

第53回 飯塚市地域公共交通協議会協議会 議事録

第39回 飯塚市地域公共交通会議 議事録

日時：令和3年7月28日（水） 10：00～

場所：穂波交流センター 大ホール

議事次第

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 議 事
 - (1) 議案第1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. その他
 - (1) 前回会議における回答保留分について
5. 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。本日は竹尾委員、鍋嶋委員、河野委員、浅野委員、伊藤委員、嶋田委員、宮井委員、貝嶋委員、中川原委員、久保田委員、以上10名より欠席のご連絡をいただいております。本日の出席人数は20名となっております。過半数の出席となりますので、会議が成立したことをご報告いたします。なお、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、福岡県飯塚警察署の鍋嶋委員につきましては同所から中嶋様、福岡県交通政策課の河野委員につきましては同課から南島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53回飯塚市地域公共交通協議会ならびに第39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：まず当協議会の会長でございます久家市民協働部長から皆様に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、飯塚市地域公共交通協議会にご出席いただきまして本当にありがとうございます。前回6月29日に協議会が行われていますが、その中では地域公共交通の現状や課題、そして大まかな方針についてご協議いただきました。本日は、前回の協議を踏まえて、令和4年度からの飯塚市のコミュニティ交通体系について委員の皆様の貴重なご意見をいただきまして、協議会としての方向性を固めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。

3. 議 事

事 務 局：それではこれより議事に入ります。進行は久家会長をお願いいたします。

(1) 議案第1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

会 長 : それでは「議案第1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。事務局説明をお願いします。

事 務 局 : 前回の会議の中で飯塚市の公共交通体系の見直しをどのような方向性で行っていくかについて整理させていただいたところですが、今回お配りしている資料1については前回の会議においていただいたご意見を整理し、朱書きで追記した形でお配りしております。1枚目の中段、行政による公共交通事業の方向性として追記しましたが、「①民間、行政及び地域住民との協働による交通体系の構築」です。これは前回の会議の中で官民住の協働についていただいた意見を反映したものです。次の「②利用実績等の住民ニーズに対応した交通体系の構築」については、データ・実績に基づく交通体系の構築という意見を反映しております。続きまして、地区内輸送に対する方向性について、予約乗合タクシーの現在のシステムに関するご意見を頂きましたので、「③運行の効率化に関する検討」を追加させていただいております。「④地区内の生活利便施設の利用促進」については、事務局において検討し付け加えさせていただいた項目になります。地区内の公共交通を充実させることに伴って、生活利便施設＝皆様のお住まいの地域の身近なところにある日常生活のための必要施設、買物施設や病院、郵便局やコンビニエンスストアなどの利用の促進につながり、ひいては生活利便施設を維持していくことにつながる事を目指して、方向性の中に追加させていただきました。これに伴い2ページ目についても(2)の②、⑤のウを追加させていただいております。3ページ目について変更はございません。ここまでが前回の協議を踏まえました資料1の改訂となります。

次に、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、現在の地区間輸送及び地区内輸送をどのように再編していくのか、ということについてです。

再編案を考えるにあたりましては、現状の運行における特徴などを整理しておく必要がありますので、それをまとめた「資料2」に沿って説明いたします。

まずは地区間輸送すなわちコミュニティバスについてです。ここでは、宮若市との共同運行路線以外の、本市単独運行4路線について記載しています。

「全体」の特徴としては、①②に記載のとおり合併前の旧町地区から各地区の拠点や主要施設を経由して中心市街地を結ぶ路線として、中心市街地部分では全路線共通の運行ルートとなっております。また、③に記載している民間路線バスとの競合があることについては、前回の会議でも説明したとおりです。④に記載している乗降場所の傾向については、路線ごとの説明の中で触れていきたいと思っております。

次に路線ごとの説明に移ります。ここからは別冊資料集を横並びで見いただければ、と思っております。まず「潁田・飯塚線」です。①には利用者数や収支率に関することを記載していますが、この点については「別冊資料集」の1ページに、一覧表の形でまとめておりますので、併せてご覧ください。それぞれの数値は新型コロナウイルス感染拡大の影響が出る前の令和元年度実績に基づくもので、利用者数は1日平均をお示ししています。潁田・飯塚線は利用者数・収支率が4路線中で最も低い値になっていることがわかります。また、この表の「利用者1人あたり経費」の欄については、数値が小さいほど効率的な運

行ができていくということになります。表の一番右の欄「民間路線バスとのバス停重複率」については、表の枠外（下部）に解説を記載しております。この路線の各バス停から半径300mの距離の中に民間路線バスのバス停が存在している状態を「重複している」と表現するもので、颯田・飯塚線の場合はほぼ全てのバス停が民間のバス路線と「重複」の状態にある、言い換えれば民間バス路線と役割が重なっている状態にあるということになります。資料2に戻りまして、この特徴を③として記載しているものです。

