

令和4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1月27日（金）14時30分～

場 所：市町村会館 2階大会議室

出席者：＜委 員＞出席15名、欠席5名

＜事務局＞防災交通課：井上係長、堀江、渡邊

教育委員会：柴山係長

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コミュニティバス（あいのりタクシーを含む）運行業務委託業者について

(2) 協議事項

①あいのりタクシー福城線の地元協議について

②甘木市街地循環線のダイヤ改正について

③朝倉市地域公共交通計画改訂案[抜粋版]について

④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

4. その他

5. 閉 会

事務局)

皆さんこんにちは。

定刻になりましたので会議を始めます。まずは欠席連絡をいただいておりますので、ご報告申し上げます。石井会長理事会の代表委員、西鉄バス久留米の岡本委員、矢野タクシーの矢野委員、バス運転士の代表で松尾委員、それから、県の志鶴委員が欠席です。

あと安部委員、田辺委員、久世委員は代理出席として本日までご出席をいただいております。

本日は事務局次長の防災課長が、都合により欠席ですので、その旨ご報告を申し上げます。

それではまず、開会の言葉を手嶋副会長よりお願いします。

副会長) はい皆様こんにちは。暮れもありましたけれども、年明けましてここに来て、大変寒い日が続いております。皆様方ご多用の中参集賜りまして誠にありがとうございます。

それではただいまから第3回朝倉市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

最後に、慎重なご審議よろしくお願い申し上げます。

事務局) ありがとうございます。続きまして挨拶を右田会長お願いします。

会長) 皆様こんにちは。会長を仰せつかっております副市長の右田と申します。

本日は公私共にお忙しい中、今年度第3回地域公共交通活性化協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。寒い気候が続いており体調管理も苦慮されていることと存じますが、新型コロナウイルスの第8波は大分ピークアウトしているのではないかと状況ですが、一方で、今年はインフルエンザも大変流行しており、今週に入り朝倉市内小中学校でも、学校閉鎖、学級閉鎖が複数出るなど、まだまだ警戒が必要な状況ですので、皆さんも十分ご注意ください。

現在、令和5年度から一般施策の方向性を定める第三次朝倉市総合計画を策定中でございます。

平成29年の九州北部豪雨以降、復旧復興に全力で取り組んでおりますが、現在凍結されている新庁舎の建て替え、それから甘木駅前再開発などの事業も少しずつ前に進むよう今準備をしております。その中で、交通環境の充実をこの総合計画の中の一つの施策の柱とし位置付けをしているところです。引き続き、地域公共交通利便性の向上、利用環境の改善への取り組みを積極的に行っていく必要があると考えて、今議論をしているところです。

また、国においても先月の23日に国のデジタル田園都市国家構想ということで、総合戦略がされており、来年度から5年間取り組みを進める考え方で示されており、その中で、地域交通という分野においても、例えば自動運転などの最新技術の活用、或いは中身もちろんですが、交通事業者間あるいは交通事業者と、他の業種の事業者の方との連携で、新たな地域交通のあり方を探求する取り組みを進め、グループ内の地域づくりを進めていこうという方向性も打ち出されています。

こういった動きも踏まえ、今後この協議会においても、朝倉市の現状、特性を踏まえた持続可能な地域公共交通のあり方を、実現に向けて様々なテーマで意見交換をしていくことになろうかと思っております。引き続き利用者、事業者、行政それぞれの視点からご意見を賜ればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題ですが、次第の通り、市街地循環線のダイヤ改正、朝倉市地域公共交通計画の改定案、地域公共交通確保、維持改善事業に関する事業評価など、報告事項1件、協議事項4件を予定しております。最後までどうぞよろしくお願いいたします。

事務局) それでは議事に移ります。議長は協議会規約第7条第3項の規定で、会議の議長は回答または会長が指名したものととなっております。慣例により、井上委員に議長をお願いしたいと思います。

ます。よろしくお願ひします。

議長) それでは、議長のご指名いただきましたので、私の方で議事の進行務めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

