うものでございます。

次のページをご覧ください。

施策内容 、他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくりでございます。

この施策は、地元企業と連携し、通院や買い物に便利なダイヤを検討することで、企業からの支援を求めるものでございます。

次のページ、64 ページをご覧ください。方策 3 の施策内容 - 1、交通まちづくりの周知でございます。

この施策は、市民の公共交通への意識向上及び利用促進に向けて、公共交通マップなどの公共交通のまちづくりに関する情報提供を行うものでございます。

次のページをご覧ください。

施策内容 - 2、モビリティ・マネジメントの展開でございます。この施策は、無理なく市民一人一人のライフスタイルに公共交通の利用が定着するようアンケート調査などを通じて意識啓発を図るものでございます。

次のページ、66 ページをご覧ください。施策内容 - 3、高齢者の免許返納施策でございます。

この施策は、高齢者の免許返納に対して、公共交通の支援策を事業者と行政が検討を行うものでございます。

次のページをご覧ください。

3、目標値の設定と致しまして、各方策について、数値目標を設定しております。方策 1、交通不便地の解消として、数値指標 1、公共交通不便地 A として交通空白地の割合、数値指標 2、公共交通不便地 B として高低差による不便地に対する公共交通サービスの確立として 4 つの効果検証項目をあげております。

続きまして、方策 2、中間市の公共交通ネットワークの強化として、数値指標 、過去 1 年間における公共交通の乗り継ぎ利用の割合をあげております。

次のページ、68 ページをご覧ください。

方策 3、中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上として、数値指標 、底井野校区予約型乗合タクシーによる月当たり平均外出人数、数値指標 、路線バスの利用者数をあげております。

これらの数値指標については、表にとりまとめ、現況値と計画最終年度の平成 32 年度での目標値を掲載しております。

それでは、次のページをご覧ください。

施策展開のイメージとして、施策実施に向けたスケジュールを掲載しております。

方策 1、公共交通不便地の解消では、利用状況の把握などのモニタリング期間を設け、見直し及び他地区への検討を進める期間を設定しております。

方策 2、中間市公共交通ネットワークの強化では、協議・準備・実施に始まり、市民利用の検証などを進めるよう設定しております。

次のページ、70 ページをご覧ください。

方策 3、中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上では、啓発・取組み促進期間の設定や市民利用の検証などの期間を設けております。

この施策実施のスケジュールに沿って、関係者の皆さまと協議を重ね、評価、改善を行い、よりよい交通環境の創出に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

以上が、中間市公共交通網形成計画案に取りまとめました実施施策及び目標値、実施スケジュールでございます。

続きまして、資料 C の 1 ページをご覧ください。

この資料は、ただいまご説明致しました中間市公共交通網形成計画の策定に伴いまして、その概要をまとめたものでございます。

2 ページをご覧ください。

この資料は、計画策定に伴いまして、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ておりますことから、同交付要綱第 3 条第 5 項により事業評価を行った資料でございます。今回、浮彫となりました 4 つの課題に向けた方策として、3 つの方策に取り組み、引き続き、国の補助制度を活用しながら、事業に取り組んでまいります。

この資料 C につきましては、本日、委員の皆さまにご提示させていただきました計画案のとおり、適切に事業が実施されていることから、評価 A として、福岡運輸支局様にご提出致しますことをご報告致します。また、このとりまとめを行いました中間市地域公共交通網形成計画案につきましては、今後、公表に向けまして、本日、委員の皆さまからご同意をいただきました後に、市民意見提出手続き、パブリックコメントを 2 月 10 日から 3 月 10 日までの約 1 カ月間実施致したいと考えております。そして、パブリックコメントにていただきましたご意見を精査し、計画案に取り入れまして、再度、委員の皆さまに、ご審議を賜りたいと考えております。本来でございましたら、予定しておりましたとおり、3 月 29 日に第 6 回会議を開催し、ご審議を賜るところではございますが、年度末ということもあり、本日、委員のみなさまのご了承がいただけましたら、第 6 回会議は、書面にて開催をさせていただきたいと考えております。皆さまの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。それでは、中間市地域公共交通網形成計画案の全体につきまして、また、第 6 回会議の書面開催につきましても併せてご意見ございましたらよろしくお願ひ致します。