颯田・飯塚線について、順番が前後しますが②に記載の点については、別冊資料集の3ページをご覧ください。3ページから7ページにかけてグラフを掲載していますが、これは、各路線のバス停ごとの1日平均乗車・降車人数を棒グラフで、そして、運行中にバスの中での同乗者数がどのように推移していく傾向にあるのかを緑色の折れ線グラフで示したものです。上段のグラフが各地区から中心市街地へ向かう便、下段のグラフが中心市街地から各地区へ向かう便の状況を表しています。棒グラフの部分については、棒の高さで乗車または降車の人数が多いバス停を把握していただけたと思います。颯田・飯塚線の傾向としては、颯田病院発の便では「颯田中央団地」のバス停で多くの乗車があるため折れ線が跳ね上がり、その後は緩やかな上昇を経て、「イオン穂波店」のバス停で多くの人が降りるため、折れ線が大きく下降する・・・という見方ができるものです。また、中心市街地から颯田方面に帰っていく便について見ると、イオン穂波店で乗車した人が颯田中央団地で降りる傾向にあることが見てとれると思います。

このような形で他の路線も見ていきますと、次の庄内・飯塚線について、この路線は庄内地区と中心市街地を結ぶ過程で菰田地区を経由いたしますが、別冊資料集4ページのグラフでわかるように、「飯塚記念病院入口」を除く菰田地区内のバス停はあまり利用されていないことがわかります。これが資料2では①に記載しているものです。また、資料集1ページの表にも記載しているように、民間路線バスとのバス停重複率は100%、つまり、路線の全てのバス停の近くには民間路線バスのバス停が存在している路線ということになります。これが資料2では②に記載しているものです。

次に筑穂・飯塚線です。別冊資料集の1ページに記載のとおり、4路線の中で利用者数が最も多く、経費の面でも最も効率的な運行ができていく路線ということになります。同じく資料集5ページのグラフでお示ししているように、利用者の多くは筑穂支所を出発してイオン穂波店に行くという形で活用される傾向にあることがわかります。

次に高田・鎮西線です。今までの3路線が全ての便において基本的に同じ始発地と到着地の間を往復しているのに対し、この路線には筑前大分駅から高田を経由して中心市街地を結ぶ便と、二瀬・鎮西地区の中を運行して中心市街地と結ぶ便があり、一日の中で二つの異なる系統を交互に運行している路線ということになります。資料の中では便ごとの詳細の利用者数をお示ししてはおりませんが、この二系統の利用状況の特徴として、資料2の①に記載のとおり、大きな偏りがあるのが現状となっています。別冊資料集の6ページと7ページにグラフを掲載していますので、参考にご覧ください。6ページが高田系統、7ページが二瀬・鎮西系統であり、一見するとあまり差がないように感じるかもしれませんが、7ページの二瀬・鎮西系統のほうが高田系統より便数が多いにもかかわらず棒グラフの高さが同じくらいということで、実質的には二瀬・鎮西系統の利用者が少ないという

こととなります。また、高田系統においては筑前大分駅と中心市街地を結んでおりますので、筑穂地区からの輸送という面においては先ほどの筑穂・飯塚線と役割が重複していること、また、これら2路線においては、穂波地区のコメリ飯塚店以降の中心市街地に至るルートがほぼ同じであり、その面でも役割が重複していることとなります。

以上が地区間輸送、すなわちコミュニティバスの現状、特徴でございます。

次に地区内輸送の説明に入ります。説明の対象は、市が運行している予約乗合タクシー、そして、各地区のまちづくり協議会が運行している買物ワゴンの2種類となります。

まず全体的な特徴としては、資料2に記載のとおり、予約乗合タクシーについては交通空白地を解消する効果があることや、日常的に高い頻度で利用している人が一定数存在していることなどが挙げられます。買物ワゴンについては、地域のニーズに沿った運行を行っていることや、デマンド型の予約乗合タクシーとは違った「定時定路線型」による利用者にとっての安心感といったことが挙げられます。なお、この買物ワゴンについては、これまでも会議の中で触れてまいりましたが、具体的にどのような運行が実施されているのか詳細をご紹介する機会がありませんでしたので、皆様にイメージを持っていただく意味も込めて、別冊資料集の8ページ以降に各地区の買物ワゴンの時刻表や路線図をお示ししております。後ほど、ご覧ください。

次に、地区ごとの特徴については資料2と別冊資料集の2ページの表を見ながら説明していきたいと思っております。

まず颯田地区です。予約乗合タクシーは颯田地区とまとめて一つの運行区域に設定されていますが、特徴としては①から③に記載のとおりです。利用者数は他地区に比べて多くありませんが、利用が分散する傾向にある地区となっております。買物ワゴンは、颯田地区では水曜日の運行ですが、全地区の中でも利用者数が多いのが特徴です。このような特徴は、別冊資料集2ページの表に項目別に数値を掲載しておりますので、併せてご覧ください。

