

令和7年度 朝倉市地域公共交通活性化協議会
会議録

日 時：令和7年8月25日（月）14時00分～

場 所：朝倉市役所本庁別館二階 会議室

出席者：＜委 員＞出席18名、随員1名

＜事務局＞防災交通課：梅田部長、古賀課長、矢野係長、渡邊

（ 次 第 ）

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

（1）報告事項

①運賃協議分科会（あいのりタクシー杷木エリア）の報告について（別紙）
（事務局）

本日13時半から運賃協議分科会を開催しております。事務局提案として、実施要項の通り、運賃1人片道300円で、本格運行に移行するということでの了承をいただきました。以上で報告を終わります。

（議長）報告事項①についてご質問のある方は挙手をお願いします。ないので次に移ります。

（2）協議事項

①甘木市街地循環線（甘木観光バスによる路線バス）の廃線について（P3）
（事務局）

令和8年1月5日からの甘木市街地循環線の見直しに伴い、現在の甘木観光バスによる路線バスの運行は令和8年1月4日をもって廃止となります。協議会での承認後、3ページの協議証明書を甘木観光バスへ提出し、運輸局への届け出書類とするものです。

〔質疑応答〕

（委員）

この運行は休みがない状態ですが、今後も土日も運行を続けるのですか。

（事務局）

甘木市街地循環線については、今後の利用状況を見ながら、祝日の運行をなくすなど、運行日については検討していきたいと考えております。

（議長）

承認いただける方は挙手をお願いします。賛成多数で承認されました。

②あいのりタクシーの市役所移転に伴う路線変更について（P4～）

（事務局）

令和8年1月5日から新庁舎、市役所が移転することに伴いまして、6つの路線について変更を行うものです。

・上秋月・安川線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

バス停の追加：新・朝倉市役所、朝倉健生病院、甘木中央病院

・馬田線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

バス停の追加：新・朝倉市役所、朝倉健生病院、甘木中央病院

バス停の削除：Pポート西

・福城線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

バス停の追加：新・朝倉市役所、朝倉健生病院、甘木中央病院

バス停の削除：Pポート東

・矢野竹線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

バス停の追加：新・朝倉市役所、朝倉健生病院、甘木中央病院

バス停の削除：Pポート東

・美奈宜の杜線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

・長淵線

バス停の変更：朝倉市役所⇒甘木公園

バス停の追加：新・朝倉市役所、朝倉健生病院、甘木中央病院

バス停の削除：Pポート東

変更開始期日は、令和8年1月5日を予定しております。本日の交通会議での承認後、運輸局へ手続きを進めることとなります。

（議長）承認いただける方は挙手をお願いいたします。賛成多数で承認されました。

③第2期朝倉市地域公共交通計画の策定について（別冊）

（事務局）

第2期朝倉市地域公共交通計画（素案）について説明。

〔質疑応答〕

（委員）

23 ページ。利用者 1 人当たりの金額が増えているとなっている、経費の抑制に努めるとはどういう意味か。利用者の負担金額が、今の 100 円、200 円では安すぎると思う。利用者負担も上げないと市の負担が増えすぎる。さらに、利用者負担が安いと民間事業者の普通のタクシー利用者が全部市のあいのりタクシーに流れてしまい、民間のタクシー事業者の

経営がやっていけない状況になる。

(事務局)

利用者の負担については、今後区域運行の導入、路線の改善も考えており、そのタイミングで運賃については検討していきたいと考えております。現在の運賃が安すぎるという声も聞きますが、様々な価格高騰による経費増加の中、受益者負担の観点からも運賃の改定は必要だと考えております。今のところは、新たな交通の導入のタイミングで、運賃については検討したいと考えているところです。

(委員)

運賃を上げるのが遅くなる分、事業者には負担がかからなければ別にいいですが。他の自治体は運賃値上げしているが、朝倉市だけは安いまま。事業者のことも十分に考えていただきたいというのがタクシー業界の考えです。

(事務局)

