

「令和2年度 第1回朝倉市地域公共交通活性化協議会 (交通会議)」

【 会 議 録 】

日 時：令和2年7月27日(月)、13:30～

場 所：朝倉市役所 別館会議室

出席者：＜委 員＞出席18名、欠席2名

＜事務局＞石井総務部長

防災交通課：浦塚課長、井上係長、江藤、堀江

教育課：上村係長、柴山

介護サービス課：大石係長

【次 第】

1. 開 会

2. あいさつ

3. 活性化協議会(交通会議)のあり方について

4. 委嘱状交付及び役員選任等について

(1) 委嘱状交付

(2) 役員選任等について

①副会長及び監事等の選任について

5. 議事

〔報告事項〕

(1) 令和元年度事業報告について

(2) 令和元年度コミュニティバス運行実績について

(3) あいのりスクールバス黒川コースの運行ダイヤの変更について

(4) うきは市バス路線の杷木地区乗り入れについて

〔協議事項〕

(1) 令和元年度の決算認定について ※監査報告

(2) 生活交通確保維持改善計画の策定について

(3) その他

6. 次回日程

令和2年10月を予定(会場未定)

7. 閉 会

5. 議 事

〔報告事項〕

- (1) 令和元年度事業報告について
- (2) 令和元年度コミュニティバス運行実績について

(議長)

議事の報告事項に入ります。4点報告事項がございますが、1番と2番は関連することでありますので、1番と2番を事務局から報告をお願いします。

(事務局)

資料4ページをお開きください。令和元年度の事業報告をします。昨年度は書面協議を含め計4回開催しております。6月の協議会は各コミュニティバスの運行状況の確認や30年度予算決算認定等について、10月の協議会は路線バス三輪線の廃止、杷木地域のスクールバス混乗化について、1月の協議会はコミュニティバスの運行業務委託について議論いただいております。3月の書面協議においては、あいのりスクールバス黒川コースの運行ダイヤ変更について書面にて提案させていただきました。詳しくは、後で事務局からご説明申し上げます。

5ページの令和元年度コミュニティバスの運行実績について説明いたします。総利用者数は前年度比の2.8%増の23,976人となっており、実利用者数は前年度比の1.3%増の850人となっております。各路線の28年度以降、令和元年度までの推移を一覧表にしておりますが、赤字で書いている6路線が前年度に比べ利用者数が増となっております。減となっているのが4路線ということで、増加した高木地域のあいのりスクールバス、黒川線は、豪雨災害の通行止めが一部解除され、一部の区間運行再開したことが増加の要因と考えております。その他の路線は、実利用者の増加、定期的な利用者の利用回数が伸びたことが要因と考えております。一方、矢野竹線、杷木東部線は定期的利用者の利用が減少したことが減少の最大の原因と考えております。朝倉地域コミュニティバスについては、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、いきがいデイサービスが3月に休所した影響が考えられるところです。続きまして6ページをご覧ください。運行状況としては、黒川線と杷木東部線、高木地域あいのりスクールバスは、現在においても一部区間で運休です。運行形態の異なる高木地域あいのりスクールバスを除く9路線の平均運行率は52.5%で前年度より3.5%増加しています。1便当たりの平均乗車人数は、1.7人であり、相乗り率は毎年低下する傾向にあります。時間帯別では、全体的に8時から10時台の上り、11時から14時台の下りの便の運行率が高く、7時から8時台の下り、17時以降の上りの便が低くなっている状況です。

7ページの事業経費です。令和元年度のコミュニティバスの運行経費は、総額49,959千円、前年度比8.3%増ということで、運行経費から運賃収入を差し引いた維持費は47,326千円、前年度比8.6%増となっております。路線に係る国庫補助金額は、9,784千円で前年比約3割の増加となっております。維持費から国庫補助金を差し引いた最終的な市費は、37,542千円となり、昨年度より1,525千円の増となっております。