次に颯田地区です。予約乗合タクシーについては先ほどの颯田地区と一体的のものとして、説明は省略します。買物ワゴンについては、他の地区より事業の開始年度が早く、安定的な利用があり満足度も高いのが特徴です。

次に幸袋地区です。予約乗合タクシーについては、一昨年度の下半期から昨年度の上半期にかけて、特に新型コロナウイルス感染拡大の影響が出て以降は全体的に利用者数が減少しているところ、幸袋地区の利用者数は増加したという実績があり、より地区の中で定着してきたものと思われまます。買物ワゴンについては、利用者数が多く、利用者の満足率も高いのが特徴です。

次に二瀬地区です。予約乗合タクシーの利用者が多い地区となります。ここではイオン穂波店を「地区外で行ける施設」に設定していることから、その利用が特に多くなっています。なお、買物ワゴンは運行されておられません。

次に鎮西地区です。予約乗合タクシーについては①に記載のように、地区内の西鉄バスのバス停からの乗継利用が多い点が特徴的です。また、③に記載のように、鎮西小中一貫

校や八木山小学校の児童・生徒のスクールバス代替の交通機関としても活用されています。買物ワゴンは運行されておりません。

次に飯塚東地区です。予約乗合タクシーについて、利用者数は他地区に比べて多くないものの、前回の会議でもご紹介したように令和2年度の利用者数は前年度を上回りました。また、隣接する庄内地区にまたがって同じ車両で運行していることもあり、いわゆる「地区またぎ」の利用が多いのも特徴です。買物ワゴンについては、利用者の満足率が最も高い地区となっております。

次に庄内地区です。予約乗合タクシーについては、高頻度利用者の状況に特徴があります。①に記載のように全地区・全利用者の中でも利用回数の上位を占める人が多いこと、②に記載のように通勤利用があることが挙げられます。買物ワゴンについては、①に記載のように運行ルートの設定に工夫が見られる地区となっております。

次に穂波地区です。予約乗合タクシーは利用者数が多く、車両の稼働状況が非常に高いのが特徴です。買物ワゴンについては、現在は高田校区中心の運行となりますが、令和2年度からの運行計画見直しについては前回の会議で新井委員からご紹介のあったとおりです。

最後に筑穂地区です。1日あたりの利用者数、高頻度利用者数のいずれも、全地区の中で最も多い地区となります。また、JRの駅での乗継利用が多いのも特徴です。買物ワゴンについては、地区の面積が大きいこともあり、3つの区域で別々の曜日に運行しているのが特徴です。また、筑穂地区においては独自に地区内輸送のあり方に関する調査を行ってきており、次期の運行計画案を作成しておられます。

以上のような、地区間輸送における各路線の特徴、また、地区内輸送の各交通機関の地区ごとの特徴を踏まえ、令和4年度からの体系としてどのような方向性で再編していくか、案をお示ししているのが「資料3」となります。「令和4年度～案」の部分をご覧ください。

まず地区間輸送の部分ですが、コミュニティバス各路線のうち穎田・飯塚線と庄内・飯塚線については、民間バス路線、具体的には西鉄バス路線との重複率が高いという問題がございました。よって、今のコミュニティバスが担っている地区間輸送の機能を西鉄バスに移行できるのではないかと考えられることから、前回の会議でご説明した内容、本日は資料1として改訂したものをお配りしていますが、「民間と行政の役割分担の見直し」の観点から、西鉄バスへの移行等を検討してはと考えております。

次に筑穂・飯塚線と高田・鎮西線については、同様に西鉄バスとの重複部分においては西鉄バスへの移行を図りつつ、一方で利用の多い筑穂地区と中心市街地間の輸送が2路線で重複している現状を踏まえまして、路線の統廃合や運行ルートの変更等を検討する、というものです。

なお、宮若市と共同運行している宮若・飯塚線については、令和4年度においても現行の運行を継続するように考えております。

次に地区内輸送の部分です。まず予約乗合タクシーについては、資料2の中で特徴として整理していたように、分散する利用者のニーズにも対応でき、交通空白地を解消する効果もあることから、基本的には記載のとおり、現行の運行を継続する方向とします。ただ

し、路線ワゴンを実施している地区については、各便の利用実績を踏まえ、どのような形で継続するか検討したいと考えています。また、飯塚東地区と庄内地区について、同一の車両で一体的に運行しているエリアになりますが、昨年10月から車両の台数を1台増やして運行しているところ、従来からの「予約乗合タクシー」として2地区にまたがって動く時間帯と、「路線ワゴン」として飯塚東地区内で動く時間帯がありますので、これらの配分を整理し直すことによって、より効率的な運行となるよう検討したいと考えています。

