

令和5年度 第3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12月21日(木) 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14名、欠席7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、平田係長、冷川氏

【次 第】

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

(1) 報告事項

あいのりタクシー馬田線、福城線について(P1～P10)

(2) 協議事項

①杷木地域の公共交通について(P11～P21)

②高木地区の公共交通について(P22～P36)

4. その他

(1) 次回開催 令和6年1月24日(水) 10:00～(ピーポート甘木 第2学習室)

5. 閉会

(1) 報告事項 あいのりタクシー馬田線・福城線について

事務局) あいのりタクシー馬田線について説明します。

運行概要コースとしては馬田地区から甘木市街地を結んでいる路線です。

事前予約型のあいのりタクシーで、運行日は週3日、火曜日、木曜日、土曜日です。

便数は、右回り左回りともに各4便、午前2便、午後2便運行しています。

利用実績は、コロナ禍前の平成31年度から令和5年度の上半期までの数字を掲載しています。

傾向として、令和2年度、3年度、コロナ禍の影響により、利用者数は落ち込んでいますが、令和4年度で回復傾向にあります。令和5年度の上半期は、利用者数が316人、実利用者数は37人で、実運行便数は245便。1人の1回当たりの輸送経費として3508円となっております。

利用者事業費の推移表については、棒グラフは事業費を表しており、折れ線グラフは利用者数を示しています。下の図2に、便ごとの運行率を掲載しております。概ね50%前後になっている便が多いですが、特に運行率が少ない便として左の3便が37%、左回りの4便が13%、右回りの1便が24%と、運行率が低い水準となっております。

福城線は、コースとしては蜷城地区から、福田地区を通り甘木市街地に抜ける路線です。

馬田線と同じく事前予約型のあいのりタクシーで、運行日は週3日、月曜・水曜・金曜日です。

便数は、甘木市街地方面に行く便が、午前3便、午後1便、蜷城方面に行く便が、午前1便、午後3便運航しています。利用実績は、平成31年度から令和5年度上半期を記載しています。

令和5年の上半期の利用者数が553人で、実利用者数は31人。実運行便数は340便です。

1人1回当たりの輸送経費として3047円かかっています。

特に運行率が高い便として、甘木2便が88%、甘木4便が84%、蜷城2便が95%となっております。反対に運行率が低い便は、甘木3便の31%。蜷城3便15%。蜷城4便が26%となっております。

市内のあいのりタクシーコミュニティバス全路線の令和5年の上半期の数字です。

全体では令和5年度上半期は8981人となっており、令和4年度の1万7682人と、概ね同水準で推移していますが、特に利用者数の多い便として福城線が、令和4年度が872人。令和5年の上半期で553人と、多い水準となっています。

反対に利用者数が減少している便は、黒川線。令和4年は451人の利用がありましたが、令和5年度上半期が83人という状況です。

最後に、あいのりタクシー2路線における運行业務委託業者についてのご報告です。路線の更新で、今年度と同じ運行内容2年間の更新を行い、運行业業者を決定する入札を1月以降に予定しています。入札予定業者は従来通り、市内に本社または営業のある4社で矢野タクシー様、ひまわりタクシー、甘木観光バス様、安全タクシー様です。この入札で2年間の事業を行う予定です。2年間とした理由は、令和7年度中に新庁舎の移転が計画されており、コースの変更が必要となるからです。また、他の路線の契約期間の終了年度と合わせて、令和8年甘木中心市街地に向かう全路線の運行コースの見直しを検討するためです。以上報告を終了いたします。

委員) 馬田線・福城線をどこの運行业業者が現況、運行しているのかも記載してほしい。

議長) 現況の運行业業者ですね。はい、口頭でお答えいただければそれでよいでしょう。

事務局) 現況は、馬田線・福城線2路線とも安全タクシーです。

報告事項 小石原線・宝珠山線について

事務局) 小石原線・宝珠山線の廃止を西鉄さんが示されたので、今後の公共交通については東峰村で新たな取組みがされるかを踏まえて、朝倉市の取組みを検討する必要があります。

