

# 「令和元年度 第2回朝倉市地域公共交通活性化協議会」

## 【 会 議 録 】

日 時：令和元年10月30日(木)13:30～

場 所：朝倉市役所別館 第1会議室

出席者：＜委 員＞出席16名 欠席3名

＜オブザーバー＞3名

＜事務局＞石井総務部長

防災交通課：二宮課長、岩下係長、江藤、堀江

教育委員会：藤森係長

### 【次第】

#### 1 開 会

#### 2 あいさつ

#### 3 議 事

##### (1) 報告事項

①要望書の提出について

②路線バス三輪線の廃止について

③コミュニティバス（あいのりタクシーを含む）の車両使用状況について

④杷木地域スクールバスの混乗化について

##### (2) 協議事項

①コミュニティバス（あいのりタクシーを含む）の契約更新について

○馬田線（10月15日：馬田地区）

・三輪線の代替交通も併せて検討した結果、現行どおりの運行で了承

○矢野竹線（10月7日：三奈木地区、11月27日再協議予定）

・減便、コース変更等について再協議を予定。

○美奈宜の杜線（10月1日：美奈宜の杜地区）

・現行どおりの運行で了承。

○長湊線（10月2日：金川地区・10月17日：朝倉地域）

・金川地区 一部路線変更の要望あり。減便については了承。

・朝倉地域 減便も含め了承

○朝倉地域コミュニティバス（10月17日：朝倉地域）

・現行どおりの運行で了承。

②朝倉市地域公共交通網形成計画について

#### 4 その他

令和元年度 第3回開催予定日 1月下旬

・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価

・地域公共交通網形成計画の進捗状況報告 等

#### 5 閉 会

## 【会議録】

### 4. 議事

#### 〔報告事項〕

#### ①要望書の提出について

(議長)

事務局から説明をお願いします。

(会長)

要望事項につきましては、私の方からご報告させていただきます。10月2日に私と副会長で朝倉県土整備事務所に要望に行きまして参りました。前回の協議会の時にご意見が出ました道路の早期復旧について改めて協議会名で要望にあがった内容でございます。地元の住民のみならず、交通事業者の方も一日も早い復旧を望んでおられること、道路の復旧が切実な願いであることを、要望書をもちましてお願いしております。要望書につきましては2ページに、様子については写真付きで1ページに載せております。これを私どもからお伝えしたところでございます。これに対して、県土整備事務所長様からは、地域の住民の方と交通事業者の方のお気持ちは十分に承知しましたと、これまでもベストを尽くして最大限の協力をいただいているわけですが、引き続きしっかりとやっていくと力強いお言葉をいただきました。

念のため開通時期の目途についてお示しできないかとお伝えしたところ、この時点では明言することはできない、一日でも早くしっかりとやっていくとお答えいただいております。

以上、ご報告いたします。

(議長)

ただいまの報告について何かご意見・質問等ございますか。

(議長)

事業の完成時期が見通せないという若干不満な部分もあろうかと思いますが、しっかり対応していただくということをお願いしておきましてこの報告事項には終わりにさせていただきます。

#### ②路線バス三輪線の廃止について

(事務局)

甘木観光バス様より令和2年3月末をもちまして路線バスの三輪線を廃止する旨の申し出が福岡県バス対策協議会等に正式になされてあります。10月16日に福岡県バス対策協議会ブロック会議を朝倉市で開催しております。運輸局福岡支局、筑前町、朝倉市、甘木観光バス様が出席しまして廃止の状況等について確認を取ったところであります。前回の協議会でもご報告しておりましたが、路線バスの三輪線を廃止となりましたら、代替交通を協議会でお諮りしたいお話をさせていただいております。後段の協議事項の中で令和2年度から三輪線が走っております馬田地区の路線更新がございましたので、三輪線廃止と合わせて地元協議に入っております。代替交通についても後段の路線更新の中でご説明を差し上げたいと思っております。以上、報告いたします。

(議長)

ただいまの報告について何かご意見・質問等ございますか。

(議長)