まず報告事項、①のコミュニティバス運行事業委託業者について、事務局よりご説明をお願ひします。

事務局) 2番(1)の報告事項、コミュニティバスの運行事業委託業者等についてのご報告を申し上げます。

コミュニティバスあいのりタクシーを含む運行事業委託業者についてのご報告です。

昨年11月にご協議いただきました6路線、馬田線、矢野竹線、美奈宜の杜線、長洲線、朝倉地域コミュニティバス、杷木東部線そして、この後ご説明する福城線を含む、計7路線の路線更新につきまして、運行事業者様を決定するための入札を1月31日に予定しております。

入札予定業者は市内に本社または営業所のある4社を予定しており、矢野タクシー、ひまわりタクシー、甘木観光バス、そして安全タクシーで、この入札をもって、3年もしくは1年の事業を行う予定であります。以上報告を終わります。

議長) ただいまの報告についてご質問等ございましたらお願ひします。委員の皆様いかがでしょうか。特段ございませんか。続きまして、協議事項4点でございます。

これはこの協議会としての議決項目ということになりますので1項目ずつ、事務局の方に説明を受け皆様のご意見をいただいて、承認いただけるかどうか採決を取る形で進めたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

まず1点目あいのりタクシー福城線の地元協議についてということで、改めてご説明を願ひします。

事務局) 契約更新に伴う地元協議について報告をいたします。

あいのりタクシー福城線は、月、水、金曜日の週3日運行している路線となっております。

今回の契約更新に伴いまして、変更点が2点ございます。

1点目はダイヤ改正です。運行率が低かった時刻の便を廃止し、16時台の便を増設します。

2点目はコース変更です。現在のコースに朝倉市役所を追加いたします。

以上の点について、1月11日に蜷城コミュニティとの協議をしており、そちらで承認を得ましたことを報告させていただきます。以上で終了となります。

議長) 何かご質問等ございましたらお願ひします。ないですね。それではダイヤ改正、それからバス停として市役所を設定するという変更内容について、地元協議でも承認が得られたので、この内容で入札を行いたいという提案、という1番目の協議事項について、ご承認をいただける方、挙手でお願ひします。ありがとうございます。それでは全員一致で賛成で、この1点目の協議事項が承認されたということにさせていただきます。続きまして2ページ目でございます。

甘木市街地循環線のダイヤ改正についてということで、改めてご説明をお願ひします。

事務局) 資料は1ページになります。

甘木市街地循環線のダイヤ改正について、提案いたします。甘木市街地循環線は、甘木観光バスが運行する路線バスですが、現在の地域公共交通網形成計画の前の地域交通総合連携計画の事業として、朝倉市地域公共交通会議において協議を行い、運行を開始した路線ですので、今回、この場で協議をお願ひしたいと思ひます。

まず、循環線の運行内容ですが、全日運行で、平日土と日祝ダイヤがあり、コースには右回り・左回りがあります。②のコース図のみどり色の矢印が右回りで、オレンジ色の矢印が左回りとなります。それぞれ平日が右回り10便、左回り5便、日祝が右回り5便、左回り5便運行しております。今回の見直しの理由といたしましては、(2)にありますとおり、市街地の開発、大型店舗等の進出に伴い、車の通行量が増加し、平日ダイヤ右回りにおいて、ダイヤ通りの運行が難しくなっています。その影響で、運転士の休憩時間が削られており、負担が増えている状況です。よって、この問題を解決するため、便数は維持したまま、余裕を持たせたダイヤへと見直そうとするものです。計10便のうち、3～10便において、所要時間を32分から34分に増やします。また、運行間隔を全体で、20分程度増やすこととします。

この見直しにより、公的負担額増加が見込まれますが、利用者の不利益にならないように路線を維持・確保していくための必要経費と考えております。

今後のスケジュールとしては、見直しは、今年の4月からとし、3月頃から周知をしていく予定です。以上で提案を終わります。

議長) ありがとうございます。ただいまのご説明に対しご質問ご意見ございましたらお願いします。特段ございませんね。甘木鉄道とか、西鉄バスの時刻表の変更とかはないでしょうか。

事務局) 現時点では両事業者からの改正の連絡はまだ市の方には届いておりませんが、今後ある場合は、時刻等の調整が必要な場合は改めて検討したいと思っております。以上です。