経費の削減ですが、これは市が削減したい経費分を直接事業者には負担してくれと言っているものではありません。利用者の運賃は市に入ってきて、事業者には市から運行の委託費として費用を支払っています。その事業者への委託費が上がる分は市が負担すると考えておりますので経費を事業者が負担することにはなりません。利用者負担については、財政的に市も厳しいので、収支率は上がったほうがいいですが、収支率を上げるために事業者には負担していただくという考えではありません。今後、利用しやすい値段設定を検討していきたいと考えています。

(委員)

資料の、19 ページ。施策②の 3、担い手不足の対応ですが、実施期間の中で調査検討となっており、実施までがなかったので、交通事業者にとって担い手不足は深刻化しているので、できるなら実施までやっていただきたいのが 1 点目です。2 点目は 22 ページ、バスに関する指標 2 のところで目標値の設定があります。担い手不足で、バス路線はやや減便傾向になっていかざるをえない中で、目標値の設定を便数にするのは達成が厳しい。必ず便数が減少すると決まってはいいませんが、便数ではなくて、1 便あたりの輸送人員など、便数が減っても利用促進を図って目標を達成できる資料に置き換えた方がよいのではないかと、検討案の 1 つとしてご提案です。

(事務局)

19 ページの施策ですが、できればこの 5 年間で実施まで行いたいと考えております。22 ページの指標ですが、事務局で再度検討して、交通事業者から乗客数の数字等を教えてもらえるのであれば、乗客数でもいいと考えます。また検討します。

(議長)

他の市町村の交通会議にも参加していますが、利用者数の目標は遠方人口の減少、他も勘案しながら設定するのがよいのではないかとこの考え方もありましたので、参考にしてください。他に何かご意見等はありませんでしょうか。

(委員)

目標値については、事業再構築の時に九州運輸局の鉄道部から、人口減少している中で、人口減少に伴い、利用者も減る、それに伴い運行も縮小される流れの中で、現状維持というのは、目標を高くすると同じことです、と言われていました。もう1つは、鉄道事業は、市民の利用者が通勤、通学、通院などに毎日使う以外にも観光利用も多く、特にキリンビール工場に外国人観光客が多く行かれています。鉄道やバスの利用促進を考える時には市民の利用目線だけでなく、観光客の利用視点も考えていただきたい。

(事務局)

取り入れられる意見は、取り入れたいと考えます。よろしく願いいたします。

(委員)

19 ページの交通事業者の免許取得支援制度、事業者の運転士不足は深刻な問題なので早急に対応してもらいたい。

(議長)

地域公共交通計画、2 ページ目に、計画の位置付けということで、観光の計画も供しながら、地域公共交通計画を考えていけたらいい。もう1点が、現状と課題の10 ページ目以降、課題の整理が抽象的過ぎる印象。おそらく巻末資料に、アンケートの結果などつけられるかと思えますけれども。やはり課題を抽出して、それに対応して施策をやることが重要になってくると思います。固有名詞を使用したり、持続可能という観点から、施策、運賃、など具体的な計画を作成する際の検討にしていきたい。

(3) その他

(事務局)

資料の11 ページをご覧ください。こちらのうきは市からの通知で、A I デマンドバスでの運行が開始されるという通知です。運行内容は12 ページ、13 ページにあります。

うきは市内に200ヶ所あまりのミーティングポイントという乗降場所を設置し、予約に応じて運行する内容です。朝倉市内にも、4ヶ所、乗降場所を設置したいと相談がありました。朝倉支所と朝倉インター付近、恵蘇宿、杷木のバス停の4ヶ所に乗り入れ運行したいということです。うきは市の交通であり、朝倉市間の移動利用は不可ということですので、必ず、発着場所のどちらかは、うきは市でなければならず、朝倉市への乗り入れということになります。今年の11月26日から実証運行ということで通知が来ております。

こちらは前回、去年度の東峰村とほぼ同じような内容で、今回はうきは市がA I オンデマンドバスを運行されるという報告です。以上です。

〔質疑応答〕

(委員)

うきは市のA I オンデマンドバスが朝倉市に乗り入れるとなると、杷木の朝倉市民のタクシー利用客をとられることになる。あいのりタクシー杷木エリアに乗って、朝倉市内で移動