7ページの下のおまとめですが、市内全域でコミュニティバスの運行を開始した平成25年度以降、利用者数は一時期増加傾向でしたが、今は微減傾向にあります。公共交通に対する市民ニーズや環境が変化する中、コミュニティバスを将来に渡って持続可能な公共交通としていくためには、より多くの市民の方々に必要なライフラインとして認識して頂き、利用を促進する必要があります。あわせて、市の負担額は拡大し続けており、事業の効率化による維持費の抑制も課題です。今後も、市民、交通事業者そして行政が協働で朝倉市地域公共交通網形成計画の方針に沿って、コミュニティバス維持に対する意識づくりや利用しやすい運行内容の改善を地元コミュニティと事業者と協力しながら取り組んでいきたいと考えております。以上です。

(議長)

何かご質問、ご意見はございませんか。

(委員)

5 ページの表ですが、黒川線は前年度対比で良くなっているだけです。杷木東部線にしても、28 年度に比べたら、令和元年、令和二年は少なくなっている。全体的に災害の影響が一番大きく、これが一番のマイナス要因であって、それを認識してもらいたい。我々交通業者は入札で運行委託をとるわけですが、これだけ減少すると会社経営を圧迫している。災害で売上が下がって、コロナで売上が下がって、国の持続化給付金の対象にもなっていない。市としては全然みてくれない。これをどう考えたらよいのか。

(事務局)

市の方は各路線、コミュニティバスとあいのりタクシー業者を入札で選定して契約している。利用者が減れば売り上げも減ることは当然指摘のとおりである。市としては、副市長から冒頭に申したとおりコロナ対策で落ち込んでいる業者にはわずかだが支援を考えている。委託業者との委託契約で減少額が大きいことについては、今のところ市として何らかの対応をとることは難しい状況である。この件は、契約業者と市の関係となりますので、後で協議を行いたい。

(議長)

ほかに何かございませんか。それでは、報告事項の 1 と 2 についてはご確認頂いたということにいたします。

(3) あいのりスクールバス黒川コースの運行ダイヤの変更について

(議長)

3 番目のあいのりスクールバス黒川コースの運行ダイヤの変更について事務局から説明をお願いします。

(事務局)

あいのりスクールバス黒川コースの運行ダイヤの変更についてご説明します。資料は 8 ページをお開きください。令和元年度 3 月に書面で協議し承認いただいたことについて改めて報告しております。変更したのは、十文字行き 1 便の時刻です。具体的な時刻は変更後の図の赤字のとおりです。地元より要望があり、西鉄バスの甘木幹線への接続をより便利にすることで、利便性の向上が期待できることで変更しております。令和 2 年 4 月 1 日より変更しております。以上で報告を終わります。

(議長)

ただ今の報告に対して何かご質問はございませんか。それでは、報告事項の 3 についてはご確認頂いたということにいたします。

(4) うきは市バス路線の杷木地区乗り入れについて

(議長)

うきは市バス路線の杷木地区乗り入れについて事務局から報告をお願いします。

(事務局)

報告事項 4 のうきは市バス路線の杷木地区乗り入れについて、説明いたします。9 ページをお願いします。うきは市では、道路運送法第 79 条に基づく自家用有償旅客運送にて市バスを運行しておりましたが、令和 2 年 10 月 1 日から有効期間の更新登録をするにあたり、今後も運行の必要性が見込まれるため、路線及び運行形態を見直し、運行を実施するものであります。なお、この案件については、令和 2 年 6 月 17 日のうきは市交通会議にて合意が整っておりますことを報告いたします。

10 ページをお願いします。うきは市バスは、これまで旧浮羽町のみで図 1 のとおり、1 乗車 200 円の料金にて山春線、大石線、流川線を運行していました。また、図には示していませんが、旧吉井町と旧浮羽町の庁舎間を結ぶ便があり、運賃は無料でどなたでも利用することがで

きていました。しかしながら、うきは市バスと庁舎間を結ぶバス運賃の公平性にかけることなどから見直しが必要となっています。そこで、市庁舎間バスを廃止し、既存の路線を引き継ぐ形でうきは市バスを図2のとおり、赤と青のコースで示すうきは方面と吉井方面の2路線の新規路線の創設となっております。また、浮羽町大石地区ではスーパーマーケットの撤退の影響で買い物に不便をきたしていることから、朝倉市杷木方面へ約300m延伸新設しております。