西鉄バスさんの説明をいただいた後、今後の事業の流れについて、タイムスケジュール的なものも含めて報告の2番目とさせていただきたいと思います。

西鉄) 日頃より私ども事業にご理解とご協力を賜り誠に感謝申し上げます。

小石原線・宝珠山線の廃止について、本日午後、福岡県に正式な廃止申し入れをする予定です。

この小石原線・宝珠山線は、杷木を起点として、小石原の方、南の方でうきは市まで伸ばしている路線です。2台の車と、3名の運転手で担っている路線ですが、利用人員は1便あたり、1.8、1.9名ぐらいの、2名を切るご利用状況です。

廃止に至った経緯ですが、メディアでも報じてあるように、乗務員不足が理由です。西鉄バス久留米には、全体で170名ほど乗務員がおりますが、10数名乗務員が足りない状況で運営しています。乗務員が足りない分を、既存の乗務員が、本来の公休に出勤して、穴埋めしているということです。非常に過酷な勤務が続いている状況で、それがまた乗務員の環境を圧迫してさらに委縮が続くという厳しい状況です。

改善基準という国の法令がありますが、この改善基準を守れない状況で運営する状況になっており、一番の問題は旅客の安全です。厳しい勤務の中での運転業務は、その安全を脅かす状況になっているというところと、2024年春には、さらに改善基準がもう一段階厳しくなる。それを鑑みれば、このまま運営していくことは難しいという判断で、大変申し訳ないのですが廃止させていただくことになったところです。

流れとしては、来年の3月までには正式に九州運輸局様の方に廃止の申請をして、来年の秋、10月をもって廃止という手続きの予定です。それらを今、今後の代替交通や、路線の廃止に向けての住民説明など、関係市町村と協議をしながら考えております。

事務局) 今後の流れです。正式な廃止の申請は、国に6ヶ月前迄に手続きすることになっておりそれに先立ち、福岡県バス対策協議会という県内の市町村、バス事業者、福岡運輸支局で構成される協議会に、今日の午後、廃止申請を提出するそうです。

その後、福岡県バス対策協議会から、各関係市町村に通知があり、ブロック別の地区協議会が開催され、各市町村に対応策等を協議するよう依頼されます。しかし今、急に伺いましたが、1月中旬に開催して、対応策等の協議を依頼したいとのことです。

それを受け、この活性化協議会の中で、対応策等を協議することになります。その協議結果を県のバス対策協議会に報告する為、令和6年7月中には報告頂きたいと言われています。

そういうわけで、次回以降の協議会で、特に杷木地域の対応策の協議をすることになります。

委員) 西鉄さんが人材不足なのはわかりますが、今の交通事業者は、どこも人材不足です。路線の廃止に伴って何らかの形でしていくと思うんですが、西鉄さんに、市からお金を今の倍出すから運行をしてくれという話にもなるのですか。

事務局) 現在の小石原線・宝珠山線は、西鉄バス久留米が運行していて赤字分を沿線自治体が補助金を出す形で運行している。しかし、運行主体は西鉄バスであり、路線廃止の決定そのものについての会社の運営に、市が介入することはできない。

西鉄が廃止を決めたら、その後をどうするか検討協議を進めていかざるをえない。

委員) だからもう完全に西鉄さんはもう絶対廃止することが確定ってことですよね。

西鉄) はい、そうです。関係市町村からは、何とか存続できないかと話をされていますが、乗務員不足はどうにもならない。利用者が1台に1人しか乗らない状況なので、大型2種免許を要する大型バスから、普通免許で輸送できる小型モビリティへ代替するなど、ドライバー配置に工夫することも検討したが、補助金を頂いていたので、これまで継続してきたものの、それでも人員不足は解決せず廃止を判断しました。

