

令和5年度 第1回朝倉市地域公共交通活性化協議会
(交通会議) 議事録

日 時：令和5年6月26日(月) 14時30分～

場 所：希声館 2F会議室

出席者：<委員>出席17名、欠席4名

<事務局>防災交通課：川上課長、井上係長、堀江、渡邊

教育委員会：平井係長

介護サービス課：前田係長

【次 第】

1. 開会

2. あいさつ

3. 地域公共交通活性化協議会規則改正及び協議会(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

5. 議事

〔報告事項〕

(1) 令和4年度事業報告について

(2) 令和4年度コミュニティバス運行実績について

〔協議事項〕

(1) 令和4年度決算認定について ※監査報告

(2) 令和5年度予算(案)について

(3) 生活交通確保維持改善計画の策定について

(4) あいのりSB時刻表の変更(案)について

(5) その他

①東峰村の公共交通の情勢について

②杷木地域及び高木地区の運行について

③甘木バス停の乗入等について

④新庁舎建設に伴う市街地循環線の見直し検討について

6. その他

(1) 次回日程 令和5年8月頃を予定(会場未定)

7. 閉 会

事務局)

只今から始めさせていただきたいと思います。

令和5年度第1回の朝倉地域公共交通活性化協議会、本日、進行を務めさせていただきます、防災交通課長の川上と申します。よろしくお願いいたします。開会の言葉を、当協議会の事務局長であります朝倉市の総務部長平田から申し上げます。

事務局長)

本日はお忙しい中、朝倉市地域公共交通活性化協議会にご参加いただきありがとうございます。本年度第1回目の会議となりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局)

続きまして、この当協議会の会長であります、朝倉市の副市長佐々木よりご挨拶いたします。

会長)

この協議会の会長を務めております朝倉市副市長の佐々木でございます。よろしくお願いいたします。

日頃より市政、特に交通行政に格別のご理解とご協力を賜っておりますことを厚く御礼申し上げます。

さて、市の公共交通を取り巻く環境は少子化や、マイカー利用者の増加、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、厳しい状況でございます。令和4年度の公共交通の利用者数は前年度より増加傾向にありますが、コロナ禍前までには回復していない状況です。近年は、運転士不足に加え、物価高騰などにより、交通事業者の経営は一層厳しい状況にあると認識しております。

その一方で、地域公共交通に対する社会的な役割はますます大きくなっており、社会情勢を踏まえつつ、地域の実情に合った地域公共交通を確保していくためには、市民と交通事業者、行政が十分な議論を重ね、望ましいあり方を構築していくことが大切であり、この協議会は大変重要な会議でございます。今後とも、皆様のご協力のもと、持続可能な地域公共交通の実現に向け取り組んで参りたいと考えておりますので、それぞれの視点で様々なご意見を賜りたいと思います。

どうぞ最後までよろしくお願いいたします。

事務局)

続きまして、規則改正及び協議会の在り方についてということで今年度初めて委員になられた方々もおりますので、確認も含めた項目とさせていただきます。

事務局)

まず、規則等の説明です。令和5年4月から安全タクシーさんに馬田線、福城線、矢野竹線、美奈宜の杜線の運行をしていただいています。

昨年度までは規則第3条第1項で、委員20人以内と定めておりましたが、令和5年度から市内のタクシー事業者が一社増えたという事で、委員21人以内と変更させていただいております。

資料3ページ、第3条第5項をご覧ください。あいのりタクシーの運行事業者、安全タクシーの飯田様を協議会委員に加えることを皆さんにご承認をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

委員) いいです。

事務局)

それでは飯田様、委員席へ移動をお願いします。

事務局)

次に本会（交通会議）の主な役割と組織の在り方について、ご説明します。

本会は地域住民の生活に必要な旅客運送の確保やその他旅客の利便の増進を図るために、規則第2条に記載されている8つの所掌事務について協議・決定します。所掌事務の主なものとしては、委員は国・県・交通事業者・市民代表等21名以内で構成される組織です。

委員の任期は2年となっており、役員は正副会長各1名と監事1名の計3名です。

会議は年4回程度を予定しておりますが、幹事会は必要に応じて設置される協議機関になります。

以上が活性化協議会（交通会議）の組織概要になります。

続きまして、今回初めての委員もいらっしゃいますので、現在の「朝倉市の公共交通」とコミュニティバス・あいのりタクシーの概要についてご説明申し上げます。別添の資料をご覧ください。

