

会議議事録

1. 会議名 平成 28 年度第 3 回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成 28 年 12 月 21 日（水曜日）10 時 00 分から 11 時 40 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	後藤 哲治
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	幸野 茂 (代理) 大坪 恭司
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
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	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
西鉄バス北九州労働組合	木原 正志
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	香月 国光 (代理) 仰木 節夫
中間市自治会連合会中間西校区長	石田 輝男
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	河津 隆幸
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	堺 裕之
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	橋村 浩
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
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	中菌 裕蔵

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) 報告事項

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画について

(3) 議題

①中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取り組みについて

- ・南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行実績の報告 (H27.10～H28.10) 及び、利用実態に関するアンケート調査結果報告について
- ・公共交通マップの作成について

②中間市地域内フィーダー系統確保維持計画及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価について

(4) その他

①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行状況について

②今後の会議スケジュールについて 第4回交通会議【2月3日】

- ・南校区モニタリング結果報告
- ・公共交通マップの審議
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画案の提案 (運行計画の見直し)

(5) 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。
本日もどうぞよろしく願いいたします。

定刻となりましたので、ただいまから平成 28 年度第 3 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、中園委員、高亀委員、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 8 名が入室致しておりますことをご報告いたします。

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、資料 E、南校区モニタリング結果報告の案と、モニタリングの資料、公共交通マップに分かれております。

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、委員の交代につきまして、ご報告致します。西鉄バス北九州労働組合の淵上耕樹様が、執行委員長を退任されましたので、本日の会議より、木原正志様が委員に就任されております。木原様、どうぞよろしくお願いいたします。

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。

それでは、後藤副市長、今後の進行をお願いします。

会長 皆さんおはようございます。委員の皆様、本年度、第 3 回目の交通会議に、お集まりいただき誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

早速ではございますが、式次第にそって議事を進めてまいります。

まず、式次第の 2 番目、報告事項と致しまして、中間市地域内フィーダー系統確保維持計画につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 住宅都市交通対策課の谷山です。

それでは、中間市地域内フィーダー系統確保維持計画につきまして、ご報告致します。座って説明させていただきます。

資料 A をご覧ください。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画につきましては、5 月 27 に開催致しました第 1 回交通会議にて、ご同意をいただきました内容で、福岡運輸支局様にご提出をいたしまし

た。その後、資料Aにございますように、①1回あたりのサービス提供時間の変更及び、②実車走行キロの算定の見直しなどにより、国庫補助内定申請額が変更となりましたことを、委員の皆さまにご報告致します。平成29年度の国庫補助内定申請額を見ますと、当初青枠で囲まれた306万8千円でございましたが、赤枠の300万円に国庫補助内定申請額が変更となっております。また、次のページ以降には、平成30年と31年の修正額を赤枠で囲っておりますので、のちほどご確認ください。中間市地域内フィーダー系統確保維持計画の報告事項につきましては、以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいまの事務局の報告につきまして、ご質問等がございますでしょうか。

～ご質問・ご意見 なし～

会長 それでは、3. 本日の議題でございます中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取り組みについて、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 座ってご説明をさせていただきます。

それでは、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推進事業の取り組みにつきまして、ご説明致します。

中間市地域公共交通網形成計画推進事業につきましては、7月に開催致しました第2回交通会議で決定致しましたように、交通会議と幹事会の役割分担のもと、北九州市立大学の内田先生にアドバイザーとして幹事会にご参加をいただき、アンケート調査票案や公共交通マップ等の素案を作成する場と位置づけ、8月16日と11月21日の2回開催し、本日、資料としてご提示しております南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用実態に関するアンケート調査結果や、公共交通マップ案について協議・検討を重ねてまいったところでございます。本日は、アンケート調査の結果や公共交通マップ案のたたき台につきまして、委員の皆様にご意見を賜り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。

それでは資料Bの1ページをご覧ください。

中間市地域公共交通網形成計画推進事業は、平成28年3月に策定した中間市地域公共交通網形成計画で取り上げた地域公共交通の4つの課題の解決に向けて、3つの方策に取り組むために実施しており、今後のめざすべき将来像でございます地域公共交通ネットワーク化の実現に向けた事業でございます。

2ページをご覧ください。

本年度は、赤枠で囲まれた交通不便地の解消として、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段の検討と、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、公共交通マップの配布に取り組んでおります。

それでは、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行実績の報告及び、利用実態

に関するアンケート調査結果につきまして、ご説明致します。

3 ページをご覧ください。

本年 9 月で運行開始 1 年が経過しました南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行実績につきまして取りまとめた表でございます。まず、平成 27 年 10 月から平成 28 年 3 月までの平成 27 年度下期の運行日数は、99 日で、利用者数は、703 人、運行収入は、12 万 9,900 円、運行経費は、120 万 5,101 円となっており、市の補填額は、107 万 5,201 円となりました。続きまして、平成 28 年 4 月から 9 月までの平成 28 年度上期の運行実績をみますと、運行日数は、104 日で、利用者数は、954 人、運行収入は、17 万 9,400 円、運行経費は、127 万 2,212 円となっており、市の補填額は、109 万 2,812 円となりました。1 便あたりの利用者につきましては、1.15 人となり、平成 27 年度下期の 0.89 人から増加しており、1 人あたりの市の負担額につきましても、平成 27 年度下期の 1,529 円から約 400 円減少し、平成 28 年度上期は、1,146 円となっております。なお、太賀・朝霧系統と通谷・桜台系統の 2 つの路線を合せました運行開始 1 年間の運行実績は、運行収入は、30 万 9,300 円、そして、運行経費は、247 万 7,313 円となり、運行経費から運行収入を引いた市の補填額は、216 万 8,013 円でございます。1 便あたりの利用者につきましては、1.02 人となっており、国に提出いたしました地域内フィーダー系統確保維持計画の目標値 2 人を下回り、利用者 1 人あたりの市負担額は、1,308 円という結果となりました。ただいまご報告致しましたように、目標値でございます 1 便あたり 2 人を達成することはできませんでしたが、表の下にございますそれぞれの系統ごとの 1 便あたりの利用者数及び 1 人あたりの市負担額のグラフをみますと、運行開始月である平成 27 年 10 月から、少しずつではございますが、1 便あたりの利用者数は増加傾向にあり、1 人あたりの市負担額につきましても少しずつではございますが、減少してきている状況でございます。

4 ページをご覧ください。

このページは、太賀・朝霧系統の停留所ごとの利用状況をまとめております。

左下の各停留所月平均乗降者数のグラフをみますと通谷電停、中間市立病院、朝霧公民館そばの順で利用者が多い状況となっております。

次のページをご覧ください。

このページは、通谷・桜台系統の各停留所の利用状況ですが、左下の各停留所月平均乗降者数をみますと、通谷電停、中間市立病院、通谷給水塔そば、通谷二区の順で利用者が多い状況となっております。

以上が、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行開始後 1 年間の実績でございますが、先ほどご説明いたしましたように、少しずつではございますが、利用者が増加している状況でございますので、住民の皆様、運行事業者の皆様と今後も利用促進に努めてまいりたいと考えております。また、のちほど、利用実態に関するアンケート調査をご説明致しますが、アンケートを実施した平成 28 年 10 月の運行実績を参考として、ご提示しております。10 月の運行実績につきましても、両系統とも 1 便あたり 1 人を割ることなく、通谷・桜台系統では 1 人あたりの利用者数が、6 月以降右肩上がり増加している状況でございます。

