

会議議事録

1. 会議名 令和5年度第1回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 令和5年6月2日（金曜日）14時00分から15時20分まで
3. 開催場所 中間市役所 別館3階 特別会議室

4. 出席委員（21名）

中間市 建設産業部長	村上 智裕
中間市 建設課長	白石 和也
西鉄バス北九州株式会社 営業担当 課長	小川 裕之
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	富永 哲男
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	高野 浩一
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 所長代理	嶋津 善孝
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
中間市自治会連合会 会長	池田 久紀
中間市自治会連合会 中間北校区長	
中間市自治会連合会 中間東校区長	牧坂 國雄
中間市自治会連合会 中間南校区長	影谷 和久
中間市自治会連合会 中間校区長	仰木 節夫
中間市自治会連合会 中間西校区長	高柳 みさ江
中間市自治会連合会 底井野校区長	松本 康文
中間商工会議所 組織運営委員会 委員長	藤木 智
中間市社会福祉協議会 事務局長	安徳 保
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	井料 達己
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	田辺 好徳 (代理) 中元 聡史
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	行徳 歩
北九州市立大学 副学長	内田 晃

5. 欠席委員（5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 所長	黒土 功
福岡県交通運輸産業労働組合協議会 (西鉄バス北九州労働組合 執行委員)	矢野 陽一
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	辻 美貴善
福岡県折尾警察署 交通第一課 交通規制係長	高木 拓哉

6. 事務局（4名）

都市計画課長	高橋 隆幸
都市計画課長補佐	江藤 新悟
都市計画課 交通対策係長	宗廣 暁宜
都市計画課 交通対策係	濱田 達

7. 会議内容

次第

(1) 開会

(2) 議題

①令和6年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

②中間市地域公共交通計画策定に係る委託事業者の選定方法について

(3) その他

今後の主なスケジュール

① 地域内フィーダー系統確保維持計画の提出（提出締切6月30日）

② 第2回交通会議（7月頃開催予定）

(4) 閉会

会議録

事務局 皆様、こんにちは。

定刻となりましたので、ただいまから令和5年度第1回中間市地域公共交通会議を開催いたします。

本日の進行を務めます中間市都市計画課、高橋でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

それでは会議の前に幾つか諸連絡を行います。

まず、新型コロナウイルス感染症対策によるマスクの着用につきましては、各自のご判断によるものとさせていただきます。

本日の欠席者の連絡ですが、資料の中に委員名簿がございます。こちらの方を

ご覧いただきよろしいでしょうか。

ナンバー7、高亀委員が欠席となっております。それからナンバーの8、黒土委員が欠席となっております。それからナンバー12、矢野委員が欠席となっております。それからナンバー23、辻委員が欠席となっております。それからナンバー26、高木議員が欠席となっております。

なお、あと1名、会議に遅れて参加されるということでご連絡をいただいております。

現在、ご出席の委員が21名になりますので、定数26人の過半数に達しております。本会議の設置要綱第6条第2項の規定により、本日の会議が成立することをご報告いたします。

次に、本会議は要綱第6条第5項の規定により、原則公開としております。

このため、本会議の議事録は後日、中間市のホームページに掲載させていただきます。

また、現在、傍聴の方が4名入室しておりますことをご報告いたします。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。まず、A4サイズで次第になります。それから先ほど見ていただきました名簿、A4サイズになります。それからA3サイズで二つ折りにしております席次表、それから資料1と書いている冊子の部分ですね。それから資料2と書いてあります同じく冊子になります。それから資料3、これはA4サイズの縦1枚になります。スケジュール表でございます。それから参考資料1がございまして、A4サイズの地図になります。それから参考資料2、A3サイズの折り込んだ資料になります。資料の方が資料と参考資料という2種類に分かれていますので、ご確認をよろしく願いいたします。

また、各資料には、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いたします。

お手元の資料、皆さんございますでしょうか。

(資料確認)

それでは次に、人事異動により委員の方に交代がありましたので、後任の方のご紹介をさせていただきます。

こちらの方も名簿の方で紹介をさせていただきます。

新しい後任の委員の方は、私の方でお名前を呼ばさせていただきますので、その場でご起立だけお願いをいたします。

19番、中間市自治会連合会の底井野校区長の松本委員です。それから20番、中間商工会議所、藤木委員でございます。それから22番、国土交通省九州運輸局福岡運輸支局、井料委員でございます。同じく運輸支局の辻委員ですが、本日欠席となっております。それから福岡県九州県土整備事務所より行徳委員でございます。最後に26番ですね、福岡県折尾警察署、高木委員ですが、欠席とな

っております。

すみません、最後に 2 番、中間市建設課の白石でございます。

また、事務局の方も 4 月の人事異動によりまして、変更がありましたのでご紹介させていただきます。

まず、事務局長に私、都市計画課長の高橋でございます。どうぞよろしくお願い致します。

それから課長補佐の江藤でございます。

以上 2 名が新たに加わりまして、4 人体制で運営して参りますので、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が、ご発言される際は、まず、挙手をさせていただきます。指名されましたら、お手元のマイクのボタン、今は、マイクのボタンはついてないと思いますが、マイクのボタンが赤く点灯しますので、点灯しましてからご発言をお願いいたします。