近年、全国的に少子高齢化や自家用車の普及に伴って、鉄道や路線バス等の維持・存続が難しくなっています。特に路線バスは、利用者の減少に伴って減便や或いは路線の廃止が行われており、この状況は朝倉市も例外ではありません。

この様な問題に対処するため、市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成26年度に本協議会で協議を重ね、「朝倉市地域公共交通網形成計画」を策定しています。

現在、市では鉄道が甘木鉄道と西鉄甘木線の2つあり、路線バスでは西鉄バスの2路線（甘木幹線と小石原線・宝珠山線）と甘木観光バスの3路線（田主丸線・秋月線・市街地循環線）の計5路線、そして、市の主宰バスであるコミュニティバス（あいのりタクシー）は全部で10路線（上秋月・安川線、馬田線、福城線、長淵線、矢野竹線、美奈宜の杜線、黒川線、杷木東部線、朝倉地域コミュニティバス、高木地域あいのりSB）を運行しています。

ここで、コミュニティバスとあいのりタクシーの概要について、簡単にご説明します。

一言でいえば、あいのりタクシーとは事前予約制の乗合タクシーで、日・祝・年末年始等を除いて運行する路線が上秋月・安川線、矢野竹線、美奈宜の杜線、長淵線、黒川線、高木地域SBの6つの路線と、月・水・金で運行する福城線と杷木東部線、火・木・土で運行する馬田線の3路線、それと旧朝倉町を運行するコミュニティバスの1路線があり、1日3往復から7.5往復しています。料金は中学生以上65歳未満の方で片道200円～310円、小学生・65歳以上の高齢者・障がい者手帳所持者の方は半額で、就学前の子どもと手帳所持者の介助者は無料で乗車できます。例えば、上秋月・安川線の甘木方面行2便に乗車する場合、田代～日向石の方であれば当日7時50分までに、路線名とお名前、利用される行先と便数、乗車場所と降車場所、利用人数を予約先の事業所に電話で申し込めばご利用できます。各路線のパンフレットを本日お渡ししていますので、まだ乗車されたことのない方は、ぜひ1度乗車していただきたいと思います。

事務局)

それでは続きまして、4番、委嘱状交付、及び役員選任等について。

任期満了、及び団体の役職交代などに伴い、委員の選出を頂いております。時間の都合上、すでに委嘱状を席に配布させていただいております。代表しまして若林様に受領いただきます。

（委嘱状の交付）

（自己紹介）

事務局)

役員選任ということで、規則に基づき、副市長の佐々木が会長を務めさせていただきます。副会長と監事について、立候補、推薦がいらっしゃらなければ、事務局一任でよろしいでしょうか。昨年に引き続き、副会長に手嶋様、監事を友岡様にお願いしたいと思います。では、議長については公共交通に関する学識経験者である井上委員にお願いします。

井上議長)

ただいま議長のご指名をいただきました井上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。それでは早速議事の方に入らせていただきます。報告事項と協議事項等でございます、事務局の方からお願ひいたします。

事務局)

それでは資料7ページをご覧ください。議事 報告事項(1) 令和4年度の事業報告をします。昨年度は6月・11月・翌年1月の計3回開催しております。6月は報告事項及び協議事項が各3件、11月は報告事項3件と協議事項2件、1月に報告事項1件と協議事項4件を審議していただきました。

コミュニティバスの運行状況について、ご説明します。

本協議会では、10路線のコミュニティバスと市街地循環バス路線の運行様態について、協議を行い、令和4年度で(1) あいのりタクシー馬田線、福城線、長淵線、矢野竹線、美奈宜の杜線、朝倉地域コミュニティバス、杷木東部線の契約更新と運行業務委託業者について協議しました。

また、全路線の運行ルートやダイヤを令和5年度から変更することを決定しました。

次に、コミュニティバス運行業務委託業者について、これまでの甘木観光バス、矢野タクシー、ひまわりタクシーに加え、安全タクシーが入札に参加することについて報告しました。加えて、甘木市街地循環線のダイヤ改正を行うことを決定しました。