6 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」の利用実態に関するアンケート調査結果につきまして、ご説明致します。

調査結果の詳細につきましては、株式会社ケー・シー・エス様からご説明をいただきますが、今回、アンケート調査を行った目的、モニタリングの主な指標及び目標数値を取りまとめしております。

今回のアンケート調査は、「フレンドリー号」の利用実態や住民ニーズを把握し、今後の運行計画の見直しに向けた基礎資料を得ることそして、事業効果の検証を目的としております。

そのためのモニタリング指標として、既往データの活用を含め、6つの項目をかかげ、平成32年度までの数値目標として4つ上げております。中でも特に、①コミュニティバスの1便あたりの利用者数2人を目標に今後の利用促進について検討してまいりたいと考えております。

それでは、アンケート調査の結果報告につきまして、株式会社ケー・シー・エス様からご説明をいただきます。

委託事業者 皆さん、どうもお疲れ様です。ただいま、ご紹介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。よろしくお願ひします。座って説明させていただきます。

皆様のお手元の資料としましては、A3を織り込んだような資料で、上に南校区コミュニティバスモニタリングという帯のタイトルがついている資料で説明させていただきます。

その資料のアンケートについて説明させていただきます。

18 ページをご覧ください。

18 ページから、今回、お話がありました南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の、利用実態に関するアンケート調査の分析を書かせていただいております。

少し資料の項目が多い状況でありますので、お時間の関係もあるかと思ひますので、要点を絞りながら皆さんにご説明させていただこうかと思ひます。

最初に18 ページ、アンケート調査の目的でございます。先ほどお話がありましたように、中間南校区の住民の方々を対象としまして、「フレンドリー号」の利用に関する住民の皆さんの意識を把握するために調査しております。南校区で4,673世帯の方に配布をさせていただいております。実際には、配布・郵送で回収させていただきました。調査の軸としましては、今年の10月3日から10月19日の約2週間に渡りまして、配布・回収という形で進めております。回収させていただきました結果としましては、回収票数が1,500票、回答いただきました。全体で見ますと、回収率が約32%という状況になっています。ただし、アンケート票の中に各世帯でご家族の皆さんの移動に関します回答をいただいております。従いまして、ご家族の皆様の全部を含めると、1,500票の中から得られましたサンプルとしましては、3,277サンプル、この票数を使いながら、皆さん、今回のコミュニティバスの状況を、アンケートから分析しております。

それでは、次に19 ページでございます。

こちらは、回答していただいた皆さんの属性とかを整理しておりますが、特にここで話しして

おきたいのが右の円グラフでございます。自家用車の台数ということで、皆様のご家庭でお持ちになっている自家用車の台数がどんな状況かということなのですが、1台お持ちだという方が44.3%と、ここが一番多かった。2台が27.3%、3台以上お持ちだという方が7.3%という状況なのですが、2台以上自家用車を所有していらっしゃる世帯は35%となります。約3分の1の世帯の方が2台以上お持ちだという、状況の回答になってきます。

20 ページでございます。

ここでは、回答いただいています、3,277 サンプルの中からその状況を整理しております。右上に、年齢層のグラフがあります。比較的、若い方から高齢の方までご回答いただいています。傾向としましては、65歳以上、あるいは75歳以上が多く、過半数がそういった方々の回答という形になっています。左下の円グラフを見ていただきますと、免許証を実際にお持ちになっていらっしゃるかどうかということをお聞きしています。免許証を6割以上が持っています。3割くらいの方が免許を持っていませんという回答をいただきました。少し年齢別にその傾向を見るために、右下のグラフを見ていただきますと、左の軸に19歳以下とか年代が書いてあります。見ていただきますとおわかりになりますように、20歳代からはほとんどの方が免許証をお持ちになっていらっしゃる。ただ、65歳以上、75歳以上とご高齢になると、比較的、免許証をお持ちでない方の割合が増えてくるという、逆に言いますと、免許証をお持ちの方が減ってくるという状況になっているようでございます。

21 ページに移ります。

ここでは、実際に皆さんが住んでいらっしゃる家から近くの公共交通機関まで歩いて行った場合、どの程度のお時間がかかりますかということをお聞きしているわけなのですが、2分から5分くらいで行けますという方が40%回答をいただいています。また、6分から10分くらいで行けますよという方が3割くらいの方がご回答いただいています。中にはすぐに行けますという方もいらっしゃるんですが、この割合を加重平均という形で、それぞれ回答していただいた方の平均を取っていきますと、おおむね6分くらいで、皆様、公共交通機関までたどり着くという環境のところ、お住まいでいらっしゃるということだと思われま。

続きまして、22 ページでございます。

こちらは、実際に皆さんが普段外出される時に、どういった目的で外出されますかということをお聞きしてありますが、これ、当然、なんとなくのお話なのですが、通勤というのが3割くらいと多かった。続いて、買い物で出かけますという方も同じく3割くらいいらっしゃって、今、この2つが主な目的となっているようでございます。それ以外にも当然、通学とか、通院、そういったものでお出かけされていらっしゃるということでございます。そのページの左下が、外出頻度というところを示しております。外出頻度とはどういうことかといいますと、週のうち5日以上は出かけますよとか、あるいは毎日ではないけど週に3回から4回は出かけますよとか、そういう割合でお聞きしています。左下の外出頻度の目的別で見ていただくと、当然ながらのことなのですが、通勤と回答される方が、大体月曜から金曜までお出かけになられることもありまして、週5回以上出かけますよという方が当然ながら多いようです。通学もしかりでございますね。買い物におきましては、毎日行かれる方はさほど多くなく、やはり週3、4回、あるいは週1、2回という方が出てまいります。通院に関しましても、当然ながら、毎日行かれる方はさほどいら

っしやらないで、週 1、3、4 回、1、2 回ということはあるんですが、おおよそやはり、毎週何かしらお出かけになっている方の割合が高いというのが通院の状況です。また、右下の方に年齢別でその頻度をお聞きしています。若い方は、確かに通勤、あるいは通学という目的になってくるでしょうから、比較的、毎日、近いようにお出かけになっているわけなんですけど、65 歳からになりますと、やはり外出される頻度は減ってくる、75 歳以上になりますと、やはり週 3、4 回、あるいは週 1、2 回という外出頻度になってくるという、こういった年齢別でも傾向が出てきている状況です。

それで 23 ページに、実際外出される時に、こういった移動手段を使われますかということをお聞きしています。上の大きな帯グラフが、全体を表しております。見ていただくとお分かりになるように、緑色の自家用車で出かけますという方が約半分くらいいらっしゃる。ご家族の送迎の方まで含めて、自家用車が約 6 割くらいなっていると。バスとか筑豊電鉄、JR などを使って、あるいはタクシーを使ってお出かけになる方はやはりどうしても 2~3%に留まっている状況にございます。その下に目的別に、移動手段をどのように使っているかということで分けております。通勤が、これもやはり 76%の方が自家用車で出かけていますよということをご回答いただいています。公共交通、バスとか電車等を使っている方は、さほど多くないという感じになっております。通学におきましては、徒歩とかそういったことになってまいります。買い物・通院になりますと、少しバス、筑豊電鉄とかの利用も出て来るんですが、やはり自家用車で行かれる、あるいは先ほどもありましたように保有台数、ご家庭でお持ちの自家用車の台数もそれなりにお持ちのご家族もいらっしゃいますので、いわゆる家族の方に送っていただいているという、そういった方々の割合もそれなりに顕著に表れた状況ではございます。ただ、1 つありますのが、通院という真ん中にございます、目的でいきますとタクシーを使うという方が 10%と、比較的、ここはタクシー利用が顕著にみられるところでございます。