委員 北九州市立大学の内田です。中間市では底井野の方でも新しい交通が導入されるということで、市全体にわたって広く公共交通のネットワークがこれから構築されるという非常に恵まれた環境にあると思っておりますけれども、33 ページに通勤通学者の主な交通手段、自家用車が半分、それから 35 ページの市内買い物先への主な交通手段も自家用車ということで、公共交通を利用している方が非常に少ないと感じております。それから特徴的なこととして、41 ページに公共交通の乗継移動ということで、乗継移動をしていないが 65%と非常に少ない傾向にあると思います。利用環境をまだまだ改善していくべき点があると思います。それから先ほど、お話しがありましたように使っていただかないと維持していくことができない、維持できなくなれば、これだけカバーされているものが、また、交通空白地になってしまい拡大につながっていく恐れもありますので、今回いろいろな方策がでてまいりましたが、方策の 3 のところにありますモビリティマネジメントをはじめとした市民の意識改革に向けた取り組みが非常に重要になってくると考えております。それとこれは質問になりますが 68 ページに評価指標の現況値と目標値が設定してあります。その中に評価指標の 4 に公共交通利用割合の増加ということで 20%を 22%にするということで、これは 58 ページの説明をみますと南校区のアンケートを基に 65 歳以上の方の交通手段の回答数となっておりますが、これが気になったところでございます。限定的な地区の高齢者の方の利用割合であれば、そういうことを書かなければいけないのではないかと考えております。33 ページのアンケートで、通勤通学の移動手段では、公共交通を利用している方は多くて、バス、JR、筑鉄等で 40%ぐらいですので、数値がだいぶ変わってきます。現況値、目標値は、市内全体の数字にしないといけないのではないかと思いますので、考え方をお聞かせください。それと 20%を 22%にするという目標値の設定ですが、これは現実的にはかなり難しいと思います。北九州市の環境首都総合交通戦略では、現状を維持するという考え方をしていますので、下の路線バスの利用者数のように、人口が減っている中で、利用者は減っている、そのような中で利用者を維持するという目標になっていると思います。割合を増やさないといけないというお気持ちはよくわかりますが、これも再検討をしてもいいのではと考えています。以上でございます。

会長 まず、先生からの資料のご指摘について事務局からお願いします。

事務局 先生のご指摘の部分の評価指標につきまして、公共交通の利用割合の増加と致しまして、この数字は南校区のアンケート調査から数値を出しております。その中で、今後、公共交通の利用者が 100 件増加した場合の数値として、割合を 2%増加させています。先生が言われましたところは、検討して訂正できるところは先生と相談したいと思います。以上でございます。

委託事業者 ケー・シー・エスの松本でございます。少し補足をさせていただきたいと思います。こちらの指標目標に関しましては、先生からご指摘をいただきましたように中間市全体の目標設定をした方がよろしいのではないかとのお話があったのですが、こ

この指標の位置づけと言いますのが、今後どういう風に高低差が大きい地域にフレンドリー号みたいな公共交通を入れていくか検討していくことを判断していくかという指標でございます。従いまして、フレンドリー号が走っています校区で、どういった変化がおきれば今後、高低差があるところに導入していくことを検討できるかということです。現在高低差が大きくて高齢者の方が外出しにくいというアンケートが、一昨年、南校区に公共交通を導入する際に実際されたアンケート結果から見受けられましたので、お出かけ回数、利用割合等が少し改善していったことが見えれば効果的な施策で、他地域に波及させていく1つの判断基準にしていきたいという捉え方をしていますので、南校区の数値を使わせていただいております。

委員 わかりました。ありがとうございます。評価指標 をみますと、公共交通不便地Bに対するということが書いてあります。22%といいいますのも、中間南校区できちんとみていくということで、ただし、そうしますと のコミュニティバスの1便あたりの利用者数が、今年度0.94を倍の2.0にするということですが、公共交通の利用割合がもっと増えるのではないかと思います、その点の整合性はいかがですか。

委託事業者 目標値の2.0といいいますのは、生活交通確保維持改善計画の中で、目標設定をしている数値ですが、実際2.0になりますと、先生からご指摘をいただいた数値よりもっとよくなると想定しております。補助事業にて設定している数値との整合性を図っているとことでございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、内田先生からご意見をいただきましたように、今回のこの計画案は、現状を分析したうえで、今後5年間の当市の公共交通の方向性を定めまして、課題解決に向けた方策を1つ1つ、関係者の皆さまと、実施スケジュールに沿って協議し、できるところから実施を行い、そして評価、改善へとつなげる非常に重要な計画案でございます。このコンパクトな市域の中にある非常に充実した交通環境を維持していくためにも、市民の皆さまの生活スタイルの中に、公共交通を取り入れていただくことができるよう検討を重ねてまいりたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございます。それでは、本日、事務局がご提案致しました「中間市地域公共交通網形成計画案」につきましては、このまま進めさせていただき、今後、公表に向けまして、パブリックコメントを実施することで、委員の皆さま、よろしいでございましょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。それでは、事務局の方で、パブリックコメントに向けた準備を進めてください。