それからご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、赤いランプが消えます。

ランプが消えましたら、マイクが切れる仕組みになっております。

なお、本会議の進行は、要綱第 6 条第 1 項の規定により会長が議長となっておりますので、今後の進行は、本会議の会長であります、村上部長の方をお願いいたします。

会長 建設産業部長の村上でございます。

改めてよろしくお願いいたします。

本日は大変お忙しい中、令和 5 年度第 1 回目の交通会議にご出席いただきましてありがとうございます。

また、ただいまご紹介ありました新たな委員の皆様におかれましても、どうぞよろしくお願いいたします。

昨年度の交通会議では、イオンなかま店のリニューアルオープンに伴うコミュニティバスの路線変更など、様々な議題に対し、委員の皆様にはそれぞれの立場から貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

今年度は、本日の議題にもあります中間市地域公共交通計画の作成が主なものとなっておりますので、委員の皆様には忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速でございますが、次第に沿って議事を進めて参ります。

まず次第の 2、議案第 1 号の令和 6 年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案について、事務局から説明をお願いします。

事務局 それでは少し長くなりますが、お手元の資料をご覧くださいながら説明をお聞きいただきたいと思います。

それでは資料 1 をご準備ください。

令和 6 年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案について、まず、計画案を本会議にお諮りする目的について、ご説明をいたします。

まず、地域内フィーダー系統という用語についてですが、これは北九州市と中間市をつなぐ西鉄バス中間線のように、地域間を運行するバス路線に対して、そのバス路線に接続して運行する他の路線のことで、通谷電停の停留所で、西鉄バス中間線と接続している中間市コミュニティバスが、このフィーダー系統に当たります。

中間市コミュニティバスは国から補助金の交付を受けておりますが、この補助を受けるためには、フィーダー系統確保維持計画において、中間市コミュニティバスがフィーダー系としての役割を担っていることを明記する必要があります。

当該計画は、中間市が目指すコンパクトシティの形成に向け、都市拠点と周辺地域をつなぐ公共交通ネットワークを構築するための計画でありますので、計画の作成にあたり、委員の皆さんにご意見をお伺いし、本会議に諮るものでございます。

なお補足ですが、中間市コミュニティバスとは、中間南校区ではフレンドリー号、底井野校区では、なかよし号の愛称で、市内のタクシー業者様にご協力をいただき、両校区内をタクシー車両で運行している乗り合いタクシーのことを指しております。

それでは、資料 1 の 2 ページをご覧ください。

説明資料につきましては、朱書きしている箇所が前年からの変更箇所になりますので、そこを中心に説明させていただきます。

まず 1 の地域公共交通確保維持事業に係る目的、必要性についてですが、本計画案は、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及により、地域公共交通の利用者が減少する中、中間南校区のように、地域的に住宅と最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい公共交通不便地域や、底井野校区のように、平成 25 年 3 月の路線バスの撤退により、公共交通空白地域が拡大した地域など、路線バスや鉄道では対応することができない地域において、コミュニティバスの運行を行い、路線バス等の公共交通機関との連携による生活交通路線の機能を高めることを目的とした計画でございます。

このため、中間南校区と底井野校区では、引き続きコミュニティバスの運行を継続し、路線バス等の公共交通機関をカバーすることで、マイカーを運転しない方でも、買い物、通院などで気楽に外出できる環境を維持、確保し、地域の活性化につなげていく必要があると考えております。

次に 3 ページの 2、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標、効果について、ご説明いたします。

まず、中間南校区路線について、令和 6 年度の目標設定を太賀・朝霧系統は、利用者を年間 1,632 人以上、収支率を 20%以上とし、通谷・桜台系統は利用者を年間 1,616 人以上、収支率を 20%以上としております。

なお補足ですが、交通事業における年度の期間は、10月から翌年9月までの1年間となりますので、令和6年度の期間は、令和5年10月から令和6年9月までとなります。

次に目標設定の考え方ですが、令和4年度の利用者数が両系統ともに前年度から減少して参りましたが、この主な要因は、イオンなかま店の令和3年3月からの一時閉店によるものと考えております。

しかしながら、令和5年3月にイオンなかま店がリニューアルオープンし、コミュニティバスの停留所もイオン敷地内に新設しましたので、今後、利用者が増加する可能性もあることから、令和5年度計画と同様に、1便当たりの利用者数の設定を2.0人とし、これに各年度の運行予定便数を乗じて、年間の利用者数の目標値を設定しています。

また、収支率は、運行経費に占める運賃収入の割合を示したものになりますが、令和4年度は、太賀・朝霧系統は、前年度から減少した一方で、通谷・桜台系統は増加し、目標値の20%を達成しております。

この通谷・桜台系統の収支率が増加した主な要因は、令和3年10月に中間市立病院及び旧店舗のイオンなかま店の停留所を廃止した結果、運行距離が短縮され、運行経費も削減されたことによるものと考えております。

また、太賀・朝霧系統も、イオンなかま店のリニューアルオープンに伴い、利用者増加の可能性がありますので、令和5年度計画と同様に、両系統とも20%以上の目標値を設定しております。

次に底井野校区路線を説明いたします。

令和6年度の目標設定について、垣生・下大隈系統は、利用者数を年間816人以上、収支率を25%以上とし、砂山・底井野系統は、利用者数を年間808人以上、収支率を25%以上としております。

目標設定の考え方ですが、底井野校区路線は、定期運行ではなく、予約が入ったときのみ運行するデマンド型の運行形態であり、令和4年度の平均運行率は、垣生・下大隈系統が23.1%、砂山・底井野系統が33.7%と、いずれも減少しています。

しかしながら、中間南校区路線と同様に、イオンなかま店のリニューアルオープンに伴い、利用者の増加が期待できますので、令和5年度計画と同様に、1便当たりの利用者数を2.0人、また、1日の運行を全8便のうち半分の4便を運行することを目標とし、これに各年度の運行日数、運行回数及び計画実車走行キロ数から年間利用者数及び収支率の目標を設定しています。

