

## 第65回 飯塚市地域公共交通協議会

### 第51回 飯塚市地域公共交通会議

日時：令和6年9月13日（金） 14：00～

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. 議事

##### ○議案第1号

飯塚市コミュニティ交通の次期運行計画（R7年度～R9年度）について

- （1）現交通体系（R4年度～R6年度）の「1.主旨」及び「2.ねらい」
- （2）現交通体系の「3.検証」及び「4.評価」
- （3）「5.次期コミュニティ交通運行計画に関する主要協議事項」
- （4）「6.次期コミュニティ交通運行計画策定の方向性」

4. その他
5. 閉会

## 1. 開会

事務局：本日の出欠の状況を報告いたします。本日まで出席の委員数は17名となっております。大井委員ならびに新井委員につきましては、少し遅れるとの連絡が入っておりますが、過半数の出席となりますので会議が成立したことを報告いたします。

なお飯塚警察署の安部委員につきましては、同署から中島様に、福岡県バス協会の中川原委員につきましては、河津様に、九州運輸局福岡運輸支局の古賀委員につきましては、同支局から川野様にそれぞれ代理でご出席いただいております。よろしく申し上げます。

ただいまから、第65回飯塚市地域公共交通協議会並びに第51回飯塚市地域公共交通会議を開会いたします。

## 2. 市民協働部長あいさつ

事務局：まず、担当部長でございます小川飯塚市市民協働部長より皆様にご挨拶申し上げます。

会長：皆様こんにちは。本当に大変お忙しい中、この暑さの中、ご出席いただきましてありがとうございます。

8月29日の予定が、台風の接近で延期という形でしたがよろしく申し上げます。

前回の6月の会議の中でお伝えしました、令和7年度からの飯塚市コミュニティ交通の運行計画策定にご協力いただきたいと思いますと思っております。皆様ご承知の通り本計画につきましては、3年間を運行スパンとして事業を実施しておりまして、令和6年度で現在の計画が終了いたします。

本日は令和7年度からの各地区の詳細な計画を作成する前段といたしまして、現交通体系の趣旨等を踏まえまして、次期運行計画の策定に向けた方向性、また方針につきましてご協議いただきたいと思いますので、委員の皆様におかれましては忌憚のないご意見をいただきたいと思いますと考えております。

そしてまたこの会議における議論を有意義なものにさせていただきたいと思っておりますので、最後までよろしく申し上げます。

## 3. 議事

### ○議案第1号

#### 飯塚市コミュニティ交通の次期運行計画（R7年度～R9年度）について

##### （1）現交通体系（R4年度～R6年度）の「1.主旨」及び「2.ねらい」

事務局：それではこれより議事に入ります。進行は小川会長にお願いいたします。

会長：それでは早速、議案第1号「飯塚市コミュニティ交通の次期運行計画（R7年度～R9年度について）」に移ります。

事項が大変多くなっておりますので、会議次第に記載の通り、項目ごとに区切って説明、また質疑応答しながら進行しまして、最後に全体の内容について採決をいたしたいと考えております。まず「（1）現交通体系（R4年度～R6年度）の「1.主旨」及び「2.ねらい」」につきまして事務局に説明を求めます。

事務局：A3サイズの説明資料に沿ってご説明してまいります。所々で別綴じのA4サイズの別冊資料集も合わせまして、一緒にご覧いただきますのでどうぞよろしく申し上げます。

それでは、説明資料の1ページの左側をご覧ください。「1. 現交通体系（R4年度～R6年度）の主旨」について、ご説明します。

現交通体系の主旨といたしまして、令和3年度の本協議会においてご協議いただいた内容を（1）と（2）に記載しております。

「（1）コミュニティ交通のあり方」として、「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。」こととしております。

これは、民間と行政の適切な役割分担、及び公共交通事業全体の維持を重視する考え方を示しております。

次に「（2）「効果的」「効率的」で「持続可能」な公共交通体系構築」につきましては、飯塚市地域公共交通計画の基本方針にも反映されております①～③の内容を記載しておりますが、次の項目である「2. 現交通体系のねらい（目的・手法）」において、ご説明いたします。

現交通体系のねらいの一つである「（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」についてご説明します。別冊資料集の資料1を合わせてご覧ください。

拠点連携型のまちづくりとは、資料1の上段にイメージ図を載せておりますが、飯塚市全体を中心市街地地域の「中心拠点」、支所とその周辺の「地域拠点」、交流センターとその周辺の「コミュニティ拠点」の3つの拠点を公共交通機関で結ぶことによって、生活利便性を高めるコンパクトなまちづくりとする都市目標像を目指すものです。

本市の公共交通体系におきましては、下段のイメージ図にありますように、例えば、赤い点線で分けられたAの地区内において、目的地とする地域拠点やコミュニティ拠点までが、それぞれのご自宅からピンクの線の予約乗合タクシーで結ばれており、自宅近くの停留所からは、青い線のエリアワゴンにより結ばれています。各地区から中心拠点までは、灰色の線の民間路線バスとコミュニティバス、及び鉄道路線により結ばれていることを表しています。