次に、現在「買物ワゴン」として運行しているものについてです。前回の会議の中でも今後の方向性としてご説明いたしましたように、令和4年度からはコミュニティ交通の一環として位置付け、地区内定時定路線型運行の交通機関として本格導入することを想定しているものですが、まず颯田・鯉田・幸袋地区、そして表の中では二つ飛ばして飯塚東・庄内地区については、現在の利用状況や利用者の高い満足率等を踏まえ、まちづくり協議会で作ってこられた現行の買物ワゴン運行計画を基本としながら、現在は週に1日の運行となっているところ、運行の日数等についても検討したいと考えています。

二瀬地区及び鎮西地区については、現在は買物ワゴンの運行が実施されておりませんが、地区間輸送の部分で触れたコミュニティバス高田・鎮西線の再編との関係がありますので、高田・鎮西線の二瀬・鎮西系統で運行している部分の取扱いと併せて、新規の地区内定時定路線型運行の導入を検討することとします。

穂波地区については、現行のコミュニティバスの見直しとの兼ね合いの中で、現在は高田校区を中心とした運行となっていますが、運行範囲や運行日数を検討したいと考えています。

最後に筑穂地区についてです。筑穂地区については、昨年度のこの会議の中で代表の田中委員からもご発言がありましたが、これまで、まちづくり協議会による独自の調査などを経て地区内輸送のあり方を検討してこられた経緯があり、次期運行計画に関する案を作成しておられます。そこで、その案をもとにして、運行区域やルート、日数などを共に協議・検討していきたいと考えています。

以上で、令和4年度からのコミュニティ交通体系について、地区間輸送についてはコミュニティバスの路線別の、地区内輸送については地区別の再編の考え方に関する説明を終わります。

会長 : 説明が終わりましたが、内容的にかなりボリュームがあるため分けて協議をさせていただきたいと思います。最初に資料1につきましては、前回お示ししまして、色々ご意見をいただきました。その結果をふまえて修正を行っているということでございます。資料1を固めて、資料3ということになってくるとと思いますので、まずはこの資料1についてご意見ご質問をお願いします。

逢坂委員 : 資料1についてお尋ねしたいのですが、実際の交通体系の中で、面的に言えば地区のどの程度をカバーしている状況なのでしょうか。例えば高齢者の場合は難しいと思いますが、バス停から300mとするのか、500mとするのかなどの基準によると思いますが、飯塚市全体で見た時に、今までの公共交通は点と点を結ぶ交通体系だと思いますが、経済性だけではなく、福祉の面にも配慮しながら交通体系を考えるべきではないかと思います。今どの

程度カバーされていて、令和4年度にはどの程度地域的なカバーが出来るのかということ
を教えてください。

会 長 : 資料1として、資料3も含めたところになりますがかバー率の回答をお願いします。

事 務 局 : 公共交通のカバー率ということで、地区ごとのカバー率の数字は手元にあります
が、基本的な考え方として、予約乗合タクシーを運行することによって、運行している地域
については全域がカバーできています。運行していない中心部については、民間路線バス、
コミュニティバスの宮若線などで、一つ一つのバス停から300mの範囲というのが一般的
な基準ですので、それで照合するとほぼ全域をカバーできております。そのような意味で、
コミュニティ交通と民間路線バスをあわせると全域の移動手段が確保できているという
見解を持っております。個々の詳細な部分につきましては、後ほど個別にご説明させて
いただければと思います。

会 長 : 現状でも、バス停から300mという定義でいけば概ねカバーされているという
ことです。今回資料3で示している資料でいえば、それよりも地区内輸送を拡充して
いくので、まだカバー率は高くなる可能性はあるということでしょうか。

逢坂 委員 : 前回の会議の時に交通不便地区の話があり、1km以上という基準
でしたが、それとの兼ね合いはどうなのでしょうか。

事 務 局 : 前回の会議の中でご質問をいただきました交通不便地区については、
予約乗合タクシー事業の国庫補助金を活用するための計画の中で説明したものでござ
います。国土交通省の補助金交付要綱上の規定として路線バスのバス停や駅から1km
以上という目安が設けられています。今説明にありました公共交通のカバー率につ
いては、国土交通省とは異なる目安でのカバーを示しているものです。

逢坂 委員 : それぞれを使い分けているということですね。

会 長 : おっしゃる通り、国の補助金の基準と、一般的な基準という使い分け
をしています。他にございませんでしょうか。

田中 委員 : この資料につきましては、資料3と関係があると理解しているところ
ですが、まずは現状・課題と方向性の1ページの行政による公共交通事業の全体という
ところに、①②③と表示してありますが、これは地区間輸送にも適用するという考
え方でよろしいでしょうか。全体だから適用されるとは思いますが。

