

## 会議議事録

1. 会議名 令和5年度第4回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 令和6年1月10日（水曜日）15時00分から16時10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（19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
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	高野 浩一
有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
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
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
中間市自治会連合会 会長代行	影谷 和久
中間市自治会連合会 中間南校区長	
中間市自治会連合会 中間東北校区長代行	合谷 隆義
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
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	行徳 歩
福岡県折尾警察署 交通第一課 交通規制係長	高木 拓哉
北九州市立大学 副学長	内田 晃

5. 欠席委員（7名）

九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	富永 哲男
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 所長	黒土 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 中間校区長	仰木 節夫
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	辻 美貴善
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

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	志賀 由浩
都市計画課 交通対策係	濱田 達

7. 委託事業者（2名）

株式会社ケー・シー・エス 取締役 九州支社長	松本 好史
株式会社ケー・シー・エス 九州支社 専門職	西本 幸司

8. 会議内容

次第

- (1) 開会
- (2) 議題
  - ①令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（一次評価）について
  - ②中間市地域公共交通計画の策定について
    - ・中間市地域公共交通計画（素案）について
- (3) 閉会

会議録

事務局 皆様、こんにちは。

定刻前ですが、皆様お揃いですので、ただいまから、令和5年度第4回中間市地域公共交通会議を開催いたします。

本日の司会を務めさせていただきます、都市計画課長の高橋でございます。

どうぞよろしく願いいたします。

それでは、会議の前にいくつか諸連絡を行います。

まず、欠席の委員につきまして、会議資料の中の委員名簿に記載されている番号と併せてご報告させていただきます。

欠席の委員は、4番 富永委員、6番 小林委員、8番 黒土委員、11番 貞包委員、17番 仰木委員、23番 辻委員、24番 田辺委員、以上の7名でございます。

また、自治会連合会会長及び中間北校区長を務めておられました池田様のご逝去されましたことに伴い、13番 中間市自治会連合会の会長代行として影谷様、14番 中間北校区の校区長代行として合谷様にご出席いただいております。

現在、ご出席の委員が19名であることから、定数26名の過半数に達していますので、中間市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定により、本日の会議が成立してい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、本市のホームページに掲載させていただきます。

また、現在、傍聴者は3名入室しておりますことをご報告いたします。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。

本日の資料につきましては、次第、委員名簿、席次表、資料1、参考資料1、資料2、資料3となっております。

お手元の資料が不足している方は、お知らせください。

よろしいでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。

ご発言をされる際は、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ご発言をお願いいたします。

また、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、ランプが消え、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、会長が議長として行うこと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にお願いいたします。

会長 皆様、改めまして、本年もよろしくお願ひいたします。また、お足元の悪い中ご参加いただきまして、ありがとうございます。

私、建設産業部長の村上でございます。

それでは、第4回目の公共交通会議ということで、早速ではございますが、次第に沿って議事を進めて参ります。

まず、次第の2、議題（1）、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（一次評価）について、事務局から説明をお願いします。

事務局 はい。それでは、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（一次評価）について、ご説明いたします。

資料1及び参考資料1をお手元にご準備ください。

本市のコミュニティバスのように、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業については、次年度以降の事業をより効果的に実施するため、この交通会議において事業の実施状況の確認及び評価を行い、その結果を報告することとなっております。

前回の会議でご報告いたしましたとおり、今年度につきましては、コミュニティバスの通谷・桜台系統、1系統のみが補助の申請の対象となっておりますので、この補助事業に対する評価を資料1のとおり行っております。

それでは、参考資料1をご覧ください。

こちらは、昨年度、令和4年度の事業評価の結果です。

通谷・桜台系統の一次評価及び二次評価としては、「効果的な周知方法等を検討し、利用者の獲得に努めること」や「利用者の増加・減少の要因を分析し、改善の取組につなげること」が求められておりました。

それでは、資料1の2ページ目をご覧ください。

表の③前回の評価結果の反映状況として、今年度においては、令和5年3月9日にイオンなかま店がリニューアルオープンしたことに伴って、施設内に停留所を設置し、市ホームページや自治会の組回覧などにより周知を行いましたので、その旨を記載いたしております。

また、⑤目標・効果達成状況においては、目標値に対して令和5年度の実績が下回っていたことから、⑥事業の今後の改善点として、効果的な周知方法等を検討し、利用者の獲得に努めることといたしております。

3ページ目の「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」は、前年度とほぼ同じ内容を記載しておりますので、説明は割愛させていただきます。

事務局からは以上です。  
ご審議の程、よろしくお願いいたします。

会長 それでは、ただいま事務局から説明がありました、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員 バス協会の中川原と申します。  
資料1の別添1、事業評価の中の⑤、このところ、単純な質問なんですけれども、目標、実績、その下に括弧してR4と、令和4年と書いてありますが、1,181人とは、いつからいつまでの数字ですか。

事務局 はい。お答えいたします。  
こちらは交通の事業年度で計算しておりまして、令和4年度は、令和3年の10月から令和4年の9月まで、実績と書いておりますのが、令和5年度で、令和4年の10月から令和5年の9月までの数字となっております。  
以上です。

委員 表記の仕方なんですけど、補助年度が令和4年の10月から9月までであれば、これは令和5年度となるのではないのでしょうか。補助年度は令和5年度ですよ。

事務局 そうですね、今回の事業評価については、令和5年度の補助に対する評価になります。R4はですね、比較のために去年の実績として括弧書きしております。

委員 わかりました。はい。

委員 今のところに関連して、目標は1,610人の20.00%ですけども、令和4年は1,181人で24.61%、これは、利用者が少なかったけれども、運行キロ数が短いから収支率が高かったという、そういう理解でよろしいですか。