次に説明資料に戻りまして、「（2）民間、行政及び地域住民との協働による交通体系の構築」についてです。地域公共交通計画の施策にも掲げておりますが、運行計画の策定にあたりましては、民間公共交通事業者と各地区のまちづくり協議会等との協働により行っております。①及び②に記載しておりますが、コミュニティ交通の運行委託事業者にはアンケート等により、民間路線バス事業者とは合同勉強会において意見収集や情報共有などを行うとともに、各地区のまちづくり協議会等において地域の方々のご意見を頂戴するなど、関係者との協働により、交通体系を構築する取り組みを行っております。次に、「（3）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」についてです。資料2を合わせてご覧ください。資料2の左側が令和3年度までの旧運行体系で、右側が再編後の現運行体系になります。

まず、「①民間路線バスの確保・維持」を行うため、左右の表の上段部分の「地区間輸送」については、民間路線バスとコミュニティバスの役割分担を重視し、重複する路線を見直しまして、コミュニティバスの4路線を筑穂・高田線の1路線に再編いたしました。

二つ目に、地区間輸送と地区内輸送を区分してコミュニティ交通事業を運営することを目的として、「地区間輸送」は、コミュニティバスを再編して1路線を運行し、「地区内輸送」は、コミュニティ交通事業による対応を主体として、デマンド型の予約乗合タクシーを9地区において継続して運行しております。また、まちづくり協議会が運行していた買物ワゴンをエリアワゴンとして引継ぎ、新規導入を含めて10地区でエリアワゴンの運行を開始いたしました。

3つ目は、地区内の輸送をエリアワゴン、路線ワゴン及び予約乗合タクシーにより行うことで、スーパーや公共施設といった生活利便施設への輸送を拡充することを目的としています。

以上で、「(1) 現運行体系の「1.主旨」と「2.ねらい」」についての説明を終わります。

会長：事務局からの説明が終わりましたが、ご意見ご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか、内容の説明となっておりますので、ご承諾いただくという取り扱いにしたいと思いますがよろしいでしょうか。

全委員：(意見なし)

会長：ありがとうございます。

## (2) 現交通体系の「3. 検証」及び「4. 評価」

会長：続きまして「(2) 現交通体系の「3.検証」及び「4.評価」」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：説明資料1ページの右側をご覧ください。先ほどご説明いたしました、現交通体系の主旨とねらいに沿って、まず、「3. 現交通体系の検証(利用状況・効果等)」を行うため、現在の利用状況と現交通体系の導入効果等をご説明します。

「(1) 民間路線バス(公共交通機関)の確保・維持」につきまして、「①民間路線バス(市内ローカル線)の状況」は、令和3年度から令和5年度において、路線の減便及び廃止はございません。次に、「②民間路線バスの利用者数推移」につきましては、資料3を合わせてご覧ください。こちらは、民間路線バスの利用者数で令和3年度から3年間分を表しております。5路線のうち3路線(小竹・天道線、碓井線、上山田線)の利用者数は令和5年度において若干減少しておりますが、合計した全体の利用者数は、令和3年度の114万9,364人が令和5年度の120万8,026人に増加しております。

説明資料に戻りまして、「③民間路線バスの利用促進」としましては、広報いづかや市のSNS(LINE)におけるPR記事の掲載、コミュニティ交通の利用ガイドの全戸配布とスーパー・公共施設等への配布、イベント時の会場でのノベルティの配布などを通じて、市民の方々にバス利用の呼びかけを行っております。

次に、「(2) コミュニティ交通による「地区間輸送」について」です。地区間輸送は、民間路線バスとコミュニティバスで実施されており、民間路線バスの全体の利用者数は増加しております。コミュニティバスの利用者につきましては、資料4を合わせてご覧ください。こちらは、コミュニティ交通の利用者数を示しておりますが、コミュニティバスの飯塚市単独運行は、令和4年度にそれまで4路線だったものを1路線に統廃合し、現在は筑穂・飯塚線のみ運行しておりますが、筑穂・飯塚線の利用者数(水色の実

線)は、令和4年度から令和5年度にかけて、宮若市と共同運行のコミュニティバス(青点線)と共に増加しております。

続けて資料5「コミュニティ交通の地区別利用状況等」をご覧ください。一番上に、地区内輸送であるエリアワゴン、予約乗合タクシー、路線ワゴンの利用者数を集計しております。こちらの合計(右端)を見ますと、令和3年度5万7,577人であったものが、令和5年度は7万8,416人と増加しており、地区間輸送の利用者増加を示しています。次に、このうちのエリアワゴンと予約乗合タクシーの2つの詳細を見ていただきたいと思います。

まず、【2】エリアワゴンについては、令和3年度から令和5年度において利用者数は7地区では増加しておりますが、3地区(筑穂、幸袋、穎田)においては、減少しています。

次に、【4】予約乗合タクシーをご覧ください。こちらは令和3年度から令和5年度において6地区で利用者数が増加しておりますが、3地区(庄内、鎮西、幸袋)においては、減少しています。