次に4ページ、(2)の事業効果ですが、中間南校区路線につきましては、高齢化が進む太賀や通谷などの丘陵地の団地において、地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保され、お出かけ機会の創出効果が期待されます。

また、底井野校区路線でも、日常の買い物や通院のための移動手段が確保されるとともに、西部地域と東部地域の交流促進に繋がる効果が期待できます。

次に3、2の目標を設定するために行う事業及びその実施主体ですが、これまでの取り組みを継続していきたいと考えております。

次に、4の地域公共交通確保維持事業により、運行を確保、維持する運行系統の概要及び運行予定者について、まず、中間南校区路線ですが、①の運行開始からの経過につきましては、令和5年3月にイオンなかま店敷地内に停留所を新設し、終点をイオンなかま店停留所に変更の上、運行ダイヤを改正した旨を追加しております。

5ページ、中段をご覧ください。

底井野校区路線ですが、①の運行開始からの経過につきましては、南校区路線と同様に、イオンなかま店停留所の新設と運行ダイヤを改正した旨を追加しております。

また、③の地域内フィーダー系統の補足としまして、底井野校区路線では、西鉄バスとの路線重複を避けるため、東部地区の停留所に乗降制限を設けておりますが、イオンなかま店も乗降制限を設ける停留所として新たに追加しています。

次に5ページの下段、5の地域公共交通確保維持事業に要する経費の負担者から8ページの19、貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額までは、前年度から変更ありませんので、説明を割愛させていただきます。

次に8ページの中段から11ページの中段までになりますが、20、協議会の開催状況と主な議論として、本会議の開催状況、本日の会議までの議論の内容等を記載しております。

13ページをご覧ください。

この表1は、本事業により運行を確保、維持する運行系統の概要及び運行予定者を記載しております。

前年度からの変更点としましては、太賀・朝霧系統及び通谷・桜台系とともにイオンなかま店停留所を終点とし、路線も延長しています。

また、垣生・下大隈系統及び砂山・底井野の系統では、経由地に中間市役所を追加していますが、運行サービスの内容に変更はございません。

14ページ、上のほうをご覧ください。

中間市の人口集中地区以外の人口数は、令和2年国勢調査により、8,940人となっております。

なお、人口集中地区とは、国勢調査により人口密度が1平方キロメートル当たり、4,000人以上の区域が隣り合わせで存在し、人口5,000人以上となる地域であります。

中間市の人口集中地区は、15ページをご覧ください。

赤く網掛けしている部分が人口集中地区になり、それ以外の地区が人口集中地区以外に該当します。

本市の全人口が約4万人、人口集中地区以外の人口が約9,000人となりますので、差し引いた約3万1000人、割合にして8割弱の市民が人口集中地区に居住していることとなります。

次に、16ページをご覧ください。

系統図になりますが、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とフィーダー系統であるコミュニティバスが通谷電停で接続していることを示したものになります。

17 ページをご覧ください。

このページから 26 ページまでは、令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月までの中間南校区乗り合いタクシー事業の事業計画書と運行計画書を記載しております。前年度からの主な変更点としましては、19 ページの下段の方、6 の路線に関する事項をご覧ください。

1 と 2 の路線ともに終点を通谷電停からイオンなかま店に変更し、路線を延長しましたので、キロ程が延長されております。

次に、23 ページをご覧ください。

5 の運行経費ですが、中段の (6) のキロ当たり運行経費について、タクシーの運賃を基準に算定しておりますが、路線が延長されたこと及び昨年 9 月にタクシー運賃の改定がありましたので、キロ当たりの経費は前年度の 294 円から 323.7 円に変更しております。

その他、24 ページに運行系統図、それから、25 ページに時刻表、26 ページには通谷電停停留所での西鉄バス及び筑豊電気鉄道との連携時刻表を掲載しております。

次に、27 ページから 39 ページまでは、令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月までの底井野校区予約型乗り合いタクシー事業の事業計画書及び運行計画書を記載しております。

前年度の主な変更点としましては、30 ページ、31 ページ、32 ページ、朱書き部分でイオンなかま店の停留所の新設、それから、36 ページにタクシー運賃の改定に伴う運行経費の変更になります。

また、37 ページに運行系統数、38 ページに時刻表、39 ページには通谷電停停留所でのその他の公共交通との連携時刻表を掲載しております。

以上が令和 6 年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案でございます。

次に、参考資料 1 をご覧ください。

鉄道駅や西鉄バスの各停留所などを記載した路線図になりますので、後ほどご確認ください。

次に参考資料 2 をご覧ください。

コミュニティバスの運行実績を説明いたします。

なお、参考資料 2 ではページ番号を広げた状態の右下の方に記載しておりますので、ご確認をお願いいたします。

それでは、1 ページの太賀・朝霧系統ですが、表の縦列、左から 5 列目に、利用者数、それから横列の下の方に令和 4 年、5 年の数字をご覧ください。

令和 4 年 10 月から令和 5 年 3 月までの直近 6 ヶ月間の利用者数は 185 人になりますが、その前の 6 ヶ月間、令和 4 年 5 月から 9 月までの利用者数 179 人に対し、ほぼ横ばいの状況です。

ただし、令和 5 年 3 月は、3 月 9 日にイオンなかま店がリニューアルオープンし、

停留所も新設しましたので、利用者数が 55 人と、前の月から 2 倍弱増加していることから、今後も利用者数の増加が見込まれると考えております。

続いて 2 ページは、後ほどご確認ください。

続きまして、3 ページをご覧ください。

通谷・桜台系統の運行実績ですが、表の縦列 5 列目、利用者数の下の方をご覧ください。

令和 4 年 10 月から令和 5 年 3 月までの直近 6 ヶ月間の利用者数で 410 人になりますが、その前の 6 ヶ月間、令和 4 年 4 月から 9 月までの利用者数 600 人に対して、大幅に減少しております。

