

令和5年度 第4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6年2月5日(月) 10時00分～

場 所：ピーポート甘木 第2学習室

出席者：<委 員>出席16名、欠席5名

<事務局>防災交通課：川上課長、矢野係長、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. 議事

(1) 報告事項

①西鉄バス小石原線・宝珠山線(路線バス)の廃止について(P1)

②福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会(朝倉地区協議会)の報告について

(2) 協議事項

①杷木地域の公共交通について(P2～P4)

②地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について(P5～P10)

4. その他

(1) 次回開催 令和6年 月 日( ) : ～( )

5. 閉会

- (1) 報告事項 ①西鉄バス小石原線・宝珠山線（路線バス）の廃止について  
②福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会（朝倉地区協議会）の報告について

事務局) まず①西鉄バス小石原線宝珠山線の廃止について、1 ページに、前回 21 日の活性化協議会の後に、西鉄バス久留米さんが、県に正式な申し出をされた文書の写しをつけています。この文章の添付の説明資料について簡単に説明します。

運行の概要は、実働数で平日、土日祝日、それぞれ 2 台で運行しており、運転士が平日は 3 名、土日祝日は 2 名で運行しています。運行便数は平日が 13.5 便、土日祝日で 11 便、1 日当たりの輸送人員は平日で約 50 人、土日祝日で大体 22 名から 25 名です。

収支の推移は、令和 3 年度は、マイナス 3127 万円。令和 4 年度は、マイナス 3204 万円。令和 5 年度は、マイナス 3324 万円という推移できています。

次に輸送人員は、2021 年度が 11,478 人、2022 年度は 10,556 人。直近の 2023 年度が 11,780 人で 2023 年度は、1 日当たりおよそ 32 名の人員を輸送しています。各区間の利用の人員は、朝倉市に係る区間では、杷木から塔の元区間で、路線全体が 1 日平均 50 人輸送しているうち、杷木から塔の元区間の利用者は 3 名、参考までに杷木から、うきはの方への利用者数 4 名です。このように、朝倉市にとっては、路線バス廃止に伴う影響は少ないと考えております。

次に 2 番の福岡県バス対策協議会、ブロック別地区協議会の報告です。1 月 16 日に、この申出を受けて沿線自治体等が集まり、県のブロック協議会が開かれました。各市町村の対応について報告します。まず、うきは市は、自治会への周知のみを行っており、代替措置としては、現在、タクシー協会との路線の追加等を協議中であり、3 月の活性化協議会で提案の予定ということです。

東峰村は、相乗りタクシーの運行を始めたばかりで、廃止についての住民説明会等が必要であり、西鉄もその対応は可能とその場で回答されています。代替措置は、相乗りタクシーの杷木バス停までの延伸を検討中ということです。杷木バス停乗り入れについては現在、西鉄等と協議中で、杷木バス停は朝倉市にあり、朝倉市、この協議会での同意も必要な為、その詳細手続きは確認中とのことでした。

日田市は、この路線の利用者が 3 名程しかいないということで直接、利用者の方から意見を聴取し、利用者が少ないのは周知の事実であり、廃止は仕方ないと聴取をしているということです。代替措置については、既に令和 6 年度の当初予算での対応が難しく、日田市は、うきは市の方に倣うということになっていると伺っております。

朝倉市は、路線の廃止を見据えて、ある程度杷木地域の方針は、前回の協議会で確認頂いたところであり、10 月からの対応は可能であると考えております。住民にも、去年の 10 月からアンケート調査等行い、各地元と協議し、現在の状況説明と今後の方針等、概ね前回この協議会で提案した内容の方向でいって欲しいと了解を得ております。

次に、10 月廃止について、その他の市町村からは、要望書を提出したい旨が議題で上がっております。うきは市は、単独でうきは市だけが要望書を出すことはないが、他の市町村がどこか出すのであればそれに相乗りしたいとのこと、東峰村は、単独でも要望書を出したい旨です。日田市は、うきは市に同乗するということです。朝倉市は、要望書は出さないと報告しております。

今後、県に、朝倉市の対応についての報告を、この協議会の会長名であげなければならないわけですが、朝倉市には影響は少ないこと、代替措置も、杷木地域では、大方前回の協議会でも承認をもらっていますので、それに対応可能ということで、10 月廃止も致し方ないと、報告をしようと思っております。以上、この協議会名で報告してよろしいか承認を頂きたいと思います。

