

第52回 飯塚市地域公共交通協議会 議事録

第38回 飯塚市地域公共交通会議 議事録

日時：令和3年6月29日（火） 10:00～

場所：飯塚市役所本庁 1階多目的ホール

議事次第

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 事務局員の紹介
4. 新任委員の紹介
5. 議 事
 - (1) 議案第1号 令和2年度 飯塚市地域公共交通協議会決算及び監査報告について
 - (2) 議案第2号 令和3年度 飯塚市地域公共交通協議会予算について
 - (3) 議案第3号 令和4年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について
 - (4) 議案第4号 飯塚市生活交通確保維持改善計画について
6. 報告事項
 - (1) 令和2年度 飯塚市コミュニティ交通の運行実績について
 - (2) 飯塚市内における乗合バス路線の運行状況について
7. その他
8. 閉会

1. 開 会

事 務 局： 本日の出欠の状況をご報告いたします。本日は堀江委員、中嶋委員、竹尾委員、竹下委員、梅野委員、嶋田委員、宮井委員、香月委員、久保田委員、以上9名より欠席のご連絡がっております。本日の出席委員は21名で過半数の出席ということになっておりますので、会議が成立していますことをご報告させていただきます。なお、九州旅客鉄道株式会社筑豊篠栗鉄道事業部の中嶋委員につきましては同事業部から松尾様に、国土交通省北九州国道事務所筑豊維持出張所の竹尾委員につきましては同出張所から田島様に、九州運輸局福岡運輸支局の久保田委員につきましては同支局から安永様にそれぞれ代理でご出席いただいております。

それでは定刻となりましたので、只今から第52回飯塚市地域公共交通協議会ならびに第38回飯塚市地域公共交通会議を開会いたします。

2. 会長あいさつ

事 務 局： まず会長であります久家市民協働部長からご挨拶申し上げます。

会 長： 皆さんおはようございます。本日は大変お忙しい中、本年度第一回目の飯塚市地域公共交通協議会ならびに飯塚市地域公共交通会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。委員の皆様には平素より本市の公共交通行政に多大なるご協力を賜りまして心より感謝を申し上げます。さて、本市におきましては、コミュニティ交通の運行体系や運行計画の再検討を三年周期で行っており、本来であれば昨年度中に次期交通体系の再構築と運行計画の策定を行うことといたしておりました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響を勘案し、策定を一年先送りしたことから、今年度行うこととなっております。今年度につきましては、重要な一年になると思っております。このような状況ですので、本来書面会議でもとも考えましたが、特に今年度というのは将来に向けた体系を考えていくという大事な最初の会議でございますので、何とか皆様方にお集まりいただき多くのご意見をいただきたいということでこういう会議の場を持たせていただきましたことをご理解いただきたいと思っております。また、新型コロナウイルス感染症に関しましては、各種マスコミでも報じられておりますように、今なお民間公共交通業界に大きな影響を与えております。このような状況ではございますが、通勤・通学、通院や買い物など公共交通機関を使った移動が市民の生活に欠かせないものであることには変わりはありません。この影響を踏まえた中で、今後の本市の住民の移動手段をどのように確保・維持していくのか、非常に難しい部分がございますが、皆様のご理解・ご協力を得ながら、本市に適した持続可能な公共交通を構築していきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願ひ申し上げます。本日は監査報告や令和4年度からの飯塚市コミュニティ交通体系の議事を予定しておりますので、皆様におかれましては、忌憚のないご意見を述べていただき、この会議における議論を有意義なものとしていただきますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

3. 事務局員の紹介

(事務局員の紹介)

4. 新任委員の紹介

事務局：

(新任委員の紹介)

5. 議 事

事務局： それではこれより議事に入りたいと思います。進行は久家会長にお願いいたします。

(1) 議案第1号 令和2年度飯塚市地域公共交通協議会決算及び監査報告について

議 長： それでは議事を進めさせていただきます。最初に「議案第1号 令和2年度飯塚市地域公共交通協議会決算及び監査報告について」を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

事務局： (資料1の説明)

議 長： それでは、監査委員による監査報告を求めます。

田代 委員： 報告いたします。令和 2 年度飯塚市地域公共交通協議会歳入歳出決算書について、令和 3 年 5 月 28 日に監査を実施いたしました。監査の結果といたしまして、歳入歳出決算書及び実質収支に関する調書の計数は正確であり、令和 2 年度の決算を適正に表示していることが認められました。また、事務処理も適正に執行されていることが認められました。以上で監査報告を終わります。