議長) ダイヤ見直しというのは見直しダイヤの実施ですね。ではこれも協議事項でございますので、ご説明を受け、こういった内容で4月1日より実施するというので、ご承認をいただけるかどうかを確認させていただきます。この内容での実施、ご承認いただける方は改めて、挙手をお願いします。ありがとうございます。これも全員一致で承認をされたということになります。続きまして、3点目、朝倉市地域公共交通計画改定案についてご説明をお願いします。

事務局) 朝倉市地域公共交通計画改定案の抜粋版についてですが、昨年11月の会議におきまして、交通計画の改定について、方向性を決めていただきました。

具体的には令和4年度までの計画期間を3年間延長し、令和7年度までとすることと、計画期間の延長に伴い、実績を踏まえた目標値などに変更することをご承認いただいたところです。

今回の改定につきましては、大きな変更は行わず、数値目標を現実に合わせて設定し直すということになると考えております。それでは改訂案の資料について、要点を説明します。

まず、社会情勢の変化についてですが、資料4ページです。人口推移、(1)ですけれども、朝倉市の沿線ごとの地区コミュニティの人口数です。

これは住民基本台帳による人口推移の数字を載せておりますが、国勢調査とは若干異なっております。表を見ていただくとわかる通り立石以外ほとんどの地区で人口が減少しており、逆に65歳以上の高齢化率はほとんど上がっている状況になっております。

5ページをお願いします。(2) 通勤通学の流動です。朝倉市から他自治体へ動いているデータとなっておりますが、これにつきましては令和2年の国勢調査をもとに、表をグラフといいますか、図を付けております。久留米市が最も多く、筑前町、うきは市の順になっております。

他市町村から朝倉市に通勤通学では、1万2400人ほどが、朝倉市に入ってきている状況となっております。全体的にこのような数字ですが、今後情勢変化があれば、流入等も変更になってくると考えられます。

(3) 鉄道事業における便数の変化です。

これにつきましては令和4年8月のダイヤ改正により、西鉄甘木線が38本の往復が37本になっております。甘木鉄道の平日の往復は変更ございません。

次は資料6ページです。(4) 公共交通維持費の推移についてです。

経費については市町村合併が平成18年に行っておりますが事業の合理化を進め今まで計上をされてきたところですが、平成28年度には年間の経費が9000万円を超えております。その数字は年々増加傾向にあるということです。

また、新型コロナの長期化などで利用者減による運賃収入の減少もありますが、人件費や燃料高騰による景気の悪化、経費の増加も主な要因と考えております。

10番のあいノリスクールバス費用は、参考として載せておりますが、市教育委員会が支払っているスクールバスのみ費用となっております。

7ページをご覧ください。交通計画の数値目標に対する進捗状況です。

(1) 持続可能な公共交通体系の確立、①幹線バス路線の確保維持ということで、目標は現況維持としております。令和4年度は令和1年度から全て平日土日祝日で便数が減少しております。

②、地域バス路線の確保維持についてです。令和3年度の年間総利用者数は、令和元年度と比較して、13.4%、1万9700人ほど減となっております。目標値に対して、令和3年度の実績で4路線すべて下回っている状況です。

甘木市街地循環線以外の路線は減少傾向ということで、豪雨災害による沿線地区人口の減少や、新型コロナ等が大きく影響して減少しているものと分析しております。

8ページをお願いいたします。③コミュニティバスの維持及び制度の確立です。

令和3年度の年間利用者数は、令和2年度に比べて33.2%減少しております。

減少の要因として豪雨災害の影響に加え、あいノリタクシーの実利用者が減少傾向にあることや、沿線の人口減少、高齢者の運転免許保有率が高いことなどが考えられます。

馬田線は目標達成しているものの、全体的にはコロナの長期化に加え、黒川線や杷木東部線については、豪雨災害の影響と思われるが、全体的に低い達成率となっております。

運行率50%を上回る路線の目標値を4路線以上としておりますが、現時点は1路線ということで、達成率に関しては25%となっております。

主な原因として参考資料1を載せておりますが、災害の影響で、よく利用していた人が乗れなくなったということや、コロナ禍の緊急事態宣言による外出自粛などによる利用客の減少があり、それに対し、新規利用者の獲得ができていないことなどが考えられます。