続いて、9ページに戻っていただき、2からです。新設路線の運行日は、休日を除く月曜日から金曜日までの平日とし、1日4便ずつとなります。年末年始は現行どおり運休となります。料金については、1人1回につき200円とし新たに下表のとおり割引制度を設けます。使用車両は、現行のうきは市が所有する14人乗りバス1台とします。登録更新後の運行は、うきは市が運行主体となり事業者へ運行を委託する形態となります。以上、報告を終わります。

(議長)

ただ今の報告に関し、何かご質問はございませんか。

(委員)

タクシー会社でいえば私のところに一番影響がある。今まで、うきはは止まりだったのが、杷木までくることになる。これは白ナンバーです。災害で弱っている事業者、コロナで弱っている事業者に追い打ちをかけている。運輸局がこれを認可している。運輸局は事業者のことは考えていない。

(委員)

この件ですが、合意が取れば申請を今後されると聞いている。

(委員)

私には、運輸局から全然意見が求められなかった。市が許せばなんでもできるのですか。

(事務局)

再度、この報告の中身を簡単に説明させていただきます。これはうきは市の方で協議していることであって、10ページを見ていただくと上の路線から下の路線に変更になるという報告です。なぜ朝倉市でこの案件を話しているかということ、元々うきは市は筑後川温泉入り口までしか運行していなかったが、それを杷木バス停まで伸ばして運行するというのをこの場では報告している。中身については、うきは市で議論すべきであるということをお願いしたい。

(議長)

朝倉市の中に一部乗り込んではきますが、朝倉市の既存のコミュニティバスやあいのりタクシーとの競合は基本的にはない状況ですし、あくまでも隣の市からの報告ということです。杷木までの利用というのは、西鉄バスの甘木幹線との乗り継ぎができるので、うきは市の利用者にとっては利便性が高まるということですし、朝倉市のバス事業にとってもマイナスはないだろうと思います。

(委員)

今までタクシーで1,000円ほどかかっていたところが、うきは市バスが杷木まで入り200円で行けるようになる。どちらを利用しますか。

(議長)

このことについては、会議の最初の頃にも議論しましたことです。利用者は、コミュニティバスの便数が圧倒的に少ない中で自分のスケジュールを合わせていけないといけない。行きも帰りも合わせられればコミュニティバスだけを利用できるが、そうならないことは多い。帰りは時間が合わないからタクシーに乗って帰ろうとなるかもしれない。それによってタクシーの需要が生まれるのではないか。コミュニティバスがあることで、一方的にお客を取られるということではコミュニティバスとタクシーの共存はありえない。

(委員)

朝倉市の人もうきは市バスに乗られるのか。

(委員)

乗れます。タクシーで千何百円かかるものが、うきは市バス利用で 200 円となるなら、生活も変えますよ。

(議長)

全部取られるとは思わないでください。外出機会が増えて、一方で帰りに使おうと思っても、バスのサービスは限定されています。朝倉市でも往復利用率は低いですし、帰りはタクシーに乗る人も多いでしょう。

(議長)

事業者にはこのような問題があるということをご理解いただければと思います。これで報告をご確認頂いたということにさせていただきます。

[報告事項]

(1) 令和元年度事業報告について

(議長)

続きまして協議事項に入らせていただきます。

(1) 令和元年度の決算認定についてご説明をお願いします。

(事務局)

令和元年度決算について提案をさせていただきます。資料 11 ページをお願いします。

歳入についてです。2 補助金では、予算額 5,280,000 円、決算額 11,931,000 円となっています。内容は地域内フィーダー系統補助金であいのりタクシーなどのコミュニティバス運行への補助金です。4 諸収入は、予算額 1,000 円、決算額 5 円となっています。これは、預金利息です。よって、歳入合計決算額は 11,931,005 円となっています。

歳出に移ります。3 一般会計繰出金は、予算額 5,281,000 円、決算額 11,931,005 円となっています。内容は、国からの補助金と預金利息で、全額、朝倉市の一般会計へ繰り出しています。よって、歳出合計決算額は、歳入決算額と同額の 11,931,005 円となっています。