議 長： 説明および監査報告が終わりましたが、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

全 委 員： （意見なし）

議 長： それでは採決させていただきます。議案第 1 号につきましては、承認するというところでよろしいでしょうか。

全 委 員： （異議なし）

議 長： 異議なしということでございますので、議案第 1 号につきましては承認されました。

（2）議案第 2 号 令和 3 年度飯塚市地域公共交通協議会予算について

議 長： 次に、「議案第 2 号 令和 3 年度飯塚市地域公共交通協議会予算について」を議題といたします。事務局から説明を求めます。

事 務 局： （資料 2 の説明）

議 長： 説明が終わりましたが、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

全 委 員： （意見なし）

議 長： それでは採決いたします。議案第 2 号につきましては、承認するというところでよろしいでしょうか。

全 委 員： （異議なし）

議 長： ありがとうございます。それでは議案第 2 号につきましては承認されました。

（3）議案第 3 号 令和 4 年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について

議 長： 次に、「議案第 3 号 令和 4 年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。

事 務 局： それでは、令和 4 年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について、資料に沿って説明いたします。

本市のコミュニティ交通体系につきましては、本来であれば昨年度中に再編作業を行い、今年度、令和 3 年度から新たな体系で運行を開始する予定としておりました。しかし昨年度、新型コロナウイルスの感染拡大に伴って公共交通を巡る諸々の状況が大きく変化する中、新たな交通体系への再編については慎重を期すべきであるという判断のもと、スケジュールを 1 年先送りさせていただき旨を、昨年度のこの地域公共交通協議会でご説明し、ご了承いただいていたところです。従いまして今年度は、来年度からのコミュニティ交通の運行のあり方について、皆様からご意見を頂きながら、新たな体系づくりの作業を進めてまいりたいと考えております。

まず、資料3-1をご覧ください。コミュニティ交通、すなわち行政が運行する公共交通機関のあり方を考えるにあたって、民間を含めた飯塚市全体の公共交通の現状等を把握するため、1 ページ目は公共交通の種別ごとの「現状と課題」、そしてそういった課題に対応していくための「方向性」を、表形式でまとめています。

上から順に見てまいりますと、まず「民間公共交通事業」、これは鉄道、路線バス、タクシーといったものが該当いたしますが、この現状・課題については、以前からの利用者数減少傾向に新型コロナウイルスの感染拡大が追い打ちをかけ、各事業者においては非常に厳しい経営状況にあることが挙げられます。また、近年ではご承知のように運転手不足の問題が深刻化しており、これがバス路線の廃止・縮小の要因ともなっています。また、飯塚市の路線バスにおいては、行政からの赤字補填を受けて運行を維持・継続するという状況にある路線が、今年度から増加することとなっています。後でも報告いたしますが、参考として資料6の「赤字補填開始年度」の欄、及び「飯塚市の補填額」の欄をご覧くださいますと、その状況を大まかに把握していただけたと思います。

このような現状・課題に対して、表の右横に記載のとおり、可能な限り利用者の確保・増加を図り事業収益を改善すること、また、運転手の確保策を講じることなどにより事業運営を改善し、事業を維持していくことが、今後の取組の方向性として考えられます。

この「民間公共交通事業」については、事業の規模、日々の輸送量という面から、民間公共交通事業が飯塚市内の公共交通の大部分を担っており、本市の市民の移動手段を確保していくためには、「方向性」欄の③に記載のように、民間公共交通事業を将来にわたっていかにか「確保・維持」できるか、そしてそのためには「どれだけ利用していただけるか」が重要になるものと考えられます。

次に、「行政による公共交通事業」についてです。まず「全体」の現状・課題に関することです。市として投入している公共交通関係の事業費としては、先に説明いたしました民間公共交通事業、特に路線バスの部分と関係してくることでございますが、①に記載のようにコミュニティバスなどの運行に要する費用に加え、路線バスを維持していくための赤字補填に要する費用が、今年度から大幅に増加するという現状があります。よって、②の「事業運営の効率化」に関する検証ということが課題となってまいりますし、その一方で③に記載しているように「利用者ニーズへの対応」、すなわち利用者にとって効果的なコミュニティ交通の運行を図る必要があります。そのような課題を受けての方向性として、右側の欄に①②と二点記載しておりますが、この部分については次の項目である「地区間輸送」「地区内輸送」とも重なってまいりますので、その中で触れていきたいと思っております。

では次に、真ん中の「地区間輸送」の部分をご覧ください。これは、地区をまたいで広い範囲での輸送を行っている交通機関という意味で、具体的には現行のコミュニティバスのこととなります。コミュニティバスは、基本的に民間路線バスと運行ルートを重複させないという考え方で路線を設定しておりますが、一部の地域、また特に市の中心部において、民間の路線と重複している、あるいは位置的に近いところで運行している部分も存在しているのが現状です。ここにおいて必然的に競合する、利用者を取り合う関係が発生するという課題がありますので、右横に記載のとおり、民間路線バスとコミュニティバスとの役