説明資料にもどります。ただ今ご説明したのが、右下(3)の「コミュニティ交通による「地区内輸送」について」の①の部分になります。続いて、②に、これらの「地区内輸送」の効果として、生活利便施設付近の輸送の効果について記載しています。生活利便施設付近の停留所の乗降者数の調査において、令和3年度と令和5年度を比較したところ、エリアワゴンの乗降者数は3.08倍、予約乗合タクシーの乗降者数は1.02倍に増加した結果がございました。

次に、説明資料2ページの左側をご覧ください。ご説明いたしました検証に基づいて、「4. 現交通体系の評価」を説明いたします。

まず、「(1) 運行状況、利用状況及び事業運営面からの評価」についてです。①運行状況からの評価といたしましては、資料2で現運行体系への再編内容を見ていただきましたように、(ア)民間公共交通機関とコミュニティ交通機関において、その補完性や役割分担が図られており、民間路線バス等の確保・維持、地区間・地区内で区分した輸送、並びに交通空白地域の解消等に寄与する全市的な公共交通体系が構築できております。また、(イ)拠点連携型のまちづくりと一体的な公共交通体系を構築できており、(ウ)これらの協議や運行計画策定等は、民間、行政及び地域住民との協働により取り組むことができている。

次に、②利用状況からの評価ですが、(ア)民間路線バス(市内ローカル線)につきましては、近年において減便や路線廃止等の変化はなく、利用者は増加していることから、その確保・維持ができております。

また、資料5で見ていただきました利用状況から、(イ)地区内輸送を行うコミュニティ交通については、全体の利用者が増加していることから、一定の成果を達成していると考えられますが、一方で、エリアワゴンについては、利用が少ない停留所が多くあるとともに、運行内容が効果的・効率的ではない地区や利用者数が減少している地区が一部あります。

資料6の1ページをご覧ください。エリアワゴンにおいては、利用者数が減少している地区においては、例えば、上段の穎田地区では、6つの運行地域グループが一日に一往復のみ運行しており、奇数週は午前に運行し、偶数週は午後に行っていることから、利用者が混乱しやすいこと、下段の幸袋地区では、こちらも6つの運行地域グループが一日に一往復のみ運行しており、それが午前のみと午後のみで固定していることから、利用できる幅が少ないことも利用者減少の原因になっていると考えております。。

続けて、資料6の2ページをご覧ください。こちらは、エリアワゴンの地区と系統別に利用者1人当たりの運行に要する時間を集計したものです。利用者1人当たりの運行時間が短いほど効率的な運行と考えられます。市の平均は1人当たり14.12分ですが、筑穂（内野・内住線）では、1人当たり88.93分となっているなど、時間が多くなっている地区や路線があります。

このように、運行内容が効果的・効率的ではない地区や、利用者数が減少している地区については、今後、改善を図る必要があると考えております。

次に、③事業運営面からの評価につきましては、資料7をご覧ください。まず、上段の（1）に、コミュニティ交通の交通機関ごとの運行事業費について、令和3年度から3年間の推移を示しております。全体の運行事業費の合計をオレンジの色の部分で示しております。こちらをご覧くださいますと、令和4年度に現交通体系を導入して以降の運行事業費は、令和3年度の1億2,564万4千円から令和5年度の1億2,780万6千円と大きくは変わってはおりませんが、利用者数は令和3年度の85,637人から91,134人へと増加していることから、事業費の増減が少なく交通体系を移行できていること、及び事業運営の改善を進めることができていると考えております。

一方で、表の一番下の欄になりますが、利用者一人当たりの運行事業費は、1,400円台であり、国県の補助金を差し引いた一人当たりの市の負担金は、令和3年度の1,139円から令和5年度の1,137円となっていることから、さらなる効率化を図る必要性があると考えています。

最後に、資料7の下段の表（2）市内ローカル線の赤字補填額の推移をご覧ください。市の公共交通事業全体を考えると、赤字補填額は年々増加しており、令和5年度は9,237万円となっておりますので、さらなる利用者増加につながるよう、収支の改善に取り組む必要があると考えております。

説明資料に戻ります。現交通体系の評価の二つ目として、「（2）コミュニティ交通に対する利用者の評価（コミュニティ交通利用者アンケート調査）」についてご説明します。資料8を合わせてご覧ください。こちらは、市のコミュニティ交通利用者にアンケートを行った結果です。調査の実施期間は、本年5月7日から6月21日の約6週間行いました。調査対象者は、コミュニティバス、予約乗合タクシー、エリアワゴンの利用者です。回収は356件であり、一番上の表に回答数546件と示しておりますが、複数の交通機関を利用される方がおられますので、一枚のアンケート用紙において、複数の交通機関に回答いただいた数をそれぞれ合計いたしました延べの回答者数となります。なお、こちらの表にございます数は、すべて、無回答と利用なしの回答は除いております。

資料 8 の 2 ページ目をご覧ください。こちらの調査結果からの評価といたしましては、  
（ア）各交通機関の満足度を見ますと、「満足」「やや満足」をピンク色、「不満」「やや不満」を水色に色付けしております。「満足」「やや満足」と回答した割合は、エリアワゴンが 59.8%、予約乗合タクシーが 67.8%、コミュニティバスが 65.1%となっておりますので、一定のサービス水準で運行が実施できているものと考えております。