福岡県交通政策課) 交通政策課課長補佐の田上です。田辺の代理で参りました。

沿線自治体、朝倉市、うきは市、東峰村と日田市の3市1町、お話があり、朝倉市以外の2市1町からは、9月末の廃止に関して待ってくれという要望書を提出する意向を聞いております。朝倉市は代替交通の準備が整っているので、要望は出さないということで。東峰村も、村内の相乗りタクシーが、昨年の8月21日からスタートして、BRTの開通に合わせて村内の交通に関しては、ある程度対応できていますが、村外に延ばすという今回の小石原宝珠山線の路線の代替に関しては、まだ村内で議論ができていないようで、代替交通ができるかどうか、県への報告は、おそらく4月に、うきは市も、代替交通に関しては間に合わないこともあり、9月末は厳しいと。

県としては、夫々3市1村の方針と考え方がある程度足並みがそろっているかと、それぞれの考えを聞いて、交通事業者と話をする場としてブロック会議を設けておりますので、今回、朝倉市がこの地域公共交通の活性化協議会の方で、バスとしての方針をしっかりと決められて、次回ブロック会議で報告されると考えております。以上、少し補足しました。

委員) 要望書は出さないということで。前回、路線バスの黒川線からデマンドに変わって、より良くなったというお話でした。今回、バスがなくなることでもたバス以上により良くなるように努力をしてもらいたいと思います。

議長) では、報告事項から一部、協議事項へ格上げの扱いをせざるをえないと思います。

朝倉市としては、廃止に対する準備は、基本的には10月末まで、9月末までにはこの協議会で決定するので、要望書の提出など、特段の動きをしない。これを県のブロック協議会に報告をすることについて、この協議会の承認をいただける方は挙手でお示してください。はい。ありがとうございます。ご承認をいただきました。

## (2) 協議事項 ① 杷木地域の公共交通について

事務局) 前回までの振り返りと、地元協議での意見等を報告します。

これまで市の施策として市内全域の一体的な取り組みを実施して参りましたが、特に平成29年九州北部豪雨の被害が大きかった高木地区と杷木地域は、集落の消滅や主要道路の通行止め等の長期化等で、あいのりタクシーの利用者数も大きく減少しており、ほとんど利用者がいない状況が続いているなど、今年度から見直しを検討する確認をしておりました。そして、西鉄バス久留米より、令和6年10月をもって小石原宝珠山線を廃止する意向が示されたことから、沿線地区の移動手段の確保と、これまでの流れを受け、この路線が廃止される令和6年10月からの実証運行に向け、一定の方向性を示しました。

地元協議として、杷木地域の4地区でアンケート調査実施後、地元コミュニティや区会長と、12月から1月にかけて協議を行った結果、みんなで集まっていかに利用できるか、あいのりできるようなシステムを作っていくべきだ。また、事前登録制は、利用者の多くは高齢者のため、より簡潔にわかりやすくして欲しい。また、アンケート等で需要の大きい杷木地域以外への移動はできないのかといった意見が出されております。

1点目については今後そういったシステムを検討していきたい、事前登録は、この運行体系実施にあたり、必要最低限とすると回答しています。また杷木地域外の移動は現在のところ考えておりません。これまで通り杷木地域内の移動に限りたいと考えております。そういった意見を踏まえて、杷木地域の交通について事業計画案の提案をいたします。

まず注意点ですが運賃はあくまで参考で載せております。

今年度の10月から、法改正によりこの交通会議の場で運賃の協議ができなくなっております。今後運賃協議会（仮称）で協議を行う予定ですので、意見等は、この場ではなく、市の防災交通課まで別途お知らせください。

事業計画案に移ります。事業の目的は、将来的に持続可能な公共交通改善するため、杷木西部のあいのリタクシー黒川線と、東部を運行する杷木東部線に分かれていた路線を統合し、杷木地域を1つの運行エリアとし、予約に応じて運行する区域運行へ見直すことで、サービス水準の平準化と、幹線バスや高速バス等の広域的な生活交通と結節するとともに、地域内の移動の利便性を向上させ、交通弱者に対する日常生活及び必要不可欠な施設への移動手段を確保、維持していきたいと考えております。

現状、路線バスは甘木幹線と、小石原・宝珠山線、デマンド交通は東部線と黒川線が運行しております。今年度の10月から1年間を実証実験期間とし、導入可能性を調査していきたいと考えております。運行概要は、前回示した内容と変わらない為、省略します。以上、提案を終わります。