事務局 はい。その理解で大丈夫です。

会長 他にご質問等ございませんでしょうか。  
よろしいでしょうか。

それでは、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、ご異議はございませんでしょうか。

ご異議が無いようですので、承認とさせていただきます。  
委員の皆様、ありがとうございました。

それでは、続きまして、議題2、中間市地域公共交通計画の素案について、ケー・シー・エス様からご説明をお願いいたします。

委託 はい。中間市の地域公共交通計画の素案につきまして、お手元の資料2、A3版で  
事業者 すね、そして資料3、A4版です、こちら2つを用いて説明をさせていただきたい  
と思います。

前回の交通会議の中で、中間市の公共交通等の現況の整理、そして課題のところまでお示ししたかと思うんですけれども、それ以降、基本理念、基本方針、基本目標、それから事業について今回整理をしてきており、それをこちらの資料2、A3版の方で骨子として、取りまとめております。  
そして、これらを詳細に記述したものを資料3、計画の素案という形で、この中に盛り込んでいるところです。

まず資料2の方で、基本理念等の説明をさせていただくんですけれども、その前に、こちらの資料3の方で、今回整理した内容について一部お伝えしたいことがございまして、資料3を1枚めくっていただきますと、目次がございまして。  
その中で、1章から6章まで記載がありますけれども、1章は関連計画、上位計画等の整理をしております、2章で地域及び公共交通の現状の整理をしています。その中の2-3、ここで、それらを踏まえて、公共交通利用が不便な地域というものを位置付けをしております。そちらについてご説明をさせていただきたいと思っております。

42ページ、中間市において、公共交通利用が不便な地域として、全計画の網形成計画におきまして、駅やバス停から離れた交通空白地域である、公共交通不便地Aというものと、駅やバス停との高低差が大きくて利用しにくい公共交通不便地B、この2つが前計画の網形成計画では位置付けられておりました。

その中で、公共交通不便地Bについては、網形成計画後のコミュニティバスの運行によって解消が図られているんですけれども、今回は、この交通不便地Aについて、駅やバス停から離れた空白地、これについて今現状どうなってるのかということ

ころを整理をして位置付けを行ったというところでは、

まず不便地Aにつきましては、下表にありますように、鉄道駅から500メートル及びバス停から300メートル以上離れて居住している人がいる地域として位置付けております。これは、網形成計画の時と同じ考え方を踏襲しております。

この定義に基づいて、令和2年の国勢調査の人口メッシュ、500メートルメッシュですね、こちらの人口を重ねることで、公共交通空白地域、というものを洗い出して位置付けたというところでは、

その結果が右の43ページにございます。

こちら、紫色の線で囲っているのが、鉄道の500メートル圏域。それから、グレーの破線で囲っているのが、バス停の300メートル圏域。それから、色でメッシュで示しているのが、これが人口のメッシュになります。赤くなればなるほど、人口が多いという形になるんですけども、この500メートル300メートルの圏域から外れたところに人口が張りついているようなところは、交通空白地というふうに位置付けができるというところで、今回、整理をした結果、ちょうど市の北部の方にあります岩瀬地区、それから南東部の方にあります深坂地区、こちらの2地区につきましては、人口が張りついているにもかかわらず、バスの圏域300メートル鉄道の500メートルから外れるといったところにありますので、この2地区が公共交通空白地として位置付けられるのではないかと。

これを踏まえて、中間市の総人口に占める公共交通のカバー人口というものを出示してみたんですけども、そちらにつきましては、全体の総人口、令和2年ベースですけども、4万362人に対して、カバー人口、鉄道の500メートル、バスの300メートルの中に入る人口が3万6,680人。カバー率としては、約9割がカバーできているといったところなんですけれども、先ほど申しました2地区については、空白地となる位置に存在しているといったところになります。

こういったところも踏まえつつ、今後の課題を抽出していった、基本目標・事業というところを、今回検討して参りました。

この計画素案の中では、次のページからは、アンケート調査等のまとめということで、前回の交通会議でもご説明しました市民アンケート等を整理しております。この中では、ご説明は割愛させていただきますので、後程ご一読いただければと思います。

めくっていただきまして73ページ、ここからは、地域公共交通の課題ということで、その後の基本理念、基本方針に繋がっていく課題を抽出したものを整理しております。

課題1から次の74ページの課題5まで5点、課題を抽出してございまして、こちら前回の交通会議でご説明したものを基本にはしているんですけども、課題4につ

いてですね、こちらだけ、皆様からいただいたご意見等を踏まえまして、若干の修正をしておりますので、ご説明させていただきます。

前回は高齢者に配慮したというところで、高齢者に特化した形での記述の仕方になっていたんですけれども、そこだけではなくて、やはり実際に鉄道等を使われているような高校生であるとか、そういったところを見ていく必要があるのではないかと、いうところを配慮し、踏まえることで、課題の方を整理しております。

この中の黒ポツ、三つ目ですね。

こちらに記載をしているんですけれども、JRや筑豊電鉄といった鉄道は、他の年代と比べると、高校生の通学を中心とした10歳代の利用が多い傾向にある中で、高校生の通学時の公共交通への要望としては、JRに対しては、増便であるとか定期代の値下げの要望が、筑豊電鉄に対しては、定期代の値下げであるとか定期券購入の利便性の向上ですね、もっと簡単に買えるようにしてほしいという要望が多いと。