一方で、エリアワゴンの「不満」「やや不満」と回答した方が 25%と他の交通機関の割合よりも高いことから、さらなる改善に取り組む必要があると考えております。

以上で、「(2) 現交通体系の「3.検証」及び「4.評価」」についての説明を終わります。

会 長：事務局から説明がありました。ご意見ご質問等ありますでしょうか。それでは事務局が説明いたしましたこの項目につきましても、情報の説明となっておりますので、ご承諾いただくという取り扱いにしてよろしいでしょうか。

全 委 員：（意見なし）

会 長：ありがとうございます。

### （3）「5. 次期コミュニティ交通運行計画に関する主要協議事項」

会 長：次に「(3) 「5.次期コミュニティ交通運行計画に関する主要協議事項」」につきまして、事務局に説明を求めます。

事 務 局：これまでにご説明いたしました内容を踏まえまして、次期コミュニティ交通運行計画に関する主な協議事項についてご説明いたします。説明資料 2 ページの右側をご覧ください。

一つ目が、「(1) 中心市街地地域におけるコミュニティ交通の運行」についてです、資料 8 の利用者アンケート調査結果をご覧ください。こちらの、各交通機関で改善してほしいことの項目に「中心市街地内に行ける場所を増やす」がございませう。緑色に色をつけております。こちらの回答の割合が、エリアワゴンが 15.6%、予約乗合タクシー 21.9%、コミュニティバス 9.8%となっており、中心市街地内での乗り入れ等を含む運行を希望する回答が多くあります。

本市におきましては、説明資料の②に記載しておりますが、現交通体系を再編するにあたりましては、基本的な考え方として、「民間公共交通事業と市のコミュニティ交通事業は、連携し、役割分担する中で、市全体の公共交通事業全体を維持していく」こととしております。これは、「飯塚市地域公共交通計画」の基本理念及び基本方針にも反映されており、また、「飯塚市コミュニティ交通のあり方」としても、その方針を掲げているなど、その考えは引き継がれております。

仮に、中心市街地地域への運行を実施した場合には、近年において乗務員不足、利用者数の減少、及び燃料費の高騰等により、民間公共交通事業者各社の事業運営の厳しさは深刻化していることに加えて、この地域への運行による収入減少等の影響について十分に考慮する必要があると考えております。

以上のことを踏まえまして、本件については、後ほど皆様よりご意見等をお聞きしながら、当該運行について判断をしていきたいと考えております。

二つ目の協議事項といたしまして、「(2) 運行状況及び利用状況からの改善事項」についてです。先ほど申し上げましたように、エリアワゴンは効果的・効率的な運行や利便性の向上を図る必要がありますので、停留所の精査や、運行計画の大規模な改善(再編)に取り組むことといたします。停留所の精査につきましては後ほどご説明をいたしますが、例としましては、幸袋地区や穎田地区においては、路線・系統といった運行体系について、大規模な再編を行います。

予約乗合タクシー、コミュニティバス及び路線ワゴンにつきましては、さらなる利便性の向上を図るため、現状のルートに大幅な影響を伴わない範囲での部分的変更による改善に取り組めます。

三つ目の協議事項といたしまして、「(3) 利用者アンケートからの改善事項」についてです。資料9をご覧ください。こちらは、利用者アンケートの調査結果の改善点を抜き出したものです。分類をしますと、緑色の項目が、目的地といった場所に関する「場所系」の要望、青色の項目が、運行時刻に関する「ダイヤ系」の要望となります。

エリアワゴンとコミュニティバスにつきましては、「場所系」の要望と比べて「ダイヤ系」の要望が多くありますので、こちらは、ルート編成、ダイヤ、便数など、より効率的な運行が実施できるように改善を図ります。

予約乗合タクシーにつきましては、「お住まいの地区に隣接する地区の病院やスーパーに行くことができる」という隣接地区への乗入れに関する改善事項が多いことから、周辺地区の各種利便施設への運行を検討します。

以上で、「(3)「5.次期コミュニティ交通運行計画に関する主要協議事項」」についての説明を終わります。

会 長 : 事務局より説明が終わりました。ご意見ご質問等ありますでしょうか。

新 井 委 員 : 飯塚旅客自動車協同組合を代表して出席しております、新井と申します。

現在の運行体系を策定した令和3年度の協議会においても、同様の発言をさせていただきましたが、一言、現在のタクシー事業の現状について申し上げさせていただきたいと思っております。

皆様もご存じの通り、タクシーの役割はドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供する便利な公共交通機関として、ご高齢の方や体の不自由な方などにも安心して外出できる役割を担っております。しかしながら、コロナ禍が明けた今も、依然として、利用者はコロナ禍の前までには回復してはならず、加えて、運転手の高齢化や、運転手不足の問題もあり、燃油や人件費のコストは上昇していることから、各社の経営は厳しい状況となっております。