し、エリア外のうきは市へ行くときは通常のタクシーを利用して移動していた杷木の朝倉市民が、このうきは市のオンデマンドバスを利用できるようになるので、皆それに乗るから通常のタクシー利用客がとられるということ。それでは、タクシー事業の経営は厳しい。

(委員)

うきは市のA1オンデマンドバスは、乗降のどちらかがうきは市であれば、朝倉市民も利用可能ということなので、朝倉市からうきは市へ行く人は誰でも利用できる。通学の学生も利用できる。

(運輸支局)

朝倉市からも、うきは市に行く人は利用できるが、ミーティングポイントという決められた場所でしか乗降できない。朝倉市のあいのりタクシー杷木エリアのように、行きたいところにどこへでも乗降できるわけではない。

(委員)

朝倉市内の先ほどの4つのミーティングポイントから、朝倉市民もうきは市に行けますよね。今までタクシーで行っている人が、このうきは市のオンデマンドバスに乗っていくという可能性はありますよね。

(運輸支局)

基本的には、うきは市から朝倉に行って、うきは市に帰る人が朝倉市から乗車して利用することを想定されています。基本的には、朝倉市民をうきは市に呼ぶバスではなくて、うきは市民を朝倉市に連れて行きたいというのが、第1。

(委員)

一応それでも、実際には朝倉市民がうきは市に行くのに使えるのも事実だから。逆に、うきは市に行った朝倉市民が、うきは市から帰ってくるのにも使えるわけだし。そうなってくると、今までのタクシー利用客はとられる。これには反対です。朝倉市には乗り入れしない方がいい。

(議長)

これは報告事項ということで、協議ではないので、反対意見は言えない。

(事務局)

どうしても朝倉市に入ってくるなど、うきは市には言えないです。うきは市から、こうします、と言われたら、朝倉市は聞くことしかできないので。これは、うきは市からこのような報告を受けました、という報告です。

(委員)

もう報告で、決まっていることだから、こっちに拒否権とか、意見を言うこともできないということですか。

(運輸支局)

結論から言うと、朝倉市に拒否権はないです。うきは市が決めたことを拒否できない。例えば営業活動するという話なら別ですけど、これはうきは市の事業なので。

(議長)

道路運送法上は、うきは市は、関係自治体に通知する方が望ましいと言われているだけなので。協議や、朝倉市の拒否権はないということになる。

(委員)

別の市の例ですが、小郡市が、隣の筑紫野市内の駅に乗り入れるというプランがあった。しかし、筑紫野市のタクシー事業者がそれに反対した。そこで筑紫野市は小郡市の乗り入れを拒否し、小郡市は、のる一とで筑紫野市に乗り入れられなくなった。ところが今回、うきは市が朝倉市に乗り入れることを、朝倉市は拒否できないとは、どういうことか。朝倉市がうきは市にダメと言えれば拒否できるのだと理解していたが、違うのか？

(運輸支局)

そうですね。自家用有償運送で乗り入れる場合、拒否はできないというのが運送法の決まり。筑紫野市と小郡市は、あくまでも市と市の関係でいやだと言われて別ルートになったという話。

(議長)

今回、一応そういった乗り入れに反対というご意見があったということは、運輸局からうきは市に伝えておこうかと思います。

(委員)

これは、福祉課も絡むことだと思うので、お願いにはなりますが、福岡市、佐賀、久留米でも導入されていますが、タクシーは、迎車料金と予約料金を取れるようになります。初乗りで、迎えにいくと、初乗り料金プラス、予約料、迎車料が加算できるということ。朝倉地域のタクシー会社は、どのように動くか完全に決まっていますが迎車料、予約料等、申請する業者も出てくると思います。その中で、障害お持ちの方に、タクシー利用補助をやっているのかどうか、やる予定があるのか、他市町村の事例なども研究し、朝倉市にもこちらの会議等でご協議いただいて、導入の予定なども計画していただけると幸いです。

まだ、各社がどんな申請をしているかは、把握しておりませんのでわからない状況ではありますが、近隣地区は迎車料と予約料の導入が進んでおりますので、ご協議お願いします。

(事務局) 次回にでも、朝倉市の対応は議論、情報共有させていただきたいと思います。

4. その他

(1) 次回日程 令和7年10月頃を予定(会場未定)

5. 閉会