委員) 2ページの(4)実証実験について、今後路線が廃止される令和6年10月1日から、令和7年9月まで実証実験期間とあり、そのあとに導入可能性を調査するとありますが、ここで代替としてこれを導入後は、この新しい事業自体を入れるかどうかを調査ということですか。それとも、これを変えながらよりよい交通を目指していく意味合いととらえてよろしいでしょうか。

事務局) 実証実験的はこの事業の本格運行に向けてという動きになります。例えば、予約の目印となるバス停を置いています。バス停が今まで通り必要か、不要か、1回利用登録をしてもらってどこに迎えに行けばよいかかわれば、バス停は不要とか、利用者と事業者に聞いて、そのような細かい検討も含めて事業全体を見極める運行です。

委員) 黒川線と東部線とが合体した形なので、単純に考えると今まで2台で運行していたのが、今回、エリアで1台になるということですが。お客さんによりよい交通をするにはやっぱり2台必要だと思う。その辺の説明も地元にはあったのですか。

議長) 計画書案にはエリアを1台で運行すると書いてありますから説明しています。

事務局) はい。前回の会議資料でも、協議の場でも示しております。現在の利用者の実績(1日平均1名以下)で考えると1台で賄えるのではないかとことです。

実際に運行してみて1台では不足かどうか検討します。杷木東部の赤谷は路線バスのバス停が近い為、あいのリタクシーは集落内に入りませんでした。今後は運行エリアになる変化もあり、杷木から東峰村方面に向かう県道の八女香春線にも新たな需要が生まれるかもしれないとすると、もしかしたら不足になる場合に備えて、予備車を2台目として用意する考え方も前回示しております。さらに、需要が急に増えたとなれば、別途、事業者等と協議をしながら検討しますが、限りはありますので、どこまで対応できるかも見ていながらの実証実験だと考えております。

委員) その中で予算の関係は今説明がなかったですが、1台と2台では、もちろん2台なら、予算も倍かかる。それが結局、市民に対する平等かというか、予算がないから1台というのは市民に対して、それでいいのかっていうことです。

事務局) 実際、どれぐらいの需要があるかわからない中、現状では利用者が少ないからまずは1台で始めます。その経費の見立ては、実際運行してみないとわからない新しい公共交通であることも踏まえて、利用状況を見ながら、利用者数に応じた台数の協議を継続したいと思っております。

議長) 運行事業者の選定スケジュールはいつですか。

事務局) 入札で予定しており、来年の6月くらいをめどに行います。運賃協議会を開催しなければならない関係上、できるだけ年度初めに執行するスケジュールで動いています。

事務局) 先ほど説明しましたが、従来この場で運賃を決めておりましたが、昨年法律の改正で、運賃協議会という組織を別に設けて、運賃だけはそこで決定すると変わりました。そのあたりの進め方は運輸局と話しながら進めます。協議の時間も必要になるので、別途、関係の皆様にご案内し、機会を設けます。何か運輸局から補足がありましたらお願いします。

運輸局) その通りです。よろしいです。

委員) 杷木地域は10月から、高木は4月から実証実験に入るということで、今の運賃の件も含め、委員からの発言を含めながらの実証実験であろうと理解しております。それで、実証実験で運賃が有料なのはちょっとおかしいのではないかと。実証実験というのは無料でやるべきじゃないかと、利用者からしたら思いますが、どうですか。

事務局) 実証実験を無料か、有料にするかの考え方は、平成20年度以降の今の流れを作った際に1度協議しました。当時は、路線バスの廃止に伴い、公共交通として利用する全く新しい事前予約型のデマンド型乗り合いタクシーの導入にあたり、どうするかという議論でした。

今回は、現在運行しているあいのりタクシーの運行形態の一部変化であり、大きく環境が変わるものではありません。今ある制度の延長線上ということで、実証実験ではありますが、運賃を取る考え方になります。今は有料のものを、実証実験で1度無料にしてしまうと、再度、運賃を求めるには、時間とエネルギーがかかることもありますし、利用者の利用実態を調査するという点では、実際に今後同様の運賃を支払った上での利用実態を調査する意味もあり、このやり方で進めるところです。(無料なら乗るけど、本格導入で有料になったら乗らないとなれば、実態が掴めない)