9ページをご覧ください。令和3年度における利用状況です。

各路線の実利用者1人当たりの年間利用回数と、月平均の利用回数を記載しております。

福城線が月の利用回数が2.8回と、高いですけども、同じ人が複数回利用していることがわかります。その他の路線は月平均2回前後となっております。

朝倉市における高齢者の免許保有状況です。

表の上段が令和4年12月末現在、下段が令和1年7月末の数字で、上段の市全体的に対して、免許保有率は69.7%と、約7割と高い状況です。

年齢別内訳は、上段の70歳以上合計は、58.4%、下段の54%から4.4%上昇しております。

70歳から74歳は85.8%とかなり免許保有率が高いことがわかります。

あいノリタクシーの利用者は約9割の利用者が65歳以上の方であることを踏まえれば、自分で運転するということが公共交通の利用に繋がっていないと推測しております。

参考4につきましては、朝倉市における高齢者運転免許証自主返納の支援状況です。

支援の申請者は180名前後ですので、全体の保有率からすると、まだまだ返納率は高くない状況です。

こういった状況を踏まえまして、8ページに戻りますが、達成率を伸ばすために今後、地元と協議しながら、周知啓発等に取り組んでいきたいと思っております。

続きまして10ページをお願いします。

10ページの④、交通結節点での利便性向上については、まちづくり市民アンケート調査より、達成率が83%。そして、77%となっております。公共交通に向けての満足度の達成率も、68%から88、83%となっております。

いずれも満足度については、まだ目標にたどり着いていない状況です。

続きまして3番、目標設定に関する考え方として、令和7年度の数値目標については、災害復旧状況や、地区別人口等を鑑みて、目標を設定します。目標としては大きく二つ。

まず(1)の社会情勢及び実質利用者に関することとして、人口減少や少子高齢社会について、総合的に取り組む課題ということですが、朝倉市総合戦略で示す、定住関係人口の増加を考慮しながら、沿線地域の人口構造や、運転免許保有率、実利用者などを鑑みて、実利用者及び1人当たり利用回数の増加を目指して設定したいと考えています。

(2)の災害復旧・復興に関することとして、災害復旧は着実に前進しておりますが、被災地域の世帯や人口構成は大きく変化しております。

このため各地域の実情に応じた利用者ニーズなどの把握が必要と考えます。

また道路の復旧や住宅再建などの状況を注視しながら、各沿線コミュニティなどと協議の上で、利用者の増加を目指して設定したいと考えております。

11ページをお願いします。4の目標設定案として、(1)持続可能な公共交通体系の確立の①幹線バス路線の確保維持については、令和4年度の便数に対して、現状の便数以上を目標値とします。

②地域バス路線の確保維持につきましては、新型コロナ等の影響により、全体的に利用は減少しているため、令和3年度を基準として目標値を見直したいと考えております。

また、被災地を運行する小石原線・宝珠山線に関しては、復旧状況を考慮して目標値を設定したいと考えております。

なおダイヤ改正等につきましては、事務局の方で最終的には、国と協議しながら、この数値等については調整させていただきたいと思っております。

12ページをお願いします。③、コミュニティバスの維持及び制度の確立では、減少している実利用者を、年間利用者数の1から2割の増加を目指して、目標値を設定し、路線毎に考え方を示しております。

この中で朝倉地域コミュニティバスの実利用者については、定時定路線であり、基本的には予約制ではないので、年間利用者数を掲載しております。

路線毎の目標として、上秋月・安川線、馬田線、福城線、長湊線、矢野竹線、美奈宜の杜線については、利用者数が減少傾向にあるということで、コース変更やダイヤ改正等を地元と協議しながら、新規利用者の増加を目指したいと考えております。