この主な要因としましては、新型コロナウイルス感染症の第 8 派のピークが令和 5 年 1 月頃でしたので、市民の外出の控えなどの影響を受けたものと考えております。

ただし、イオンなかま店がリニューアルオープンした令和 5 年 3 月は増加に転じておりますので、今後も利用者数は回復傾向にあると考えております。

4 ページは、後ほどご覧ください。

5 ページをご覧ください。

垣生・下大隈系統の運行実績です。

縦率の 8 列目の運行率、その一番下の方をご覧ください。

令和 4 年 10 月から令和 5 年 3 月までの直近 6 ヶ月間の運行率となっております。平均で 29.4%、また、一つ右の利用者数は 169 人となっております。その前の 6 ヶ月間、令和 4 年 4 月から 9 月までの下期平均運行率は 23.5%、下期利用者数は 135 人に比べ、いずれも上回っております。

この主な要因としましては、利用者数が半年間で 34 人増加し、ひと月で換算しますと約 6 人になります。

新たにこの系統を月に 3 回程度、往復で定期利用している方が 1 名程度増えたという計算にもなります。

6 ページは、後ほどご覧ください。

7 ページをご覧ください。

砂山・底井野系統の運行実績でございます。

縦列の 8 列目、運行率の一番下をご覧ください。

令和 4 年 10 月から令和 5 年 3 月までの直近 6 ヶ月間の運行率となりますが、平均で 33.3%、また、その一つ右の利用者数は 184 人となっております。その前の 6 ヶ月間、令和 4 年 6 月から 9 月までの下期平均運航率は 34.4%、下期利用者数 192 人に比べ、いずれもほぼ横ばいの状況となっております。

8 ページは、後ほどご覧ください。

9 ページをご覧ください。

各系統の利用者 1 人当たりの市の財政負担額と運行 1 便当たりの平均利用者数のグラフになります。

棒グラフが市の財政負担額、折れ線グラフが平均利用者数となっております。

一番上の青いグラフ太賀・朝霧系統をご覧ください。

グラフ右側の令和3年10月以降、イオンなかま店の一時閉店に伴い、利用者数が著しく減少したため、利用者1人当たりの市の財政負担も著しく増加傾向にあります。リニュアルオープン後の令和5年3月は、利用者数も増加しましたので、市の財政負担額も減少しております。

10ページをご覧ください。

各システムの直近4年度分の利用者数になります。

コロナ禍以前の令和元年度と令和4年度を比較しますと、利用者数は4,100人から2,160人に半減し、1人当たりの市負担額は700円から1,208円と1.7倍増加しております。

この主な要因としましては、コロナ禍やイオンなかま店の一時閉店が大きく影響しているものと考えております。

説明は以上でございます。

なお、計画案につきましては、今後、国の申請様式が変更になることもありますので、軽微な変更の対応は、中間市地域公共交通会議事務局要領第4条第4号による事務局長専決処分とさせていただきたいと考えております。

以上で説明を終わりますので、ご審議のほどよろしくお願いをいたします。

会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま事務局から説明ありました令和6年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案の策定について、ご意見やご質問はございませんでしょうか

委員 はい。

会長 お願いします。

委員 バス協会の中川原と申します。単純な質問をさせていただきます。

資料1の3ページでございます。これは申請書の形になりますので、数字的に教えていただきたいと思います。

3ページの事業目標がございます。その中の中間南校区、こちらの方の令和6年度、2つの系統があると思います。太賀・朝霧系統と通谷・桜台系統です。

この令和6年度の数値が人数で1,634人、続いて通谷の方が1,616人。7年度は、太賀・朝霧が1,616人、通谷・桜台が1,632人。それから、令和8年度、こちらの方は、2番目の通谷・桜台は1,616人。ここら辺の数字は、たまたまこのようになってるということになるのでしょうか。要は、6年度と7年度がそれぞれの系統で1番と2番が、まったく同じ数字が逆転してるんですね。

それと、8年度は、太賀・朝霧系統は増えてるよという、ご説明がありましたので、それは良いとしても、通谷・桜台は、また元の6年度と同じ数字が出てきております。

同じことが底井野校区の方でも、6年度と7年度が逆転した数字が掲載されてお

りますし、8年度も、砂山・底井野系統は808人ということで、6年度と同じ数字が出てますけど、そこら辺をちょっと教えていただければと思います。

会長 はい。ただいまの中川原委員の質問について、事務局から回答をお願いします。

事務局 はい、事務局の濱田です。よろしくお願いいたします。ただいまのご質問でございますが、太賀・朝霧系統、通谷・桜台系統は、運行の曜日が異なっておりまして、太賀・朝霧系統が月曜日と水曜日、通谷・桜台系統が火曜日と金曜日に運行しております。

一応目標値としてはですね、1便当たり2人っていうのはどの便も変わりなく計算はしているんですけども、年間の月水の日数と、火曜日金曜日の日数をかけておりますので、それで若干数字が変化している、そういう形でですね、実際の運行の便数に対して、目標値の2人を掛けて計算をしております。以上です。

委員 下の方も一緒ですか。

事務局 そうです。

委員 わかりました。ありがとうございました。

会長 ご質問ありがとうございました。数字上の曜日のかけ算による差異ということでした。
他にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。
よろしいでしょうか。

(質問無し)