一方、通学時に公共交通を利用していない理由としては、現在の移動手段と比較して、時間的な都合が悪くなったりとか、通学時間が長くなったりするというのが挙げられています。

さらに、4ポツ目ですけれども、子育て世代に向けたアンケートも実施しております。

そのような中では、公共交通を利用する際に、ベビーカーの利用や子供が騒いで周囲に迷惑かかることに対してストレスを感じており、公共交通を今後利用するに当たっては、子連れ専用の車両であるとかベビーカーが利用しやすい環境の整備、周囲の理解、協力、乗降の利便性の向上等が求められているといったところになります。

こういったところを踏まえまして、高齢者だけではなくて、高校生であるとか子育て世代などの交通弱者ですね、こういった方々に配慮した交通サービスの充実が必要なのではないかなというところで、課題4を「交通弱者に配慮した交通サービスの充実が必要」という記述の仕方に変更しているというところです。

それ以外につきましては、前回と同様の記述の仕方になっております。

こちらの課題を踏まえまして、こちらのA3の資料で、左側に地域公共交通の課題として整理をさせていただいております。

課題1としては、市民利用者のニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築が必要ですと。

課題2としては、過度の自家用車依存からの脱却が必要ですと。

課題3、財政的な制約を踏まえつつも既存の交通機関維持充実が必要ですと。

課題4につきましては、先ほど申しましたように、交通弱者に配慮した交通サービ

スの充実が必要ですよ。

最後に課題5として、地域公共交通の利用啓発が必要になってきますよ、というところで課題を抽出しております。

それを踏まえて、基本理念として、中間市におきましては「地域みんなが連携して支え合い、元気ある地域公共交通を目指して」というものを基本理念としてうたいまして、基本方針として、その右側に三つ挙げております。

基本方針1としましては、持続可能な地域公共交通の充実といったところで、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識して実践することで、持続可能な地域公共交通を実現していきましょう。

さらに市内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となるような地域公共交通を実現していきましょうというところで基本方針1を挙げております。

基本方針2としましては、利用増に向けた地域公共交通の利活用というところで、地域の創意工夫によって利便性の向上が図られ、利用者の増加する地域公共交通を実現していきましょうというところで、基本方針2を挙げております。

最後に、基本方針3として、誰もが使いやすい地域公共交通の実現というところで、デジタル技術等の新たな技術や精神的な知見を取り入れて、サービス水準の向上、運営体制の効率化を進めて、利用者・事業者どちらにもやさしい地域公共交通を実現していきましょうというところで、この3点の基本方針を掲げさせていただきました。

それを踏まえまして、基本目標ですね、具体的にどういった目標設定するかというところなんですけれども、この基本方針1から立てた基本目標が2点あります。基本目標、2点のうちの1つ目ですね、「地域公共交通ネットワークの維持・確保」というところで、市民生活とかまちづくりにとって不可欠な地域公共交通ネットワークの維持確保を図っていきましょう。

さらに、基本目標2で「自家用車から公共交通への転換」というところで、地域公共交通を利用して守るという意識を醸成して、学生や高齢者を始めとした市民需要の掘り起こし、それから自家用車依存からの脱却を図っていきましょうというところで、基本目標2を挙げております。

最後に、基本方針2・基本方針3から導かれます基本目標として、基本目標3「新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増」というところで、利便性向上、利用増に向けて、デジタル技術等の新たな技術を取り入れて、創意工夫の取組による市の適切な支援を行っていきますよというところで、基本目標を3点掲げさせていただいております。

それぞれの基本目標から、一番右にですね、事業として、それぞれ四つずつ、1-1から3-4まで12個の事業を、今回、案として考えて参りましたので、こちらの方を説明させていただきたいと思います。

こちらの事業の説明については、先ほどの計画素案の方に詳細に書いてありますので、こちらで説明するんですけども、その前に、2ページ、2枚目の裏側に、中間市の公共交通の役割と方向性、それから将来の公共交通ネットワークですね、こちらについて検討しておりますので、こちらを踏まえて事業等も検討して参りましたので、まず、このところを説明させていただきたいと思います。

まず、左側の「公共交通の役割と方向性」ですけども、鉄道、路線バス、コミュニティバス、水巻南部循環バス、これは北九州市営バスなんですけれども、こちらのバス、それからタクシーさんという形ですね、中間市さんの公共交通があるかと思います。その順番に説明をしていきたいと思います。

まず鉄道につきましては、JR中間駅、筑鉄通谷駅、筑鉄筑豊中間駅ですね、こういったところに都市機能を集積していきまして、まちづくりを促すための公共交通の役割としては、都市間の移動の根幹を担っていくと。そして今後、役割発揮に向けた方向性としては、バスとのネットワークの強化というところが必要になってくるのではないかとこのように考えております。

次に路線バスにつきましては、先ほど鉄道で申しました駅に加えて、ピザクック通り沿道ですね、こういったところに都市機能を集積していきまして、まちづくりを促すためには、都市内交通の骨格をこの路線バスが担っていくと。そして、役割の発揮に向けた方向性としては、都心部での利用環境の整備といったところで、先ほどの駅へのアクセスの確保、乗り継ぎ利便性の確保であるとか、やはり利用の多いメガセンタートライアル中間店、そういったところの便利機能や公益機能へのアクセス性の確保ということが求められているのかなと。

3つ目のコミュニティバスにつきましては、交通不便地の移動を支援していき、今後は地区に応じた公共交通の仕組みというものが、役割として、方向性として求められているのかなと。