廃止後の対応については、協議事項の馬田線の更新時にも関わってきますので、その時にでもご意見をいただきたいと思います。

#### ③コミュニティバス（あいのりタクシーを含む）の車両使用状況について

(事務局)

資料の3ページをご覧ください。現在朝倉市コミュニティバスの市所有の車両は7台ございま

す。平成 23 年度から 25 年度にかけまして購入しており、走行距離は 8 月上旬現在で資料の通りとなっております。車両更新の考え方については表の下にある通りでございます。ただし、決定事項ではございませんのでご了承ください。内容につきましては基本的に走行距離と使用年数で更新について考えておまして、(1) の走行距離が 200,000 k m を超え、かつ使用期間が 10 年を経過した車両について更新を検討したいと考えております。ただし、使用年数が 10 年以内であっても走行距離が 350,000 k m を超えたら、更新対象としていきたいと考えております。また、車両の使用状況に応じまして、走行距離ですとか年数にばらつきがございますので、ローテーションを組みながら更新を検討していきたいと考えております。

今後につきましては以上のとおりの考え方で順次更新計画を進めていきたいと考えております。また、更新につきまして、第 1 回の会議で補助金の話が出まして国庫補助のフィーダー系で検討いたしました。乗車定員が 11 名以上の車両を購入する場合という条件がございましたので国庫補助の対象外になります。以上、報告します。

(議長)

現在運行中の車両の使用状況と今後についてご説明いただきましたが、ご質問等ございますでしょうか。確認ですが、350,000 k m 以上となる場合は即更新対象になるという予定ですか。

(事務局)

350,000 k m となりますと、更新の対象として検討する予定です。

(議長)

5 と 6 の車両は来年度の途中でもその基準を超えますよね。当然どこかでもう更新が始まると考えていいのでしょうか。

(事務局)

ご指摘のとおり 5・6 番の朝倉地域コミュニティバスの車両については到達する対象になりうる状態ですので、更新対象として考えていきつつ、財政状況とか国庫補助、例えば先ほどの 10 人乗りですと補助がもらえませんので、その辺りを考えていきながらなるべく早い段階ではやっていきたいと思っておりますが、確実に来年できるかといいますと今後の予算編成などがありますのでそこを見ながらやっていきたいと思っております。

(委員)

初歩的な質問ですが、事業者の方もお見えですけれども、350,000 k m も走って大丈夫なんですか。自家用車とかを考えたらとてつもない距離ですけれども、どうなんですか。

(事務局)

ご指摘のとおり、ハイエースは一般車両でございますので、バスとかタクシーのような強靱な車両ではございません。ハイエースのディーラーの方にご相談しましたところ、走行距離で 300,000 k m から 400,000 k m は、修理をしつつも耐えうる状況であることを確認しております。ただし、使用状況によっては早く摩耗することもございましょうし、実際修理が増えてきているというご報告も事業者様から受けておりますので、ディーラーのご意見、ご指導に従いましてご説明させていただいております。

(委員)

更新する場合に、国なり県なりの助成制度はありますか。

(事務局)

国の補助事業につきましては乗車人数が 11 人以上を超えれば国庫補助が一部受けられるとなっております。また、県費につきましては今のところ確認は取れておりません。

(議長)

他にはございませんか。ないようですので、コミュニティバスの報告については終了とさせていただきます。

続きまして最後の報告事項、杷木地域スクールバスの混乗化について説明をお願いします。

(事務局)

杷木地域スクールバスの混乗化についてご説明させていただきます。

4 ページをお開きください。前回の会議におきまして、杷木小学校のスクールバスの一般混乗化ができないかという意見をいただきましたので、教育課、防災交通課、スクールバスの運行事業者と検討を進めてまいりました結果をご報告させていただきます。現在杷木地域では、平成30年4月の杷木小学校開校に合わせて29人乗りマイクロバス2台と14人乗りコンピューター1台でスクールバスを運行しています。コンピューターというのはハイエースの形をした14人乗りの車両になります。最初に教育課から運行状況をご説明いたしました後、混乗化の課題と結果をご説明させていただきます。

(教育課)