(2) 協議事項 ① 杷木地域の公共交通について

事務局) 杷木地域で、来年の秋、10月以降西鉄路線バス小石原線・宝珠山線がなくなります。

杷木、黒川地域は、29年災害以降生活環境が一変し、公共交通のあり方の根本的な見直しが必要となっている。高木地区でも、29年度以降の激変した生活環境に応じた交通が必要としてボランティア輸送や自家用有償運送のあり方等、様々な方策について検討を進めてきました。

10月にエリア住民の皆様アンケート調査をし、回答を分析した結果を踏まえ、11月に具体的に、地元の松末、杷木、久喜宮、志波、四つのコミュニティの会長さん方とお話を進めてきました。同じく高木地区は、黒川の両エリアの流れも含めて検討。高木の会長からお願いをしていただき、利用者さんにも会議に参加していただき、利用者のご意見も頂きながら今後の方向性を検討してきました。

10月のアンケート調査から今月に至るまでの様々な地元協議の内容に基づいた形で、今回たたき台を作っておりますので説明させていただきます。

事務局) 杷木地域の公共交通の現状として、杷木地域外への移動に、甘木幹線と、東峰村への小石原線・宝珠山線の2つの路線バスがあり、また、高速バスのバス停が杷木にあります。

コミュニティバスは、杷木西側の黒川線と杷木東側の杷木東部線があり、集落と幹線の杷木を接続して運行しています。

本日、西鉄様から報告の通り、小石原線・宝珠山線廃止されることから沿線地区の移動手段の確保の為、現在のあいのリタクシー杷木東部線の見直しが必要です。同じ杷木地域と一部高木地区を運行するあいのリタクシー黒川線も同時に見直し、この交通会議及び地元で検討、協議を行い、早ければ杷木地域はR6.10から実証運行を行うべく、まずは方向性について協議を行いたいと考えております。

杷木地域全域で実施したアンケート調査結果を報告します。調査の概要としては、調査期間は、10月末迄で、杷木地域の住民のうち高校生以上を対象に実施しました。回収結果を、地区や年齢、性別、職業別に集計しております。

日常の移動での困りごとを調査した結果、免許証と自家用車保有状況としては、大多数が免許証も車も持っていましたが、自分で運転しない、できない人が約390人でした。

日頃、移動手段に困っている人は、185人で、理由は「運行本数が少ない」「バス停まで歩けない」「目的地まで行けない」という回答が上位となっています。

杷木地域全域を運行エリアとするルートもダイヤも定めないドアツードア運行をした場合の利用意向を調査した結果、利用したいという方が131人、前向きな方が576人でした。

運賃は、300 円までが最多回答でした。利用頻度は、週に 4 回以下が 90%以上、利用目的は現在のあいのりタクシー利用と似た傾向で、買い物、通院が多いです。

利用したい時間帯は、行きは 8～10 時台、帰りは 11～12 時台、15～17 時台に需要が集中。

目的地としては、具体的な施設を表にしていますが、多くは杷木地域内のスーパーや病院でした。

他に、となりのうきは市や甘木、朝倉地域にあるスーパーや病院も多くなっています。

自由意見について、まとめた資料となりますので、お読み取りください。

これまでは路線バス廃止後、路線バスのコースを基本にデマンドへ転換し運行してきました。

しかし小石原線・宝珠山線見直しや、H29 年九州北部豪雨を受け、現在、あいのりタクシー黒川線は利用者数が 1 日 1 人を下回る 0.6 人、杷木東部線でも 1 日 1.7 人と、利用者がほぼいない状況がこの半年、ずっと続いております。この状況の中、導入可能で地域に適した運行内容へ見直す方向性として、現在、黒川線と杷木東部線に分かれている路線を、杷木地域全体を一つの運行エリアとし、エリア内を、予約に応じてコースを定めず運行する区域運行にすることにより、地域内のサービスの平準化と、地域内移動の利便性の向上を図りたいと考えます。