そして、水巻南部循環バスにつきましては、水巻町にある施設の利用を促していくというところで、北九州市営バスの運行形態に準ずるような利用になっていくのかなと。

最後に、タクシーにつきましては、多様な移動ニーズを支えていくというところで、こちらはドア to ドアの輸送ニーズへの対応といったところが、今後の役割の発揮に向けた方向性として示されるのかなと。

そして、これらを踏まえて、右側に将来交通のネットワークを示しております。  
まず、メガセンタートライアル、イオンなかま店等が集積している通谷電停の付近を中心拠点、それから、それぞれの駅を地域生活拠点としまして、紫の軸、こちらが鉄道なんですけれども、広域軸、それからピンクの軸が広域軸としてのバスですね。

それから、黄緑の線が地域間幹線軸として西鉄バス中間線、こちらをネットワークとして位置付け、最後にコミュニティバスですけれども、茶色の線で地域内のフィーダー軸として、このような形で将来の中間市の公共交通ネットワーク、そして、位置づけを考えてきたところでございます。

これらを踏まえて、それぞれの事業について、落とし込んでいておりますので、こちらにつきましては、このA4の資料、素案の80ページから説明させていただきたいと思っております。

基本目標1「地域公共交通ネットワークの維持・確保」の中で、事業1-1から1-4まで、4つ挙げております。

事業1-1としましては、国・県と共同した路線バスへの財政支援というところで、路線バスを維持していくためにですね、補助金を活用していくとともに欠損額に対する負担を行いながら、継続的な財政支援を行っていきましょと。対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線としますよというところで、事業1の1を挙げております。

事業1-2、下側に行きまして、乗務員の確保とありますけれども、こちらは交通事業者さんが行います運転士募集に向けた広報について、市もホームページ等を活用して、募集の支援を行っていくとともに、広報とか説明会の経費に対しての補助等を行っていきましょというところで挙げております。

右側81ページに行きまして、こちらで事業1-3、コミュニティバスのAIオンデマンド化といったところを挙げております。こちらは②の内容のところに記載しておりますけれども、現在コミュニティバスというものがですね、自家用車への依存をはじめ、運行ルート、利用方法等の情報不足を理由に利用利用者が少なく、年々減少傾向にあります。

買い物、通院など、普段、外出機会は多いんですけれども、このような状況に置かれているというのは、利用者のニーズに対応しきれていないことが考えられます。そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなくて、区域運行で網羅する必要があるとあって、さらに利便性向上を図るためには、近年のAIとかICTの活用が有効ではないかということから、AIデマンドシステムの導入を検討してはどうかというところで記載しております。

導入の検討に当たっては、いきなり導入するのではなくて、まずは現在コミュニティバス、フレンドリー号が運行している中間南校区などですね、小さなエリアで実証運行を行って、そこで明らかとなった課題等への対応を図りつつ、段階的にエリアを広げていって、検証しながら進めていくということにしたいというふうに考えております。

めくっていただきまして82ページ、こちらに事業1-4として、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し、とあります。

中間市さんではですね、公共交通以外の輸送資源として現在、福祉分野のハピネスなかま送迎バスが運行しております。

公共交通利用者の減少であるとか市の財政負担の増加が見られる中ですね、こういった公共交通以外の輸送資源を活用するということは、持続可能なネットワークを維持していくためには有効な手段です。

ハピネスなかま送迎バスのルートは、一部に残存する、先ほど説明しました公共交通不便地Aですね、この解消にも大きく寄与しているといったところになります。ですので、先ほど説明しました事業1-3をですね、コミュニティバスのAIオンデマンド化の検討、実証運行を進めていく中で、関連する部分については、路線バスとの連携も踏まえながら、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行って、実現が可能なところから実施をしていこうというふうに考えております。

以上が基本目標1に対しての事業4点の説明になります。

続きまして83ページからが基本目標2に対して、事業が4点ございまして、まず事業2-1、こちらが免許返納後も安心して利用できる取組の推進というところで

現在も運転免許自主返納者の方に、中間市さんが支援されてるんですけども、そういったところを継続して実施していきましょと。

そして、交通事業者さんが実施している、そういった各種制度のわかりやすい利用案内によって、免許返納後の高齢者も安心して公共交通を利用できる取組を推進して、現在、免許の自主返納がなかなか進んでいない状況にありますので、こういったところの促進を図っていきましょというところで、この事業2-1を挙げさせていただいております。

めくっていただきまして事業2-2、84ページに記載しておりますが、こちらがノーマイカーデーの実施ですね。

中間市さんでは、第二次地球温暖化対策実行計画の中ですね、職員が率先して取り組む事項としてノーマイカー通勤等の取り組みを実施する等の記載があります。そして、市民の地域公共交通利用を促進するためにはですね、ノーマイカーデーを設定して自家用車の利用を自粛して、公共交通の利用を呼びかけていく必要があるのではないかと。自家用車からの脱却ですね、こういったところに向けて呼びかけ

が必要なのではないかと。

そして、まずは市関連職員、団体の職員がノーマイカーデーに取り組んでいってはどうかというところで、こちら下に北九州市さんの取組事例を記載しておりますけれども、こういった形でノーマイカーデーの実施をしていってはどうかというところで事業2-2に記載しております。

右側に行きまして、85ページ。こちらが事業2-3で、「乗り方教室・アプリ教室の開催」としております。

公共交通に対して、交通弱者の市民需要の掘り起こしに向けて、これまで公共交通を利用したことがない方であるとか、不安を抱えている方っていらっしゃると思いますので、そういった方々にそういった不安を払拭して、利用してもらうきっかけを作るために、乗り方教室とか、出前講座を実施していってはどうかというところで、記載しております。