次に黒川線については、災害復旧の状況等を考慮して、利用者の回復を目指します。

杷木東北線も災害復旧復興状況を注視しながら、新規利用者の増加を目指したいと思います。

また朝倉地域コミュニティバスは、コース変更等により一般利用の新規利用者増加を目指します。

あいのりスクールバスは、災害復旧復興による利用者の増加を目指したいと思います。

基本的には全体的に新規利用者を獲得することを目指していくという目標の数値を掲げております。

中段の表に、算出方法を載せておりますが、各実利用者数①と、1人当たりの月間利用回数②、それを掛けたものが、令和7年度の年間利用者数の目標値としております。

令和4年度の目標値は2万9000ですが、その人数より年々減少しますが、実現可能な数値として1万9730人という数字を設定したいと思っております。

また令和3年度実績につきましては今1万6017人ということで1万9732は約2割増の数値です。新型コロナの影響で勤務状況やライフスタイルも大きく変わっていくため、今後も市としては地元や交通事業者と連携しながら総合的に取り組み、公共交通の利用促進をし、実現可能な数値目標ということで設定しております。

④交通結節点での利便性向上と、13ページの(2)、誰もが利用しやすい親しみが持てる公共交通の整備、利用満足度については、コロナの影響などによるライフスタイルの変化で、軒並み令和2年度からは、バスの満足度は、52%から58%と上昇しておりますが、ダイヤの満足度については、減少している状況です。

これまでの内容についてご協議いただきまして、実績や目標値を落とし込んだものを交通計画として、この案をご承認いただきましたら、運輸局や市、そして関係機関と協議相談の上、整合していきたいと考えております。大変長くなりましたが説明は以上です。

議長) それでは、議題の3の朝倉市地域公共交通計画案、説明内容につきまして、何かご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

委員) 4ページ。人口の経過、10番の松末の人口が682人。

もともと人口比率が全然違うので。それを合わせてからの方がわかりやすい。

それから、持続可能というのは、業者としても市民としても持続可能を目指すという事ですよ。実際に杷木東部線の減少率は交通事業者にとっては公共の仕事を受けて赤字では無理だと。人口の減少がある中で目標が達成できない。実際、黒川にはもう人口は戻ってこないでしょう。

それから、免許返納者がコミュニティバスに乗った実績があるのか。1万円分を返納者に渡しているがそれまでコミュニティバス・あいのりタクシー乗ったことない人が、乗ることはないですよ。東峰村は免許返納者にタクシー券をやっている。朝倉市もそれをしないと、免許返納者にせつかく1万円分渡しても全然使わないで終わっているのではないかと考えております。

議長) ありがとうございます。それでは、4点でしたが事務局から回答をどうぞ。

事務局) それではまずパーセンテージで掲載した方がよいのではないかと、それはパーセントで載せたいと思います。

そして2番目の、杷木東部線、黒川線の利用者数は、表からわかるように非常に減少している状況です。今後地元コミュニティ、交通事業者様、市関係機関とどのような運行形態がいいのか、コース、その他を検討しながら、今のスタイルではない新しい運行形態ができないかを含め、交通事業者や地元のご意見、要望が実現可能かどうかを協議しながら検討していきたいと考えております。持続可能な公共交通というのは、委員が言われるように、事業者も経営維持ができるような形の計画に持っていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

また杷木東部線につきまして、今後目標300人は非常に多いとのご意見ですが、平成30年度前後は300人の実績がありました。現在は厳しいとは思いますが、しかし、令和2年度3年度はコロナの関係で、出前講座等の周知活動が実施できませんでしたが、令和4年度後期から、少しずつ実施再開しようやく去年の10月ぐらいから、利用客も徐々に伸びてきている状況です。

その中で、地元と、交通事業者と協力しながら、その数字にできる限り達成近づける目標としてその数値目標を掲げたいと考えております。

次に、4点目の免許返納については、9ページをお願いします。返納後の支援申請者の約7割の多くが、支援の内容としてICカードニモカを選択し、コミュニティバスの回数券を選択した人が3割程

度となっております。その後の利用の確認はICカードは不可能ですが、コミュニティバスの回数券についてはある程度は利用いただいと把握しております。

また、先ほど委員が言われたタクシー券については、今後、免許返納の向上を目指す上でも何がいいのか検討していきたいと考えております。以上です。

議長) いかがですか。

委員) 今回入札があるのですが、とても数字見たらやっていくのは不可能みたいです。

もう一つ考え方は、競争入札ですか、誰と競争するというのか。まず入札する必要もない。

目標についても、人口が減っているのに、目標をどうやってクリアするのか。

平成28年度とは人口が違う。架空の目標でも、一応目安なんですね。それを掲げても無理な数字をあげても努力しようがない。

事務局) 委員の言われるように数字的に300名というのは非常にハードルが高いとは考えていますが、路線の見直し、また例えば一つの案として黒川線と杷木東部線の統合等、いろいろ策を検討しながら、少しでも300名に近づくよう頑張っていきたいと思っておりますので、ご理解いただけたらと思っております。以上です。