幹線バスや高速バス等の広域的な交通へ結節し、地域外への移動手段を確保する考えは従来通り変わりありません。具体的な運行概要や運行プランは、次回以降の会議で提案予定ですが地元協議に入る前にここで一定の方向性のご意見をいただきたいのでよろしくお願いします。

杷木地域の公共交通を見直すにあたり、それぞれの考え方を資料で示しております。

委員) 今、私が杷木地域のあいのりタクシーを運行しています、2 路線やっています。

それで、当然入札でこの事業をとるんですけど、もし私どもが入札で取れなかったら、これもう死ねと言われることと一緒になんですよね。その辺の考え方はどうなんでしょうね。

【意識：もし、その事業を自分の会社が入札でとることができなかったら、安くて便利なあいのりタクシーがあれば、民間のタクシー利用のお客様を取られてしまってタクシー事業者の経営は破綻する恐れがある】

事務局) 今後事業者、交通業界の皆様との意見交換の場も設けていきます。

現在ひまわりタクシーさんに運行していただいておりますが、おっしゃった内容も十分理解できますし、その対応について検討課題の一つだと思っており、エリアの住民の皆様だけではなく、交通事業者との話も進めていく、十分その内容は理解をしているつもりです。

委員) 質問です。交通事業者という範囲が、わからないんですが。バスは交通事業者には入らないのですか。今まで西鉄バスさんが運行していて、運営がうまくいかないから市が補助金出して運行していて、それでも上手く行かないから今度は撤退する。

そうなると残ってる事業者はタクシー会社しかない。そこもそんなに余裕があるわけじゃない。交通事業者は、そんなにたくさんないですよ。だから新たに別のこと西鉄バスも考えているのか。それ以外の交通事業者もタクシーしかないようなイメージが私あるものですから。交通事業者とは、何を表すものかを教えてください。

事務局) 交通事業者、業界という表現をしましたが、今この件ではバスとタクシーを指しています。今回西鉄バス久留米さんとして、路線バスの運行はもう無理だという結論を出されました。

タクシー事業者も、バス事業者も交通事業者ですので、今たたき台を示したプランにした場合、参画するのかどうかのご意見をタクシー事業者にも、バス会社にも伺うこともあるということです。

この事業が始まった平成20年当初も、貸切バスの事業者にも、4条の乗合を取得し、事業に参画する意思があるかどうかお尋ねしました。バス業界の方々との意見交換も必要な場合があると思います。タクシー業界では、朝倉市内に本社、または営業所があることが条件になります。

朝倉市も広く、東西数十キロあり、それぞれの事業者がメインにするエリアも限られているので、この事業であれば、杷木を中心とした事業者さんと話をし、単独の会社としてできるのか、よその自治体の同様の取組で、曜日でA社、B社と分けて連合体として運行する事例もあるので、そのような可能性も含めて、方法を検討していきたい。他自治体でも、ローカルになるほど交通事業者の数も少なく、そういう工夫もされている。

委員) 個人的にお伺いしたい。以前、黒川線は路線バスでしたよね。それがデマンドに変わって、どんなに不便になったとか、特に変わらないのか、意見を聞きたい。あと便数はどうなったんでしょうか。不便さを教えてください。

委員) 昔の話ですか。そうですね。うちの地区の黒川地区、黒川線については、今の、デマンドのあいのりタクシーに変わって、非常に好評でした。

29年災害で消滅しましたが黒松・真竹地域、疣目地域は、バスの運行路線から、2、3キロ以上離れているので、バス停まで遠くて、非常に昔は苦勞してありました。それが、デマンドのあいのりタクシーが家の近くまで迎えに来るので、非常に喜んでおられました。

しかし、29年の災害でこの二つの集落が消滅し、今はその地域に一人も住んでいないので黒川線は利用する人が今はおりません。今回そういうことで、見直しが必要になったと思います。

便数ですが、多ければより良いでしょうが、経費やドライバー不足等、色んな問題を考えれば適切な便数だと思っています。とにかくデマンドのあいのりタクシーは非常に好評でした。