4 ページ1番の運行状況をご覧ください。登校のスクールバスは、小学校が8時20分開始のため、8時10分までに小学校着というところで時刻表を設定しております。現在、小学校のスクールバスにおいては29人乗りの車両が2台と14人乗りの車両が1台、計3台で運行しております。1台の車両で2本のルートを実行しているルートもございます。小学校の行事などで、下校時間、終業時間、始業時間含めて、時間が変更になることがありますのでスクールバスの運行を一定の時間で運行しているわけではないということをご報告させていただきます。

2番の運行ルートについてです。5ページの図面をご覧ください。登校時間、下校時間に分けて運行計画を決めさせていただいております。志波をAルート、久喜宮をBルート、松末をCルート、大山をDルート、穂坂をEルート、こちらの5ルートで運行している状況です。児童の乗降場所についてはPTA代表と協議の上決定しております。運行図面の中の登校運行をご覧ください。Aルートについては29人乗りのバス1台で、CルートとDルートについては、29人乗りのバス1台で登校時は運行しております。14人乗りのコンピューターについてはBルートとEルートを1台で運行している状況です。また、下校時について、運行の状況が違っておまして、29人乗り1台でAルートを、BルートCルートを29人乗りのバス1台で運行しております。14人乗りのコンピューター1台でDルートとEルートを運行している状況にあります。

3番の利用者に関することです。スクールバス利用希望者に対して車両座席の余裕は今のところございます。登校時におきまして、Aルートが11月時点で6名、Cルート、Dルートについては12名、Bルートは1名、Eルートは7名の余裕がございます。続いて下校時ですが、Aルートは6名、BルートとCルートは4名の余裕がございます。DルートEルートの下校時のコンピューターについては下校時の余裕がございません。以上報告を終わります。

(事務局)

引き続きまして、混乗化の課題についてご説明します。運行状況を踏まえたいえで課題の方を抽出しております。

1番の運行時間に関しまして、登下校が一定ではないため、混乗化した時の時間設定が不規則となる。登下校時間変更時に臨時便で対応することは、経費負担分の課題が上がってまいります。

2番の運行コースに関しまして、杷木東部線のコースとスクールバスのルートが一部異なるため、杷木全体を網羅することができなくなることが課題として上がります。スクールバスは乗降場所が決まっており、フリー乗降には対応できません。また、29人乗りマイクロバス、14人乗りコンピューターの車両は大型となり、乗降できる場所は限られた場所にしかできないという課題がございます。

3番の利用者に関することといたしまして、今後、地区外に避難している生徒が校区内に戻ることで乗車人数の増加も予想されます。

結果ですが、以上のことから現時点ではスクールバス機能を優先すべきであり、一般混乗での運行は困難と判断しております。今後も、利用促進の一環として契約更新時等に沿線地区と一緒に検討していきたいと考えております。以上報告いたします。

(議長)

ただいまのご報告に関しまして何かご質問等ありましたらお願いします。私から一点、スクールバスの運行図とありますが、紫色の右上のバス停はあるが路線が引かれていない区間がありますが、これは何ですか。

(教育課)

現在、運行していない区間になっています。まだ児童生徒が戻って来ていない、もしくはルートとしてまだ難しいところがあり、現在運行していない区間で、将来的には運行していくルートになります。

(議長)

居住者がいないということですか。

(教育課)

居住者はいらっしゃるのですが利用されていない状況です。

(委員)

部活の朝練とか学校が夏休みとか冬休みの間に部活がありますが、そういう時は学校だけ優先する考え方ですか。

(教育課)

小学校のスクールバスということで、中学生は乗車しないという状態です。中学校にはスクールバスはございません。自転車通学です。小学校の行事、出校日等はスクールバスの運行をしております。

(議長)

それでは特段ご質問やご意見ないようですので4点目のスクールバス混乗化についても終了ということにさせていただきたいと思えます。

それでは(2)の協議事項に入らせていただきます。まず1点目。コミュニティバスの契約更新について5つの路線がございますが、これについて事務局よりお願いします

(事務局)