また、事務局から提案がありました「中間市地域公共交通網形成計画」の事業評価の報告及び第6回会議の書面開催の提案がありましたが、委員のみなさま、事業評価につきまし

ては、この内容で福岡運輸支局様にご提出することとし、また、次回の会議につきましては、事務局の提案どおり書面にて開催することによろしい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、事業評価につきましては、資料Cのとおりご提出することとし、第6回会議は、書面による開催と致します。委員のみなさま、どうぞ今後ともご協力をお願い致します。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Dの1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」の10月から12月までの3か月間の利用状況をご説明させていただきます。

1、月曜日と水曜日に運行しております太賀・朝霧系統の3か月間の利用者数は、181人で、1便あたり0.91人となっています。左下の乗車数の表では、朝霧公民館そばと通谷電停での乗車が多くなっています。また、右下の降車の表では、通谷二区、朝霧公民館そば、鍋山、通谷電停、太賀三区公園、中間市立病院の降車が多くなっています。

2ページをご覧ください。

2、火曜日、金曜日に運行しております通谷・桜台系統の3か月の利用者数は、182人で、1便あたり0.91人となっています。左下の乗車の表では、通谷一丁目、通谷電停での乗車が多く、右下の降車の表では、通谷二区、通谷給水塔そば、通谷電停、中間市立病院の降車が多くなっています。

利用者数の推移につきましては、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。それでは、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、ただいまの説明で何かご意見はございませんでしょうか。

委員 南校区の松崎です。ただいま、事務局から説明がありました10月から12月までのフレンドリー号の運行状況を拝見いたしますと、2つの系統とも1便あたり1人の方が利用していない状況にあることがよくわかりました。私も運行が開始して3か月たちますので、地域の方から、どこに停留所があるのか、何時の便があるのかと言った話をよく聞きます。また、地域の方へ運行コースや時刻表の周知が足りていないのではないかと思います。今一度、南校区の自治会内で組回覧を行い、運行コースや時刻表、停留所の位置など周知を図りたいと考えております。

また、フレンドリー号は、地域にお住まいの高齢者の方が、日常の買い物や病院への通院のための移動手段として非常に便利なものであると思っておりますので、今後は、南校区の老人会や民生委員の方へも運行内容を、お知らせしていきたいと考えております。この

フレンドリー号を多くの方に知っていただいで、日常の生活に利用していただけるよう、地域の皆さんと協力して、広報活動をしていきたいと思ひます。以上でござひます。

会長 ありがとうございます。ただいま松崎委員から、フレンドリー号を地域の皆さんに知っていただけるよう、運行コースや時刻表、停留所の位置などを、老人会や民生委員さんにも今後周知していきたくとのお意見をいただきました。フレンドリー号の広報活動につきましては、利用者の身近におられる自治会の皆さまが中心となつて、利用促進に努めていただくことが、もっともよい方法であると思ひております。自治会の皆さま、どうぞよろしくお願ひ致します。

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ひします。

事務局 それでは、資料Dの3ページをご覧ください。

次回の第6回目の会議は、当初予定にはござひませんでしたがつ、中間市地域公共交通網形成計画の承認を賜りたく開催をさせていただくこととなりました。開催につきましては、3月中旬に書面にて開催させていただきます。また、底井野校区予約型乗合タクシー事業につきましては、本日、計画書案のご同意をいただくことができましたので、計画書を取りまとめた国土交通省に提出いたします地域内フィーダー系統確保維持計画のたたき台を今後、ご提示したいと思ひております。委員の皆さま、どうぞよろしくお願ひ致します。以上でござひます。

会長 ありがとうございます。それでは、会議スケジュールに關しまして、ご質問等はござひませんか。

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、年明早々、お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございました。本年も委員の皆さまには様々なお立場からの貴重なご意見を賜りたくと思ひております。どうぞよろしくお願ひ致します。

次回、第6回会議は、3月中旬にただいま説明がありましたように書面にて開催を致します。本市にとりまして非常に重要な計画書でござひます中間市地域公共交通網計画のご承認をいただきたいと思ひております。お忙しい時期とは存じますが、書面開催につきましてもご協力を賜りますようお願ひ申し上げます。本日は、本当に足元の悪い中、ご参集いただきましてありがとうございました。お疲れ様でした。