会長 それでは、ただいまの令和6年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

(異議無し)

会長 ありがとうございます。

それでは、ご異議がないようですので、令和6年度中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案を承認とさせていただきます。

皆様、ありがとうございました。

なお、本計画は、後日、事務局から福岡運輸支局様に提出いたしますので、福岡運輸支局、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは次第の2、議案第2号の中間市地域公共交通計画策定に係る委託事業者の選定方法について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 はい、都市計画課の宗廣でございます。

説明は、こちらの冊子タイプの資料 2 を使用しますので、お手持ちの方にご準備をお願いいたします。

それでは資料説明の前に、まず、地域公共交通計画の概要について、簡単にご説明いたします。

地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものでございます。

また、計画の策定に当たりましては、国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者の皆様を集めまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会を開催し、交通事業者や地域の関係者の皆様と協議を重ねることで作成していくものでございます。

本市におきましては、この交通会議が法定協議会に当たりますので、今後、適宜会後を開催させていただきまして、委員の皆様からご意見等をお伺いしたいと考えておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは資料 2 の 1 ページ目をご覧ください。

1 の市の公共交通の概要及び問題点について、ご説明をいたします。

まず、本市の概要ですが、市域の面積が約 16 平方キロメートルと、非常にコンパクトなまちです。

人口の 9 割ほどが北九州市側の東部地区に在住しております。

人口が令和 4 年 9 月現在で約 4 万人となっておりますが、平成 16 年の約 4 万 8,000 人に対し、18 年間で 8,000 人以上減少しております。

その一方で、令和 2 年 10 月現在の人口密度が 1 平方キロメートル当たり約 2500 人、県内平均の約 1,000 人を上回り、県内で 7 番目に高い数字となっております。

また、65 歳以上の高齢化率が県平均の 27.9% に対し、38.3% と 10% 以上高い数字となっております。

公共交通の状況につきましては、鉄道、路線バス、タクシー及びそれらを補完する役割でコミュニティバスを運行しており、市民の様々な移動ニーズに対応しております。

段落変わりました、問題点といたしましては、少子高齢化に伴う人口減少やマイカーの普及により、公共交通の利用者は年々減少傾向にあります。

やむを得ない減便等による利便性の低下がさらに公共交通と利用者離れを引き起こす、いわゆる公共交通の負のスパイラルが引き起こされている状況でございます。

なお、この傾向につきましては、本市に限ったものではなく、全国、多くの地方都市の共通の問題であります。

路線の廃止などに至るケースもございますが、本市におきましては、交通事業者様の様々な企業努力に加え、本市も路線バス等に支援を行っておりますので、現在の交通体系が維持できているものと考えております。

2 ページ目をご覧ください。

2 行目、後半からになりますけれども、令和 2 年 1 月からは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、公共交通の利用者が大幅に減少しております。

また、エネルギー需要の急拡大やロシアによるウクライナ侵攻などの影響により、原油価格は高騰しており、全国的にも、地域公共交通の存続が喫緊の課題となっております。

このような状況の中で、本市は高齢化率が高く、公共交通に対する市民の期待は大きいものがあると思われまますので、本市のあらゆる地域公共交通について、今後のあり方を検討し、市民の皆様の移動な手段の確保に努めていかなければならないと考えております。

次に、2 の中間市地域公共交通計画の目的及び必要性について、ご説明いたします。

2 段落目からになりますが、公共交通は、単一の公共交通機関の運行計画だけではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けられています。

このため鉄道、バス、タクシー等の輸送資源を一体としてとらえ、サービス全体の連携強化、効率性の向上、そして、デジタル技術を活用して利便性を向上させる MasS（マース）の導入などについて、本市の方針や目標、事業内容を検討していくことが重要と考えております。

また、交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められた計画でありますので、この計画に事業が位置付けられることで、事業の予算化、補助金の申請、それから協議等のよりどころになり、政策の継続性が確保できるものと考えております。

なお、西鉄バス中間線、それから先ほどご審議いただきましたコミュニティバス、これにつきましては国の方から補助金を受けております。

令和 6 年 10 月以降もこの地域公共交通計画にその路線が位置付けられることで、初めて補助金が交付を受けることがきると、というようなことにもなっております。

現在、交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担うという、従来の構造の維持が困難な状況の中で、住民との移動ニーズにきめ細かく対応するためにも、本市が中心となり、本会議において、交通事業者の皆様や地域の関係者の皆様と協議を重ね、交通計画を作成していくことが必要と考えております。

次に、3 の対象地区は、中間市全域になります。

次に 3 ページ、4 の計画の作成期間は、令和 5 年 7 月から令和 6 年 3 月までを予定しております。

次に、5 の計画の期間は、令和 6 年 4 月から令和 11 年 3 月までの 5 年間で予定しております。

次に、6 の主な事業の実施内容について、ご説明をいたします。

まず (1) 委託業者選定、業務発注ですけれども、本市にとって望ましい交通計画を作成するため、そのノウハウを有するコンサル会社に業務の一部を委託し

たいと考えております。

また、委託業者の選定につきましては、委託料の価格で競争する入札方式ではなく、企画内容で競争しますプロポーザル方式により行いたいと考えております。

なお、プロポーザル方式による委託業者の選定の詳細につきましては、後ほどご説明をさせていただきます。

次に、(2) 現状整理としまして、上位計画の中間市総合計画やその他の本市の関連計画をもとに、市の将来像を把握し、地域公共交通に求められている役割、それから各種公共交通の運行実績、主要施設の分布、輸送資源等について、整理いたします。