なお、資料には記載しておりませんが、コミュニティバスの広報活動としては、定例的な取組として、コミュニティバス沿線の各コミュニティ協議会には、コミュニティバスの利用状況を毎月報告しています。また、広報紙や市のホームページに、年5回掲載しています。R4. 5. 1号 免許返納支援事業、R4. 8. 1号 お盆期間中の運行情報、R4. 10. 1号 甘木バス停移設 R4. 12. 1号 年末年始の運行情報、R5. 3. 1号 あいのりタクシー変更についてです。

以上で令和4年度事業報告の説明を終わります。

事務局)

続きまして、(2) 令和4年度コミュニティバス運行実績について報告します。

利用者数について、コミュニティバスの総利用者数は前年度比10.4%増の17,682人、実利用者数(朝倉地域コミュニティバスを除く。)は、前年度比21.8%減の6,322人となっています。増加した7路線は、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年度の水準までは回復していませんが、新型コロナウイルス感染症の影響緩和等により、実利用者が増加し、総利用者数も増加しました。一方、3路線が減少しています。あいのりタクシー長淵線が7.5%減、高木地域あいのりスクールバスが37.5%減、あいのりタクシー黒川線が44.1%減となっています。主な減少要因は、実利用者の減少と利用頻度が高かった利用者の利用頻度の低下が考えられます。

利用者の属性は、全体の約90%が65歳以上の高齢者で占められ、日常生活に必要な買い物や病院への通院、路線バスや鉄道へのアクセス手段として利用されています。

運行状況につきましては、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46.4%で前年度より1.4%増加しています。路線別の運行率は、定時運行の朝倉地域コミュニティバスを除き、美奈宜の杜線(47.4%)、馬田線(46.7%)、福城線(46.5%)が高く、逆に黒川線(16.3%)、杷木東部線(12.9%)が低くなっています。

1便当たりの平均乗車人数は、1.5人であり、相乗り率は毎年低下する傾向にあります。便毎の運行率は、運行率70%以上の便が9便(全体比10.1%)ある反面、10%未満が27便(全体比30.3%)あり、運行本数が比較的多い美奈宜の杜線と、全体的に運行率が低い黒川線、杷木東部線で多くみられます。

続きまして10ページをご覧ください。令和4年度のコミュニティバスの運行経費は、総額51,700千円(高木地域あいのりスクールバス及び上秋月・安川線の臨時便を除く。)、前年度比2.6%増となっています。

また、1人あたりの輸送経費は2,827円で、運行経費は増加したものの、利用者が増加したことから、前年度比7.3%減となりましたが、毎年増加する傾向にあります。まとめますと、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、主な利用者層である高齢者の運転免許証保有率の上昇等を受け、利用者数は減少傾向にあります。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、利用を促進する必要があります。今後も、「朝倉市地域公共交通計画(平成27年3月策定)」等の方針に沿って、事業の効率化に向け取り組んでいく必要があります。以上で報告を終わります。

議長)

ただいまの二つの報告事項について何かご質問、ご意見はありませんか。

委員)

8ページ目の利用者が減少している点ですが、他の地域では、コロナから回復していて、この地域では減少したままなことについて説明をお願いします。

事務局)

平成29年の豪雨災害発生を期に、人口が半分以下に減少している状況です。そういう状況を踏まえ今後この地域は運行を見直していきたいと考えております。

議長)

はい、他にはいかがでしょうか。はい。どうぞ。

委員)

とにかく全路線利用者が減っていますが、運行経費は令和4年の費用が5100万になっています。これだけ経費がかかっても運行を続けるのか、将来的にどうするのかをお答えをお願いします。

事務局)

市としては、基本的には交通空白地区を解消するために、平成25年度頃このあいのりタクシーの路線を運行しております。一方で経費が高い問題もありますので、今後の運行形態を、経費を抑えながら、利用促進を図る取り組みを地元、交通事業者と一緒に考えて見直していきたいと思っております。以上です。

議長)

他には、はい。お願いします。

事務局)

補足の説明です。経費の面を含めてというところの、ご意見ご質問であろうかと思えます。

この事業の目的は、交通空白地区といわゆる交通弱者、例えば年配の方ですと、自主免許返納をされた後の交通問題の対策として現在の事業に至っています。

時代の流れとともに、例えば人件費の高騰、燃料高騰、経費の高騰、維持管理していくような費用としての評価のあり方、そういったものもその都度、年度年度で見えていきながら、必要な公共交通、生活交通として続けていくことをどのようにしてやっていくのかというところを検討、協議をこの協議会の会議を通じてお話をしていきたいと思っております。以上です。