事 務 局 : 全体に書いてあることは、地区間輸送、地区内輸送のいずれにも
該当する全体の方向性として記載しております。

田中 委員 : そうならば併せて資料3の中で、筑穂・飯塚線というのが地区間
交通に上がっておるわけですが、方向性の①②③はここに明記されるべきでは
ないでしょうか。

事 務 局 : 資料3につきましては、資料1で整理した方向性を踏まえた中で、
少し踏み込んで各路線についてはこのような取り扱いにしてはという整理を
させていただいております。

会 長 : 資料1で固まった内容を資料3で膨らませて整理しているということ
です。他にございませんでしょうか。

青山 委員 : 資料3の考え方にも関連するところで高田・鎮西線と筑穂・飯塚線については西鉄バス利用への移行ということですが、便数、車両はどのような車両を使うのか。筑穂・飯塚線は以前西鉄バスの40数名乗れる車両に乗客が2～3人の利用でしたので、できるだけ経費が節減できて、乗客が乗りやすい車両を案として考えておられるのでしょうか。

会 長 : 資料3についてのご意見でございますので、まず資料1のほうを固めて、そして続けていきたいと考えておりますので、これについては後ほど答弁させていただきます。資料1につきましては基本的にはこのような考え方でよろしいでしょうか。

全 委 員 : (異議なし)

会 長 : 考え方等について何かありましたら事務局にご連絡いただければと思います。それでは次に資料2と別冊資料集についてご質問等ございませんでしょうか。

竹下 委員 : かなり焦点がずれるのですが、バス停の問題です。今日の話には直接関係ないのですが、イオンが運行しているシャトルバスがあります。そのバス停位置が、地域の人との打合せなしに決定しているかのような状態です。本町商店街アーケード付近で停まっていますが、本町商店街アーケードは曩祖八幡の入口に近く、土日等にお参りがある時に非常に障害になっているのですが、イオンが勝手に決めて停車しているのでしょうか。それに対する規制はないのでしょうか。

事 務 局 : 今のご質問ですが、イオンが実施している送迎のバスは、イオンが独自にやられている形態になります。市は直接関与していませんので、お答えはできかねます。

会 長 : 事務局でイオンに聞いて、どのような形でバス停を決めているのか確認をさせていただきます。現状をよく把握しておりませんので、申し訳ありません。

竹下 委員 : 経過をご報告しますと、警察には相談したところ、直接イオンに言ってくださいということでした。

会 長 : これについては、公共交通協議会の中でそのような話が出ているので、どのような状態なのか、確認を事務局でお願いします。

逢坂 委員 : 資料1の2ページですが、協働という言葉が突然出てきたのではないかという気がします。民間、行政及び地域住民との協働による交通体系の構築ということで、結構な話だと思えますが、公共交通をどうするかという話が飯塚市で出てきて十数年になりますが、協働という言葉で考えていこうではないかというのは、初めてではないかと思えます。これまでに、色々な形の交通体系があり、検討がなされてきたわけですが、今後、協働という形で進めていきたいということが出てきた理由は何でしょうか。もう一つ、関連しますが、買物ワゴンまちづくり推進課が地域のまちづくり協議会と一緒に検討し進めてきた計画ですが、突然、地域公共交通対策課が「考えていきたい」という事が資料の中で出てきていますが、いつ方向転換したのでしょうか。私たちまちづくり協議会が一生懸命、利用について進めてきましたが、鳶に油揚げをさらわれたような気がします。満足率は高いですし、色々な形の中で、このような方針があるなという考え方なのかもしれませんが、突然出てきてびっくりしております。そこを少し教えてください。

事務局：資料1の2ページの中ほどの部分ですが、逢坂委員が言われましたように、買物ワゴンにつきましては、各地区のまちづくり協議会が計画を立案されて、運行事業者との契約を行い、運営をいただいているのが現状でございます。私どもとしては買物ワゴンの意義はどういったことかと考えた時に、これまでデマンド型の予約乗合タクシーを運行してきましたが、それだけでは不足しているというご指摘やご意見もあり、西鉄バスを利用する方にとっては定時定路線型の運行の方が使いやすいというご意見もありました。そのような中で、まちづくり協議会の地域に根づいた方のご意見を元に定時定路線型の運行を試行的に行うことによって、どのような効果があるのか、そのような視点で買物ワゴンを私どもも見てきたという経緯があります。今後、新しい交通体系を考えていく中で、この買物ワゴンの運行が地域の中で有意義な運行形態であるという評価を私どももしております、これを持続可能な形の中で、なんとか取り入れていきたいという考え方です。現在はまちづくり協議会が主体で運営いただいておりますが、行政のコミュニティ交通の一つとして取り入れさせていただいて行いたいという考え方です。