それでは、続いて、24 ページでございます。

こちらでは外出の年齢別の移動手段を、今回、見てみるところなんですけど、やはり 20 代から、50 歳から 64 歳までは圧倒的に自家用車が圧倒的に多い。65 歳から 74 歳くらいまでの間の方も、比較的、自家用車を利用されていらっしゃる状況です。75 歳以上になりますと、そのあたりが減ってまいりまして、公共交通、バスとかタクシーの利用が増えてきている。年齢別に見ると、こういった傾向になっているようでございます。

続いて、25 ページでございます。

こちらは、実際にお出かけになっている場所をお聞きしています。普段出かけるのは、市内に行かれるのか、北九州とかいろんな街がございますので、市外に出かけられているのかというところを気にして見ますと、市内が 43%、市外が 46%と、大体市内外同じくらいの割合で皆さんお出かけになっているようでございます。ただ、下のグラフで年齢別に見ますと、やはり若い方ほど市外に出かけていらっしゃるようで、ある程度年齢がいきますと、主な外出先の目的地は市内にあるというような、そんな状況になっているようでございます。

26 ページです。

市外に行かれている方が、主にどこに行かれているのかという表になっております。八幡西区、八幡東区、やはり北九州が多い状況です。その中でも、八幡西区が圧倒的に皆さんの外出する目

的先になっております。今回、アンケートを自由に書いていただいているというところもありまして、北九州市とご回答いただいている方も 65 名ほどいらっしゃいます。また、小倉ということだけで書かれていらっしゃる方も 18 名ほどいらっしゃいまして、ちょっとこのあたりが何区に行かれているのかということが判明できないんですが、明らかに北九州市に行かれているということは明確ということで、やはり圧倒的に北九州市に外出されていますという方が多いという状況でございます。

27 ページの方には、逆に市内の方でどんな施設に行かれますかということで、先ほど、買い物が主な外出目的ですという方が 3 割以上いらっしゃいました。従いまして、イオンなかも店に行きますという方が、圧倒的に回答数が多かったということです。それ以外にも、中間市立病院とか、市役所とかそういった回答をいただいている状況ではございます。続いて、これからそういった方々が南校区の「フレンドリー号」をどういうふうに知っていただいているのか、あるいは利用していただいているのかをアンケートで確認しております。

28 ページで、まず「フレンドリー号」をご存知ですかという質問でございます。知っているご回答いただいた方が 67%と、7 割程度の方が南校区の方は知っているという状況でございます。

29 ページに、その「フレンドリー号」を皆さんご利用されていますかという質問でございます。利用したことがないとご回答いただいた方が 9 割という状況です。逆に、利用したことがありますよというのが 3%程度に留まっている状況でございます。その利用したことがありますご回答いただいた 3%の方が、こういった年齢の方々かというのを分けてみましたのが、右にある円グラフでございます。見ていただきますと、75 歳以上が 6 割、また 65 歳以上の方が 28%と、65 歳以上の方の 9 割が、「フレンドリー号」を利用されていらっしゃる状況になっています。

続きまして、30 ページです。

主に利用されている目的となると、買い物とか、通院というお話です。従って、先ほどの外出目的は高齢者になると、少し買い物、通院が高くなってまいりますので、やはり「フレンドリー号」は 65 歳以上の、比較的、高齢の方がご利用されていらっしゃる点からいきますと、買い物、通院が中心となっている状況の結果になっているかと思えます。

31 ページの方には、「フレンドリー号」の運行サービスの満足度ということで、それぞれ、「満足」、「どちらともいえない」、「不満」、というところで回答いただいています。運行時間、運行便数、運行ルート、このあたりは比較的、ちょっと不満の割合が、多い状況でございます。ただ、バス停の距離とか、車内の乗り心地に関しましては、満足というような方が比較的多い状況ではございます。利用されていらっしゃる方々の回答でございます。

32 ページは、「フレンドリー号」を利用されている方々にお聞きしているわけなんですけど、こういったところを改善して行ったらよろしいですかということをお聞きしますと、運行便数を増やしてほしいとか、運行日を増やしてほしいというご要望がどうも多いようです。

33 ページです。

実際に「フレンドリー号」の不便な点、利用されていらっしゃらない点をご回答いただいています。これはご家族も含め 3,277 サンプルの方の集計でございます。見ていただきますと、他の交通手段があり利用する必要がないという回答をいただいている方が、約 4 割という状況になっております。それ以外にも、利用したことがないためわからないという回答もいただいております。

それで、34 ページでございます。

実際にアンケートの中では、「フレンドリー号」を財政負担していますということもお知らせしています。その中で、負担額もお見せしているわけなんですけど、その負担額に対して皆さん、負担が多いのか、ちょうどよいのかということをお聞きしている結果でございます。グラフを見ていただくとお分かりになるように、負担が多いのではないかとということが約 65%の方が、そのようにお応えいただいている状況でございます。

次、35 ページです。

この「フレンドリー号」を維持していく方策というのは、どう考えていく方がよろしいでしょうかということをお聞きしています。地域住民が積極的に利用していくべきという回答が、改善策を回答していただいた中では、一番多いということでございます。また、運賃を上げて自治体で維持していくという回答も 1 割くらいいただいております。

それ以外は、実際には利用されていच्छゃらないということもあったのか、わかりませんという回答もいただいております。

36 ページでございます。

こちらも 3,277 サンプルの方にお聞きしているんですが、今後、利用していくご意向はありますかという話に関しましては、これから積極的に利用したいという方が、1.3%、可能な範囲で利用したいという方が 13%ということなんですけど、今後も利用しないと思うという方が約 40%といらっしゃいます。ただ 3,277 のサンプルなので、この中には、当然、若い方も入っていらっしゃるので、そういった方々がおそらく利用することがありませんという回答をされていると思われます。そこで、37 ページから少し傾向を変えまして、先ほど「フレンドリー号」を利用されていच्छゃる方々が 75 歳以上の方という結果がありますというご報告していたと思います。

そこで、実際に回答していただいた方の中から、75 歳以上の方だけを拾い上げてみました。従いまして、37 ページの左上にタイトルがついていますが、75 歳以上の回答者に着目して集計をしてみたというのが、ここからのページでございます。75 歳以上の方にまず、「フレンドリー号」をご存知ですかということをお聞きしますと、ここでいう左下の円グラフは再掲でございますけれども、全体で知っていますかと聞きましたら、67%の方が知っているという回答をいただいております。それを年齢別にわけますと右のグラフになるんですが、当然、19 歳以下、あるいは 20 歳代の方は知りませんという方が、半数以上ということでございます。しかし、年齢が高くなるほど、「フレンドリー号」を知っていますという回答になっています。75 歳以上の 8 割以上の方が、「フレンドリー号」は知ってますという回答をいただいております。つまり、75 歳以上のほとんどの方が「フレンドリー号」をご存知だということです。