割分担のあり方を見直し、より効率的な事業運営を検討すべきではないか、というものです。

市内のバス路線については、資料3-2（の2枚目）として路線図をお配りしておりますので、参考としてご覧ください。市の中心部、飯塚・片島地区と、隣接する穂波地区にまたがる部分で主に、オレンジ色で示すコミュニティバスと青色で示す民間路線バスすなわち西鉄バスとで路線が重複している状況です。

再び資料3-1に戻りまして、行政による「地区内輸送」の部分です。ここからの説明については、資料3-2の1枚目でお示ししている「令和3年度 飯塚市の地区別コミュニティ交通及び地域運行型交通 運行内容一覧表」を併せてご覧いただきますと、現在の地区ごとの事業の実施状況を把握していただけるものと思います。

行政による「地区内輸送」の話に戻りますが、これは現行の予約乗合タクシーと路線ワゴンを指すものとなります。予約乗合タクシーは平成24年度に運行を開始して今年で10年目となり、運行地区にお住いの方にはかなり定着しているものと思われませんが、利用状況も地区により異なっていることから、運行方法の検証が必要と考えられること、また、現在も利用方法についてご意見を頂いておりますので、右側の欄に記載のように、「①各地区に応じた地区内輸送の手法に関する検討」をしながら、引き続き「住民の日常生活を維持するための身近な輸送機関の確保」をしていくことが求められていると感じております。

また、表の中では点線で区切って記載していますが、昨年10月から一部の地区の予約乗合タクシー車両を活用して運行を開始した「路線ワゴン」については、運行開始から約9か月経過する中で便別の利用状況の傾向も見えてまいりましたので、必要な見直しについては検討すべきものと考えております。

それでは次に、大きな三つ目の種別として「地域運行型交通事業」についてです。

これは、現在、各地区の住民団体である「まちづくり協議会」が主体となって、地域の買物支援を主な目的として、一定の運行ルートと運行ダイヤに基づく定時定路線運行、いわゆる路線バスと同じような形態によるワゴン車を運行しているもので、輸送の範囲としては地区内輸送を担っているということになります。なお、運行業務はタクシー事業者に委託されています。

地区内輸送としては、先に述べましたように行政による予約乗合タクシーの運行が実施されているところですが、この買物ワゴンは、デマンド型の予約乗合タクシーとは異なる定時定路線型の運行ということで、それぞれの地区の特性に応じた輸送のあり方を検証するための試行的な取組という位置づけで、現在は7地区で運行されています。資料3-2の3枚目として、地図の上に緑色で運行ルートを示した買物ワゴンの路線図をお配りしておりますので、参考としてご覧ください。なお、この緑色のルートは、基本的に黒い太線で区切られたそれぞれの地区の中で完結しているものであって、地区をまたいでつながっているわけではない点だけ、ご注意ください。

資料3-1に戻りますが、「現状・課題」欄に記載のように、まちづくり協議会という住民団体に運営していただいている中、運行管理や事故発生時・緊急時の対応は現在も課題と

なるところです。また、先ほども申しましたように現在は「試行」の位置付けで、市が支給する補助金を財源として実施されている事業でございますので、今後の事業継続のあり方は検討の余地があるところでございます。

そういった現状・課題を踏まえ、右側の欄に記載しておりますように、①各地区に応じた地区内輸送のあり方に関する検討、これは、行政による予約乗合タクシーの部分でも①として記載していることと同様となります。また、②～④を含めた中で、地区内の定時定路線型運行をどのように実施していくのが、それぞれの地区により適しているのか、考えていきたいというものでございます。

以上のような現状・課題、そしてそれに対処していく方向性を踏まえ、飯塚市のコミュニティ交通をどのような考え方で再編していくのかということ、資料3-1の2ページ目にまとめておりますので、ご覧ください。

まず、「(1) コミュニティ交通のあり方」についてです。コミュニティ交通は民間公共交通を補完する、補うものであるという考え方はこれまでにも述べてきたことですが、近年のように民間公共交通事業の基盤が極めて不安定になっている状況を見たときに、従来のような「民間路線バスが変わらず運行を続けることを前提として、それを補う」というコミュニティ交通施策のままで良いのかという問題があります。そこで、「補完」という役割自体は変わらないものの、その補完のあり方が、「これから」という部分に記載のとおり、「民間路線バスの運行確保・維持を支援し、民間と行政が適切に役割分担することで、公共交通事業全体を維持していく」ことができるような体系に再編していくことが必要ではないか、というものです。