委員) 実証実験中の運賃はどこで決める。従来の運行と言っても路線が違うのだ。

事務局) これまでの考え方は、距離が近ければ200円、一定の距離があれば300円になり、高齢者・小学生は半額の100円、150円でスタートし、消費税増税も含めて310円になった。このように距離に対する考え方が基本的にあり、それ以外に、タクシー事業者や路線バス事業者と競合しないための方策として、タクシー運賃、路線バスの初乗り運賃より安すぎない運賃設定でなければならないということで、距離に応じて300円、400円という設定をした次第です。

委員) 無料にしてほしい。

事務局) すみません。

委員) 入札で前回もですが、馬田、福城線、市の設定価格と事業者の設定価格は違う。杷木に関しては毎年、運行事業者が出している数字とかけ離れた数字が市の落札価格になっている。今度は、西鉄が採算合わないということで路線をやめることになった。それをあいのりタクシーでこれを補う形にするという話ですが、運行事業者が納得できる範囲の金額は考えていますか。

事務局) 新たな交通に切り換えていこうという考え方ですので、運行事業者さんのご意見等を参考にしながら、設定を決めていくことになると思います。

委員) 杷木と黒川は災害の被害が一番多かったエリアで、これは全部当社の事業エリアです。実証実験で、利用者が少ないから1台でいだろう、それが不満。実証実験だからこそ台数を多めに始めて、実証実験の結果1台でいいと減らす判断なら話は判るのですが。

事務局) これまで2路線あったエリアなので、1台ずつの2台という考えもありましたが、現在の、2路線を合わせても利用者数は少ない。(2路線合わせても利用者数1日平均1人程度) 常時2台でのスタートの必要には及ばない数です。もともと黒川線が毎日運行で、杷木東部線は隔日、2日に1回の運行であり、運行スタイルも違うこともあります。(単純に2路線合計ではなく、1路線は隔日運行であることを考慮すれば、運行日数としては1.5路線の合計ということ)

需要の確実な増が見込めるか読めないの、まずは1台からスタートしたい考えです。あと1台は予備車の位置づけとしております。経費の見立ても検討しながらの実証実験としていきます。

委員) 自分達は災害に遭って人口も減ったのですけど。どうしてもそこで区別されるような気がするのです。人口が減ったから2台を1台にするとしか聞こえんのです。なぜ人口が減ったかといったら災害に遭ったからです。それで利用者が少ないからといって今残っている人を不便な目に合わせていいのかと。

議長) まず、1台での運行では、絶対的に現在のサービスが低下することではないと思う。ここ数年の実績を見ていると。新しい形で地域全体を対象にサービスを提供してみようということであり、サービスを低下する為にやろうとしていることではない。

今のご時世、小さめに、まずはできるだけお金を節約しながらやってみるとならざるをえない気がする。幸い、実証実験からスタートするので、その中で、本当にサービスが圧倒的に現在より低下する事態になるなら、利用者からも要望を出して、市にその次の段階でのサービスのあり方を再提案して頂き、それをこの場でも議論ができると思いますので。まずは、今回の事務局案をベースに考えるのがよいと思います。いかがですか。

議論を収めるために、私のように外から客観的に見た人間が話をした方が良いかと、申し上げた次第です。ということで、何か他にご意見ございましたら。

委員) この実証実験で、目安としてどれぐらいの利用者数なら、1台にする2台にする、もしくは、最悪、人数が少なければ、もうやらないという選択肢もあるのですか。

事務局) 1年間の実証実験という設定ですが、この活性化協議会の中で逐次、それぞれの月々の利用者の傾向、人数、どこからの利用が多い等、報告します。いずれかの段階でその方向性を表すことができるのか見極めながらです。ですから廃止という考え方よりも、将来的に持続可能な公共交通として残していける方策を見いだしていきたいと思えます。

議長) 他には、ご意見は出尽くしたようですね。それでは、協議事項ですので、皆様のご承認がいただけるかどうかを確認します。ただいまの事業計画書案をご承認いただける場合は、挙手でお示しをお願いします。はい。ありがとうございます。賛成多数で承認頂きましたので、この事業計画書として、必要な準備を進めていただきたいと思います。

## (2) 協議事項 ②地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

事務局) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について提案します。この事業評価について、コミュニティバス及びあいのりタクシー事業に対し、国から補助金の交付を受けており令和5年度の補助金交付を受けるにあたり、バス会計年度の令和4年10月1日から、令和5年9月30日までの1年間の事業内容を評価し、事業改善につなげるものです。