①のコミュニティバスあいのりタクシーを含む契約更新についてでございます。5路線につきまして、令和2年4月より契約を更新する予定の路線でございます。契約を更新する際には地元の沿線の地区に入りまして協議を行い、その意見等を集約しまして活性化協議会にお諮りいたします。その全体像をご了解いただければこの場で交通会議に切り替えましてご承認をいただきたいという趣旨でございます。

各路線の地元に入りました協議結果をご報告させていただきます。以前の活性化協議会の中で地元、行政と、運行事業者様の三者で話した方がよいのではないかとご意見を賜っておりましたので、地元のコミュニティと調整する際にそのお話をさせていただきました。ところが、複数のコミュニティから、まずは行政と地元で協議をさせていただきたい。その後必要に応じて業者様に入っていただくような段取りを踏んでいただきたいというご意見がでましたので、今回の協議につきましては地元にも私ども交通課の者が参りましてその結果を現在運行の事業者様に報告させていただいております。

まず、5路線あるうちの4路線は地元協議に行ってお了解を得ております。中段にあります美奈宜の杜線につきましてはコミュニティの役員等には概ね了解、ご納得をいただいたのですが、矢野竹線については減便があることから地元の方に周知をお願いしたいということで、11月27日に改めて説明に参るようしております。

初めに馬田線からでございます。こちらは先ほど申し上げました三輪線の廃止がありますのでその旨お話に参りました。結論としましては三輪線が運行している区間の利用者がほとんどなかったこと、併せて今のあいのりタクシー馬田線が市の基準に照らし合わせて包括ができているということで現行のままです承をいただいております。

美奈宜の杜線でございますが、現行通りの運行で了承をいただいております。

朝倉地域コミュニティバスにつきましても現行通りでご了承いただいております。

矢野竹線でございますが、9ページをご覧くださいと思います。(1) あいのりタクシー矢野竹線につきましては1.5便、グレーっぽい色で塗りつぶしておりますところが減便ということでご提案させていただいております。これは資料として8ページの協議会に承認いただいていた統一基準を持ちまして、利用が一定基準に満たないものについては減便していくということを採用いたしましたところ3便が対象となりましたので、減便について話をさせていただいております。直近の平成30年10月から令和元年9月までの数字を基にしております。矢野竹線の1便朝7時台につきましてはこの区間で利用が300強の計画に対しまして実際には3回の利用となっております。7便につきましても先ほどの計画便数に対して7回程度とか、8便については2回しか動かなかったという現状がございます、こちらについては一旦減便とさせていただきたいと提案させていただいております。コミュニティの方にはご理解ご了承くださいますが、できる限り親切丁寧に利用者の方には説明していただきたいとご希望をいただいております。

あいのりタクシー長湊線でございます。1便が先ほどの基準に満たない状況でございます、減便ということで金川地区、朝倉地域コミュニティの方に提案させていただき、両地区地域ともご了解をいただいております。直近の数でいきますと、300強の計画便の中で実際に走ったのは10便しかなかった状況です。10ページになりますが、あいのりタクシー長湊線の一部コースの変更のご提案を金川地区からいただいております。中段のオレンジ色の田島と桑原のバス停の間を結んでいただきたいという要望がありました。現時点でその間の利用、それから地元の老人クラブ等の移動にこちらがあれば助かるというご意見をいただきましたので、運行事業者様と話をさせていただきまして、安全性についても大きな影響はないであろうということで、追加の方向で変更を検討しております。そのほか、区間の減少もご提案いただいたのですが、実際には利用者がいらっしゃいますので地元が減らしていいというご意見でしたが減らすことができない状況でございますので結果的に一部追加ということになっています。時間につきましてはコミュニティにおかれましても減便でご了承いただいております。

7ページの2の協議内の主な意見をご覧くださいと思います。契約更新以外にもご意見頂戴しておりますのでこちらでご報告をさせていただきます。

(1) 契約更新に関することでございますが、②、③にありますように、便は減ったとしても残してほしいというご意見もありますが、ほとんど動かない便のために運転手さんを拘束するとかありやむを得ないだろうというご意見をいただいております。