ということで、そのための方向性を改めて、「(2) 効果的、効率的で持続可能な公共交通体系構築」の中で整理しております。

まず「①拠点連携型のまちづくりと一体的な公共交通体系の構築」、これは市の中心拠点と地域拠点を公共交通でつなぐこと等の、都市構造と公共交通体系の整合性を表していますが、飯塚市地域公共交通網形成計画の基本方針に掲げられている事項であり、本市の公共交通に関する基本的な考え方として押さえておくべき事項として記載しております。

次の「②民間路線バスの確保・維持と、地区間輸送・地区内輸送で区分したコミュニティ交通事業運営」については、後段の「地区間輸送・地区内輸送で区分した」という部分は現状でもそのような形なのですが、前段に記載のように「民間路線バスの確保・維持」についてコミュニティ交通事業運営の中でも考慮すべきではないか、というものです。

そして、「③地区間輸送」については、先ほども述べたとおり、民間公共交通とコミュニティ交通の役割分担を改めて明確にし、民間路線バスの維持、つまり利用促進につながるような仕組みづくりが必要になる、というものです。

さらに、「④地区内輸送」については、ア)に記載しています「日常生活を確保するため」という部分は現在でも変わらない考え方ではありますが、「住民ニーズを反映した多様な輸送手法による運行の検討」という部分は、本市の場合で言いますと、イ)に記載しているように、予約乗合タクシーで実施しているデマンド型の輸送、そして買物ワゴンで実施し

ている定時定路線型の輸送、これらを組み合わせて実施していくことを検討したいと考えているものです。

ここで、ア)に記載の「多様な輸送手法による運行」という部分につきまして、これまでこの会議の中でご紹介する機会がなかったのですが、地域における輸送を確保していく手法としては様々なものがありますので、資料3-3としてまとめております。本市がコミュニティ交通として実施している事業は、表の上半分にある「旅客自動車運送事業」、いわゆる緑ナンバーの車両による輸送であり、これが公共交通事業の基本ということになると考えますが、全国的には、表の下半分のスペースに記載しているような自家用車、すなわち白ナンバーの車両を使った「自家用有償運送」という形態を導入している事例もございます。なお、表中に記載しておりますように、これはタクシー等の交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合の方策である点は留意する必要があります。

現段階で本市としては、公共交通としての役割やこれまでの実績、本市の（交通事業の実施）状況等に鑑みて、地域の民間公共交通事業者による輸送資源を活用するという一方で、従来のように旅客自動車運送事業の手法でコミュニティ交通体系を再編していくことを想定しておりますが、委員の皆様には審議の参考として、この機会に資料を提供させていただくものです。なお、資料3-3に記載のある事例について、より詳しい情報等をご希望の場合は、後ほど、事務局にお知らせください。

それでは資料3-1に戻りまして、3ページ目、「3. コミュニティ交通体系案の概要」を説明させていただきます。

2ページの(2)③④で整理しておりましたように、コミュニティ交通は「地区間輸送」と「地区内輸送」に区分いたしますので、まずは「地区間輸送」についてです。検討の対象はコミュニティバスということになります。これについて、民間路線バスの確保・維持を図る観点で、路線の重複部分の見直しを含め、現在の運行計画の見直し、再検討を行うというものです。

次に「地区内輸送」についてです。これは、ポイントを①②の二つに分けて整理しております。一つ目、①ですが、「地区ごとの運行計画立案」と記載しております。現在、予約乗合タクシーによる9地区8区域の運行に加えて7地区のまちづくり協議会において試行されてきた買物ワゴン形式の運行の実績がありますので、それらを併用する形で、それぞれの地区に適した併用のあり方を検討するというものです。なお、イ)に記載のように、買物ワゴンが現在実施されていない地区、これは資料3-2をご覧くださいればお分かりになると思いますが、二瀬地区・鎮西地区ということになります。ここにおいて同様に、地区内で定時定路線の動きをする交通機関の導入を検討するというものです。

そして二つ目のポイント、②ですが、これは①の内容の繰り返しにもなるのですが、これまで買物ワゴンとして試行してきた運行形態を、コミュニティ交通の一環として本格導入するというものです。