市のエリアワゴンや予約乗合タクシーにつきましては、タクシー事業者が運行業務を受託しておりますが、今後もこの業務を受託して運行事業を継続していくためには、会社としての事業基盤が安定することが前提としてあります。

市のコミュニティ交通が利用者の利便性だけを追求するような運行を実施することになりますと、今後の私どもの事業経営にも多大な影響が生じてくるのではないかと、大変心配しております。

ただいま協議事項として説明がありました中心市街地への乗入れにつきましては、お客様にとっては便利になることも考えられますが、民間公共交通事業者にとりましては、事業経営に少なからず影響を生じるものでありますので、そのことを十分考慮していただきたいと思えます。

また、今後もコミュニティ交通の運行や利用方法をご協議することがあろうかと思えますが、その際には民間公共交通者の事業経営面も含めて慎重にご議論いただければと思っております。

そのような状況をお汲み取りいただいたうえで、私共も将来の飯塚市にとって良きまちづくりとなるような交通体系について、協働で取り組んで参りたいと思えますので、ご理解いただきたいと存じます。

会 長 : ありがとうございます。他にございませぬでしょうか。

沖野委員 : 穎田地区から代表で来ている沖野と申します。確認させていただきたいのですが、このアンケート調査は、先ほど最後の方に発表していただきましたが、これは全体を網羅したアンケート調査結果を集約したものだと思っております。ですが、このエリアワゴンや予約乗合タクシー、地域性によって異なる問題が生じていると思えますが、これを数字上で表すのであれば飯塚市全体として捉えるんですが、先ほどの運行状況および利用状況からの改善事項の中にも、場所によっては効率的、効果的に大規模な改善を謳っている以上、このアンケートというのはエリアごとに割り出さないと、その地域性、そこに住んでいる方々たちの考え方がそれぞれ異なると思えます。

このエリアでは必要なことが、別のエリアでは必要ではないことと受け取れることが中にはあると思えますので、その辺をしっかりと汲み取っていただかないと、いくら施策を変更したり、様々な取組みを行っても、結果的な数字は最終的な全体での数字にしか現れない、それが本当に各エリアにとっていいことなのかというところが疑問に思いましたので、そこを考慮していただければと思えます。

そしてこれも同じことが言えますが、エリアワゴンの減少数とか、3地区が減少しているとか、そういったことをお聞きしました。穎田地区も減少傾向にあります。そもそも穎田地区の現在の人口、令和5年度の人口が何名で、そしてこの数字で表しているものは1,880名利用している。僕の記憶であれば5000数百名しかいない地区が1,880名も利用しているのであれば、かなり効果的に稼働されているのではないかと思えます。

これを減少とするのか、どう捉えるのかは、専門家ではないのでわからないのですが、こういった地域性、それぞれのエリアに、元々の飯塚市であるものに関しては、どう評価するかわからないですが、各地区においてはそれぞれの人口比率があると思えますので、そこら辺も考慮しながら、ただ数字が減っただけで判断はしていただかないでほしいと思えます。％で表すと飯塚市全体の％になりますので、各エリアのしっかりとした人口数の％を引き合いに出して検討いただきたいと思えます。以上です。

会 長 : ありがとうございます。他にありませんでしょうか。

高 島 委 員 : まず日頃より、バスを支えてくださる地域の皆様、国、県、飯塚市の皆様、各団体の皆様にはこの場をお借りしてお礼を申し上げます。ありがとうございます。

バス事業の話をしていただきたいと思います。振り返りますと、新型コロナの影響で路線バスのお客様が激減した3年間でした。それがやっと終わりました、コロナが5類となり、規制などもなくなり、少しずつお客様も戻ってきている状況でございます。しかし、コロナ前までは戻らない、そういう状況です。

そして私どもの会社や、バスの業界、こっちの方に目を向けると、皆さんご承知のようにバスの乗務員不足、それと運転手の長時間労働、そういった問題が社会問題となっております。私どもはもうこの問題の解決に向けて、待遇改善、また労働時間短縮に早急に取り組んでいるところでございます。

そういった中、現在いる貴重な人材をいかに効果的かつ適切に配置するのか。また、飯塚市内の路線バスをどう守っていくか大変苦慮しているところでございます。

今回話が出ました他の車両の中心部乗り入れ、間違いなく私どもの幹線バスのお客様が減少して、路線維持が難しくなり、地域衰退が加速する恐れがあります。

飯塚市がスローガンに掲げております、「住みたいまち いいづか」また、定住者を増やそうという取組みや、将来を見据えたまちづくりも頓挫してしまいます。

私どもは地域交通大量輸送を担う事業者の一員としまして、何とかご期待に応えられるようにいろんな政策を打ち、1人でも多くのお客様に安全で快適にバスを利用してもらえ、こういったことに全力で取り組んでいきたいと考えております。皆様におかれましては、路線バス事業の現状をご理解いただき、今後とも、路線バス利用促進にご協力いただければと思います。

会 長： ありがとうございます。他にご意見ご質問等ありますでしょうか。

新井委員の方からはタクシー事業者のいろいろ厳しい状況というところで、非常に苦労されているというお話と、また西鉄バスの高島委員からも同じような話をいただきました。中心市街地乗り入れをすとなれば民間へのダメージが大きいという話だったかと思えます。