(2) の運行全般に関することでございますが、①の高齢者に寄り添った制度にしてほしいとか地元として利用促進ができるようなご協力をいただくというお話をいただきましたので、地元の老人クラブ役員や区会長さん方への説明会等を一緒にやっていきたいというお話をいただきました。あと、ポケット時刻表ということで、高齢者の方が大きなパンフレットをもっていくのは面倒ということなのでカバンにそっと入れられるようなポケット時刻表を作してほしいというご意見がございました。

続きまして、(4)の予約制度に関することでございます。席が空いている時は走っていたら予約なしでも乗せてほしいというご意見が本当に多く聞かれました。路線バスが走っていた幹線道路沿線の地区でございますが、もし走っていたら予約なしでも乗せてほしいというご意見を頂戴しております。④の地域間、地区内で走っていれば予約なしでも乗れる制度であるかどうか聞かせてほしいということ、あいのりタクシーとかが商業施設等大きな所を結んでおりますが、地区内の移動に困っている現状がこのご意見からうかがえるものと思っております。

こういったご意見をいただきながら、地元協議につきましても一旦終了致しましたので、この内容をご協議いただきまして、内容によっては交通会議で承認をお願いしたいものでございます。

(議長)

5路線の契約更新に伴う地元説明の経過報告とその上での来年4月1日からに向けての対応ということで全体の説明をいただきました。何かご意見ご質問等ございますか。

(委員)

7ページの4番ですが、答えは出されたのでしょうか。

(事務局)

ご意見を賜りました時に、できるできないの回答はしておりません。この活性化協議会できちんとご報告をさせていただきますということでとどめております。

(委員)

予約しないなら乗せない、乗るなら予約、もしくは完全予約なしで乗る、満員の場合は満員とする、という形をとらないと難しいような感じがします。9ページの減便の話ですが、減便と言うと、人が乗らなければなくなるという不安を与えると思うんですよ。減便に対して、減便したからといって費用が浮くかといったらそうでもないんじゃないでしょうか。以上2点です。

(事務局)

1点目のご質問でございます。確かに地元コミュニティから減便していくとどんどん減っていった最後にはなくなるのではないかというご意見を頂戴しました。その時にご説明差し上げましたのは、8ページの統一基準、あいのりタクシー経費もございしますが、地元の交通空白地をなくすために、どこに住んでいても一定の交通手段を残すという目的もございしますので、減便をもって減っていったとしても完全になくなるということは今のところ考えておりません、とご回答しております。

もう1点、経費の面ですが、確かにご指摘の通り、今の計算方法でいきますと大幅な削減というのは確かにできないのですが、その時間帯、運転手の時間の拘束がいくらか緩やかになるということと、基本的にニーズがない路線をそのまま走らせるということがなかなか難しいこと、場合によっては市民の方から乗せる人数についてお叱りを受けることもありますので、そういった考え方で減便の提案をさせていただいております。

(委員)

減便が費用に関係ないなら、利用者、市民としては、やっぱり切り札みたいなもので、いざ乗ろうという時に全然なくては、乗られない。ほとんど乗らなくても、1年に、10年に一回かもしれないけどそれがなくなるということは、乗れないということ。費用が全然かからないのであれば、切り札として持っておくという考え方もあるのではないかと思います。

(議長)

費用が全く変わらないというわけでは当然ない。廃止前に年に何回運行したが、それが0となって、その差が少なくとも発生する。減多にない事の為に待機するのだけでは、いかにも非効率ということもあるのかということで、8ページにもあるように今後の在り方についても考えて、まずは判断していきたいと思えます。先ほど事務局の方から説明があったように、減便はあるけれども、0には絶対ならないということでありますので、とりあえず需要にあったサービスの実施ということで研究していこうというだと思えます。

(委員)

予約制度の回答はどうでしょうか。

(議長)

予約なしでも場合によっては乗車したいというものです。②・③については、予約なしでは乗せられないという方向性だったと思うのですが、地区内での利用ならどうかという要望に対して、例外をそんなに作っていると、根幹が崩れてしまうのではないかということで、今のところは4番も対応できないという答えにせざるをえないのではないかなと思うのですが。今日はこれ自体をどうするかとする議題は用意されておりませんので、あくまでも私のこれまでの流れで申