議長) いかがですか、よろしいですか。

委員)

今免許返納という言葉が出ましたけど。免許返納した際に、コミュニティバスの乗車券を配ってるんですよね。実際にうちの杷木地域で免許返納して、その券をもらった人がいるんですけどほとんど使ってないんですよ。やっぱりコミュニティバスちょっと便利が悪いんですよ。

東峰村では免許返納支援事業で貰える乗車券は、タクシーも乗られるし、いろいろ使えるわけですよ。そういった形で、お客さんにとって利用がしやすいような形になってるんですよ。朝倉市の場合は、コミュニティバスしかのれない状況。その辺をちょっと皆さんに知ってもらえればいかなと思って。

議長)

はい。ありがとうございます。事務局の方でご回答をお願いします。

事務局)

免許自主返納した高齢者への支援は、委員のおっしゃったコミュニティバスの回数券だけでなく、ICカード、西鉄のニモカカードも選べます。どちらも一万円相当です。どちらかを選択して頂いてお渡ししています。現在、ニモカの交付を受ける方が多く、全体の8割から9割の方がニモカを選んでいらっしゃいます。

もちろんコミュニティバスの利用についての案内やPRも同時に行っておりますので、今後もコミュニティバスの利用促進も行っております。

議長)

委員がおっしゃったように、コミュニティバスにも、もう普通のタクシーにも使えるような回数券の仕組みっていうのはあってもいいような気がしますね。

そういう意味で、免許返納者に対するそういう交通割引券というか、そういうサービスのあり方については、今ちょっと事務局の方でまた検討していただいた方がいいかもしれない、ということでもよろしいですか。

委員) はい。

議長)

他にございますか。はいどうぞ。

委員)

先ほど答えられていた観点から、最近、人件費とか燃料高騰、今全国的に、運転手不足の問題があります。その理由ですが、運転手の賃金が低い、給料が低いということが要因だと思います。やはり持続可能な地域公共交通、市としてはかなり財政が厳しいとは思いますが、人件費や、運転手育成とかちゃんと交通事業者に利益が出るような仕組みってというのが重要かと。いろんな物価が上がっている中で、事業者の利益を考慮しながら、検討していただきたい。

議長)

はい。ありがとうございました。事務局からご回答いただけますか。

事務局)

はい。市としても委託料の積算には人件費や物価の高騰も配慮しながら検討しております。今後、制度そのものから大きく見直ししていきたいと考えております。

議長)

他にございますか。よろしいですかね。それではまず報告事項の2点につきましては、皆様にご確認をいただいたとさせていただきます。続きまして協議事項でございます。

事務局)

協議事項(1) 令和4年度予算の決算認定について資料11ページをお願いします。令和4年度の決算認定について報告させていただきます。

歳入については、補助金では、予算額7,264,000円、決算額8,084,000円、内容は地域内フィーダー系統補助金でありのリタクシーなどコミュニティバス運行への補助金です。諸収入は、予算額1,000円、決算額0円となっています。歳入合計決算額は8,084,000円となっています。

歳出については、一般会計繰出金は、予算額7,265,000円、決算額8,084,000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。歳出合計決算額は、歳入決算額と同額の8,084,000円となっています。以上で報告を終わります。

委員)

会計監査について報告します。

令和4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5年5月11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)

ありがとうございました。令和4年度決算認定についての議題について説明、監事委員の報告が終わりましたので、質問ご意見ある方は挙手をお願いします。はい、どうぞ。

委員)

この決算書ですが、運行経費がいくら、補助金がいくら、人件費がいくら、公共交通の全体を表す

数字じゃないと、ちょっとわかりにくいんじゃないかな。

議長)

事務局の方からお願いします。

事務局)

この資料 11 ページにつきましては、国の補助金などについての説明で、経費の内訳については資料 10 ページでご説明しております。

議長)

いかがですか。

委員)

補助金や実際の経費、全部をまとめた決算報告書はできないんですか。

議長)

いかがですか。

事務局)

資料 11 ページ、資料の構成については法定協議会があり、そのルールにのっとって記載しています。それとは別に、委員の要望に応えるような、この会議独自の書式に資料を作成するかどうかに つきましてはまた今後検討していきたいと思います。