委員) 事務局にお尋ねしたいんですけど、20ページですね。②の意味合いはどういうものか、タクシーのほうには影響がないというような。

事務局) 20ページの右上の②の3番。タクシーとの住み分けについての説明です。あいのりタクシーは週末運行は基本的にはしておりません。

例えば、週末はご家族がいる機会も多いので、ご家族で移動できる可能性もありますし、週末土日祝日には運行しないことで、タクシーと住み分けていたというのが1点。

それから、夜間の時間帯の運行もしていない。もともと高齢者のニーズがないところもありますが夜間のタクシーの利用者を奪わないこと、それらを考慮する意味でこの表現をしています。

また、あいのりのため到着時間に幅があり、予約人数で到着時間がずれる可能性がある。一方、タクシーは希望の時間に予約をし、希望の時間に、希望の場所に送るので利便性が高い。

ここが異なる点も、タクシーとの住み分けという表現をしています。

それを脅かす存在になってはいけないという認識でありますし、それを踏まえた上でタクシー事業者の方々とも意見交換をしながら進めていくつもりです。

委員) そしたら逆にお尋ねします。通院が58%と半分以上になっている。病院は土日や、夜間に行かないんです。その中で利用頻度、通院っていうのは58%っていうのは、全部が、あいのりタクシーを利用できる平日の昼間の利用者ということになり、結局はタクシー事業に関して脅かすことになっているのではないかと思います。

事務局) アンケート結果、通院の 58%、買い物 26%。この割合はこの地域に限らず、他の路線でも一緒です。結局、どこまで公共事業として、この交通をやるべきかの線引きがすごく難しい。便数を、1 日に 5 便とか増やすと、民間タクシー事業の経営が成り立ちませんので、民間のタクシーを利用していただくために、必要最小限という便数設定で運行して参りました。

市民からは、経済的にタクシーを使い続けられない、福祉タクシーの補助があっても賄えないというご意見もあります。そんな方にも、片道はいのりタクシーを使えば、交通費を抑えられ、帰りは買い物をした荷物もあるし、通院も何時に終わるかわからないので、民間のタクシーで帰る、と状況によって使い分けをしていただいています。

アンケート調査等、常にやっているのは、そういうものも踏まえた上です。利用者の要望を全て聞いてしまうと、タクシー事業者の経営が脅かされるので、その配慮も必要なので市民の要望に沿う、安い、いろんなサービスを充実させることは、したくても、できない。

沿線のコミュニティの皆様にはこれをご理解いただき、皆さんのご意見をいただきながら方向性を決めているところでございます。

委員) 確認です。乗降所、ポイント等はもう全く置かない、という認識でよいですか。

事務局) まだ今後具体的に詰めます。現在は、予約時の目印としてバス停を設定しています。事前登録制度にすれば、自宅の場所がわかるので自宅近くに迎えに行ける。そうなればバス停は不要になるので撤去します。今でもフリー乗降区間は、コース上であれば家の近くでの乗降も可能です。ミーティングポイントとして、集落内にバス停を決める可能性もありますが、どこにするかは地元の人達の意見を聞いて決めていく。または登録制にして個人の自宅まで行けるようにするのが利用者の希望なのでそれで進めたいとは思っています。