その中で、38 ページを見ていただきたいんですが、38 ページで右の円グラフでございます。これは、75 歳以上の方に、「フレンドリー号」を利用したことがありますかということをお聞きしますと、利用したことがないというのが 87%になっております。つまり、75 歳以上の方でも「フレンドリー号」をご存知であるのにどうも「フレンドリー号」は使いませんよという回答が今回のアンケートで見えてきたという状況でございます。そういった方々に、本当はもっともっと使っていただくことがよろしいと思っております。それは先ほど、事務局の方からお話がありました目標利用者数、あるいは負担を適正化していく、そういったことに繋がるのではないかとわれ

まして、何かその改善策というのが、39 ページに示していますグラフでございます。このグラフの見方としましては、青い棒が、全体、3,277 票の割合を示しております。赤い棒が、75 歳以上の方だけのサンプルで、割合を示しております。着目していただきたいのが、赤い波線で囲っている部分でございます。下の方の波線でございますが、全体でも話しましたように、他の公共交通手段があり、利用する必要ないという方が、全体で約 40%。75 歳以上でも、比較的いらっしゃるんですが、ここでは 26%くらいの方がそう思っているらしいです。上の赤い波線を見ていただきたいんですが、行く時と利用したい時の時間帯が合わないという方が 25%と、75 歳以上の方が高くなってまいります。また、帰る時に利用したい時間帯と合わない、ルートが合わない、つまり、今の「フレンドリー号」の運行が、若干 75 歳以上の方のニーズに合っていない。これがもしかすると、なかなか利用に繋がっていない可能性があるということが、このアンケートからちょっと見えてきます。

1 ページに戻りまして、バスのモニタリングの方の内容のお話をします。

ここからのモニタリングの結果は、今年の 9 月に実際にコミュニティバスに乗っていらっしゃる方々の数を、系統ごとに調査をしたという状況でございます。2 ページをご覧ください。実際、9 月のどういった日に調査をしたかということを示しております。分析しています項目としましては、便別の利用者数とか、便別の平均利用者数、そういったものをこれからお話します。

3 ページには、最初に太賀・朝霧系統についてでございます。9 月の利用者数が 78 名、1 便あたり 1.2 人という結果でございます。利用されていらっしゃる方は、大人の方が大部分でございます。中には、障がい者・子どもの方もいらっしゃるという状況でございます。

4 ページを見ていただきたいんですが、これは 9 月の全体で 8 便、太賀・朝霧系統には走っているわけなんですけど、この 8 便のうち、どの便を皆さんが利用されていたかということを見ております。第 1 便と第 4 便、8 時 25 分発と 10 時 50 分発、これが共に 17 人と最も多かった状況でございます。それ以外も、5 便、6 便、8 便という状況、あるいは 7 便という状況が今回の利用状況です。

5 ページを見ていただきますと、実際にその月に運行した便数で割ってみております。1 便あたりの平均利用者数でございますが、当然ながら 1 便、4 便が多いんですけど、その時に 2 人くらいが平均利用しています。それ以外は、9 時 12 分、58 分、または 14 時 57 分、15 時 48 分が 0.9 人と 1 人に満たなかったという状況になっています。

5 ページでございます。

この時に、実際に最も多く乗っていた人数は、どうかということで見えます。朝の 8 時 25 分発が最も多く乗っていらっしゃった人数が、7 人乗っていらっしゃったということでございます。また、第 4 便が 5 人という状況ではございました。

7 ページでございます。

実際に便別に空便の割合、つまり誰も乗っていらっしゃらなかった便数が、どれくらいの割合で発生していたかということでございます。第 2 便の 9 時 12 分発は 50%が空便で走っていた、半分は誰も乗っていらっしゃらないで走っていたという状況でございます。また、第 8 便も 37.5%という状況ではございました。

8 ページでございます。

少しバス停別に見てみます。色は各便のバス停についていますグラフの、赤が第1便、緑が第2便というふうに、第何便でそこで利用されたかということになっています。先ほども事務局からお話が出てたかと思うんですが、通谷電停、そういったところが乗る方も降りる方も比較的多い。あるいは、中間市立病院では降りる方が多い、そういった状況ではございますが、ここで着目していただきたいのが、上のグラフの左側にあります通谷一丁目、あるいは通谷給水塔そば、こちらが9月の段階では0.0人と、どなたもこのバス停では利用される方がいらっしゃらなかったという状況でございます。こういったバス停も生じているという状況でございます。

9ページは、先ほど事務局からお話が合った数字と同じなので、説明を割愛させていただきます。

10ページで通谷・桜台系統でございます。

こちらの系統につきましては、9月の利用者数は88人ということで、先ほどのように1便あたり約1.2人の方が利用されたという状況でございます。利用者数も同じように、大人の方が大多数という形になっております。

11ページを見ていただきますと、どの便を皆さん利用されたかという状況でございますが、こちらは第4便10時56分発が19人、次いで第8便15時53分発が17人という感じで多い状況でした。次いで第3便10時03分、16人と、主にこの3つの便が大体利用者が多い状況かと思えます。

12ページの方で見ていただきますと、1便あたりの平均を取りますと、最も多い第4便2.4人とかが平均して乗っていらっしゃる、第3便、第8便におきましても、2人以上の方が乗っていらっしゃるような状況ではございます。

13ページをみていただくと、こちらは最も多く利用された便と人数、利用が少なかった時ということで最多利用人数の方を見ていただくと、4人、3人くらいで皆さん乗っていらっしゃる、ただ最終利用者数を見ていただくとわかるように、0人というが発生しているというのが状況でございます。

14ページをみていただくと、空便の割合でございます。空便の割合を見てもらいますと第2便の9時15分発が88.9%、ほとんどの便が空便で走っている。また、第7便の15時発は88.9%、これも同じように、ほとんどバスがいわゆるお客さんを乗せずに走っている。また一方、第4便、第5便に関しましては、空便で走っている運行は今回なかったというそういった傾向が出ております。

そこで、15ページでまた同じように、この系統のバス停別利用者を見てみたいと思います。通谷電停、あるいは市立病院あたりは、利用者が多いことがグラフを見て分かると思いますが、やはりここで着目していただきたいのが、グラフ左側にあります中間南小学校前から通谷四区第一公園、あるいは塔野口バス停そば、通谷五区公園そば、この4つのバス停におきましては、この時の調査では1人も乗って来られる方がいらっしゃらなかったという、そういった状況がみえます。真ん中あたりになります星ヶ丘団地も0人という形、バス停によっては利用されている方、全く利用されていないバス停そういったのが、発生している状況ではございます。

16ページ、通谷・桜台系統で平均利用者数と負担割合は割愛をさせていただきます。17ページの両系統を見ますと、下の表にありますように、右の方に運行1便あたりの平均利用者数が1.02人という状況です。また、それに対しまして、中間市からも1人あたりに負担されているいらっしゃる金額が1,308円という、そういった結果がデータから出ているという状況でございます。以上で

ございます。

事務局 株式会社ケー・シー・エス様ありがとうございました。南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行実績の報告及び、利用実態に関するアンケート調査結果報告は以上でございます。