そして地域住民との協働という意味合いにつきましては、この買物ワゴンを行ったことの重要な意義の一つに、地域に根付いたニーズの把握、それを運行計画に反映させることによって、効果的・効率的な運行を実施するという効果がありますので、今後、定時定路線型の運行を考えるにあたりましては、まちづくり協議会の方々に今までの実績や評価を踏まえた計画を考えていただき、より良い運行計画を策定していただき、それを実際に運行させるための手続きや専門的な知識を活かしたアドバイス等を行政でさせていただくというところで協働というキーワードを示させていただいたところでございます。

逢坂委員：突然、このような協議会の場で、まちづくり協議会の同意も何も進んでいない状況で勝手に提案されている。私は初めて聞きました。それは駄目だと思います。準備をするのであれば、打合せをされた方が良いのではないかと思います。計画立案を支援していただいても何なりません。お金が伴わないと、そのような話には乗れません。

会長：わかりました。まちづくり協議会との綿密な連携と協働作業をしていかなければなりませんので、まちづくり協議会に話をさせていただきます。私どもがまちづくり協議会と話をせずに資料として出してしまったことについては申し訳ありませんでした。これから話を進めさせていただきます。市民との協働による公共交通体系の構築については、もともと皆様方とともに作成させていただきました地域公共交通網形成計画の中で、基本方針の一つとしているものでございます。まちづくりの中で、まちづくり協議会が中心となって買物ワゴンを運行していますので、これをベースにより良い交通体系を考えていきたいと思っております。まちづくり協議会とはご相談させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは資料3については、資料1、資料2をもとに方向性を示した資料でございます。各論に入ってきておりますので、ご意見をいただきたいと思っております。まず先ほどの青山委員からのご質問について事務局お願いします。

事務局：コミュニティバス高田・鎮西線との兼ね合いの中でのご質問だったと思いますが、高田・鎮西線は先ほどの説明の中で申し上げましたように、筑穂地区から中心市街地へ向かう系

統と中心市街地と二瀬・鎮西地区を結ぶ2つの系統がある路線ということで、筑穂地区の筑前大分駅を始点として、中心市街地へ向かう役割については、現在の筑穂・飯塚線と合わせて路線を検討していくという考えが一点、そして二瀬・鎮西系統については、二瀬地区及び鎮西地区における地区内の定時定路線運行のあり方を考えていく中で整備していくと考えております。現在の利用実績、状況に基づいて運行車両をどうするのかなど、ご指摘のようなことは次の段階でのご提案になるかと思えます。

青山 委員 : 今、回答をいただきましたが、過去を振り返りますと、飯塚市と合併し、コミュニティバスを走らせた時も、飯塚市の場合はコミュニティバスということで、事業者が需要にあわない車を走らせる、そうするとコスト的にも高くなるのではないかという懸念がありました。そのような中で、出てきたコミュニティバスの一環で、西鉄バスが運行事業者として大型バスを走らせておられたので、かなりのコストがかかるということになります。これを続けていきますと、人口は減っていく、車両は確保しなければならないとなると、市の負担になるのではないかと思います。具体的にどうしていくのかを真剣に考えていかないと、入ってくる収入が入ってこない、住民に交通手段は確保しなければならないということになりますので、できるだけコストのかからないようなものを考えていただけたらと思います。

会 長 : ご意見ということでよろしいでしょうか。コストがかからないような効率的・効果的にと
いうご意見です。

逢坂 委員 : 資料3の地区間輸送の颯田・飯塚線、庄内・飯塚線のところに書いてある「西鉄バス利用への移行等を検討する」とはどういう意味でしょうか。西鉄バスの小竹・天道線が一昨年10月1日に一部の系統を廃止されました。単純に考えれば、西鉄におまかせするよという話をしているのですが、西鉄が路線廃止する時に、「はいそうですか」で終わるような体系にするということでしょうか。違うのであれば、移行するという言葉の説明を具体的にお願ひしたい。単純に路線廃止に対して、「はいそうですか」で終わるようになると取り残されるのは市民です。「移行する」の意味を教えてください。

事 務 局 : 資料1で地区間輸送を現在の民間路線バスの状況を踏まえた方向性として提示しているところですが、我々も今後の飯塚市の公共交通全体、民間公共交通、コミュニティ交通全体が将来にわたって持続可能なものになるような体系を新たに構築しなければいけないという認識で再編を考えているところです。その中で、民間に輸送を担って貰える部分については役割分担を見直して民間に担っていただくことで、民間の路線バスの存続に繋がるような仕組みをつくっていくことを目指していますので、現在颯田・飯塚線や庄内・飯塚線を使って移動されている方の移動を民間の路線によって担っていければという考えです。