また、市民に対するアンケート調査、交通事業者へのヒアリング等により、本市の公共交通に対する認識や問題点等を把握していきます。

次に(3) ニーズの把握としまして、アンケート調査により、本市の地域公共交通において改善すべき点、それから必要とされるサービス等を把握していきます。

次に(4) 問題点、課題検討としまして、現状整理やニーズの把握の結果から、地域旅客サービスの現状と利用者の移動ニーズとの間にギャップがないかを確認し、市の将来像を踏まえて、問題点、課題等を整理していきます。

次に(5) 目標実現のための施策の検討としまして、問題点、課題の検討で整理した内容をもとに、交通サービスが必要とされているものの、現在サービスが行き届いていない場所、対象者、それから時間をターゲットにして、適切な対策を考えていきます。

次に4ページをご覧ください。

(6) 計画案策定といたしまして、現状整理から目標実現のための施策の検討までの内容をまとめ、次の①から⑦までの項目を記載した交通計画の案を作成していきます。

次に(7) パブリックコメントですが、これは法律の規定により、住民、公共交通の利用者等の意見を反映させるための措置を講じる必要がありますので、パブリックコメントを実施いたします。

次に6、計画策定のスケジュールについてですけれども、ご覧の表のとおりになっております。

なお、計画案につきましては、来年の2月ごろにパブリックコメントを実施しまして、翌3月の交通会議におきまして、委員の皆様のご承認をいただきたいと考えております。

5ページをご覧ください。

委託業者の選定について、ご説明をいたします。

まず、1の事業者選定の流れですが、中間市物品等供給契約入札参加資格名簿、いわゆる中間市の登録業者になります。

その中から、事務局が3社以上の事業者を指名いたします。

次に指名業者を対象に、事務局で業務委託の仕様書説明会を開催いたします。

説明会に参加した事業者は、6月下旬までに企画提案書を提出し、プロポーザル審査委員会において、プレゼンテーションを行っていただきます。

委託業者の決定につきましては、その審査委員会の決定をもって、7月上旬ごろに行う予定でございます。

6ページをご覧ください。

先ほどご説明しました委託業者選定に関するプロポーザル審査委員会の設置要領の案になっております。

要点をご説明しますと、審査委員会にご参加いただく方は、第3条第1項をご覧ください。

この規定により、交通会議の幹事会の委員の皆様をお願いをしたいと考えております。

また、幹事会の委員の皆様につきましては、こちらですね、交通会議委員名簿、A41枚紙のものでございますけれども、こちらの方のご準備をお願いいたします。

こちらの委員名簿の右側に幹事会、構成員の欄がございますが、そこに、幹事会代表又は幹事会委員と記載されている8名の方をお願いしたいと考えております。

なお、プロポーザルの日時につきましては、7月6日木曜日14時から本会場で行う予定としておりますけれども、委員の皆様には後日改めてプロポーザルに関するご案内をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

また、審査委員会の設置要領につきましては、本日ご承認いただきましたら、本日付で施行したいと考えております。

次に8ページをご覧ください。

委託業者の選定要領の案をご説明させていただきます。

まず、2の業務の概要としまして、(3)契約期間は、契約締結日から令和6年3月31日まで、(4)委託上限額は、750万円としております。

次に、5の選定方法になりますけれども、9ページの表をご覧ください。

指名業者からの企画提案書に対する評価項目は、大きく4項目ございます。

まず1、営業実績として、委託先にふさわしい営業実績の有無。

次に2、実施体制としまして、責任者のスキルの有無、会社の組織体制、交通会議等への支援体制が適切かどうか。

次に3、企画提案の内容。

最後に4、見積額が適切かどうかを評価していただきます。

なお、採点結果による受託候補者の選定ですが、各委員の採点結果を合計した点数が最も高い事業者といたします。

ただし、下限の点数としまして、最高得点と最低得点を除いた、すべての平均値で算出し、この平均点が基準値の合計点である62点以上でなければ、受託候補者になれないこととしております。

また、参加者が1社のみでも、企画提案書及びプレゼンテーション評価を行い

まして、当該参加者の平均点が基準点を超えます 62 点以上であれば、受託候補者としていたいと考えております。

次に資料、少し飛びまして 15 ページをご覧ください。

こちら、業務仕様書の案になっております。

これまでの説明と少し内容が重複しますので、割愛してご説明をさせていただきます。

16 ページをご覧ください。

(3) 利用状況調査について、ご説明いたします。

大きく 4 つの項目の調査を予定しております。

まず、①市民アンケート調査としまして、1,000 世帯を予定しております。

次に、バス利用状況調査としまして、市内の路線バス及びコミュニティバスの利用者を対象にアンケート調査を実施いたします。

次に③、交通事業者ヒアリング調査としまして、交通事業者様から、公共交通の現状について、ご意見等をお聞かせいただきたいと考えております。

最後に④、地域の輸送支援のヒアリング調査としまして、交通計画では、公共交通に限らず、地域の輸送資源も含めて、市民の移動ニーズへの対応を検討することとしております。

例えば、本市では、ハピネスなかまへの送迎バスがこれに当たると思いますが、関係者に対し、利用の実態等について、ヒアリング調査を実施していきたいと考えております。

次に資料、少し飛びまして 20 ページをご覧ください。

交通会議の令和 5 年度予算書になります。

交通計画は、法定協議会としての本会議で作成しますので、委託業者との契約が本会議で行う予定としております。

まず歳入予算として、負担金に 750 万円を計上しております。

これは、中間市一般会計から負担金として拠出されるものでございます。

続いて、歳出につきましても、事業費を歳入予算と同額の 750 万円を計上しております。

これは、委託事業者への委託料となっております。

説明は、以上でございます。

なお、委託業者の選定要領案及び仕様書案につきましては、今後、事務的に軽微な変更が生じた場合は、中間市地域公共交通会議事務局要領第 4 条第 4 号により、事務局長専決処分とさせていただきたいと考えておりますので、どうぞ審議ほど、よろしく願いいたします。