近年は、公共交通の利用に対して、バスの路線検索等ですね、スマホとかアプリで行えるようになってきてるんですけども、これらの利用方法がわからないといった高齢者の方もいらっしゃるが見受けられますので、そういったところへの解消に向けて、スマートフォンアプリの利用方法を学ぶような教室企画なんかを開催をしていって、していこうというところでこちらに記載をしております。

めくっていただきまして86ページに事業2-4としまして、「公共交通に関する情報発信」としております。

公共交通の利用啓発とか利用促進に向けて、交通事業者さんが実施している取組、お得なサービス、公共交通を維持していくことの重要性等、公共交通を身近に感じて興味を持ってもらえるような情報を、広報誌であるとかホームページを通じて、継続的に発信をしていきたいと思います。以前、2013年10月ですけども、広報なかまに、下の図にありますようにこういった広報をしておりますので、こういったところを今後も継続的に発信をしていきたいと思います。

さらに、現在、中間市さんには公共交通おでかけMAPというものがございます。それが下の右側にあるマップになるんですけども、こちらにつきましても、情報を最新のものに更新して、市民が公共交通を利用するきっかけとなるように、市内全世帯に配布をします。

さらに、来訪者にもわかりやすい公共交通情報を提供するために、駅やバス停、公共施設等での留め置き配布といったところも検討していきたいと考えております。

以上、基本目標2に対する事業4点ございます。

87ページ、こちらからが基本目標3「新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増」に対する、事業4点についての説明になります。

まず1つ目が事業3-1で、利用しやすい運賃体系の導入、とあります。

現在、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーと複数の交通手段がございませぬけれども、乗り継ぎの度に初乗り運賃等が発生してしまっているのが現状になります。こういったところに、利便性向上のために、異なる交通モード間の乗り継ぎの度に初乗り運賃が発生をしないように、例えば定額制で乗り放題運賃であるとか、通しでの運賃となるような、複数交通機関の共通1日乗車券であるとか、定期券の導入というものを検討して、可能なものから実施していったらどうかというところで、こちらに挙げさせていただいております。

近年は、スマホアプリで利用できるデジタルチケットといったものの運用が広がっておりますので、これにより複数の交通機関のチケットを、簡単な操作だけで購入できますので、こういったところのデジタルチケットの活用も視野に入れた検討を行っていったらどうかというところで記載しております。

めくっていただきまして、88ページ目、こちらが事業3-1であるとか、先ほど事業1-3で説明しましたコミュニティバスのAIオンデマンド化ですね、こういったところの延長線上になってくるんですけども、Ma a Sの導入というところで、Ma a Sとして一体的なサービスが提供できないか、そういったところを事業1-3や事業3-1を踏まえながら検討をしていくと。

そして、検討に当たっては、九州経済連合会が進める九州Ma a Sといったところの動向を注視して、近隣自治体等と連携しながら行っていくといったところで、事業3-2を挙げさせていただいております。

右側89ページで、事業3-3を挙げておりますが、こちらが貨客混載運送の導入といったところで、アンケート等でも外出が困難な高齢者の方や、あと食品宅配サービスに対してのニーズといったところがあったかと思うんですけども、こういったところへの対応を図るために、鉄道、バス、タクシー等で、旅客と貨物を合わせて運送する貨客混載運送の検討を行っていかうかというところで記載しております。

検討に当たっては、実証運行を行って、そこで抽出された課題等への対応を図って実現可能なところから実施をしていくと。

1つ事例としてこちらに記載しておりますのが、宮崎県の西米良村のホイホイ便というもので、これがハイエースの形の村営バスを使って、貨客混載運送に取り組んでいらっしゃいますけれども、そういったところの事例をここに載せておりますが、中間市の方でも、実証実験を行いながら、貨客混載運送の導入の可能性がないかというところで検討を行っていきたいと考えて、こちらに挙げさせていただいております。

最後に、1枚めくっていただきまして、事業3-4として、「交流人口増に向けた取組の推進」、こちらにつきましては、鉄道、路線バス、これらを維持していくに

は、やはり利用者数を増加・維持していく必要があります。そのためには、日常の利用者だけではなくて交流人口を増やしていく必要があります。

そこで、それに向けた、交通事業者さんが実施している取組等への支援を行っていくと。

これらの取組に関する情報の広報ですね、先ほどご説明しました、広報への周知というところにも繋がってくるんですけども、こういった取組等も広報に努めて、広く市民に周知をしていきます。

さらに、中間市さんでは、フットパスのコースが設定されておりますので、こういったフットパスと鉄道・バス利用とが連携できないのかなというところもありますので、こういった連携した活用策の検討も、今後行いたいというところで、事業3-4として挙げさせていただいております。

以上が、事業の説明になりまして、まとめたものが、このA3の、資料2の1枚目裏側、2ページ目と、3ページ目、こちらに記載しているところになります。

今回、こちらの、A4の計画書は、あくまでも素案の段階ですので、たたき台として見ていただきまして、今回、いろいろとご意見をいただきまして、その内容を踏まえて更にブラッシュアップしていきたいというふうに考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

説明は以上になります。

会長 ケー・シー・エス様、ありがとうございました。  
事務局の方から、何か補足説明などはありますでしょうか。

事務局 はい。事務局からは、今後の計画策定までのスケジュールにつきまして、補足説明をさせていただきます。

本日、この交通計画に係る素案について委員の皆様からご意見をいただき、来月、2月の月上旬頃、第5回交通会議にて、再度、加筆修正を行った交通計画の案をお示しし、ご承認をいただく予定としております。