会長 ありがとうございました。それでは、ただいま事務局及び株式会社ケー・シー・エス様からご説明がありました南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行実績の報告及び、利用実態に関するアンケート調査結果報告につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員 南校区長の松崎です。ただいま事務局から、ご説明がありました「フレンドリー号」の運行実績につきまして、少しずつですが、増加傾向であることについて、自治会としても、老人会や民生委員など各団体に周知をしてきた結果がでたのではないかと考えております。今後もこの状況を止めることなく、今年度末に立ち上がる各団体で構成するまちづくり協議会において、会議や事業などでフレンドリー号を利用してもらえるよう回数券の配布など利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。また、アンケート調査の結果でもございましたように、地域の皆様からは、使いたいけど時間が合わない、使いたいけど運行日ではない、また、買い物に行きたいけど、イオンから通谷電停のバス停までが遠いなど運行ルートに関する要望をよく耳にします。今回の結果を受けて、利用者を増やすためにも、住民がより利用しやすい環境を委員の皆さまと協議していくことができればと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

会長 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。お世話になっています。こちらの方、読ませていただきました。今のところ、1.02という乗降客がいるという状況ではございますが、これを2人ではなく、まず1.5人に何とか増やしていけるように、自治会の方をお願いしたいと思います。それとあと、これは私の私見になりますけれども、中間南小学校の方に何とか人を集める方策を取っていただければ、南小学校の方に人が集まると思います。利用するために帰りの時ですよね。行きじゃなくて帰りの便にそういった、もしよろしければ催し等々を、各自治会の方で計画していただければ、南小学校の方から乗る人、降りる人、この辺がかなり増えてくるのではないかなと思っておりますので、よろしくお願いします。以上です。

会長 他にございませんか。

委員 北九州市立大学内田です。資料Bの3ページにありますように、平成27年の下期、平成28年度の上期、これ比較してみますと、明らかに増えていますので、いい方向に向かって

るんじゃないかと思います。特に、通谷・桜台系統は6月以降、右肩上がりであがっているということでございますので、この伸びを止めることなく、より一層の利用促進に取り組むことが重要ではないかと考えています。住民ニーズ把握ということで、今回、アンケート調査を実施されたわけですが、このアンケート調査自体が、全世帯に配られて、約3割が返ってきているということで、「フレンドリー号」自体の周知になっているということではないかなど。知らない人が多かったんですけど、これにより知る人が増えたことで、これも利用促進の策の1つではないかなと思います。利用したことがないので分からないと、回答した人が3割くらいいるということで、こういった方の掘り起こしとか、理由があって利用していないとかですね、便数とか、運行ルートがあわない、そういった理由を挙げられていましたが、そういった人たちへ、どういう風なアプローチをしていくか、新規利用者の取り組みというのが、どれくらいできるのかが重要ではないかなと考えています。今後、伸びてきたとは言いつつ、やはり市の負担額というのは大きいということでございます。このまま利用者が伸びずに減少していくことがあれば、底井野校区でやっていますような予約制の乗合タクシーに変更するというので、少し、市の負担額を減らしてくという方策も考えられるのではないかなと思いますので、今後の、空便がやはり多いと、時間帯によっては空便が多いというような状況も発生しているようでございますので、そういったところで効率化できる部分はあるのかなと思っています。以上でございます。

委員 福岡運輸支局の河津です。皆さんと同じような話になりますが、今年、1年間、走った分の検証ということだと思いますが、特に太賀・朝霧系統については、結構まだ波が見られます。資料Bの4ページです。どうしてこういうような波が出ているのかということも、十分に検証していただいて、先ほどアンケート調査等の結果もありましたので、そういうのとあわせて、利用促進していただければと思います。先ほどのアンケート調査の中で75歳以上の高齢者の方々の分がありましたけど、今、国の方でも高齢者の事故というのが非常に多いということでいろんな政策をなささいということでもいろんな話がきております。ぜひ、高齢者の方々が使いやすい、利用できる、地域公共の確保というのが必ず必要になってきますので、そういう観点からも利用促進を引き続き図っていただければと思います。以上です。

会長 委員の皆様、貴重なご意見ありがとうございました。
ただいま、南校区の松崎委員からは、「フレンドリー号」の利用状況が増加傾向にあることを、今後も止めることなく、今年度発足するまちづくり協議会の会議や事業で回数券を配布し、利用促進に繋げたいこと、そして、住民の皆様から「フレンドリー号」の運行内容について、運行便数や運行日、運行ルートについて、ご意見を聞いており、今後の運行計画の見直しについて、委員の皆様と協議していきたいとのご意見をいただきました。
また、交通事業者の小林委員からは、利用者は増加傾向だが、まだまだ少ない状況であるので、各系統とも月100人の利用者を目標に、新規の利用者を取り込めるよう自治会の皆

様が中心となって引き続き利用促進をお願いしたいと、また南小学校において、何かイベントを開いて集客を集めていただきたいとのご意見がございました。

北九州市立大学の内田先生からは、平成 27 年度下期と平成 28 年度上期を比較すると明らかによい方向に向かっており、この伸びを止めることなく、より利用促進に取り組んでいくことが重要であること、利用促進に取り組むためには、利用したことがないので分からないと回答した約 30%の人の掘り起こしや、新規の利用したことのない人へのアプローチが重要になってくること、また、運行便数、運行時間帯、運行ルートが合わないため、利用していない人へのアプローチなど、住民ニーズの把握を行い、住民がより利用しやすい環境を整え、新規の利用者の取り込みがどれくらいできるかが重要であること、また、今後将来的なことではございますが、利用者が伸びず、市の負担額が減少しない状況であれば、10月運行した底井野校区のように、予約制の乗合タクシーへの変更など、現在の空便の便数や経費などを整理していくことなどのご意見をいただきました。

そして、福岡運輸支局の河津委員からは、現在、社会問題になっております後期高齢者の事故が多発していることについて、国としても、免許証の返納、それに代わる施策を国としても検討しており、今回のアンケート調査を踏まえてそういうところも活用していきたいという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、「フレンドリー号」の運行実績から利用者は増加傾向にあります。アンケート結果から、運行便数、運行時間帯、運行ルートなどに課題があり、新規の利用者の掘り起こしを行うためにも、住民ニーズの把握に取り組み、より利用しやすい環境を整えていくことが重要というご意見にまとめることができると考えております。利用実態に関するアンケート調査結果につきましては、2月3日に開催する第4回会議におきまして、正式な報告書として改めて、皆様にご提示させていただきます。

それでは、続きまして、②公共交通マップの作成について事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料 B の 7 ページをご覧ください。

公共交通マップの作成につきまして、ご説明致します。

今回の公共交通マップでは、市民全員に対して公共交通の利用を促すことを念頭に置きながらも、高齢者の利用を意識して、高齢者の方の利用に配慮した公共交通マップの作成を行いたいと考えております。後ほど、公共交通マップの作成内容につきましては、株式会社ケー・シー・エス様からご説明をいただきますが、高齢者の方に配慮して、公共交通を利用するための必要最低限の正確な情報を見やすくをコンセプトとして、視認性を重視した文字の種類・大きさ・色彩への配慮に取り組み、誰もが利用しやすい公共交通マップを作成し、交通まちづくりに対する市民の意識向上へと繋げていきたいと考えております。それでは、市内にあるすべての公共交通を網羅した公共交通マップにつきまして、株式会社ケー・シー・エス様からご提示致しましたマップ案につきましてご説明を致します。

委託事業者 それでは、公共交通マップについて説明させていただきます。

皆様のお手元には、A3でホッチキスが左上に閉じているものがあると思います。皆さんの方に実際の仕上がりのイメージという形でお見せできないんですが、私が今日、持ってきているものを少しご説明します。