以上です。

会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から説明がありました中間市地域公共交通計画策定に係る委託業者の選定方法について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員 はい。

会長 白石委員、よろしくお願いします。

委員 建設課の白石です。

資料 2 ページですが、中程に MasS の導入等について、という言葉が出てきますが、こちらのちょっと専門的なフレーズで、日頃、交通事業の方に携わっている方は耳慣れていると思うんですが、今日出席の方はそうでない方もいらっしゃると思いますので、できればですね、もう少し細かく噛み砕いてご説明いただければ、皆さん理解をより深められるんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

会長 ただいまのご意見、ご質問に対し、事務局の方、よろしくお願いします。

事務局 はい、ご質問ありがとうございます。

MasS に関しましては、昨年の 9 月に国土交通省の方で MasS に関する入門のガイドブックを策定されております。

それによりますと、MasS とは、スマートフォンなどにより、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応し、複数の公共交通や、それ以外の移動のサービスを組み合わせ、行き先の検索、予約、料金の決済を一括して行うことができるもので、新たな移動手段、例えば、AI オンデマンド交通ですとか、シェアサイクルなどを組み合わせることが可能なサービスと記載をされております。

本市といたしましては、この交通計画の策定に当たりまして、様々な視点から、あらゆる交通手段を検討していくことが重要と考えております。

先ほど説明しましたように、今後アンケート調査を実施いたしまして、その結果を分析し、そこから抽出された課題、これの解決のために、効果的な交通手段であればですね、もちろんコストのバランスですとか、或いは、既存の交通事業者の皆様のご了解、それから、本会議の委員の皆様のご了解、こういったものが前提になりますけれども、いわゆる AI オンデマンド交通ですとか、こういった新しい交通手段についてもですね、積極的に検討して参りたいと考えております。

以上でございます。

会長 今の説明でよろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

委員 はい。

会長 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。

16 ページの(3)①の市民アンケート調査のところで、調査世帯は 1,000 世帯（回収率 50%、500 サンプルを）とされておりますが、一般的なアンケート調査で回収率 50%は、かなり厳しいんじゃないかなって思うんですけど、これは業者にこの回収率 50%を求めるのか、50%になるような調査方法を考えてほしいというような意図でこのような書き方をされているのでしょうか。

会長 はい、事務局の方、回答をお願いします。

事務局 このアンケート調査 1,000 という数字は、平成 27 年度に作成し、すでに計画期間終了してはいますが、以前の交通に関する計画のアンケート調査と同じ数としております。

理由といたしましては、当時の担当者の方に確認しましたところ、統計学上、本市の人口規模であれば、300 サンプルで問題ないですよと、いうことを当時のコンサル委託業者から助言があったということでありました。

また、コストを抑える観点からも、アンケートについては、その実績を踏まえて 1,000 としているんですけども、以前の計画の時のアンケートの回収率、実際 50% ございました。

1,000 に対して、530 ぐらいございましたので、その実績から一応想定としては、500 とさせていただいております。

以上でございます。

委員 ありがとうございます。

会長 よろしいですか。

はい、他にご意見ございませんでしょうか。

委員 よろしいでしょうか。

会長 はい。

委員 私、東校区の牧坂と申しますが、今の件と似たようなものですが、このアンケート調査というのが、範囲はどのような範囲になりますか。

要は、私の地区にはコミュニティバスが走ってないので、そういうところの団地にアンケートを配られても、それほど良い回答が出ないと思っていますので、その辺りは、アンケート調査をするにしても、どのような内容でされるのかをお聞きした

い。

会長 はい、ありがとうございます。
では、他にご意見などはよろしいですか。
では、事務局お願いします。

事務局 ご質問ありがとうございます。
今回予定しておりますアンケートにつきましては、コミュニティバスだけではございません。
市の公共交通全般に対するアンケートになりますので、中間市内全市域の方を対象に行わせていただきたいと思いますと考えております。
なお、コミュニティバスのアンケートにつきましては、利用者アンケートということになりますので、私どもの方で、例えばバス停で待って、利用者の方に直接お話を聞くというような、そういったやり方を考えております。
以上でございます。

委員 わかりました。

会長 はい。よろしくお願いします。
他にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

委員 はい。

会長 はい、お願いします。

委員 福岡運輸支局の井料です。
先ほどの MasS の関係で、補足をさせていただきますと、例えばここから東京まで移動するとした場合、自分で経路検索をして、例えば、車で空港まで行くのか、JRで空港まで行くのか、バスで空港に行くのか、それが福岡空港なのか、北九州空港なのか、そこから飛行機で行って、また空港から東京まで電車で行くのか、バスで行くのかということ、一つのアプリで経路検索ができるというものです。
そこを目的地として検索すれば、色々な交通手段手法がありますよっていうのが出てきて、理想的なものを選べば、鉄道、飛行機、バスの交通の決済が全部できてしまうというものが理想ですけれども、そういったサービスが MasS というものです。
あと、昨日の新聞にも載っていましたが、九州は九州 MasS ということで、来年の夏に取り組んでいくというところがございますので、そういったところで、経路検索から、交通の一日乗車券とか、乗車券が購入できてより便利な利用しやすいような環境づくりをしていこうということになります。
あと、交通計画の中で2点お願いですが、先ほどのアンケート調査で、できればアンケート内容については、どういったアンケート内容にするのかというのは、こち