沖野委員からは地域ごとにアンケートの結果や利用者数、そこをしっかりと把握した上で、次期運行計画に反映していただきたいという話でした。以上3名の意見が出ましたが、事務局からお願いします。

事 務 局： 私の方からご説明等させていただきたいと思っております。

内容が大きく2種類になっていますので、まずは沖野委員からご質問いただいた件についてお答えをさせていただき思っております。

冒頭話がありましたけれども、本日の会議というのは、全市的な見直しの方向性などをご協議いただくということで、各地区の内容について、またその運行計画の内容については、予定としては11月を予定しております。

今地区によっては、地区別で状況等のご説明をさせていただいているところですが、本日の会議は全市的なものの方が必要になっておりますので、利用者のアンケート等については全市での集計の結果をご説明させていただいたところでございます。

地区別の内容についてはこの集計を分割すれば出ますので、そういった内容については各地区の改善の方向性や計画に反映されますので、各地区でお話する機会がございま

たら、そのときにご説明させていただいて、全体として、この協議会においては11月頃ご報告をさせていただければと思っております。

次にデータの指標といいますか、見方等で地区の人口に対する利用者数の見方や、利用者数の推移の見方というのは委員の仰っているような見方もありますし、今私どもがお示した見方もあると思しますので、今後の改善に役立つ見方でデータを分析した中で、やっていきたいと思しますので、ご意見を参考にしながら対応させていただきたいと思っております。まずこの点よろしいでしょうか。

次に新井委員、高島委員から中心市街地の運行についてご意見がありました、これについて私の方からお話をさせていただきます。

ご存知の方はいらっしゃると思いますが、私も長くこの業務に携わっておりますので、そのときからの話も出ますが、先ほど説明をございましたように、アンケート調査の結果の中で、コミュニティ交通が中心市街地の中での運行とか、他の地区の方から、区域の中に入り入れをしてほしいという希望が多数あっているということは十分認識をしているところでございます。

そこでまず考えていただきたいところですが、本市のコミュニティ交通につきましては、国土交通省の「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」というものがございまして、その中の考え方、「公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス、この地区で言えば西鉄のバスになりますが、それを補完する、補うものとして、これと一体となって当該地域の交通のネットワークの一部を形成するもの」という考え方、また、令和4年に策定し、令和9年度までの計画となっております「飯塚市地域公共交通計画」に基づいて、現在事業を運営しているところでございます。その計画におきましては、民間交通事業者との役割の分担、そしてバランスを取りながら、民間公共交通機関とコミュニティ交通を合わせたところの輸送サービスの水準というものを、できる限り全市的に各地区均等にしていきたいという考え方が根底にございます。

そういったことから、中心市街地における公共交通事業の具体的な政策につきましては、この計画の中で、路線バス、鉄道、タクシーの民間公共交通機関が一定水準を充足しているという状況がございまして、それを鑑みますと、民間公共交通事業の確保維持を重視したそういった施策の内容がこの計画の中で規定されております。

そしてそれを具体的に具現化するという事の中で、現在のコミュニティ交通の交通体系は、中心市街地でのエリアワゴン、予約乗合タクシーの運行していないという状況になっております。

仮に、先ほど少し説明がございましたけれども、また委員の方からのご発言もございましたけれどもこの中心市街地区域内で運行したした場合には、やはり民間公共交通事業者との競合、経営圧迫が新たに生じることは、もう間違いないと思っております、そうすると、路線バスの廃止減便、タクシー車両も少なくなるというような、そういう民間事業の縮小・廃止だけではなく、コミュニティ交通は民間のタクシー事業者やバス事業者に受託していただいておりますけれども、その受託していただく体力自体がなくな

ってしまって、コミュニティ交通事業が実施できなくなるといったことも可能性としてあります。

そういったことがございますので、私ども一般利用者の方からのご意見等は十分認識しておりますけれども、先ほどの民間交通事業者様のご意見等もございまして、総合的な判断をすると、次期運行計画を令和7年から9年度、現在の地域公共交通計画の計画期間内ですが、この期間内の実施は適していないのではないかと考えているところでございます。

そういったことで今回のこの議論につきましては、事務局としては、中心市街地でのコミュニティ交通の運行実施は見送るという方向で取りまとめていただきたいと考えております。以上です。

会長：事務局の方から総括的な話がありました。まず貴重なご意見いただきました委員の方よろしいですか。

それでは委員の皆様、最終的には事務局の方から、お話がありましたけど、ご意見ご質問ありましたらお願いします。

なかなか、やはり市のコミュニティ交通と基幹の交通の共存は大事なものだと感じました。それを踏まえて、次期運行計画を進めていきたいと思えます。

それでは今後につきましては事務局の説明通りでよろしいでしょうか

全委員：（意見なし）

会長：ありがとうございます。

#### （４）「6.次期コミュニティ交通運行計画策定の方向性」

会長：次に「（４）「6.次期コミュニティ交通運行計画策定の方向性」」につきまして、事務局に説明を求めます。

事務局：説明資料3ページをご覧ください。

「（１）今後の検討と調整の方向性（基本的な考え方）」につきましては、現在のコミュニティ交通体系の主旨を踏まえまして、現交通体系を維持し、各交通機関の運行を継続して実施いたします。