議長)

よろしいですか。それでは、説明の令和 4 年度決算認定について、他にご質問等はないようでございますので、協議会としての、承認がいただけるかどうかの採決をとりたいと思います。

令和 4 年度決算案につきまして、賛成いただける方は挙手でお示しをお願いいたします。

はい。賛成多数ということで、1 番目の決算については承認をされたということにいたします。

引き続きまして二つ目の議案でございます。

令和 5 年度予算案について、事務局の説明を改めてお願いいたします。

事務局)

13 ページをお開き下さい。令和 5 年度予算案について提案いたします。

歳入について、補助金は、予算額 6,684,000 円で計上しています。内容は、全額地域公共交通確保維持改善事業であいのりタクシー等の運行への補助金です。諸収入は、預金利息として 1,000 円計上しています。歳入合計予算額は 6,685,000 円となっています。

歳出について、一般会計繰出金は、予算額 6,685,000 円を計上しています。内容は、国からのあいのりタクシー等運行への補助金と預金利息で、これは全額、朝倉市の一般会計へ繰り出します。歳出合計予算額は、歳入予算額と同額の 6,685,000 円となっています。以上で提案を終わります。

議長)

はい令和 5 年度の予算について事務局からの説明がありましたが、何かご質問ご意見ございましたらお願いいたします。特段ないようでございますので、これにつきましても、皆様の賛否を問いた

いと思います。

令和5年度予算案についてご承認をいただける方は挙手でお示しをお願いいたします。

はいありがとうございます。賛成多数で、令和5年度予算案につきまして、承認をされました。

3点目でございます。生活交通確保維持改善計画の策定についてということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局)

令和5年10月から令和6年9月までの、令和6年度のコミュニティバス等の運行に対する国の補助金交付申請に当たり、この協議会で、コミュニティバス等の計画内容について協議承認いただきまして、運輸局に申請するものです。それでは計画内容について説明します。

地域公共交通確保維持事業に係る目的、必要性について、朝倉市はこれまで、交通空白地区の解消や路線バスの廃止に伴う代替策等を講じ、市民の生活交通を確保して参りました。

しかしながら、人口減少や自家用車の普及、免許所持率の増加により、公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化により路線の存続が厳しい状況です。新しい地域公共交通形成計画の方針である持続可能な公共交通体系の実現が不可欠です。

本市の公共交通体系としては、(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との広域的な生活交通と、(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、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など、様々な課題がある中で、生活交通を維持することが求められております。

改善事業の定量的な目標効果につきまして、ここでは、次にあります1から18までのあいのりタクシー、コミュニティバスの利用者数の目標値について、令和6年度から令和8年度までの3カ年の目標値を提案いたします。内容に入る前に、生活交通維持改善計画の令和4年の実績がございますが、こちらは、令和3年10月から令和4年9月までの集計となっております。先に報告した、コミュニティバスの運行実績についての、令和4年度の運行実績とは、若干数字に相違がございますのでご承知ください。先ほどは、4月から3月までの集計となっております。15ページをご覧ください。別表1に、路線ごとの目標利用者数を挙げておりますが、利用者の目標値の設定の考え方を含む詳細の説明は、資料の19ページで説明いたします。

では内容に入ります。令和6年度からの目標設定の考え方は、表の下の通り、直近の2カ年、令和3年度と令和4年度の平均と、増減率をもとに令和6年度から令和8年度までの3カ年の目標値を設定しております。

合わせて、20ページにコミュニティバスの運行における沿線コミュニティの人口増減を参考としてつけておりますのでお読み取りください。こちらが目標値の設定となっております。

続きまして、資料は、先ほどの15ページにお戻りください。

3、目標達成するために行う事業及び、実施主体につきまして、令和6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、路線の変更がある沿線住民へのパンフレットの全戸配布、毎月の利用者数実績をコミュニティへ情報提供し共有、出前講座を実施して参ります。

続きまして16ページをお願いします。4から6はお読み取りください。

7は、月別利用者数一覧表を整理、乗降調査の作成を行うことにより、利用状況等を分析し、モニタリング調査、アンケート実施による、事業に対する意識調査、利用促進及び運行内容の改善に関する3者協議の場を必要に応じて設置、運行サービス水準の統一基準に基づく運行便数等の改善を実施して参ります。8以降につきましてはこちらもお読み取りください。以上提案を終わります。