逢坂 委員 : お考えは結構だと思いますが、移行に関する協議がここまで進んでおりますとか、この間も話をしましたが、西鉄とよくお話しされていますか、路線の運営計画がどうなっていますか、という話が何度も出たのではないですか。何も話をしていない、私たちの考えだけで西鉄にやってもらったら助かりますというような案をよく出せたと思う。そのような協議もしないで。もう少し具体的な話を詰められたらどうですか。西鉄にこのような形にした

いのですがとか、直営では駄目ですねとか、そのようにしていただいた方がわかりやすいと思います。

会 長 : 資料3というのがまだ大枠の資料で、今逢坂委員がおっしゃったように読む人によって受け止め方が変わる恐れがあります。本日資料1の方向性等が確認されましたので、資料3については逢坂委員がおっしゃられたように、今後のスケジュールとしてはまちづくり協議会ときちんと買物ワゴンのあり方とか、区内輸送のあり方とかを今後協議し、その上で地区間輸送の考え方についてももう少し肉付けして、皆様方に誤解のないような形で整理してこの資料3をつくりあげていくということになるかと思っています。事務局はどう考えていますか。

事 務 局 : 今、会長からお話がありましたように、資料3については記述が簡素すぎて、粗い部分もあり大変申し訳ないと思っております。変更、修正をふまえたところで提示していきたいと考えております。

会 長 : 本日この「案」という表記を取り確定させるということではありませんので、ご意見がございましたらお願いします。

田中 委員 : 何度も同じ質問になりますが、筑穂地区においては、令和4年度以降の交通体系に非常に関心高く取り組みを進めてきたところです。筑穂地区は飯塚市の約1/3以上の面積を有している地域であり、過疎地域でもあります。区内は現在1本のコミュニティバスが走っており、それが運行しているのは31自治会のうち中心部の4自治会のみとなっている状況です。路線の統廃合、運行ルートの変更を検討するということで、筑穂・飯塚線、高田・鎮西線について、効果的効率的で持続可能な公共交通体系を構築するということでもありますので、地域との事前協議をよく行った上で整理をしていただきたいと思います。要望だけで回答は必要ありません。

会 長 : ありがとうございます。まちづくり協議会との話が前後になった部分もあったかと思いますが、これから協議を進めていって、この資料3の中身についてももう少し具体的に方向性を示して、また協議会でご意見をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

全 委 員 : (異議なし)

会 長 : ありがとうございます。他にありますか。

日高 委員 : 資料2の中で、予約乗合タクシーは通勤とかの移動手段に活用されているという記述がありました。設置目的としては問題ないということでもよろしいでしょうか。

事 務 局 : 予約乗合タクシーについては、用途に制限を設けておりませんので、予約いただければ利用いただけます。

日高 委員 : 高齢者向けとか、買い物難民とかではなく、区内で交通利便性を高めるために使用するのであれば特に年齢制限等はないということになるのですね。そうすると今後、区内での予約乗合タクシーの需要が増えてくる可能性が高いと思います。車に慣れた高齢者がコミュニティバスに乗るよりも予約乗合タクシーを使う可能性が高いのではという気がします。買物ワゴンがまちづくり協議会で検討されて導入された、利用実績を見ると需要が高い、利便性が高いということであれば、区内では利用が増加する可能性があるというこ

とが確認されたわけです。そうすると、地区内の利便性が高い交通手段をいかにグレードアップできるかというところだと思います。そこで先ほどの話にも関連するのですが、買物ワゴンはまちづくり協議会で検討されてきた、市の担当が別の課で、昨年までは課長が二人いらっしやって、行政の縦割りの悪いところが若干見えていたのかなという気がしていました。行政も一本化して、地域の中で買物ワゴンも重要なので、コミュニティバス、予約乗合タクシーとあわせて全体の体系を上手くつくっていきましょうということです。担当部署が一つに統合されたということは市の姿勢がはっきりと出ていると思いますので、まちづくり協議会との十分な協議はしていただかないと、若干問題があるかと思います。その姿勢が、資料1に出てきました民間・行政・市民の協働というところに出てきていますので、協働の姿勢を活かすためには、まちづくり協議会との連携が必要になってきますので、そこを意識していただきたいと思います。

それともう一点、予約乗合タクシーで気になったのが、乗継利用のところですか。乗り継ぎ利用をしている人たちがどのような状況で、どのような目的で実態がどうなのかがもう少し分かると、予約乗合タクシーと民間交通機関との連携という話がもう少し具体的に議論できるのかと思います。ダイヤの問題もあるし、場所の問題もあるし、施設側が快適に整備されているか、また料金の問題も出てくると思いますので、そのあたりの予約乗合タクシーと民間交通機関の連携の所を十分に検討するものになるようなデータを示していただきたいと思います。

会長：ありがとうございました。他にはございませんでしょうか。最初の議題についてはご了承をお願いします。資料3につきましては、これは案というものでございますので、よりわかりやすく、まちづくり協議会との協議も重ねた上で、これについては今後作成していくということでご了承をお願いします。