その次の行に記載しております「行政とまちづくり協議会の協働による運営に変更」という部分は、少し補足説明をいたします。これまで各地区のまちづくり協議会において買物

ワゴンを試行していただく中で、運行ルートや運行ダイヤなど、地域の住民ニーズに沿った運行のノウハウを蓄積されているものと認識しておりますので、そのような民意を反映した実際の運行計画の部分については、引き続きまちづくり協議会に閣与していただきたいと考えております。一方で、行政としてはそれを支援する形で連携しつつ、今後も運行を継続するうえでは、現在の「試行＝テスト運行」の次の段階として必要になる道路運送法に基づく認可等の手続の問題がありますので、そういった部分や安全安心な運行管理、専門的知識を生かした効果的な運行や利用サービス向上などの面を担う形で、協働して運営するというを考えております。

以上のような「地区間輸送」「地区内輸送」の方向性に加えまして、「(3) 交通結節点を活用した民間公共交通機関への乗継利用の促進」について説明いたします。

(2) 地区内輸送の中で説明しましたように買物ワゴン形式の定時定路線運行を本格導入するにあたっては、地区の中にある交通結節点、つまり他の公共交通機関との乗り換えポイントになる駅やバス停で円滑に乗り継げるようなダイヤ設定にするなどして、地区内輸送と地区間輸送をうまく繋げたい、連携させたいと考えております。なお、現在でも例えば筑穂地区の買物ワゴンにおいては、このような乗継まで考慮したダイヤで運行されているものと思います。また、これによって、地区間輸送を担っている民間公共交通の利用促進につながることを期待するものです。

長くなりましたが、以上のような考え方、方向性で、令和4年度からの飯塚市コミュニティ交通体系の再編を行っていくことをご提案申し上げるものです。以上で説明を終わります。

議 長： 説明が終わりましたが、ボリュームがかなりありますので、議論を整理するために、まず資料3-1の1ページ「飯塚市の公共交通に関する現状・課題と方向性」についてご意見・ご質問をお受けいたします。民間公共交通事業、行政による公共交通事業、それからまち協が実施しております地域運行型交通事業についての現状・課題と方向性を事務局の方で整理したということですので、これ以外にも色々な現状・課題、皆様方が考えていらっしゃる方向性というものでこの中に盛り込まれていない部分もあろうかと思っておりますので、そのようなことも含めて、ご意見・ご質問等がありましたらお願いしたいと思います。

新井 委員： タクシー組合を代表しまして、新井と申します。まず令和4年度の飯塚市コミュニティ交通体系の見直しということで、予約乗合タクシーの現状についてです。10年目を迎えて、今使用しているシステムでは、お客様の予約をいただきますと、迎えに行き降ろすまで、およそ15分～20分かかります。そうすると、次々に仕事があっても1時間に3組、1日8時間で24組しか乗せられないというのが現状です。この10年間この状態でずっとやってきまして、よくお客様からお声をいただくのが、予約しても取れないとか、その時間に空き車両がないという意見が非常に多くあります。以前から言っているのですが、予約が一つ入りますと、同じような経路の近くに乗りたい人がいらっしゃった場合に、2人目を乗せるという仕組みになっていないというのが現状です。システムを確認しますと、到着時間をお客様の方に伝えているものですから、間に追加の予約を入れられないというのが現状です。このシステムを事務局の方で今シーズンも利用するのであれば、到着時間を

伝えなければ、10人乗りのワゴンを回していますので、少し時間がかかっても、間で1人、2人、3人乗せると、もう少し利用客が増えるのではないかというのは以前から思っていることです。お客様に到着時間を伝えているものですから、どうしてもその経路の近くにたまたまタイミング良く人がいらっしやっても乗せられない。ちょっと迂回できないというのが現状です。見直すのであれば、まずはそこが一点かなと思います。

もう一点は買物ワゴンですが、資料の3-2をご覧くださいとわかると思いますが、穂波地区では土曜日に高田校区で運行しております。終了が14:56と細かい時間になっていますが、これはその前の年までは夕方5時までの運行でした。地域の方の話を聞きますと、夕方まで買物に行かない、午前中から昼前までに買物に行き、夕方には夕食の準備をしたというお話がありました。穂波の担当の方と去年話をしまして、運転手さんは、昼休憩は15分~20分あればちょっと何か食べられるので、昼休憩は1時間いらないということでしたので、昼休憩を取らずに、トイレ休憩と軽食が食べられる時間を途中で取るというやり方でやりました。それで4時半から5時ぐらいまでだったものを3時ぐらいまでに繰り上げて、午前中に3便回すようにしました。そうすることで、お年寄りの方がお買物に行くと、昼休憩があると帰りの便に乗るまで2時間空くことになるのですが、現実でいうと買物は2時間もスーパーにはいない。そのようなところも見直し検討する点になるのではないかと思います。

それともう一つは、目的地のスーパーとか買い物場所で、お年寄りが1時間とか帰りの便を待つまでに待つ場所がないとおっしゃっている。お年寄りなので1時間でも待っても良いが、椅子がない、暑い、寒いという状況なので、そのような方が待つスペースなり待機場所が利用者の方には必要かなと思っています。以上です。