以上で報告を終わります。

(議長)

監査報告もお願いします。

(監査委員)

監査について報告します。

令和元年度「朝倉市地域公共交通活性化協議会」の会計決算について、令和 2 年 6 月 12 日に防災交通課内において、関係諸帳簿証拠書類により審査いたしました。

その結果、歳入歳出とも正確に記載がなされ、適正に処理されていることを確認いたしましたので、ここに報告いたします。

(議長)

ただ今の説明に関し、何かご質問・ご意見はございませんか。

(委員)

予算に対して決算が倍以上になっている理由について説明をお願いします。

(事務局)

歳入予算の 528 万は当初国の助成金の上限額として計上しておりましたが、補助金を受ける段階で網形成計画を作成している市町村に対しての上限額が 8,831,000 円となっております。さらにその上乗せが加わり、最終的には 11,931,000 円の補助金が国から入ってきているということになっています。

(委員)

これは事業費が増えたということではなく、増額となっているのは国の補助金制度の見直し

があったということですか。

(事務局)

コミュニティバスやあいのりタクシーには国が補助金をくれます。国の補助金の積算の根拠が変わったということです。網形成計画を作っていれば上乗せで何百万とか、人口1人あたりの単価を低かったのを若干高めに増やすとか、そういう制度の見直しがあった関係から、倍近い金額に補助金が増えたということです。

(議長)

よろしいですか。ついでにお聞きすると、予定していた金額より多めの補助金をもらえたということですが、これは、単年度のことなのか、今後も期待できるものなのかはいかがですか。

(事務局)

毎年、補助金単価が変わります。10年ほど前からある制度ですが、毎年単価が下げられてきました。今回初めて単価が上がったという訳です。毎年運輸局から、通知が来るのですが、今後の見通しについては、運輸局さんどうでしょうか。

(委員)

先のことについては分かりません。

(議長)

制度が大幅に変わらないとすると、次年度は予定していた仕組みではなく、増えた仕組みがスタートになると考え、少しは良い方向の制度の改正があったと理解してよいのではないのでしょうか。範囲がきまっていることなので、少し絞られる可能性はある。しかし予定よりは、実績の方がスタートになって進んでいこうということですよ。

では、令和元年度の決算は承認をいただけますでしょうか。挙手にてお願いします。

(全委員)

[全委員の挙手]

(議長)

全員一致で承認いただきました。

(2) 生活交通確保維持改善計画の策定について

(議長)

生活交通確保維持改善計画の策定について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

協議事項2番の生活交通確保維持改善計画の策定について、提案させていただきます。最初に今回提案いたします生活交通確保維持改善計画とは、令和3年度、期間としては令和2年10月から令和3年9月までの国庫補助金の交付申請にあたり、活性化協議会でコミュニティバス等の計画内容について協議・承認をいただいて、運輸局に申請をするものであります。

計画内容の詳細は、13ページから説明いたします。1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性について、朝倉市では、交通空白地区の解消や路線バスの廃止に伴う代替施策などを講じ、市民の生活交通を確保してきました。しかしながら、人口減少や自家用車の普及、免許保有率の増加により、公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による路線の存続が厳しい状況にあります。そこで、朝倉市では「朝倉市地域公共交通網形成計画」の方針である、「持続可能な公共体系の実現」が不可欠であります。本市の公共交通の体系といたしまして、

(1) 福岡都市圏や久留米中核都市圏への通勤・通学等に利用される鉄道や幹線バス等の広域的な生活交通、(2) 市域内での通学や通院、買い物などの目的で利用される路線バスやコミュニティバス等の生活交通に大別されます。鉄道や幹線バスに接続するための路線バスやコミュニティバスのあり方及び市街地における移動手段の確保など、様々な課題がある中で、生活交通を維持していくことが求められております。