内容は同じなんですけど、大きさとしてはA2版の大きさのものになります。皆さんが実際に見ていたものより、2回りくらい大きな紙で印刷しています。それをこういうふうに折りますと、こういった形の小さな冊子みたいになります。これが皆さんのご家庭にお配りできるような形で、印刷して仕上げていきますよというイメージになります。今日は皆様の方には、実際にマップの中身の方に移らせていただきたいと思います。

今回、この公共交通マップは先ほど事務局からもお話がありましたように、議論になっていました南校区の「フレンドリー号」だけではなく、またあるいは底井野校区のデマンド交通だけではなくて、中間市内を走っています路線バス、あるいはJRさん、筑鉄さん、またさらにはタクシーの運行、こういったところに皆さんが使っていただけるような、情報を掲載したマップという形になっております。

それでは中身の方、どういったものが掲載されたマップになるのかご説明したいと思います。

1枚目に載っていますのが、これはいくつかに分かれておりますが、先ほど説明しましたように、最終的には折って仕上げますので、それぞれ折った時にそのページが見れるようなページ構成になっています。例えば、こういった形で折りますので、各ページを開くとそこで見れるようなそういう構成になっています。従いまして、A3だけで見ると分かりにくいように並んでいるように見えるんですけど、実際にはこの仕上がった時に、それぞれ折った場所でマップが大きく見えると、あるいは行き場所を確認できるとかいったようなページ構成で仕上がりになっております。もう一回説明させていただきます。まず1枚目のところにどんな情報を載せようとしているのかということなんですけど、右上からご説明させていただきます。右上は主な施設への行き方という情報をここで掲載しています。市役所とか、公共施設、あるいは商業施設、郵便局、先ほど南校区のアンケートでも皆さん、商業施設とか病院そういったところに行かれていますということでございますので、中間市内にありますそういった施設の紹介と、それとピンク色で示していますが、最寄バス停ということで、例えば、その施設に行くとするば最寄りのバス停ってどこで降りるといけますよという、そういったバス停を表記していくような形になっています。そういった施設の行き方ということ、ここではまず情報を付けていきたいと思っております。そしてその左上になります。ネットワーク図が付いているんですけど、こちらは中間市と少し上の方にJR鹿児島本線の折尾駅とか黒崎駅までを示しているような、少しマンガチックになっているんですけど、中間市から乗り継いでそういったJRさんとか北九州市の駅とかに行くとするば、どこで乗り継いで行けば行けますよというそういったことを示している、乗り継ぎ案内を示す絵でございます。吹き出しで乗り継ぎというところがそのポイントになっております。その乗り継ぎ場所でバス停と駅との関係、そういったことを少し案内地図という形でお付けしながら、ここでは皆さんバスを使って降りて鉄道に乗り換えて行けるようになっておりますということをご案内しています。その時に、小さくなっていますが、知っているとは便利ということで、昨今、皆さんもご利用されていらっしゃると思うんですが、公共交通さんの方でのICカードがございまして。当然、中間市におきましてもJRさん、筑鉄さん、また西鉄バスさんで共通して使っていきますSUGOCAもそうですし、

nimoca もそうです、どちらも使っていきますので、どちらでも利用できます IC カードということ、皆さんにもっと知っていただくということで、案内を付けるようにしています。また下にごちゃごちゃとしたマップが、いくつか付いていると思います。これは QR コードというマップなんです、皆さん使用していらっしゃると思うんですが、携帯電話のカメラを使って読み取りますと、それぞれの公共交通さんの方で提供されている時刻表とか、そういったところの画面が出てくるような形で、うまく携帯電話、あるいはスマートフォンをあわせながら利用していただけるようにしている状況でございます。そして、下側に 3 つほど、中間市の公共交通、路線バス、筑豊電鉄の乗り方、乗合タクシー、コミュニティバスの乗り方というそれぞれの公共交通の乗り方に関する案内を付けております。真ん中にあります、路線バス、筑豊電鉄の乗り方に関しますと、例えば、どんな車両がバスとして来るのか、あるいは筑鉄さんにとすると車両によって乗る場所が変わったりしますので、どこから乗って、どこから降りるんですよという、本当にご存知の方からすればたわいのないことなんですが、やっぱり先ほどアンケートで出てましたように、なかなかご利用されていらっしゃるような方もいらっしゃいますので、そういう方々に利用する時はこういうふうにご利用すると、運賃の支払い方等を説明すると、こんなふうにご利用できるんだったら利用してみようかなということで、皆さんに乗り方というのをご案内する形になっています。同じような形で、先ほどコミュニティバスにおきましても、「フレンドリー号」、「なかよし号」におきましてもどうやって乗れば乗れるのか、特に運賃が一律 200 円なんです、料金も実はご存じじゃない方もいらっしゃるかもしれません。そういったところで、コミュニティバスに乗る時のバス停、あるいは運賃、特に底井野校区を走っています「なかよし号」に関しましては、事前に予約をしていただかないと、ただバス停に待っているだけではバスは来ませんので、そういった完全予約制ということで、ご案内をしていくという形になっております。そして一番左にあります中間市の公共交通、鉄道、路線バス、乗合タクシー、あとタクシー会社さんの連絡先を付けています。例えば、どちらかにお出かけになっていらっしゃる時は、マップを持って行っていただいて、タクシーに迎えに来てほしいなという時には、このマップでお電話していただければタクシー会社に繋がる、あるいは JR さんとかになんかちょっとお聞きしたいという時に電話番号を見てお電話していただく、そういったふうに、なんかちょっと困った時の交通事業者様の連絡先をここに付けておくといった感じの情報になっています。

続いて 2 枚目でございます。2 枚目の方は、主に路線図を中心に皆さんに見ていただくようなところになっています。大きく地図が付いていると思います。各系統のバス路線を色ごとに分けております、そしてバス停を位置しております。さらにちょっと見にくいかもしれませんが、正式な印刷の時は色校とかをやりまして、分かりやすいようにはしていきます。例として挙げますと、マップのちょうど真ん中の下の方にハローデイとか、希望が丘高校というふうに、いわゆるバス路線とバス停と各種施設がどういう位置関係にあるかということも、地図で一応見て取れるようにその位置を示すという形でお示ししていこうと考えております。これが、いわゆる皆さんが乗るバス停で、例えば、先ほど主な施設の行き方で市役所という、鞍手というバス停で降りるんだけどというところで見ただけであれば、自分の系統で行けるのか、あるいはどこかで乗り換えなきゃいけないのかということで、バスを利用する時に情報としてこれを使っていただく、そんな意味合いの地図でございます。その下の方に西鉄バスさんのグランドパスとか、得パス、