議長) 他にございませんか。今日の事務局の案の、大きなポイントを確認する。

いのりタクシー黒川線・杷木東部線の、現在のサービス内容と見直す新しい案を比較すると杷木いのりタクシー、これは仮称ですが、利用の仕方は現在とあまり変わらない。

現在は基本的にはフリー乗降区間はかなりあるが、路線を決めて乗る場所を決めている。決められた時間で、予約が入れば運行するという仕組み。

それを、区域運行にすることで、路線のコースも、乗降場所もはっきり定めないものにする。

ただし予約が必要ということは今までと同じ。ということによろしいですね。はい。

あと一つ、高木地区を含めて、現在の路線公共交通の図が示されておりますが、現在は高木地区と杷木地域を、いのりタクシー黒川線が繋ぐが、これを杷木地域で切ると。

それで、杷木地域だけの新しいいのりタクシーの形にし、高木地区についてはこの後の二つ目の議題内容を提案すると、ということによろしいですかね。

今何かまだ追加のご意見等がございますか。ございませんね。

今回出たご質問等をもう少し明確にして、事務局は、この杷木地域公共交通について固めて次回の協議会に再提出をしていただき、そこで最後の協議をします。

それでは、二つ目の協議事項、高木地区の公共交通についてご説明をお願いします。

(2) 協議事項 ②高木地区の公共交通について

事務局) 公共交通の概要から、今後の見直しについて事業計画案を作成しております。

高木地区から甘木市街地に行くにはあいのりスクールバス佐田コースと、黒川コースがあり、矢野竹を経由して、十文字まで運行しております。矢野竹で、あいのりタクシー矢野竹線、美奈宜の杜線に接続しており、乗り換えて甘木市街地まで行く形です。

また十文字では西鉄甘木幹線へ接続をしており、そちらでも乗り換えの必要がございます。

杷木市街地に行くには、あいのりタクシー黒川線を利用します。月曜日から土曜日往復4便運行しております。以上が現在の高木地区の公共交通の現状です。

10月末実施のアンケート結果。高校生以上の高木地区住民の方にご回答頂きました。運転免許及び車の保有状況です。車を自分で運転できない、運転しない人が20名でした。移動手段に困っているという回答した方は19名いらっしゃいます。

困っている理由は、バスなどの公共交通機関では、行きたい目的地に行けないとの理由で公共交通機関を利用せずに、自分で運転、または送迎をしてもらっているという現状があります。

高木地区では利便性向上の為、自宅周辺から特定の目的地の玄関先まで送迎するいわゆるドアツードア方式の交通の導入の可能性を調査しております。

新しい移動手段を運行した場合、どの程度利用するかとの質問には、利用したいという回答が18名。将来、運転に不安を感じたら利用したいと回答した方が46名でした。

妥当な運賃としては、最多回答が、300円までで、14名。次に多いのが500円までで、13名でした。

利用したいとした方の中で、利用する頻度については、最も多いのが月に1回から2回で、週に1、2回以下の方が70%以上を占めています。

利用目的としては買い物または通院が96%と多くなっています。

最も利用したい時間帯は、行きは9時から10時台、と、13時台。帰りは11時から12時台、12時台、14時から15時台に需要が集まっています。

目的地としては甘木方面が多く、特に買い物需要が多くなっております。杷木方面では山鹿医院が多い回答でした。

自由意見は、特に一番上の運行内容について、

「乗り換えをしなくてよいようにしてほしい。」

「現在甘木市街地に行くには乗り換えが必要なので、乗り換えを無くしてほしい」という意見や

「自宅など、直接目的地まで行きたい」という意見をいただいています。

高木地区の公共交通の見直しについての提案です。

現状としては、路線バスの廃止に伴う代替手段及び交通空白地区の解消を目的にデマンド型交通を導入し、これがあいのりタクシー黒川線です。

佐田地区黒川地区では、路線バスの廃止に伴う交通空白地区の解消を目的にスクールバスを活用し、一般利用者の混乗化で運行のデマンド型交通を導入しております。これがあいのりスクールバス佐田コース黒川コースです。

小石原線宝珠山線見直しの可能性、また平成29年の九州北部豪雨の被災による住環境の変化もあり、新たな交通システムへの見直しを検討しています。

特に高木地区では、地元主体での移動手段確保の機運が高まっています。地域課題として、平成29年九州北部豪雨での災害の影響、また過疎化や人口減少によりあいのりタクシーやあいのりスクールバスの利用者数が、被災前より大幅に減少しています。人口が減少している為利用者数の回復は難しく、交通弱者のニーズに合った、利便性の高い交通の整備が求められていますが、利用者数は少数で、地域ごとでの見直しが必要です。令和5年度上半期の利用者は黒川地区が延べ18人、佐田地区が延べ55人で、ほとんど利用者がいない状況が続いています。佐田地区では、市内で唯一、スーパーや病院等が集積する甘木・朝倉・杷木市街地いずれにも直通運行しておらず、現在は矢野竹