各交通機関の運行計画については、実際の利用状況に基づき、利用実態に合わせた、より「効果的」「効率的」な運行への改善・見直しを行います。

その「（２）具体的な検討・調整事項」といたしましては、①エリアワゴンは、（ア）廃止検討基準を用いた停留所の存続を再検討いたします。また、（イ）各地区の状況に応じた運行ルートの再編やダイヤの変更等を実施します。

②として、予約乗合タクシー、コミュニティバス、路線ワゴンにつきましては、先ほど（１）今後の検討と調整の方向性で申しあげました内容に基づいて、運行ダイヤ等の必要な検討・調整を行います。

続いて、「（３）エリアワゴン停留所廃止検討基準（案）」ですが、廃止検討基準を用いた停留所の存続を再検討することといたしまして、その対象を「1日平均乗降者数が0.1未満の停留所」を選定し、存続又は廃止を検討します。資料10をご覧ください。

こちらの基準を設定するにあたり、その目的と効果を記載しております。利用者にとりましては、運行所要時間の短縮や、ダイヤやルートの変更によって利便性が向上します。運行事業者は、効率的なルート設定や車両運行の環境が改善することで、安全性が向上します。管理者である市は、利便性や運行の安全性と運行効率が向上することで、事業運営の適正化が図られることとなります。

2の廃止検討基準ですが、「基準値の0.1」という数字は、対象の停留所に10日運行して1回の乗車、または降車がある状態でございまして、例えば、買い物に行くときに、同一の停留所を行き帰りで利用する場合は、20日の運行日数で1回利用するというのが、基準値の0.1という状況となります。

参考として、令和4年度と令和5年度の2年連続で、廃止検討基準に該当する停留所の数を、地区（路線）別で示しております。例えば、潁田地区では全部で36か所ある停留所のうち、基準に該当する停留所は18か所ございまして、その比率は50%となっております。

なお、「3 留意事項」といたしまして、この基準をもとに検討対象の停留所を選定いたしますが、実際の存続・廃止の判断におきましては、当該停留所の設置環境や、設置による効果、及び地域の住民の方々からのご意見等を勘案いたしまして、総合的に検討することといたします。

以上で、「(4)「6.次期コミュニティ交通運行計画策定の方向性等」」についての説明を終わります。

会 長 : ただいま事務局から説明がありました。これにつきましてご意見、ご質問等がございますでしょうか。

青 山 委 員 : エリアワゴン廃止検討基準のところ、いろんな状況でやむを得ないことはあると思いますが、私たちの地区は新しい家が全く出てこない、ただ空き家が増えるだけという状況です。資料を見ると18カ所のうち4ヶ所がこれに該当するとありますが、事前にわかれば教えていただきたいと思います。高齢者で運転免許も返納して移動手段がない人もいます。そういう状況ですので、できれば事前に教えていただいて、ご相談させていただくところもあるとは思いますが、やむを得ないなというところは最終的に判断しないといけないと思いますが、高齢者の方を大事にさせていただきたいと思います。

事 務 局 : 該当する部分についてはお答えできると思います。

ここからは私どもからのお願いになりますけれども、こういうお話をされるときに、高田地区につきましては、エリアワゴンも当然走っていますけれども、コミュニティバスも走っております。また予約乗合タクシーも走っております。高田地区のような山間部に近いような地域には、私どもの視点から見ると、予約乗合タクシーを使っていたくには適している地域の一つではないかと思えます。

他の地区のところでも同様のことはありますけれども、エリアワゴンのバス停がなくなるということで、全く交通機関がなくなるということではございません。予約乗合タクシーについては現状の内容を継続するということがございます。先ほどの説明の中で利用者数は全体として伸びている。そして、この周辺の自治体も含めて、デマンド型の予約乗合タクシーと似たようなタクシー運行、輸送機関というのはどんどん採用されてい

る状況がございますので、そういった状況も含めまして、市の方としては移動手段を確保した中で効率化を図っていきたいと考えておりますので、もしよろしければそういったお話もしていただければと思っております。

また後ほど先ほどの、ご要望についてはお伝えしたいと思っております。

会 長 : ありがとうございます。他にご意見ご質問等がございますでしょうか。  
それでは本項目につきましては事務局説明の通りということによろしいでしょうか。

全 委 員 : (意見なし)

会 長 : それでは議案第4号につきましては、そのようにさせていただきます。  
それでは、飯塚市コミュニティ交通の次期運行計画につきましては、本日の内容に基づきまして、各地区における詳細な運行計画を作成いたしまして、次回の会議でお諮りして決定させていただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

全 委 員 : (意見なし)