議 長： 貴重なご意見ありがとうございました。事務局にこの課題の整理をお願いしておきます。他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは概ね課題・方向性についてはここに盛り込まれているということで理解してよろしいでしょうか。

全 委 員： （了承）

議 長： それでは次に進めさせていただきます。現状・課題、方向性を受けて、2ページのコミュニティ交通再編の考え方と次の3ページの概要について、一括で結構ですのでご意見・ご質問等がございましたらお願いしたいと思います。この考え方については、先ほどの課題とか追加で意見がございましたので、そのような所は再度検討しまして、盛り込んでいくところは盛り込んでいくという形になると思います。それ以外にございませんでしょうか。

日高 委員： 皆さんの議論を喚起する意味で発言させていただきたいと思います。今回の公共交通体系の中身、見直しの方向性はものすごく抜本的で大きなものになっていますので、委員の方にもしっかりと考えていただいて、地元でも議論していただきたいと思っているところです。一番重要なのは役割分担をするんだということが示されていることだと思います。民間と行政が適切に役割分担をするというところで、元々は補完というところから始まった行政による公共交通機関の提供が、コミュニティバスがいっぱい出てきて、民間事業と同じ所を走る、最終的には同じ終着点になるので、そこで競合してしまって、最後の説明に

もありましたが、利用者の取り合いになってしまっているところがあると思います。これはやはり見直さないといけないと思います。一つはあまりにも色々なところを回って街の真ん中にやってくるために、かえって利便性が悪くなっているところがあるのではないかと思います。民間事業者のバスは地区間の輸送、大量に輸送するところを得意としていまして、行政が提供する交通機関の得意とする部分と民間事業者の得意とする部分をこの際きちんと整理して、連携して全体として利便性を向上させるようなやり方が良いのではないかと考えています。今回の方向性はそれにはかなり沿った見直しなのかなと思います。その中で一番言いたいのは、官民協力のところで、官民住も入れて、協力という形で進めていただきたい。行政と民間事業者だけではなく住民の方も含めて役割分担・連携を考えると大事だと思います。その中で全体としての効率化を進めていくということだと思います。それが一番目です。それを考える時に、今回問題提起された地区間輸送については、民間事業者に担ってもらいたいと思います。地区間は動脈など一番太い部分になり、それぞれの地域の中の地区内輸送は毛細血管にあたります。太い幹の血管と毛細血管が連携しないと人間の体は維持されない。今はそれが少しごちゃごちゃになっている部分があると思います。それを見直すことはすごく重要なことだと思います。

二番目に、地域が主体的に率先して利用に協力するような仕組みが必要だと思います。今はそれがごっそりと抜けていると思うので、これは付け加えていただきたいと思います。先ほど官民住の協力といった住の中身についてですが、今までの協議会の中の議論を見ていますと、路線の廃止が決まって、その直前に地域または協議会に連絡があって、それをどうしようか、反対だという話ばかりになっています。そうではなくて、大勢が決まる前、もう少し早い段階で、地域において公共交通機関、コミュニティバスも含めてどうすべきなのか議論できるような段階が必要ではないか、仕掛けが必要ではないかと思います。これは以前も発言したことがあると思います。去年の協議会だったと思いますが、新型コロナウイルス感染症の影響でコミュニティバス等の利用実績が全体的に落ちていました。緊急事態宣言が終わった時にある程度回復していましたが、地域によって回復の状況が全然違っていました。あれは幸袋地区でしたか、ある地域はものすごく回復しており、以前よりも高いレベルに行っていたことがあり、少し話を聞いてみると地域の働きかけがあったと聞いています。地元の方が一番おわかりかと思いますが、廃止が決まってから色々話をするのはなくて、もっと早い段階で公共交通機関をどう使うことが良いのか、地元の人たちが積極的に話して事業者と連携してどうすればよいのか議論するというステップをぜひ考えていただきたい、というのが二番目です。

それらもふまえて本当に使いやすい公共交通体系が必要ではないかと思います。先ほど新井委員から話がありましたが、まさに地域のニーズにしっかりと対応できていなかったところに対応したという話だと思います。特に地区内の予約乗合タクシー、路線ワゴンも含めて地区内輸送に関しては、細かな住民ニーズに対応した柔軟な取り組みにしないと利便性は上がらないと思います。後はマーケティングリサーチといいますか、住民のニーズがどこにあるのか、常にアンテナを張って情報収集をする必要があると思います。意見交換ということもあると思います。それに加えて、最近は情報機器が発達していますので、あまり手をかけずにリアルタイムで乗降情報が分かるような仕組みも検討すべきだと思います。