し上げているのではあります。この要望が強いということは分かります。せっかく目の前を動いているのに、予約し忘れていたせいで乗れないというのは、辛いというのは理解できると思います。そういう意味でも地元での協議の中に、事業者さんも入る場を設けるのは非常に良い対応ではないかと思っていたのですが、それが逆に地元の方から、まずは地元協議でと要望が出たとのことなので、実際に私も今、事を起こすのは難しい面があるのだなどご説明をいただきながら思っているところです。予約なしの対応の仕方については事業者さんの意見が一番重要だろうと思いますので、そういう声があるということ踏まえながら、まずは日常の運行していただいて、例えばこういう部分であればもしかしたら対応できる可能性があるということもあるかと思っておりますので、ご経験をご報告いただければと思います。

(委員)

9 ページの変更概要で (2) のあいのりタクシー長渕線ですが 統一基準が協議会の中で発表された時に長渕方面行の7便、18時10分からの分も統一基準でいうと減便対象にその時は上がっていたと記憶しているんですが、正確な数は把握できていないのですが、今回の平成30年10月から令和元年9月までの間の統一基準を満たしている減便対象にならなかつたから今回は対象から外れているのかを数字で教えていただきたい。

(事務局)

ご指摘の通りこの便に関しては減便対象になり得るのではないかとということでありました。直近の数字で平成30年10月から令和元年8月の期間については、この時点で52便動いております。統一基準をクリアしています。精査したところ、この時期に出勤に定期的にご利用された方がおられました。場合によっては来年更新にあたっては便数減ることも十分予測される場所ではありますが、基準はクリアしておりましたので、今回は更新するという方向で提案しています。

(委員)

契約更新ということは来年度からのことで、当然入札がありますよね。交通事業者は人材不足が現状です。入札は競争して一番安いところで契約しようという考え方は分かるのですが、私たちも事業していく上で、人間がないことにはどうしようもない。そんな中、そこまでして競争して入札しようかという考えが起こらない。実際、災害復旧工事の入札の業者が現れないのが現状なのです。そういう中でこの入札ということについてこの場で考えてもらわないといけないのではないかと思います。

(事務局)

全体通して交通業者の人材不足は承知しておりますが、今この場をもって入札の方法を変えるという回答はできかねます。基本的には入札になりますが、方向性に関しては回答いったん保留させていただきます。

(議長)

市の入札の課題になりますので、ここで結論出すことではないと思いますが、何かこんなことも考えられるのではなかという意見がありましたら、委員の方の意見を出していただければと思います。

(委員)

あるとしたら、随契契約。その方向でもっていくしかないと思います。

(議長)

そういう契約の方式でということも選択肢の一つだと思います。要するに過去何年間かという実績があるわけで、その実績を次に反映させる仕組みが何らかあってもいい気がします。例えば5年間無事故無違反で利用者からも評価が良いという実績を作り上げたというのは、極端に言えば随契契約をやりますとかいう方式というのは当然考えられるのではないかと思います。そういうことを含めて、これは朝倉市の考え方になりますから。事務局でご検討をいただくという願いをしておくしかありません。



それではコミュニティバスの契約更新につきましては、報告がありましたとおり、矢野竹線のみコース変更について再検討をするということで、それ以外の馬田線、美奈宜の杜線、長淵線、朝倉地域コミュニティバスについては地元協議が終了している状態であるということです。来年の4月に向けて契約という手続きを踏まないといけませんので、協議の整った馬田線、美奈宜の杜線、長淵線、朝倉地域コミュニティバスについては現行通り、あるいは一部減便があった状態で来年4月1日から運行するというを前提に、契約更新業務に入る事になるかと思いますが、そういうことを、公共交通会議としてみなさんにご承認いただけるかどうかということをお諮りしたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいですか。

では、矢野竹線については次回の会議でまた同じようにご承認いただくということになるかと思いますが、馬田線、美奈宜の杜線、長淵線、朝倉地域コミュニティバスについては現状の対応方針をご承認いただいたということにさせていただきます。ありがとうございます。