会 長 : はい、ありがとうございます。それでは議案第1号につきましてはそのようにさせていただきます。

#### 4. その他

会 長 : 次にその他でございますが、委員の皆様から何かありますでしょうか。

土 師 委 員 : 初めて参加して、全然関係ない質問かもしれませんが、今地域コミュニティの大切さとか、そういうのはしっかり把握しましたが、まずコミュニティバスとかいろいろなものを利用促進したいのかどうかを事務局にお尋ねしたい。この交通機関を市民の方に使っていただきたいのかどうか、それを目的とされているのかを聞きたいと思えます。

事 務 局 : 市民の方に使っていただきたいものかどうかということでしょうか。

土 師 委 員 : 利用促進を上げていきたいかどうか。

事 務 局 : それはもちろんございます。より多くの方に利用いただきたいと思っておりますので、私どもも市の広報誌に利用促進の掲載をしておりますし、ご説明申し上げたように利用ガイドを全戸配布したり、各生活利便施設に置いていただいたりなどしておりますので、市民の皆さんには使っていただきたいと思っております。

土 師 委 員 : そこで、問題提起ではないですが、西鉄とタクシー協会の話がありまして、やはり使っていただきたいと、バスの利用を増やしたいと。そこで、運営のやり方というより、利用促進したいのであれば、市民の方がもう少し利用できるような、例えば利用したらポイントが溜められて何かに交換できるとか、そういうことをやったらいいのかなと思えます。

あとアンケート等の件ですが、対象が利用者ということですので、なかなか今のご時世年齢などは聞きにくいとは思いますが、高齢者が多いのか若い人が多いのか、お子様を連れなお母様方とか、そういう若い方が利用できるともっといいのではないかと思います。例えば、ポイントを利用してタクシー券と交換できるとか、バスの乗車券に替えられるとか、そういうのもこの会議では話されないのかなと思えました。以上感想です。

高 島 委 員 : 私ども取組みの話ですが、担当者といろんな連携を取りまして、具体的には、子ども向けに最近取り組んでおりますのは、土日や夏休みの 50 円バス。それと今週末は三連休がありますが、そのときに無料バスもさせていただいております。

また、地域の学校などで、担当者を紹介していただきまして、私どもが出向いてバスの乗り方教室などの取組みをさせていただいております。

お話しいただいたのは割引ですね、飲食店とコラボしたチケットなども相談しながら進めさせていただきたいと思っております。

事 務 局 : ご感想ということでしたけれども、お話があった 2 点について説明をさせていただきたいと思っております。

コミュニティ交通の必要な仕事というのは、まず第 1 点目に移動手段の確保というのがあります。交通政策基本法に規定されております移動権、移動権と言っていいかわかりませんが、移動できる手段を自治体として確保する目的がまず大事であります。これについては先ほどの説明の中にありましたように、交通空白地がほぼ解消できるということで確保できている。

その次には、事業運営をする中で、コストパフォーマンスも含めて効率的にやる必要があるという中で、また利用者を増やす、また周知活動によってより多くの方に利用していただくということが必要なことだろうという認識を持っております。

そういった中で、例えばポイント制というようなアイデアをお聞きしておりますし、また私どもとしましても、何とか利用者を増やすということの中で、コミュニティ交通、特にデマンド型は高齢者の方に口伝えというか、マンツーマンでお話していくというのが一番利用促進になるということから、まず民生委員にご協力いただきながら、広めていく活動をしているところにまだ留まっている状況でございますので、今いただいたアイデアに関しましては研究をさせていただきたいと思っております。

それともう一点、利用者アンケートにつきましては、今回年齢の質問をしておりません。この手のアンケート調査というのは過去何回もやっております、60 代、70 代、80 代の方が大半で、7 割 8 割という状況がわかっておりますので、あえて調査項目を設定しなかったという状況がございます。

ただ、私どもも若い世代の方、子育て世代の方等にも使っていたというところもございまして、妊婦の方も車を運転しにくいという意見も聞いておりますので、他の部署の協力を得まして、例えば母子手帳を配布する際に一緒に利用ガイドを配っていただいて、デマンド型の交通機関がありますとか、また子育て支援センター、子どもと一緒に保育をするセンターの方に利用ガイドを置かせていただいたりするなどして、若い世代にも使っていただけるような取組みを進めているところで、現在途中ではございますけれども、そういった方にも力を入れていきたいと考えています。

会 長 : ありがとうございます。土師委員から感想ということでしたけれども、民間の公共交通、市の公共交通も乗ってもらわないと、やはり、今後厳しい状況がますます出てくるのではないかと思いますので、ぜひ各委員の皆様におかれまして、民間の西鉄バス、またはタクシー業界、そして市の公共交通、ぜひ地域の方がご利用いただけるような対策をぜひお願いしたいと思います、よろしくお願いたします。

共存して、飯塚市の公共交通が維持できるような計画をつくっていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

## 5. 閉会

会 長 : それでは、協議会規約第 11 条第 3 項に基づきまして、議事録署名人を指名いたします。今回は、秋田委員、松岡委員にお願いしたいと思います。議事録作成後、事務局がお伺いしますので、どうぞよろしくお願いいたします。本日も貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。以上をもちまして本日の会議を閉会といたします。ありがとうございました。