す。例えば、今回の新型コロナウイルス感染症の問題で、この週末の人数が多かった、少なかったという話がすぐ出てきますよね。あれは携帯の基地局へのアクセス数で把握している。スマホの仕組みを使うとまた全然違うと思いますが、簡単にセンサーを付けることでそこまで大がかりにしなくても出来るのではないかと思いますし、以前に紹介したことがあるのですが、埼玉県川越市のイーグルバスというバス会社が運行体系を見直した時には、センサーを使用した乗降データを活かして路線を効率的に配置したという話がありました。そのようなことを含めて、本当に使いやすい利便性の高い公共交通体系に見直す、そのために話し合い、議論する場を設けるべきだというふうに思います。話が長くなりましたが、三点申し上げさせていただきました。

議 長： 非常に分かりやすく整理をしていただいております。今日の日高先生の話も含めまして、事務局の方でこの資料については再度修正をかけていただきたいと思います。他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。今、お二人の方から意見・提案をいただきましたので、それを踏まえまして、資料3-1については再度見直しをさせていただきます。それと、今後この資料に基づきまして、より具体的なものを提示しまして、また皆様方と議論を進めてより良いものをつくっていきたいと思いますので、よろしいでしょうか。それでは第3号議案については、一部ご意見がありました、それを加味するというのを踏まえて承認するという事でよろしいでしょうか。

全 委 員： （異議なし）

議 長： 議案第3号につきましては承認されました。

（4）議案第4号 飯塚市生活交通確保維持改善計画について

議 長： 次に、「議案第4号 飯塚市生活交通確保維持改善計画について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。

事 務 局： （資料4の説明）

議 長： 説明が終わりましたが、これは国の補助金を申請するために必要な事業計画で、この協議会で承認をいただかないといけないものであり、毎年お諮りさせていただいているものでございます。ご意見ご質問があればお願いしたいと思います。

戸丸 委員： 2ページの表2について、飯塚東の現状の数字と比べ目標の数字がかなり増えているのと、他の地区で現状の数字よりも目標の数字が少ないところがあるのですが、少ない数字を目標に設定してもよろしいのでしょうか。

議 長： 事務局お願いします。

事 務 局： 飯塚東系統及び庄内系統ですが、令和2年10月から1台増加したことによる増加見込み分などが加算されておりますので、見込みの出し方に違いがあります。2ページの表2の現状というところに記載しているのは、期間を見ていただければわかりますように、令和元年10月から令和2年9月ということです。現在予約乗合タクシーは、飯塚東地区と庄内地区を同じ車で回しています。昨年10月から、飯塚東地区内の柏の森ヒルズ周辺を運行し

ていた西鉄バス路線の一部区間廃止に伴って、予約乗合タクシーの車両を活用した路線ワゴンという形態を導入いたしました。それに伴って2地区をまたがって運行する車両を1台増やしたという経緯があります。そのような中で、飯塚東地区については西鉄バス廃止区間分の運行をカバーする路線ワゴンも加わってきているので、現状と比べると大幅に増えているように見えるのですが、実際には新たな運行のやり方の導入に伴って利用が大きく増えています。それに伴って庄内地区に関しては、飯塚東地区と同じ車2台で運行するため、見込みとしては微減になっているという状況です。

戸丸 委員： 目標が現状より少ない地区はほかにもありますよね。鎮西、二瀬なども現状よりも目標が少なくなっていますが。

事務局： 現状欄の令和元年10月から令和2年9月というのはいわゆるコロナ前です。新型コロナウイルス感染症の影響が出る前というのは予約乗合タクシーの利用者数が増加傾向にありました。令和4年度というのは、令和3年10月から令和4年9月までの動きということになります。この表の下の枠外に小さなゴシック文字で記載しておりますように、現在の予約乗合タクシーの利用状況を見る中で、感染拡大の影響がある程度収まったのちの時期でも、以前ほどの利用者数に戻せていないという現状がございます。そのような中で令和4年度以降の目標値の設定については、以前ほどの水準ではないところで設定をさせていただいたという事情がございます。結果的には現状よりも少ない地区がみられるということになっています。

議長： よろしいでしょうか。他にございませんでしょうか。

逢坂 委員： 資料4の15ページで公共交通不便地域として、庄内、鎮西、二瀬地区が指定されていますが、補助金の計算などでこの地区が優遇されることがあるのでしょうか、交通不便地域とは何ですか。

事務局： 交通不便地域は、鉄道駅や路線バスの停留所など公共交通機関の発着場所から一定以上の距離がある地域を指しており、概ね1キロ以上の距離がある地域を含んでいるところとなります。