左側に概要、基礎データを記載しております。右側、計画目標は、公共交通体系を将来にわたって維持発展させていくため、コミュニティバスの路線ごとに数値目標を定め、利用促進に向けた取り組みを推進することを目標としております。生活交通確保維持改善計画等取り組みについては、利用促進に向け、沿線コミュニティ組織とともに、利用状況や整備を認識し、運行内容の見直しを行っています。

目標値の設定は、令和4年6月に活性化協議会会議で決定しています。目標設定の考え方は、直近2カ年の平均値の増減率をもとに、令和5年度から3カ年の目標値を設定しています。表の真ん中に目標値の設定をしています。

事業評価は、評価基準、A評価が100%以上、もしくは99%以上となっています。B評価は、70%から90%未満、C評価は70%未満となっています。

年度の実績は、杷木東部線高木スクールバス佐田コース、馬田線、福城線、矢野竹線、美奈宜の杜線、朝倉地域コミュニティバスが100%を超えて、A評価となっています。

黒川線は達成率が22.6%でありC評価となっています。目標値まで利用者が伸びなかった理由としては、固定の利用者、実利用者の減少や、高齢者の運転免許保有率の上昇により、利用者が伸び悩んでいることが原因と考えられます。

評価の詳細は、7ページから9ページをご参照ください。今後の課題、対応については、路線ごとに地元や運行事業者が一体となって、目標値達成のための取り組みを進めます。

委員) 今説明の中で、高齢者の免許保有率がありました。高齢者の免許返納が、訴えられている中、結構高齢者が免許を持っていると。その説明をお願いします。

事務局) 平成26年度からこの高齢者運転免許自主返納支援制度を新たに設けております。交通事故が少なくなるようにとは別に、公共交通の利用促進という考え方で進めております。現在、市内では毎年大体180名ほど返納者からの申請があります。あいのりタクシー・コミュニティバスで使える回数券か、西鉄のニモカという交通系のICカードどちらかを選んでいただくものです。

事務局) 朝倉市における高齢者の免許を保有状況として、令和元年の7月と令和4年の12月を比較したデータがあります。70歳以上の方を対象として、70歳から74歳、75歳から79歳、80歳から89歳、90歳以上の方、年齢別に調査をしており、各年代とも、5%前後上昇しております。

70歳以上の合計の免許保有者数では、令和元年の7月が、70歳以上の人口1万3306人のうち、免許保有者数が7189人おり、54%の方が、運転免許を保有しています。

令和4年の12月には、70歳以上が1万4171人のうち免許を保有者が8276人で、保有率は58.4%となっています。この数値から、高齢者の運転免許証の保有率が上がっていると分析しております。以上です。

委員) わかりました。なぜ保有率があがっているのかも、機会があれば知りたい。

議長) では、改めて、2番目のご承認がいただけるかどうか挙手をお願いします。ありがとうございます。賛成多数で承認致します。

協議事項全てご承認をいただきました。4番目、その他、皆様から何かございましたらどうぞ。

委員) 前回はそうでしたが、名簿はないですか。

事務局) あります。はい、対応します。

議長) よろしくをお願いします。他にはいかがですか。どうぞ。

委員) もう議案で終わったことですが、杷木の実証実験について、もし実証実験で1台じゃ足りないとなったら、利用者アンケートとかをとって必要な台数を増やせるようにしてほしい。あと、実証実験という名前が「実情把握期間」という名前にした方がわかりやすいと思う。

事務局) 台数の需要の見極めは、運行事業者さんもさることながら、どういう予約状況か、目的地、時間帯の本数等も十分加味する必要もあります。利用者の声を頂戴する方法としてアンケートか、聞き取りか未定ですが、それらを参考にして、よりよい方向にしていきたいと思えます。

2点目、「実証実験」という表現は、他にわかりやすい表現で適切に改善できるものがあれば切り換えていきたいと思えます。以上です。

事務局) それでは、議長ありがとうございました。

小石原・宝珠山線廃止に伴います何か大きな変化動きがあれば、再度、年度内に開催するかもしれませんが、現在では予定はしておらず、次回は新年度にまた改めてご案内します。

5番、閉会のご挨拶を副会長、よろしくお願いいたします。

副会長) 長時間にわたりまして、慎重に、ありがとうございました。

今日議題に上がりました、地域の見直し等を含めながら住民にとりまして本当に使い勝手のいい公共交通になることを期待いたしております。

以上で、朝倉市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。誠にお疲れ様でございました。ありがとうございました。