議長)

はいそれではただいまの3点目の議事案についての説明に対しまして、何かご質問ご意見ございましたら、どこからでも結構ですので、お願いします。はい、どうぞ。

委員)

目標達成の為にアンケートを全戸に配布とありますが、数の目標よりも、そんなことより、実質住民が使いやすいように詳しく分けて説明してほしい。もう一つ。地域福祉の話合いの中に出た意見として、電話の仕方がわからない、利用したいけど予約の仕方がわからないこういう意見があるので、使い方の説明をもっと住民にわかりやすくおしえてほしい。ですから、是非とも事務局の方でお願いします。

事務局)

まずはこちら。路線の時刻表や停車バス停の追加などの変更があった時には速やかにパンフレットを全戸配布しています。直近では令和5年3月にパンフレットを全戸に配布しております。利用方法についてわからないというご意見があるとのことについては、以前から要望があった地域への出前講座などで説明をしておりますので、少人数でも良いので集まる機会を設けて講座を依頼して活用していただきたいと思います。

議長)

よろしいですか、はいお願いします。

委員)

今の回答ですが、変更があった時には速やかにパンフレットを全戸配布しているとのことですが、現実、うちの地域では私もですが、コミュニティバスの認識が低い。変更があってもなくても、パンフレットを再度、全戸配布していただいて認知度を上げてほしい。そして、それをいつ実施するかを今回回答してほしい。

事務局)

変更のあった時にパンフレットを全戸配布しております他にも、これまでも毎月、各地域のコミュニティに、コミュニティバスの利用についての報告を送って利用促進についての協力を呼び掛けておりますし、当然、コミュニティにはコミュニティバスのパンフレットを常時備えていつでも地域の方が手に入れられるようにしております。今後も、地域の皆様の協力を得ながらコミュニティバスの認知度を高めていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

事務局)

補足です。車に乗るうちは必要ないからコミュニティバスを気に掛けることもないから、その制度を知らない、という声を、地域の懇談会で聞きます。まさにそこが一つ。

この地域公共交通を守るということにつきましては皆さん一緒になって地域一体になって守るという意識を持つことが課題。その周知活動に力を入れていきたい。

ということで先ほど言いました例えば社会福祉協議会のサロンなどでも説明させてくださいという話を積極的に進めて実施している。

皆様には、そういう説明の機会を設けてもらえるよう、協力をお願いしたいと思います。

議長)

他にいかがですか。

運輸局)

バスの利用促進っていうのは三つの段階があるといわれています。

一つ目が、ミバスを知ってもらう。二つ目が1度乗ってもらう。三つ目が継続的に乗ってもらうという、3段階に分かれて、周知とパンフレットは、この一つ目の知ってもらうということに有効ですが、次のハードルとして、1回乗ってもらうっていうのがかなりハードルになっている。

先ほども意見があったようにですね、不安だから乗れないという意見をよく聞きますので、他の自治体とかではバスの乗り方教室をやって、一度乗ってもらうということをやっていることもありますので、目標達成とかそういった利用を伸ばすということであれば、1回乗ってもらうようなイベントとか、そういった観点から利用促進をしていただくと有効ではないかなと考えています。

議長)

はい、ありがとうございました。かなり具体的にご提案いただきましたので、これから事務局の方ではですね、それを具体化するという形でご検討いただきたいと思います。他にはいかがでしょうか。特段ないようでございますので、この3点目の議案についてもお諮りしたいと思います。

生活交通確保維持改善計画の策定案について、ご承認いただける方は挙手でお示しをお願いいたします。はい。賛成多数ということで、この議案についても承認をいただきました。

それでは次の4番目、あいのリスクールバス時刻表の変更案についてということで、事務局よりまず説明をお願いいたします。

事務局)

資料21ページをお開き下さい。

今回の変更理由といたしましては、当路線は佐田コースと黒川コースの2コースあり、この路線は矢野竹又は十文字であいのりタクシー矢野竹線又は西鉄バスの甘木幹線に乗り継いで甘木市街地へ向かう路線となっており、その接続先のあいのりタクシー矢野竹線と西鉄バス甘木幹線への接続をより便利にすることで、利用者の利便性向上が期待できるためです。

具体的な変更内容としましては、資料の新旧対照にある通りで、変更箇所を赤字で記しております。変更時期は、8月1日予定です。

事務局)