逢坂 委員： それはここにも載っているのですが、具体的に言えば、なぜこの地区だけが交通不便地域になるのでしょうか。他の地区にはないのでしょうか。

事務局： 全てが停留所から離れているわけではないのですが、1キロ以上離れているエリアを含んでいるということです。庄内地区を例として挙げると、高倉などがそのエリアにあたりますので、庄内地区全体として交通不便地域という取扱いになっています。

議長： 飯塚市全体で交通不便地域というのはこの3地区だけではなく、他のところもあると思うが、他のところが該当していないのはどういうことか、例えば筑穂地区というのはどう考えても交通不便地域になりませんか。

事務局： 国庫補助を適用させるためには、3種類の要件があります。1つは地域間の幹線として認められたバス路線の沿線地域であるかどうか、ということ。2つ目が、先ほど話がありました筑穂地区については、過疎地域自立促進特別措置法に基づく対象地域ということでこの要件を満たすこととなります。そして3つ目が先ほど申し上げた鉄道駅やバス停などから

の距離が一定以上遠いエリアを含む地区で、これが交通不便地域として指定されているということです。飯塚市内の予約乗合タクシーの運行区域が国土交通省の補助を受けるために、今申し上げた3種類の適用要件のいずれかを満たしている状況にあるということです。

逢坂 委員： 穎田は過疎地域ではないのですか。

事務局： 現段階では穎田は過疎地域という取り扱いにはしていません。

議長： よろしいでしょうか。わかりにくいということであれば、個別に説明させていただきますのでよろしくをお願いします。他にございませんでしょうか。議案第4号については承認するというのでよろしいでしょうか。

全委員： （異議なし）

議長： ありがとうございます。議案第4号につきましては承認されました。

6. 報告事項

(1) 令和2年度飯塚市コミュニティ交通の運行実績について

議長： 報告事項に入ります。初めに「令和2年度飯塚市コミュニティ交通の運行実績について」事務局より説明をお願いします。

事務局： （資料5の説明）

議長： 説明が終わりましたが、ご意見ご質問はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。本件は報告事項でございますのでご了承をお願いします。

(2) 飯塚市内における乗合バス路線の運行状況について

議長： 次に「飯塚市内における乗合バス路線の運行状況について」事務局より説明をお願いします。

事務局： （資料6の説明）

議長： 説明が終わりましたが、ご意見ご質問はございませんでしょうか。

田中 委員： 路線名については西日本鉄道株式会社のほうで決められていると思いますが、碓井・大分坑線について、これは路線名なので、路線バスが大分坑まで運行していなくてもこの名称でよいという考え方でしょうか。もう一点ですが、もし旧大分坑まで運行するという場合に、赤字補填を市の方にしてもらえばその路線が復活できるのではという思いもしますが、いかがでしょうか。

議長： 最初の質問については、大分坑線という名称が出ているので、一つは名称変更が考えられないのかということだと思います。

山崎 委員： 私共西鉄バス筑豊株式会社の路線なのですが、路線名の変更については、会社経営上、西鉄本社と協議を行った上で、ということをご理解いただければと思います。結果どうなったかということに関しましては、次回の会議の場でご報告させていただければと思います。よろしくをお願いします。

議 長： もう一点、大分坑までの路線を赤字補填すれば復活できるのかということについては、どうなれば復活できるのかがよくわかりませんが、これも含めて次回ということでもよろしいでしょうか。今即答はできませんので、次回この質問については答えさせていただくということでもよろしいでしょうか。

田中 委員： 旧大分坑線というのは、筑穂地区のメインを通る道路でございますので、前向きに検討いただければと思います。

議 長： 他にございませんでしょうか。なければ、本件は報告事項でございますので、ご了承をお願いします。

7. その他

議 長： 最後にその他でございますが、何かございませんでしょうか。

事 務 局： 次回の会議についてですが、今回いただいたご意見を踏まえての整理と、少し具体的な話を進めるということで、開催のスケジュールを8月上旬ぐらいまでにとということで日程の調整を行いたいと思います。また、開催にあたりましては、その時期の新型コロナウイルス感染症の状況によって、このような形でできるのかできないのかということもございますので、状況に応じた形になると思いますので、よろしく願いいたします。

8. 閉 会

議 長： 他なければ、協議会規約第 11 条第 3 項に基づき、議事録署名人を指名させていただきます。今回は、野見山委員、山本委員をお願いしたいと思います。議事録作成後、事務局の方から伺いますのでよろしくお願いいたします。それでは以上を持ちまして会議を閉会いたします。