1日フリー乗車券とか、あと筑鉄さんの方での休日家族割引等、各交通事業者様のお得な情報という形で、ご案内をさせていただいています。最後になりますけど、一番左に中間市さんの場合は、ゆるキャラを使いながら「教えてなかつぱ」というコラムの部分を作っています。これは、やはり皆さん公共交通を使っていく時に、普段あまり使わないんだけどこちら辺の記事を見ていただいて、なんだそういうことであつたら使ってみようか、今度は公共交通を使う機会を考えてみようかという、そういう公共交通を使っていただくきっかけになるようなことを掲載させていただいております。例えば、一番上からお話をしますと、車は便利なんですよ、なぜ公共交通を使った方がいいんですかと、皆さん多く思っている方がいらっしゃると思いますが、車ばかりの生活をする人が増えると交通渋滞とか、CO₂排出量の増加が懸念されますよ。また、公共交通の利用者が減ると、公共交通を維持できなくなりまして、路線が廃止になったり、減少の恐れが出てくる。そうなってしまうと、車を持っていない人とか子供たちの通学で困ってしまいますということで、皆さんが公共交通を使っていただくことで、社会にどういった貢献ができるんですよということをご案内したり、また公共交通を使うと自然に体を動かすことになります。そのために運動不足を解消になりますよとか、その下の方に行きますと、路線バスを利用したいけど家の近所に通ってない、どうすればいいのかしらというお話に関しましては、実は市の取り組みで路線バスが走っていないエリアや不便な地域には乗合タクシーの「なかよし号」と「フレンドリー号」が導入されています。この乗合タクシーを利用すれば、路線バスとか鉄道を乗り継ぎ目的地へ、らくらく到着できますよという、いわゆる先ほどもありましたように「なかよし号」、「フレンドリー号」をまだご存じじゃない方もいらっしゃるかもしれませんので、そういった方々に説明していくとか。最後になりますけど、車がない、実際には通勤とかで車を使っていらっしゃる方が多いと思います。私は車がないと不便だからずっと車に乗り続けると考えているんですよと、そういう方もいらっしゃるかもしれません。安全な運転を心掛けていらっしゃると思うんですが、年齢に伴い運転技能は低下していきます。車の利用には大きな危険が潜んでいることも知っておいて下さいねということで、若干ここはドキッとする文言なんですけど、車事故に関する簡単なデータを付けさせていただいているということで、こういった情報から皆さん車を全く使っちゃダメというお話ではないんですが、少しでも車だけに頼るのではなくて、公共交通を使ってみるという、そういったきっかけになるような情報をこのコラムに付けながら、全体のマップということで全世帯に配布させていただこうかと考えています。以上です。

事務局 ありがとうございます。以上が、公共交通マップの作成についてのご説明でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、市内にあるすべての公共交通を網羅した公共交通マップについて、委員の皆さまのご意見を伺いたいと思います。公共交通マップにこのようなことも掲載した方がよいまたは、ここはこのようにした方が住民の方にはわかりやすいなど、忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願いいたします。

委員 北九州市立大学の内田です。この公共交通マップというのは、住民の皆様方に公共交通に

関心を持ってもらうといったような、そういうツールとして意識向上の役割を担うものではないか、公共交通の利用の入り口になるようなマップになるんじゃないかなと思います。公共交通というのは、あって当然ではなくて、利用する人がいなければなくなってしまうということを、住民の皆様が意識して、日々の移動手段の1つに公共交通を選択していくことも考えてもらういい機会になるんじゃないかなと思います。8月に幹事会があって、その中で意見が出て、修正されて非常に見やすくなった。A3だと見にくいんですけども、実際のサイズの見本がありますけれども、見本を見ていただくとどういふものなかというのが、なんとなく実感できると思います。手元に置いていてもいいですし、両面ですね、貼って使うこともできますので、いろんな使い方ができるんじゃないかなと思います。いろいろと修正もされて、非常に見やすくなったんじゃないか。ちょっと2点だけ、修正というか意見というかですね、なかっぱのところの一番下のところ、人をひき殺してしまうというような、非常にドキッとするような言葉、モビリティマネジメント会議というところが出している、そこが出展になっていますけれども、市役所が出す資料として、こういった表現はどうか、書き換えるなり、ちょっと表現の仕方を変えるということは考えてもいいのかなと思いました。市の配布物とか広告物とかの何かいろんなルールとかがあると思いますので、チェックしていただいて、表現を変えていただいてもいいのかなと感じました。それとマップの方なんですけども、74番の則松線について、香月営業所から出ている薄緑の路線なんですけども、三ヶ森のところで曲がって則松の方に行って折尾、黒崎の方に行く路線で今これだと永犬丸、引野インターの方に向かうような路線になっていますけれども、確かそうですね。

委員 路線全体で見ると、引野口まで行っている分もあります。

委員 行っているのもあるんですね。そうするとこれ枝分かれしないといけないということになりますかね、74番いくつか枝分かれしていますよね。バスナビで見てみたんですけど、折尾の方に向かう路線もあるみたいですので、修正をお願いします。1枚目の方の図の折尾にタッチするような絵を描いた方がいいのかな、黒崎の方まで向かっている便もあるようですので、その点修正をお願いします。以上です。

委員 福岡運輸支局の河津です。公共交通マップにつきまして、平成28年度の利用促進事業の国庫補助の対象事業としてなされていますので、事前にマップの案等につきましては見せていただきまして、国庫補助の対象として大丈夫かどうかという確認を本省の方にも確認を取っております。内容につきましても、公共交通マップとして必要な分について、十分に掲載されていますのでそういうふうな確認作業をしていますということをこの場でご報告致します。

委員 産業タクシーの森といいます。お世話になっております。マップの南の方なんですけども、これは西鉄さん、あるいは筑豊電鉄さんの案内が入っている中で、タクシーの案内がない

など思いまして、バスの特典などがありますので、できればタクシーについても 65 歳以上の特典などもありますので、掲載を検討してほしいと思います。

事務局 それにつきましては、ご確認して入れていきたいと思います。

委員 バス協会の中川原と申します。よろしくお願ひ致します。幹事会の方でいろいろ練られて、非常にシャープで幅広いの内容になっているかと思ひます。そのことに関しましては、私が物申すことではないんでしょうけども、まず事務局さんとかにお尋ねしたいのは、これは家に置いておく予定ですか、それとも折りたたみですから持ち歩く予定ですか。

事務局 どちらでも、基本的には手で持ってもらふコンパクトな形で今、考えております。

委員 実はここまで詳しくなると、手持ちした時に逆に見にくいんです。ご高齢の方が乗りたいというのは、自分のエリアのところの場所だと思ひます。そのバス停の時間、こういうのがはっきりとわかつた方がいいと思ひます。これはこれで家であれば全体像が分かりますから、非常に有効なものと思ひますけど、実際に手持ちしている時に折りたたんであるものを、一回開いて見るこの時に時間がいつなのかというのは、これには載っていませんから、そちらの方での視点でのマップといひますかパンフ、こういうものを今後考えられたらいいのではないかとそのように感じたところです。これはこれできれいに出来上がっておりますので、いいかと思ひます。以上でございます。

会長 ありがとうございます。

事務局 今の件につきましては、公共交通マップは、先ほどご説明がありました中で、モビリティマネジメントという観点から作成しております。コミュニティバスの運行マップも全戸配布しておりますので、市民の皆さまの目的に応じて使っていただければ思っております。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ご意見ありがとうございます。ただいま、内田委員からは、今回の公共交通マップの配布が住民の日々の移動手段の選択肢の一つとして、公共交通を取り入れていくことを考えるよい機会になるのではないかというご意見をいただきました。また、この公共交通というのは利用しなければなくなる、そういう観念から皆さんに利用促進を行っていただきたいというご意見をいただきました。また、福岡運輸支局の河津委員からは基本的にこれは国交省にも情報を提供したり、内部で検討し国庫補助の対象になっているという報告がございました。また産業タクシー様からは、「フレンドリー号」、「なかよし号」の路線は入っておりますが、一応タクシーにも 65 歳以上にもいろいろな特典がございますので、タクシーの案内を入れてほしいとご要望もございました。