らの会議の中で諮っていただければと思います。

集約した後にこういった項目が必要だったのではないかとか、こういったデータもあれば良かったとなった場合に、手戻りの再調査は難しいかもしれませんので、こういったアンケートをとりますということで、お諮りいただければと思います。

あと、交通事業者さんへのヒアリングにつきましては、交通事業者と併せて実際に運行されているドライバーについても、アンケート、ヒアリングをぜひ行っていただければと思います。

特にその労働時間の関係でありますとか、今運転手不足というところもございますので、そういった生の声もですね、拾っていただければと思います。

以上です。

会長 はい。ありがとうございます。
今のご提言について、事務局の方で何かご意見がありますか。

事務局 はい。

会長 お願いします。

事務局 ご意見をありがとうございます。
アンケート内容の事前の確認については、私どもも同じような考えを持っておりましたので、次回の会議等でお示ししてご意見をお伺いできればと考えております。
また、交通事業者様へのヒアリングにつきましては、本日、お越しいただいてる事業者様のご協力をいただきながら、ぜひお願いしたいと思いますが、また、個別にご相談させていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。
以上でございます。

会長 九州 MasS という新しいですね、昨日の新聞に掲載されていたということで、九州全体でのそういう取組もこの計画には反映されなければならないのかなというところもありますので、そういったところは連携、連動していきたいと思います。
他にご意見ございませんでしょうか。

はい。

どうぞ。

委員 JR 九州の富永です。
今回、業者選定の方法についてということで、議案となっておりますので、まず、同じような選定でこれまでに幾つもの事例があるのかということが一つと、その事例が過去あった場合に、今回特にこれまでと同じようなやり方とこう思っているのか、特段何か今のご時世にあったやり方にちょっと変えた部分があるのかということ、

教えていただきたい。

会長 はい。ありがとうございます。
選定方法、プロポーザル方式について、事務局の方から回答をお願いします。

事務局 一応、今回の配点につきましては、少し先ほど触れました平成 27 年度に策定しました以前の交通に関する計画で、その時も実はプロポーザル方式で実施をしております。その配点基準をそのまま採用させていただいておりますが、その理由としては、企画内容に重点を置いた配分であったということです。
今資料でお示ししている企画内容の配点が 100 点満点中 75 点でございます。他の自治体の例を見ますと、大体 70 点ですとか、もっと低いところでは 50 点というところもございました。
今、私達が考えているのは、コンサル業者の方にも、より専門的なスキルをお持ちでないと実態に見合った交通計画っていうのは、なかなか難しいのではないかと考えておまして、前回のプロポーザル方式、中間市で実施したものと配点は変わりませんが、今の現状にあった配点方式であるというふうに思いましたので、そのまま採用をさせていただいております。
以上でございます。

会長 よろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 技術力ですとか、そういう経験を生かしてより良い提案を採択させていただくという形でよろしく願いいたします。
他にご意見、ご質問ございませんでしょうか。
よろしいでしょうか。

(質問なし)

会長 それでは、ただいまの中間市地域公共交通計画策定に係る委託業者の選定方法につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

会長 それでは皆様、ご異議がないようですので、中間市地域公共交通計画策定に係る委託業者の選定方法を承認とさせていただきます。
皆様、ありがとうございました。
今後、交通計画の策定に向けて、皆様のご協力やご尽力を賜ることも多々あると思いますが、引き続き、どうぞよろしく願いいたします。

それでは次第の3、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 はい、それでは、A4の1枚紙の資料3、スケジュールをご覧ください。
左上の令和5年度の交通会議のスケジュールについて、ご説明をさせていただきます。
まず、7月ごろに第2回会議におきまして、委託事業者の報告を行います。
できればここで、先ほど運輸支局様からいただきましたアンケートの事前内容の確認ですね、こういったものをお諮り、お示したいと思っております。
次に10月ごろの第3回会議におきまして、そのアンケートの結果や課題等の中間報告を行います。
計画案の作成や今後の取り組みについて、ご意見を伺いたいと考えております。
次に、12月ごろの第4回会議で、計画案の概要をお示しし、ご意見をお伺いしたいと考えております。
次に2月ごろに、第5回の会議におきまして、計画案をお示しし、ご意見をお伺いしたいと考えております。
なお、計画案のご承認をいただきましたら、パブリックコメントを実施する予定です。
最後、3月ごろに、パブリックコメントの意見を反映させた計画案をお示ししまして、最終的なご承認をいただければと考えております。
説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。
かなり会議の回数も多くなってご議論の機会が増えると思いますが、よろしく願いいたします。
それでは今の今後のスケジュールについてのご質問等ございますでしょうか。
よろしいですか。

(質問なし)

会長 それでは、会議全体を通じて、全体的にですね、このテーマ以外で構いませんが、ご質問、ご意見等を賜ればと思いますが、いかがでございますでしょうか。
ちょっと長時間に及びますが、本日、1年ぶりの対面方式ということでさせていただいております。
せっかくの機会でございますので、例えば、公共交通の現状ですとか、何でも構いませんが、よろしいでしょうか。

(質問なし)

会長 それでは、ご質問ご意見はないようですので、以上を持ちまして、本日の地域公共交通会議の議題については、全て終了とさせていただきます。

委員の皆様には、議題進行についてご協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

今後とも様々なお立場から、貴重なご意見等を賜りたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

それでは、進行の方は、事務局にお返しいたします。

事務局 はい。

委員の皆様ありがとうございました。

以上をもちまして、令和 5 年度第 1 回中間市地域公共交通会議を閉会いたします。