議長) 契約の方法はここでは議論ができない内容ですが、私から申し上げますと、指定管理者制度のような従来公共サービスを民間に委託するという制度がいろいろありますが、そういう場合やはり実績です。

例えば、今回の業者。新しい契約になると、例えば5年間の契約期間中の実績を次の契約の時に反映させる仕組みを考えるべきだと思う。もしも、5年間一生懸命やって、契約期間中全く利用者からも文句も出ず、そして利用者の声を聞いて、非常によくやっているなどの高い評価ばかりの運営をしている、となった場合は、次の契約更改時に反映する等しないと、契約の都度、はい終わり、また新しく実績やり直しでは、民間企業としても相当辛いと思う。

だから、行政もそういうやわらかさを持って、契約のあり方を考えるべきだといつも思います。

委員) もう一点。西鉄杷木から東峰村の路線も自治体から助成があって運行してますよね。

現行のままじゃ西鉄もやっていけないというから、自治体も、持続するために助成金を出している。そうですね、石井さん。

事務局) 杷木の石井さんはお休みです。

議長の方からもご助言いただきましたが、今現時点で入札についてここでお答えするのは難しいので、今後どういうやり方がいいのかについては、また改めて内部で検討していきたいと思っております。

また、西鉄の小石原宝珠山線は確かに補助金等を交付して運行しておりますが、どういう形態がいいのか、すぐに変更というのは難しいかもしれませんが協議をしていきたいと思っております。以上です。

議長) こういうコミュニティバスや、委託について、契約方法に課題があることは以前からずっと言われて、これは全国共通の課題ですね。そういう意味では朝倉方式と言える程の新案を考えてもらわないと、事が進まなくなるのではないかという気がします。

委員) 委員の方から色々話がありましたが、委員の営業の受託範囲、特に私の地域はさっきおっしゃ

った二つの集落はもう消滅しているほど。人口は半分になっていて、利用者は本当に少ない。これは業者をお願いしても、入札できる人がいなくなるのではないかと思う。

平成 29 年災害以降 5 年すぎています、これは 7 年までの計画とある。

人口は自然減もあるし、災害で杷木の地域が大きな被害があったので、この人口の推移、実態を正確に把握することが必要。

市が目標に掲げた数字は、人口実態を考えると物理的におかしいと思う。1 月 31 日が入札日でしょうが、その後について、やはり杷木地域や松末地区とか地元の実情を把握して内容を考えるべきだと思う。いつまでも、災害のためという理由では実態に伴った数字とはいえないから、地元住民、事業者も交えながら、解決しないといけない。

それから、免許返納との関係を言っているが、免許返納と公共交通の利用者数とは、これは繋がりません。免許証は交通不便な場所に住んでいる住人は 80、98 歳になっても返納しません。

人によって交通の便が良い地域の人には返納しているが、交通の便が悪い所の人達は免許証がないと生活ができないから免許返納しない。そういう実態があり、免許返納を促進しても応じられないから公共交通利用者の増加には繋がらない。とにかく地元と市と、特にその被災被害が多かった地域は、じっくり話し合っ、いい方法を考えてほしい。以上です。

議長) ありがとうございます。いろんな貴重なご意見をいただいておりますので、事務局の方でじっくりと考えてできるだけ早い対応を決めてください。他には何かございませんか。

私の方から。この抜粋版は、どういう使い方をするおつもりですか。今日の会議用なのか、それとも何か使い方を考えておられるのか教えていただきたい。

事務局) 基本的には目標値、直近の数字を変更するというので、今日の会議の資料として作成しております。これをもとに前回の計画に反映し、最終的には改訂版を作ります。以上です。