続きまして、2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果であります。ここでは、以下のあいりタクシー、コミュニティバスの利用者数の目標値について、令和3年度から令和5年度までの3ヶ年間の目標値を提案させていただきます。14 ページに路線毎の年度別目標利用者数を上げておりますが、利用者の目標値の設定の考え方に関しては、18 ページをお願いします。18 ページの表は、報告事項にて令和元年度の運行実績の説明は、4月から3月までの実績集計となりますが、ここでの生活交通維持改善計画の実績集計は、10月から9月となりますので、実績数値に若干の相違がございます。最初に、令和3年度からの3ヶ年間の目標値設定の考え方は、下段にとおり、直近2ヶ年、平成30年度と令和元年度の平均値と増減率及び朝倉市地域公共交通網形成計画中の目標値を基に令和3年度からの令和5年度までの3ヶ年間の目標値を設定しております。網形成計画の改訂は、今年の1月の活性化協議会にて網形成計画について協議をいただき、令和4年度の目標値を設定いたしました。その際、目標値の考え方として、路線毎の詳細は割愛いたしますが、発災前の水準への回復を目指すこと、新規利用者を獲得することを目指していくことで令和4年度の目標値を設定しております。そこで今回の生活交通維持改善計画と網形成計画の整合性を図りつつ、利用者合計を見ていただくと令和4年度の目標値を達成すべく、令和3年度を1割増にて設定しております。路線ごとには増減がございますが、合計としての1割増でございます。杷木東部線に関しては、運行実績で報告したとおり利用者数が大きく減少してきております。この点に関して、杷木東部線の利用状況が以前の状況に戻らないということになれば、何らかの対策をとるということで本協議会にも提案をさせていただきたいと考えております。

続きまして、14 ページをお願いします。3. 目標を達成するために行う事業及び実施主体についてです。令和3年度からの目標値を達成するため、広報紙及びホームページによる情報掲載、沿線地区住民にパンフレットの全戸配布、毎月の利用者数等実績を沿線コミュニティへ提供し情報共有を図る、出前講座の実施を行ってまいります。15 ページをお願いします。7. の月別利用者数一覧表を整理し乗降調査の作成を行うことにより利用状況等を分析します、モニタリング調査、アンケートを実施し、事業に対する意識調査をします、利用促進及び運行内容の改善に関する三者協議、地域、運行事業者、市の場を必要に応じ設けます、運行サービス水準の統一基準に基づき、運行便数等の改善を行うことを実施してまいります。

以下については、お読み取りいただきたいと思います。以上、提案を終わります。

(議長)

ただ今のご説明に対して、何かご質問・ご意見はございますか。

(委員)

13 ページの三輪線が廃止について、その代替え案はどう考えていますか。

(事務局)

三輪線につきましては、甘鉄から市街地を回ってイオンの方に行きますが、イオンから平和記念館を回り、三輪の方に行く路線です。今年の3月に廃止になっています。代替案についてですが、同じ区間を市街地循環バスが運行しています。馬田エリアについては、あいりタクシー馬田線が運行しています。市内における三輪線の区間は、他の路線でカバーできているので、代替交通は特に考えておりません。

(委員)

代替え交通ではなくて、路線が一つ減ると、人員も減る。そういった部分で、市内循環線の右まわりを路線バスで、左まわりをデマンドバスで運行していることを、両方とも路線バスで回していけばと思う。左回りを市街地循環バスと認識していない人が多い。認識されてなくてお客さんを結構逃していることはあると思う。運転士の中でそういった意見が結構ある。そういう関係は会社を通してどこに持ってくればいいのか。この場に上げるのですか。

(事務局)

市街地循環バスについてはこの協議会で運行便数、コースに関して議論をしていただきます。実際にどれだけの需要があるか、どれだけのものが必要か、調査してから議論することになります。市としても調査はしていきたいと考えております。この件は、組合から会社を通して、会社からこの協議会や防災交通課に上げてもらいたいと思います。

(委員)

杷木東部線について、発災前の数に戻らないなら何らかの対応をとると説明があったが、仮定の話でも廃止ってことはないだろうけど、どういう対策をとるつもりなのか、何か考えがあったらお願いします。

(事務局)