または十文字での乗り換えが大きな負担となっており、地区からは甘木市街地への直通化実現の要望が根強くあります。

見直しの考え方としては、住み慣れた地域で安心して暮らしていくための交通システムの見直し、路線バスやタクシーなど、地域公共交通と一体となった持続可能な公共交通体系を構築します。方向性としては、黒川線とあいのりスクールバスから、高木地区全体で一つの路線とし、現在のあいのりスクールバス運行の主体であるスクールバス運転手を含めた、地元の運転手を活用した、地元主導の自家用有償運送でのデマンド交通で見直すことを考えております。

目的地のアクセスは、西鉄甘木幹線との結節による移動手段の確保と、商業施設や病院が集積する甘木・朝倉・杷木市街地への直通運行の実現により、他のあいのりタクシー路線、矢野竹線、美奈宜の杜線への乗り継ぎをなくして利便性を向上させますが、路線バスの運行する区間は避け、競合させないこととします。杷木市街地には、現在の黒川線と路線バスの乗継ぎ場所を乗降場所とし、これまで通り直通運行します。

運転手は地元推薦の運転手への業務委託、またはスクールバス運転手にお願いします。

運行区域は、佐田地区から甘木市街地、直通とする。黒川地区から杷木、及び甘木市街地に、それぞれ直通とする。

運行形態は、予約に応じて区域内を運行する区域運行、高木地区内は自宅付近まで送迎する。

目的地の杷木・甘木市街地は定めた運行コース上で、目的地付近でのフリー乗降とする。

運行日、佐田地区は週1回、毎週木曜日、甘木市街地方面に行く便を予定。黒川地区は週1日、第1、第3第、5週の水曜日は、杷木市街地方面。第2第4週の水曜日は、甘木市街地方面に行く便を運行。

運休日は、祝日、振替休日、お盆休み、年末年始を設定する。

運行時間は、佐田地区が、甘木行きが1便、8時45分発、帰りが2便、11時35分と、14時15分発、黒川地区が、甘木行き1便、8時50分～9時発、帰りが2便、11時35分、14時15分発とする。

運賃は、佐田地区が、佐田地区から十文字までが300円、甘木市街地方面までが400円とする。黒川地区は、黒川地区から杷木市街地に行く場合は、300円、黒川地区から十文字が300円。甘木市街地までは400円とする。

予約方法は1週間前から前日までに高木コミュニティセンターに電話で予約する。受付時間は、平日の9時から17時までとします。

車両は10人乗り1台を活用、またはスクールバス車両を活用することを検討しています。

委員) 29ページの意見の中で「乗り換えをしないようにしてほしいという」アンケートが重要な、気がする。杷木、宝珠山線、東峰村ですね。西鉄が廃止するという事で、東峰村の人と話したが杷木なら、塔の元で、杷木が走る、そこで乗換をするのは全く考えてないということなんですね。小石原線・宝珠山線が廃止になって、杷木から塔の元まで行く。東峰村は塔の元からそこで乗り換える、というのが理想なんですけど。乗換えるのをお客さんが嫌がるわけです。それで東峰村としては、乗り換えは全く考えないと。

事務局) 乗換という話では、今のこの話では、二種類ある。一つは、この高木地区の取り組みに伴う、このアンケート記載の自由な意見で、「乗換をしないようにしてほしい」という多くは、甘木市街地に行くのに矢野竹線と美奈宜の杜線に乗り継ぎをしないでいきたいというものです。

実際に直通で甘木市街地に行く人もいれば、従来の黒川線と同じように十文字や杷木のバス停など、甘木幹線のバス停につなげる、幹線への接続で利用する人もいる。加えて、杷木バス停では高