4. その他

(1) 前回会議における回答保留分について

会長：それではその他に入らせていただきます。それでは最初に「前回会議における回答保留分について」田中委員からご質問いただいた件についての回答をお願いいたします。

山崎 委員：西鉄バス筑豊の山崎と申します。前回6月29日に開催された会議の中で、田中委員からのご質問が二点ございました。一点目は、碓井・大分坑線の路線名の変更、二点目は以前運行していた路線に対して補助金があれば復活できるのか、という二点でした。一点目の路線名の変更につきましては、このようなお話が上がっていることは承知しており、本社との協議を行いまして、10月をめどに路線名を変更しようということで、現在、社内で検討を行っている状況ですので、もう少しお待ちいただきたいと考えております。

二点目の路線復活に対して補助金があれば復活できるのかということに関しましては、私ども民間事業者として、まず路線を維持するにあたりましては、収支のバランスを必ず見ます。それと並行して安全性についても見ていくわけですが、その収支のバランスが中々上手くいきません。この収支のバランスにつきましては、私どもの会社独自での運営の中での収支のバランスと考えております。これが崩れてくるということは、将来性について、

バスの提供が出来るのか不安定なところが出てきますので、補助金を前提ということは現在のところ考えておりません。私ども会社として収支が取れるような路線、便数であったり、乗務員の配置、バス車両の台数など、このようなところにかかる費用に対して、お客様にどれほど利用していただけるのかというところを見ながら路線を検討していきますので、現状の中では難しいのではないかと考えております。そのような考えの中で運行を管理していくわけですが、そういったところをご理解いただければと考えております。

会 長 : 田中委員よろしいでしょうか。

田中 委員 : 路線名変更につきましては、今おっしゃられたように変更するという事でわかりました。ご承知のように、筑穂地区というのは民間の公共交通、西鉄のバスが全く走っておらず、長い間通っていない状況で、桂川駅までの運行となっている状況です。その後、今日では大分小学校の跡地は50数戸の宅地分譲がなされています。会社経営の方針という都合もあったと思いますが、以前は桂川から大分坑を通って高田経由の循環折り返しという形態で運行されていた状況で、大分坑ではなく筑前大分駅という利用者が多いところもございますし、今申し上げたように大分小学校の跡地を市が売却し、52戸だったと思いますが、その周辺にも団地があるところがございます。赤字というのは当然かと思いますが、そこは市にも補填ということを考えていただきたいということと、飯塚市地域公共交通協議会自体の意義がどうなのか、コミバスとか予約乗合タクシーとか、西鉄、JRが廃止するための協議会というニュアンスで我々受けていましたが、せっかくこのような組織化もなされた協議会というのであれば、協議会で上がった意向は少し持ち帰ってもらって、協議していただくとか、他の方も協議会の意義をもう少し明確に、困っているところをいかにカバーしていくかというのが公共交通協議会だと理解しておりますので、再度検討いただければと思います。

会 長 : 要望ということで承ります。

逢坂 委員 : 令和4年度からの新規整備に向かって、この2年間ぐらい各地域なり皆さんから、こうして欲しいとか、こうしたいなという要望書が出てきていると思います。それに対する考え方というのを、例えば資料3に出てきていますが、何も回答がなくて西鉄に移行するとなっており、提案があったことについての回答というか説明はしていただけるのでしょうか。地域からどのような要望があったのか、市から資料として出していただけないのでしょうか。それにどのように対応しようとしているのか、そして資料3に示すような結論になったということが分かるような資料をお願いします。

事 務 局 : 逢坂委員がおっしゃったように、昨年度、各地区の委員の皆様から、それぞれの団体からのご意見・ご要望を提出していただいた経緯があります。そのようなものを我々としても当然認識しておりますので、新たな体系、運行計画案の提案に関しましては、そのあたりも踏まえて分かるようにご提案させていただければと考えております。

逢坂 委員 : どのような意見があったのかを知りたい。

事 務 局 : 本日は用意できておりませんが、これまでお寄せいただいたご要望等はお示しすることは可能です。この会議の中で資料として整理できればと思います。

会 長 : 今後協議会で、令和4年度からの運行を検討する中で、そのような情報の資料も提供していきますということでしょうか。

逢坂 委員 : どのような要望があったのか、一覧表を資料として出していただきたい。

事 務 局 : 一覧表の形で作成して提出したいと思います。

会 長 : その他ございませんでしょうか。なければ協議はこれで終了とさせていただきます。

5. 閉 会

会 長 : 議事録署名人を指名させていただきます。今回は、新井委員、山崎委員にお願いしたいと思います。議事録作成後、事務局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本日の会議を閉会いたします。大変お疲れさまでした。ありがとうございました。