## ②朝倉市地域公共交通網形成計画について (議長)

それでは2点目の協議事項であります、朝倉市地域公共交通網形成計画についてということでご説明をお願いいたします。

### (事務局)

資料は11ページになります。朝倉市地域公共交通網形成計画につきましては、前回の会議でお配りしておりましたので、内容はそちらをご覧くださいと思います。計画の概要であります。平成27年度にこの計画を策定しまして平成29年度までの予定でありました。災害を受けまして2年間改訂という形で令和元年度に計画が終了する予定となっております。

上位計画について、公共交通に関することで、市の最上位計画であります①第2次朝倉市総合計画、計画期間は10年間です。この形成計画策定時は第1次総合計画でしたが、第2次朝倉市総合計画が令和元年より動いておりますのでこういう形になっております。令和4年度に基本計画見直しを予定しております。②第一次都市計画マスタープラン、計画期間20年です。街づくりの将来像を描くようなビジョンとなっております。この二つを上位計画としましてこの形成計画がございます。

この形成計画の基本方針は、(3)の「持続可能な公共交通体系の実現する」、「まちづくり戦略と一体となった公共交通に取り組む」という基本方針を上げております。(2)の今後の方向性・考え方とありますように(1)で現計画の一部改訂をさせていただければと考えております。その後に仮称ですが(2)第二次朝倉市公共交通網形成計画として基本目標なり取り組みを含めまして大幅に刷新させていただければと思っております。

改訂につきましては、①平成29年、30年災害の影響を受けまして、人口構成や道路環境が激変しておりますので、基本目標、大幅な方向転換をするには時期がそぐわないのではないかと考えております。一定の復旧が期待される時期をもちまして計画を刷新する方がより効果的な計画になると考えられるため、今年につきましては一部改訂という形をとりたいということでございます。②市役所庁舎の移転予定がございます。庁舎が南側の方に移動することもございまして、まちづくりの基本構想、全体的な交通の引き直しも大幅に変わってくる可能性がございます。ある一定の方向性が見えた時点で形成計画の中に取り組んでいったほうが効果的であると考えております。③につきましては上位計画が2計画ございまして、そちらの変更と合わせまして計画を変更するほうが良いのではないかとかいうことでございます。③のまちづくり支援アンケートが令和2年度、4年度初頭に行われる予定でございますが、市民の皆さまの声をアンケートとして意見を反映するためにも刷新につきましては令和5年度以降にむけて新しいものを作っていきたいと考えております。

朝倉市の現状、災害、それからまちづくりの視点から形成計画を今刷新するのではなく、3年

間改訂版として進捗させていただきましてその後に新しいものをつくっていききたいという方針です。途中には目標値なり利用者数などの分析はしてまいります。この案につきましてご協議、それからご承認いただきたいと思います。以上です。

(議長)

説明いただきましたが、ご質問、ご意見ございますか。

(委員)

福岡県です。朝倉市さんの庁舎移転は29年4月の基本計画でしたが、庁舎移転の話具体的に動きが出てきたのでしょうか。目途とか資金的なものも含めて教えてください。

(会長)

その件につきましては、災害の発生以降、庁舎移転につきましては事業計画を凍結しております。財政、都市その他の状況をみて市長が判断して凍結の解除をするということになっておりますが、まだ解除の見解は示しておりません。今時点では計画は凍結された状態であるということです。こういったことが明らかになるまでは一応状況は読めないということを説明したのになっております。

(議長)

活性化協議会として、朝倉地域の公共交通の在り方を決める計画内容としては今あるものを必要な手直しをしながらあと3年間使わせていただくということです。そして周辺環境が整ったで令和5年度からの計画の報告について準備をしていきたいという事務局からの提案でございますが、こういう方向でご承認いただけますでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それではこの、形成計画に関する事務局の方針案についての、活性化協議会としてご承認いただいたことということでございます。

それでは今日の議事事項についてはすべて必要な承認等はいただいたという判断をさせていただきます。