また、その後は、2月中旬から3月中旬頃までパブリックコメントを実施し、計画案に大きな変更等がなければ、3月の下旬頃に第6回交通会議を書面にて開催し、交通計画の最終的な合意を賜りたいと考えております。

私からの補足説明は、以上でございます。  
ご審議の程、よろしくお願いいたします。

会長 かなり詳細に説明がございましたが、ただいまケー・シー・エス様及び事務局からの説明について、中間市地域公共交通計画の素案について、ご意見ご質問はございませんでしょうか。

委託 説明が1つ漏れておりまして、申し訳ありません。  
事業者 資料2の、基本目標のところ、数値目標を設定しておりまして、こちら、ちょっと説明が抜けておりましたので、追加で説明させていただきたいと思います。

こちらの、数値目標についてなんですけれども、先ほど説明しました事業ですね、こちらを踏まえつつ、それを実現していくために、こういった指標を設定したらいいかというところで、指標の方を設定しております。

最初に基本目標1につきましては、コミュニティバスの年間利用者数というところで、地域のネットワークの維持確保していくために、やはりコミュニティバスを維持していく必要があると思いますので、そういったところを指標にして、設定しております。

現況値としては、令和4年度で2,175人なんですけれども、これを目標値としてどうしていくかというところは、まだ内部の方で詰めきれてないところがありますので、基本目標1・2・3いずれもですが、目標値のところは空欄になっておりまして、今後検討していきたいと思っておりますが、まず1つ指標として、コミバスの年間利用者数を設定をしたいと考えております。

基本目標2の自家用車から公共交通の転換というところでは、運転免許証の自主返納件数ですね、令和4年で187件なんですけれども、それに対して設定をしていこうと考えております。

最後に、基本目標3につきましては、新たな技術デジタル技術、MaaS等の活用によって、利便性を向上していきましようというところがありますので、指標として、その導入に向けた取組件数として挙げさせていただいております。

現在で、令和5年現在ではまだ取組がされておられませんので0件というところで、これをどこまで持っていくかということになるんですけれども、こういった指標を設定をさせていただいたということになります。

すみません。追加の説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。  
今の説明を踏まえて、改めてですね、ご意見、ご質問をいただければと思います。

よろしく申し上げます。

委員 扇ヶ浦の自治会長の牧坂といいます。  
資料2の左側に、課題1から5まで載っていて、その中に「地域公共交通の利用啓発が必要」ということがありますが、それに絡んで、資料3の86ページに中間市公共交通おでかけMAPというものがあるんですけども、地域の方にとっては、中間市全体よりも、自分の地域を通る交通網の定員数とか、あるいは時間とか、そういう情報があつた方がいいのではないかと思います。  
ぱっと見て分かりやすいようにしないと、あまりごちゃごちゃしていると、お年寄りが見ても分かりづらいことがあるので、そういった簡単な、分かりやすい地図をその地域ごとに配布して、できればその自治会長なり、あるいは各校区のまちづくり協議会の会長に、回覧なり、あるいは一軒一軒に配布するよう依頼するとか、そういう考えはないのかお聞きします。

会長 はい。ありがとうございます。  
それでは、事務局の方から、そういう地域の実情に応じた資料作成について、検討することはないか、お願いします。

事務局 はい。お答えいたします。  
この資料に載せてあるものは、以前のおでかけMAPとなっておりまして、今後作っていくおでかけMAPについてはまだ詳細を詰めていない段階でありますので、今いただいたご意見も踏まえてですね、実際に地域の方がどういうものを必要とされているのかというところが非常に大事なところだと思いますので、いただいたご意見も参考にしながら、マップの作成に努めて参りたいと思います。

また、配布方法についても、適宜、工夫しながらやっていこうと思っておりますので、その時はまた、ご協力いただければと思います。よろしく願いいたします。

会長 よろしいですか。はい。  
他にございませんでしょうか。

委員 質問が2つあるんですけども、まず資料2を開いたところの、基本目標1「地域公共交通ネットワークの維持・確保」で、1-2の対象事業者の部分で、JR、筑豊電気鉄道の次に、西鉄自動車と書いてあるんですけども、これは、西鉄バス北九州が正式な名称ではないかと思しますので、訂正をお願いしたいと思します。

それから、資料2の基本目標3のM a a Sの件で、令和10年度の目標値を設定することとなっていますが、具体的にどのようなデジタル化の取組を中間市で進めていくのか、それとも今後の検討課題なのか、決まっていれば教えていただきたいなと思います。以上です。

委託 はい。ありがとうございます。

事業者 まず1点目の西鉄自動車につきましては、すみません。訂正いたします。

そして、2つ目のM a a Sへの取組というところですが、資料3、計画素案の88ページ、②内容に書いておりますように、M a a Sの導入を検討していくに当たって、その前段にですね、事業1-3、コミュニティバスのA Iオンデマンド化であるとか、利用しやすい運賃体系の導入の中のデジタルチケットとか、そういったところを踏まえつつ、その延長線上にM a a Sとしての取組をしていこうと考えておりますので、具体的にこれができるというのは、まだ今の段階では言えないんですけれども、今想定しているのは、例えばこういったところの、デジタルチケットの導入ができたかどうかとか、コミュニティバスのA Iオンデマンド化に向けて、取り組みができたのかどうかというところを評価していきたいと考えているところです。