補足します。今回の時刻表変更は西鉄バスの時刻表変更に合わせてのものです。西鉄バスはすでに3月から変更された時刻で運行されています。よって、今回に限らず今後もあいのリスクールバスの時刻変更については、西鉄バスへの乗り継ぎ利用に対応する為である場合、利用者の利便性を確保する為、速やかに時刻変更を行い対応し、この変更につきましては、この協議会では事後報告という形にはなりますが、その点についてご了承いただけるか、ということについても合わせて承認をお願いします。また、西鉄様にはダイヤ改正の事前の情報提供をお願いします。以上です。

議長)

はいそれでは、あいのリスクールバスの時刻表の変更案について事務局の説明がございましたが、何かご質問ご意見ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

特段ないようでございますので、これについても、事務局案に対しまして、皆様のご承認がいただけるかどうかを、採決を取りたいと思います。ご承認いただける方は挙手でお示しをお願いいたします。はい。ありがとうございます。賛成多数でこの議案につきましてもご承認をいただきました。それでは以上で協議会での承認事項ということになろうかと思えます。5番目その他とございますが、これについては、まず事務局の方で改めてご説明をお願いいたします。

委員)

一つは、委員さん方に知ってもらいたいことがあって、5ページの拡大した資料にですね、馬田線、福城線、杷木東部線とあります。一番上から、運賃収入、運行経費、維持費とあります。馬田線で言うなら維持費が、176万9000円。福城線が227万。杷木東部線で46万8000円。これ運行に係る経費として、馬田線、福城線、杷木東部線は運行形態が一緒なんですよね。その中で、維持費が極端に違うんですよ。杷木東部線は半分以下。維持費は、これ、維持をしていくためには必要なんですよね。それで、杷木東部線だけが、なぜ4分の1か。これで運行ができるんかと。これ説明がないと皆さんわからないんじゃないかな。

議長)

はい。それでは事務局の方からお願いいたします。

事務局)

はい。委員のおっしゃる馬田線・福城線・杷木東部線は、タクシー車両で隔日週三回運行していますが。その金額の違いについてですが、運行率に応じての計算式で算出されています。それで、利用者が多く運行率が高い馬田線、福城線については金額が高い。一方、利用者が少なく、運行が少ない杷木東部線については金額が安いということになる。しかしながら、これについては、今後、運行費の算定方法も含めて、運行形態そのものの見直しをやっていきたいと考えております。

委員)

維持費、運行管理費、電話受付費、運行していなくても運転手の控えている分の人件費を考えると、車両が動いていなくても、費用はかかる。それなのに予定便数でされると、うちはもらえる金額が少ない。これは市役所に文句を言っているわけではなく、委員さんにそういう状況を知ってもらいたい。そういうことです。

議長)

確かにこの表を横に見ていくと、維持費がある程度増えているというところもありますし、一方で、杷木東部線は大変落ち込んでいるという実態もあります。それが生じている理由は市の算定基準に沿うとこうなるということですが、それでは運行事業者としては、対応が不十分だというご意見も出てきているということでございます。

皆様も、まずは、特に運行経費、運賃収入はすぐにおわかりいただけると思いますけども、その差額であります。維持費の年度ごとの推移を帰ってご覧いただき、何か不明な点等があれば、事務局の方に問い合わせをいただき、運行事業者の意見も考えてこれからの維持費のあり方について、また次の機にぜひ皆様の意見を出していただければと思います。ということでよろしいですかね。

委員)

いいですけど。はい。運輸局から何かその辺わかりますよね。何か補足してください。

運輸局)

補足なんですけれども、コロナでバス会社やタクシー会社は、経営が厳しくなって、どんどん運転者の給料下げないといけなくなったような現状があります。

バス会社さんですね必死に地域の路線とかをですね、維持していただいているんですけど、地域の路線の維持にですねバス会社の経費が充てられているっていうのがですね、論理的にというか、そういうことがいえると思うんで、やっぱりちょっとそう言った形で維持するっていうのは、おかしいというのが他の地域でもあった。

ちょっとそういった観点からもちょっと考える必要があるのかなと感じました。

議長)

よろしいですか。とにかく運行事業者からすると大変な問題があるというのは、確かでしょうか。この辺のあり方につきまして、これからこの協議会の中でもいろいろ議論をして頂きたいと思えます。では、5番のその他の項目につきまして事務局の方からご説明をお願いいたします。