杷木東部線に関しては実利用者も減っておりますので、平成30年度、令和元年度に利用して、本年度利用していない人に実際に聞いてみました。コミュニティバスのバス停まで歩いて利用できていたが、高齢で体力的に無理がでてきて、タクシー利用や家族に送迎してもらうようになった。その他、入院していて、利用していなかった。退院後はまた利用したいという意見をいただきました。今後は、現状をさらに掘り下げて分析し、どのような方向性が良いのか検討していきたいと考えています。

(委員)

もちろん、地元を含めて協議するということですよ。

(事務局)

はい。

(委員)

デマンド、コミュニティバスを利用する人は病院に行く人が多い。現実として、病院に行かれるのは元気な方です。本当に悪い人は、病院に行くのにバスには乗らない。

(議長)

他にはございますか。

(委員)

14ページの令和3年度以降の目標利用者数に関して、コロナウイルスの影響が交通事業者に出ており、現状で前年比7割前後くらいの回復ではないかという感じがしている。コロナの影響がいつまで続くかわからないなかで、ここに掲げている数字を達成する目標としては大きすぎるのではないかと。

(議長)

皆さんも同じようにこの目標数値の達成はかなり厳しいと認識されていると思います。現時点で事務局から何かお答えできることがありますか。

(事務局)

形成計画を3月に見直しをかけて目標数値を決めている。コロナの影響がどこまで続くか分からない状況で今後ある一定の時期がくれば下方修正もあると思うが、更新したばかりなので、可能な限り新規利用者の獲得を目指すことではやっていきたい。コロナの影響でどうにもならないとなった時には修正するが、現時点としてはこの目標に向かってやれるだけやっていきたい。

(議長)

朝倉市の場合は大規模災害に加えて、全国共通のコロナのことで想定以上の利用者減になっている。これからを計画に反映するところでは、データとして採用できる期間の長さがまだ限られてはいますが、事務局としてはもう少しデータを蓄積しながら、計画全体、予測値に手をつけなければいけないということが認識されましたら、早急に対応してこの協議会に提案していただきたいと思います。そういうことでよろしいか。ほかにご意見はありますか。

(議長)

生活交通確保維持改善計画の策定について、事務局の提案をご承認いただける方は、挙手にてお願いします。

(全委員)

[全委員の挙手]

(議長)

全員一致で承認いただきました。

(3) その他

(議長)

その他、ご提案ご意見ありますか。

(委員)

委員の中で実際にコミュニティバスに乗っている方はどれだけいますか。いないのであれば、お客さんの話を聞くとかしてほしいと思う。

(議長)

前に、コミュニティバスを我々も使うという気持ちをもつことが大事だと話したと思うので、できれば委員のみなさんにも、この会議に出席する際にはコミュニティバスや路線バスを利用して会場に来てほしいと私の方からもお願いしておきます。

ではその他皆様から他にありませんか。

(事務局)

事務局より2点ご報告申し上げます。

1点目は令和2年7月豪雨災害後の公共交通の運行について、主なものをご報告します。鉄道の西鉄甘木線は7月6日から9日午後まで運休され、甘木鉄道は7月6日から7日に一部運休。路線バスの西鉄バス甘木幹線は、7月6日から7日にかけて甘木～杷木間で一部運休。甘木観光バスは秋月線・市街地循環線が7月6日から7日にかけて一部運休、田主丸線は7月6日から8日にかけて一部運休されたことをご報告します。

2点目は会議冒頭の副市長あいさつでも述べられましたが、7月17日の臨時議会において、新型コロナウイルス感染症対策として、路線バス・貸切バス・タクシー事業者の方に、事業継続をサポートするための補正予算が議決されています。事業概要としては路線バス事業者には1路線に対する支援と貸切バス・タクシー事業者には保有台数に対する支援を行うもので、2つの補助事業で実施する予定です。事業の要件等、詳細な内容は改めて事業者の方に8月中旬頃にご案内させていただく予定ですので、よろしく申し上げます。以上報告を終わります。

(議長)

以上をもちまして本日の協議事項すべて必要な承認については、この協議会での承認を得たということにさせていただきたいと思っております。