これはまだ今の段階でまだちょっと、内部でも詰め切れているところではありませんので、これができるというところではないんですけれども、今、この指標を設定する中で想定してたのはそういったところの取組になります。以上になります。

会長 今回の回答でよろしいでしょうか。はい。  
他に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。

何点かございまして、まず、資料2の基本方針2のところ、「地域の創意工夫により、利便性の向上が図られ」という文言があるんですけれども、この「地域」というのが何を指すかというところが、ちょっと分からないなど。

「地域の」というと、何となく、ニュアンス的には、地域住民、あるいは地域の団体、町内会とかそういったイメージを持つのですが、利便性の向上を図るのは多分、交通事業者であり、行政であるというところで、この「地域の創意工夫」というのが、どういうイメージで、具体的にどういうことを指すのかがわからない、というのが1点です。

それから、2点目がですね、基本方針1から基本目標1・2に、基本方針2・3からは基本目標3に線が出ていて、そして、それぞれの基本目標から事業に矢印が出ているんですが、例えば、基本方針3のデジタル技術云々というのは、3-2のMaaSだけではなくて、1-3のAIオンデマンド化も当然関連があると思いますし、基本方針1の「持続可能な地域公共交通の実現」に関連するのは、多分、基本目標1・2だけではなくて、基本目標3に含まれている運賃体系だとか、貨客混載だとか、こういった取組も持続可能な地域公共交通の実現に関係があるのではないかということで、どうもこの基本方針から基本目標に繋がる線が、必ずしも丸々一致するわけではないんじゃないかなと。

そうなると、この矢印は別になくてもいいのかな、というのを少し感じました。それが2点目ですね。

3点目が、KPI、いわゆる目標値が、これだけでいいのかなということです。1つの基本目標に対して1つずつということですけども、恐らく本来は、事業それぞれに目標値があるべきなんじゃないかな、と思います。

例えば、事業2-2で、市及び関連団体の職員がノーマイカーデーに取り組むと書いていますけれども、これが、本当にどれぐらい実現できるのかなという疑問があります。私が以前関わった北九州市でモビリティマネジメントを行った時も、お膝元の建築都市局でさえも、通勤で自家用車から公共交通に移行する人がすごく少なかったんです。

実際、中間市の職員の方も、多分ほとんどは車で通勤されてるんじゃないかな思うんですけども、それをノーマイカーデーの時に、公共交通で来てねとお願いして、果たしてどれぐらいの職員さんが自家用車から公共交通に移行・転換するかと考えると、あまり期待できないんじゃないかなと。ちゃんと目標値を設定しておいて、それに対してどうだったかという検証が必要なんじゃないかなと思います。

市民に対して、自家用車から公共交通へ転換しましょう、ノーマイカーデーやりましょうと言って、お膝元の市の職員が全然やってないんじゃないかと、やはり市民から指摘されないようにしなければいけない。正直、市の職員がノーマイカーデーに取り組むと入れちゃって大丈夫なのかなと、逆にそう思ったりもするんですよ。

ですから、目標値の設定も含めて、ここは少し考えた方がいいんじゃないかなと思いました。

多分、ここにご参加の市の職員の方も、実際に自分が、月に1回、車で来るのを止めて、公共交通で来れるかという、なかなか難しい方もいらっしゃるんじゃないかと思うので、そこはご検討いただければと。

以上の3点について、お答えいただければと思います。

よろしく申し上げます。

委託 はい。ありがとうございます。

事業者 まず1点目の、「地域の創意工夫」の「地域」なんですけれども、私が意図したのは、中間市全体の市を地域として捉えた時に、交通事業者が、市民が、というところではなくて、市全体としての創意工夫により利便性の向上が図られ、利用者の増加する地域公共交通を実現していきましょう、というところで「地域」という言葉を使わせていただいたんですけれども、ご指摘のとおり、「地域」というと、住民の方を指すとか、その地域の方を指すというところに繋がってくることもありますので、この表現の仕方については、今一度、考えたいと思います。  
ありがとうございます。

そして、2つ目の基本方針から事業までの流れについてですけれども、まず基本方針を踏まえて、それを実現化するために基本目標があつて、それをどうしていくかの事業というところで、この体系を整理する中で、それぞれを関連付け、連携させることが必要になってくるかと思いましたが、このような整理をしておりました。

確かに、デジタル技術のところはコミュニティバスのAIオンデマンド化がないといったところが出てきているんですが、これについては、関連する施策として、基本目標3のカテゴリの中に、事業1-3が入ってきたりするのかなと考えております。

そもそも矢印をつけなくてもいいんじゃないか、というところもあるんですけれども、基本目標それぞれに対してこういった事業があるという整理の仕方の方が、シンプルで分かりやすいかなと思ったんですけれども、そこが逆に、コミュニティバスのAIオンデマンド化は基本目標3の方が近いんじゃないかとか、いろいろとご意見あると思いますので、このあたりはもう一度、基本目標1に対して1-1から1-4が適切なのかどうかというところも踏まえて、改めて検討させていただきたいと思っております。

最後に3番目、指標についてですけれども、こちらについては、指標として挙げるからには、それを実現できるような内容で設定していきたいと考えておりましたので、闇雲に数多く指標を入れるというのもどうかな、というところがあり、まず基本目標1つに対して指標を1つで設定させていただきましたが、例えばノーマイカーデーの件でご指摘いただいたようなところで、市民の方に対して、これが本当に実現可能として考えてるのかどうかを示すという意味でも、そういった指標がある方が、市民の方にも伝わりやすいかと思っておりますので、今は指標を1つずつしか挙げていませんが、それ以外のものも含めて、それぞれの事業全てに指標を設定できるかどうかは分かりませんが、もっと事業と連動した形で指標を増やす方向で検討していきたいと考えております。