事務局)

東峰村の公共交通の情勢と杷木地区（旧杷木町地域）高木地区の運行見直しについて、ご報告します。別添資料、東峰村地域公共交通活性化協議会資料をお願いします。

東峰村では今年8月28日にBRTが開業予定で、この開業に合わせて予約制の乗合タクシーを8月より村内全域を対象に運行開始予定と東峰村担当課よりお聞きしています。併せて、路線バスの小石原線・宝珠山線の運行ルートとこの乗合タクシーが重複するため、今後、路線バスの運行見直しについて、沿線自治体の朝倉市と西鉄バス久留米で協議を始めたい旨の相談が市担当課にあってる状況です。

問題点として、この路線は、西鉄バス久留米が運行している路線バスであり、東峰村と朝倉市が運行距離に応じて赤字補てんを行っており、東峰村の乗合タクシーが8月から運行されれば、路線バスの利用客の減少等による赤字額の増加が懸念されます。また、市では杷木・松末地区に杷木東部線を運行しており、路線バスのバス停がある集落には、杷木東部線のバス停はほぼない状況で、今後、東峰村と西鉄バス久留米と協議を行っていきますが、例えば杷木～塔の元までの運行を東峰村から提案された場合、市としては小石原線・宝珠山線の廃線による影響の調査を行い、運行ルート上の松末地区・杷木地区の地元関係者と代替交通等についても、検討していく必要があることをご報告します。

更に杷木東部線の運行区域や運行形態等を見直す場合、黒川線の運行ルートにある久喜宮地区と志波地区についても、効率的な運行を行っていくために、併せて見直しの検討を地元と調整していく予定です。まずは、東峰村の交通事業の取り組みが、今後朝倉市にも影響を与えてくるという現状を報告させていただきます。

また、現在の甘木バス停についてお知らせします。ドラッグストアモリができておりますが、福岡方面行の西鉄甘木バス停が昨年10月より甘木北公園前に移設されたことに伴い、バス利用客の利便性向上を図るために、甘木観光バスとあいのリタクシーの甘木中央公園も甘木北公園前に移設しています。現在、市では甘木北公園の休養施設の整備工事を行っており、間もなく完成で7月から利用できる予定です。

また、杷木方面行の西鉄甘木バス停の乗入について、この度、西鉄様のご理解をいただき、甘木観光バスの路線バスとあいのりタクシー車両乗入が実現し、運行していることをご報告します。

ご存じの委員の方もいらっしゃると思いますが、令和7年度に新庁舎が甘木歴史資料館南側に建設される予定です。また、市街地循環線が運行を始めて10年以上経過しており、甘木IC周辺では多くの店舗が進出し、一部道路も整備されています。新庁舎へのアクセスの為にバス停の新設やコース設定、現在の本庁のバス停を、移転に伴い廃止すると丸山団地や甘木公園へのアクセスに便利なバス停が無くなることになる、そういった課題も多い中で検討を進め、この協議会で今後また承認を得ていきたいと思っております。これらの理由により、現在の市街地循環線の運行ルート等を見直しを今後行っていきたいと考えていますので、よろしくお願ひします。まずは報告と説明でした。

議長)

何か質問あればどうぞ。

委員)

私は高木地区のコミュニティ会長をしております、地元の会長としての立場から意見を言わせてください。平成29年の災害で、私たちの地域は二つの集落が消滅するほどの被害を受けました。疣目や黒松、真竹の集落がなくなった。この交通については、介護サービス課や社会福祉協議会、地域の代表者が集まって交通体系に困っている人の話をきいた。通院や買い物の困難を抱えているという声があった。そろそろ今のやり方ではなく、違う、地域にあったやり方で運行してほしいという要望であります。

議長)

他に何かございましたらお願いしたいと思っております。特段ないようでございますね。はい。それではこれもちまして、本日の議事についてはすべて終了させていただきたいと思っております。6番のその他以降につきましては、事務局の方でお願いいたします。

事務局)

次回の協議会のスケジュールにつきましては、大体8月めどとして、これから計画をしていきたいと思っております。次回につきましてはまた日程のご連絡をいれますのでよろしくお願いいたします。以上もちまして、協議会を閉会させていただきます。ありがとうございました。