速バスもあり、これで福岡方面への移動も可能です。今回の路線は、路線バスの通らない交通空白地区を通るコースにしています。

もう一つ、委員さんのお話の塔の元とは、杷木の東部で、東峰村と朝倉市の境のことで、塔の元から、東側へいけば宝珠山方面。西側に行けば、小石原方面。実際に小石原線宝珠山線をご利用になっておられるほとんどは、東峰村の村民の方々です。朝倉市民でこの路線を使っているのは、小石原線・宝珠山線利用者の内5%から20%程度。

今の委員さんのお話は、東峰村の方々に、生活嗜好性が杷木方面にある方が、今後どうなるのかという話です。それは東峰村と既に話はできており、乗換なしで東峰村から杷木まで移動できる方法について考えている東峰村の返事を待っている状態。東峰村から回答があればこちらでも報告は致します。

委員) 私から事務局の意見に補足します。高木地区からは、乗り継ぎで、十文字で西鉄バスに乗り換えています。他に、デマンドであいのりタクシー矢野竹線や美奈宜の杜線に乗り継ぎしないと甘木市街地に行けない。

ものすごく不便です。80歳、90歳のじいちゃんばあちゃんたちが、電話で予約して、さらに乗換もしないといけないのは、大変です。それで前々から不満があり、今回の見直しでそこを解消してもらえないかという意見がもっとも多かったということです。

甘木市街地への直通が唯一の解決策です。ご理解をいただきたいと思います。

議長) 質問が二つあります。あいのりスクールバスは、あいのり機能をなくして完全にスクールバスだけになるということですか。

事務局) 実際1年間の実証実験ですので、最終的になくなるかどうかは実証実験結果によると思います。ただ、この実証実験で行う場合には、基本的にはあいのりスクールバスとは切り離して、普通のスクールバスに戻るようになります。

議長) もう一つ。現在の黒川線を無くして黒川地域から杷木に行く路線が新しくできますが、そのときに、杷木地域を通る場合、杷木地域の人たちはこれを利用できるのかどうか。

週に1便とはいえ、杷木の人は、それを使えるのかという話に絶対なと思うんですよ。

事務局) 基本的に切り離して考えていきます。杷木から高木方面に行かれる方は、これまでの運行実績ではほぼありませんでした。よって、杷木の人々の利用は切り離して考えてよいと判断しております。この取り組みは高木地区の住民の方々の生活交通として単独で運行していく実証実験をしたいと思っています。

議長) その確認等をした上で、事務局案を整理しますと、スクールバスのあいのり機能は全然なくしてしまうということ。

高木地区は十文字までしか行けないという問題を解決する為、高木地区から佐田線・黒川線に分けて、中心市街地に乗換無しで直接つなぐ。

一方で、黒川地域については杷木地域と直接結ぶ路線を導入し、便数はかなり限定し、週1日になるということ。という内容で提案がありました。

議題について、この内容で承認いただける場合は挙手をお願いいたします。ありがとうございました。全会一致で、ご承認がいただけました。

1 番目の杷木地域の公共交通につきましては今日のご意見をもとに、次回の協議会で事務局の最終案を提出。その上で承認いただけるかどうかの判断をする。

2 番目の高木地区の公共交通については、事務局案の内容で承認をいただきました。

それでは以上をもちまして、今日の議事は終了します。

副会長) はいそれでは、今年もあと 10 日ほどになりました大変お忙しい中、悪天候の中に傍聴、ご審議ありがとうございました。また個人的には、高木地区の見直しの件に、ご賛同いただき本当にありがとうございました。高木地区も利用者の方から利用者予備軍の方も数回集まって協議して、この原案を事務局と一緒に作りました。これから本当に高木地区にとって便利な公共交通になることを確信しております。

本当に長い時間ありがとうございました。

以上をもちまして、第 3 回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。

ありがとうございました。