また、福岡県バス協会様からは家用と手持ち用とのマップの区別をしていただきたいとのご意見がございました。

今回の公共交通マップの配布が、住民の皆さまが公共交通に関心をもってもらうためツールとして、公共交通の利用促進につながるよう市民の皆さまの意識向上に引き続き、取り組んでまいりたいと思っております。

それでは、続きまして、議題の(2) 中間市地域内フィーダー系統確保維持計画及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 中間市地域内フィーダー系統確保維持計画及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価について、ご説明いたします。それでは、資料 C の 1 ページをご覧ください。ただいま、国から補助金をいただいて事業に取り組んでおります南校区コミュニティバス及び交通網形成計画推進事業につきまして、資料 C の事業評価資料を国に提出する必要があるがございます。

まず、地域内フィーダー系統確保維持計画につきましては、先ほどご説明いたしました運行実績から、事業自体は適正に実施されましたが、⑤の目標効果達成状況について、目標値である太賀・朝霧系統は、利用者数 1,640 人及び収支率 20%、通谷・桜台系統は、利用者数 1,650 人及び収支率 20%に達しておりませんでしたので、評価指標を C としております。⑥の今後の改善点といたしましては、運行収入の約 7 割が回数券による収入であることから、地元自治会と連携し、回数券の利用促進や運行マップの周知などに取り組むこととしております。

次の 2 ページをご覧ください。

交通網形成計画推進事業では、公共交通サービスに関する情報提供及び南校区モニタリング、南校区アンケート調査について、計画通り事業が適切に実施されたとして、②事業実施の適切性の評価指標を A としております。③の今後の改善点として、公共交通サービスに関する情報提供では、今後も交通まちづくりへの市民意識の向上に取り組むため、路線バス沿線住民を対象としたモビリティマネジメントや広報紙、市ホームページを利用した時刻表の周知など、身近にある公共交通網の啓発に取り組むこととし、南校区モニタリング及びアンケート調査では、認知度は約 7 割と高い結果でありましたが、約 9 割の方が利用したことがなく、また、利用者と想定していた 75 歳以上の高齢者でも、約 9 割が利用したことがないという状況でありました。今後の課題として、運行ルートや時間帯、運行便数などの住民ニーズの把握を行うための座談会の開催や利用したことがない方の掘り起こしを地元自治会と連携して取り組むこととしております。

以上の内容を事業評価として、来年 1 月に国に提出したいと考えております。

会長 ありがとうございます。ただいま、中間市地域内フィーダー系統確保維持計画及び、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の事業評価につきまして、事務局から説明がありました。この内容で、福岡運輸支局様にご提出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、事務局の方で、事業評価資料の提出をお願いいたします。福岡運輸支局様、どうぞよろしくお願いいたします。
それでは、式次第の4、その他について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料Dをご覧ください。
底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行状況につきまして、ご説明をいたします。
この資料は、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の10月分の利用状況と運行経費等を取りまとめた表でございます。
まず、月曜日と水曜日に運行しています垣生・下大隈系統は、運行日数9日間のうち8日間運行し、計画運行便数72便のうち18便の運行をおこない、運行率は25%となっております。運行収入は4,800円、運行経費は2万940円、市の補填額は、1万6,140円となっております。
また、火曜日と金曜日に運行しています砂山・底井野系統は、運行日数8日間すべてにおいて運行があり、計画運行便数64便のうち約4割の26便が運行いたしました。運行収入は6,200円、運行経費は2万8,860円、市の補填額は、2万2,660円となっております。
続いて、下のグラフをご覧ください。左側は、垣生・下大隈系統の停留所ごとの乗降者数を示しております。砂山ゆかい農園前停留所の乗車が多く、通谷電停停留所の降車が多くなっています。また、右側、砂山・底井野系統の停留所ごとの乗降者数を見ますと、地域交流センター・さくら館停留所での乗車が多く、にしてつストア停留所での降車が多くなっております。
以上が、なかよし号の10月分の利用状況でございます。
続きまして、今後のスケジュールにつきまして、ご説明いたします。
資料Eをご覧ください。
今後の会議スケジュールにつきまして、第4回交通会議を2月3日（金曜日）10時から開催いたします。大変お忙しい時期とは存じますが、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。
第4回会議では、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用実態に関するアンケート調査を取りまとめたモニタリング結果と公共交通マップの最終版をご提示いたしますので、ご審議をどうぞよろしくお願い致します。また、併せまして、平成29年度中間市域内フィーダー系統確保維持計画案を策定するにあたり、今回のモニタリング結果及び、本日、松崎委員からもございましたように、運行内容の見直しを精査し、特にイオンなかも店から通谷電停停留所までの距離の問題など、利用者がより利用しやすい環境となるよう事務局において、改善案をご提案したいと考えております。ご意見等を賜りますようお願い致します。

会長 ありがとうございます。ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問・ご意見等は
 ございませんでしょうか。

委員 北九州市立大学の内田です。底井野校区が10月から始まったということで、1か月間だけ
 のデータが出てきていますけども、やはり予約制ということで効率的な運行1便あたりの
 利用者が1.3人ということで、市の補填額が3万8,000円で済んでいるということですよ
 ね。これ、単純に12を掛けても46万、47万くらいですか。50万を下回っているとい
 うことで、これくらいの経費、市の補填額で済めば、こういった生活交通に対するサー
 ビスを持続的に展開できるような仕組みになっているんじゃないかなと思います。もち
 ろんもっと人数が増えれば、市の補填額は下がってきますので、始まったばかりで、ま
 だ1か月で何とも言えないですけども、こういった予約制の乗合タクシーは非常に有効だ
 と思います。先ほど、南校区の運行実績のところでも話しましたが、将来的に「フレンド
 リー号」の利用者が伸びなかった場合は、底井野校区のスタイルの予約制乗合タクシー
 に変更していくということも、検討していく必要があるんじゃないかなと思いますので、
 底井野校区については、この運行状況、利用実績についてはやはり今後も重視してい
 かなければと思います。利用者が固定客なのかどうかは予約の状況で分かると思いま
 すので、そういったところもあわせて、固定客がほとんどであれば、その固定客をよ
 り増やしていくことが必要かと思しますので、そういったところも今後、把握してい
 く必要があるんじゃないかなと思います。以上です。

委員 福岡運輸支局の河津です。まだ、1か月というのが前提になるんですけど、底井野校
 区のコミュニティバスについても、29年度のフィーダー補助の対象として申請されて
 いると思います。デマンド運行の場合、フィーダー補助の対象として認定されてい
 ても、最終的にその補助金を払う段階において、運行計画本数に対する運行便数と運
 行率が30%を下回ると、補助金の支払いができなくなるという基準が現在ありま
 す。ですから、本日、公共交通マップ、アンケート調査結果いろいろなことがござ
 いましたので地域の方々と協力してさらなる利用促進を図っていただければと思
 います。よろしく願いいたします。

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がございましたように、
 底井野校区の運行状況につきましては、事務局において引き続き、状況把握に努め
 ていただきますようお願い致します。また、ただいま事務局からございましたよう
 に、第4回会議は2月3日（金曜日）開催いたします。第4回会議では、南校区
 モニタリング結果報告書及び、公共交通マップの審議、そして、平成29年度
 の地域内フィーダー系統確保維持計画案のご提案など委員の皆さまからご意
 見を賜り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。

 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。

 委員の皆さまには、お忙しい中お集まりいただき誠にありがとうございました。お疲れ様

でした。