以上です。

委員 はい。ありがとうございます。

確かに、例えば事業1-1などは、目標値が設定しにくい項目でもあるのかなと思います。

ですから、一個一個というわけではないのですが、ただ、今のところ1つの目標に対して指標が1つだけというのは、やはり何かすごく後ろ向きなイメージを持たれるのかな、多分、市民の方が「これだけじゃないだろう。」と指摘されるのではないかな、と思います。

それと、基本方針と基本目標、その体系ですね、これも確かに矢印がある方が分かりやすいというのはあるかもしれませんが、方針2と3が目標3になる、この2つが1つになるというところが、何かすごく違和感があります。

あともう一点、付け加えるとすると、方針1と方針3は、こういった地域公共交通を実現しますよ、と言ってるのに、基本方針2は、地域公共交通を利活用しますよ、という表現のニュアンスも、1・3と2が少し何かギャップがあるのかなと思います。地域公共交通を利活用することが方針なのか、実現することが方針になるのかというところについて、文言の整理をお願いできると、少し分かりやすくなるのかなと思いました。

以上です。

委託 ありがとうございます。

事業者 今、いただいたご意見も踏まえながら、文言を検討していきたいと思います。

会長 他にご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

委員 すみません。ノーマイカーデーのことについて、事務局、市の方にちょっとお尋ねできればと思うんですけど、本当に入れちゃっていいのかなというところも含めて、何かございますか。

事務局 今、内田先生からご指摘いただいたとおり、多分、職員も業務、それから私用等もありますので、実際に行えるかどうかという部分は、非常に少ないだろうと考えておりますので、見直しも検討の1つかなと考えております。

委員 はい。ありがとうございます。

委員 福岡運輸支局の井料です。

先ほどの指標に関連いたしまして、地域公共交通計画を策定される際に、国土交通省のパンフレットですとか、地域交通法の基本方針で、必ずこういった指標を設定してくださいという、標準指標というものがあるんですけども、それが、公共交通の年間利用者数、収支率、そして、市の公的負担額、これらについては、定量的な数値目標というところで、果たしてその交通にどれぐらい利用があって、収支率がどれぐらいで、それについて市の財政負担額がどれぐらいであるかを把握する上で、非常に有効ということで、設定をしてくださいということになっております。また、中間市さんは、地域公共交通の確保維持改善事業である、フィーダー補助を活用されているんですけども、補助を活用している自治体様の計画については、原則そちらを記載してください、となっておりますので、設定をご検討いただければと思います。

そして、指標につきまして、今回はコミュニティバスの年間利用者数だけという案ですけども、中間市様には、JR様や筑豊電気鉄道様もありますので、そちらの利用者数なのか、駅の乗降者数なのか、また、路線バスもありますけれども、そういったところも、ぜひ指標として組み入れていただければ、より計画の進捗状況が把握できるのではないかと思います。

また、指標については、基本的に毎年、PDCAというところで、現況値から目標値に対して、どれだけ数値が変わっているかというところで評価をすることとなっておりますので、その評価時期を毎年するのかとか、指標のデータはどこのデータを活用するのか等についても、ぜひ記載していただければと思います。

そして、もう1点なんですけれども、中間市様はフィーダー補助を活用されていますが、補助の活用に当たっては、地域公共交通計画にその補助系統の位置付けをなさいます、ということになっています。令和2年に地域交通法が変わった時に、補助要綱も変わりました、令和6年度の事業分までは従前のおりでよかったんですが、令和7年度事業分、次年度から提出する分については、必ず計画の方に記載をなさいますとなっていて、これを見ると、フィーダー補助関係の部分が漏れてるかなと思いますので、記載の方をお願いできればと思います。

以上です。

会長 他にはよろしいでしょうか。

ここで意見が全て出尽くしたわけではないと思いますので、お持ち帰りいただいた後でご意見等あれば、次回、第5回の交通会議が2月上旬ということなので、あまり時間はございませんが、ご意見があれば、そちらも参考にさせていただきたいと思いますので、また詳細についてご意見いただければと思います。

今いただいた様々なご意見を基に、この素案については改善や見直しの必要がございますが、現時点の素案について、当然、いただいたご意見については修正、追記させていただくという意味で、今の素案についてのご異議等がないかの確認を取らせていただきたいと思います。

現時点の素案について、現状、ご異議等はございませんでしょうか。  
よろしいでしょうか。

それでは、あくまでも修正を行うということで、現段階の素案としてご異議はないようですので、承認とさせていただきたいと思います。  
委員の皆様どうもありがとうございました。

本日の議題としては、これで全て終了となりますが、会議全体を通して、何かご質問、ご意見等があれば、ぜひお寄せいただきたいと思います。お願いします。

事務局の方は、先ほど私が申し上げました、意見を継続してお寄せいただくという形としてもよろしいでしょうか。

事務局 はい。

会長 それでは、長時間になってしまいましたが、全体を通してのご意見等ございましたらお願いしたいと思います。  
よろしいでしょうか。

それでは、ご意見等がないようですので、地域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、本当にお忙しい中、ご指摘をいただきましてありがとうございます。今後とも貴重な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いたします。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

事務局 以上をもちまして、令和5年度第4回中間市地域公共交通会議を閉会いたします。  
委員の皆様、ありがとうございました。