議長) これ自体が市民や外部に出るわけではないのですね。この中で面白い情報が結構あり、9 ページの参考に、路線コミュニティバスごとの年間利用者、実利用者数が非常に貴重な情報です。

まず、年間利用回数。ここに、市全体の数値を入れて 1 万 6017 割る 50554 人で 28.9。コミュニティバスの利用者が、平均 1 年間に 30 回ぐらい使っていることになる。

一方でその下の表で参考の 3、例えば 70 歳以上合計人口は男性も女性も増えているが、免許を持っている人がそれ以上に増え、ということは、免許を持ってない人はどんどん減っていることになる。これが現実問題としてあり、例えば女性で免許を持ってない人は、令和 1 年から 3 年間で 300 人も減っている。この人たちがもしコミュニティバスを平均並みに使えば 300 人掛ける 30 回で 1 万人程の利用者がある数値です。

そう考えると、今までは高齢者は免許持ってない人が多いから、コミュニティバスが必要ですよ、としてやってきたが、今若い人たちが免許の保有率ほぼ 100%だから、その人達が高齢化しても、みんな免許持っていて、結局コミュニティバスは使わないという悪循環に陥る。

もう一つ。朝倉市の人口は今 5 万で、コミュニティバスを使っている人は年間 550 人で 100 人に 1 人しか使っていないということです。

そういう数値を踏まえ、逆に 100 人に 1 人の利用者なら、もう定時定路線や、1 日何便という運行でなく、例えば過疎地域ではタクシーをその 1 人が頼めるといふ運営もあるだろう。そういう意味で、この情報を計画にうまく反映するように、事務局の方でも考えていただきたいと思います。

他にございませんか。では、人口については地区ごとの構成も入れる対応を前提に、この内容で朝倉地域公共交通計画の改訂版を作ることに、ご賛成いただける方は、改めて挙手をお願いします、はい。

ありがとうございました。全員一致とはいかないところですが、賛成多数で承認をいただきました。次の4番目、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改めてご説明をお願いします。

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いたします。資料は10ページをお願いします。

この事業評価についてですが、コミュニティバス及びあいのリタクシー事業に対し、国から補助金の交付を受けております。令和4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3年10月1日から令和4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。

左側に概要として路線の導入に関することと基礎データを記載しております。続いて計画目標は、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の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おります。

実施状況、目標達成については、次の15ページをお願いします。目標値の設定は、令和3年6月に活性化協議会会議で決定しております。下の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2年から3カ年の目標値を設定しております。表の真ん中に目標値の設定をさせていただいております。

事業評価に移りますが、評価基準A評価が100%以上、もしくは99%以上、B場合は70%から90%未満、C評価は70%未満となっております。

それをもとに年度の実績については、杷木東部線、高木スクールバス、朝倉地域コミュニティバスが100%を超えてA評価となっております。

他の路線で目標値まで利用者が伸びなかった理由としては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響が依然続いていること、また長期的には利用者、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。なお評価の詳細は、交通計画と重複する点が多いため、16ページから18ページを参照ください。

14ページに戻り今後の課題内容について、路線毎に地元や運行事業者3社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。なお、福岡運輸支局への提出書類としては、15ページの表、16ページから18ページを提出させていただきます。以上、提案を終了いたします。

議長) はいそれではただいまのご説明に対し、何かご質問、ご意見ございましたらお願いします。

委員) はい。

議長) お願いします。

委員) 15ページ、これだけ見たら杷木東部線の数字が良いように見えるんですが。幻ですよ。

議長) 事務局の方でどうぞ。

事務局) こちらの目標値の設定を令和3年の6月にさせていただいているところではございますが、やはり計画の改定の話の中でもありましたが、災害の被害が大きい所は、前の数字に比べればもちろん下がっておりますので、今回その目標値に対しての評価となりますので、このような数字になりますのでご了承いただければと思います。

委員) これを運輸局に提出すると、数値だけみると、売り上げよく見えますから、そう捉えられることがないようにしてもらわないと困る。

議長) 私も長い間こういうもの見ていますけど。運輸局は細かい数字については、あまり言わないようになった気がします。各地域が実情に応じて方法を設定し、それが達成できたかどうか。いわゆるPDCAという細分で事を動かしているかどうかということについてはしっかり言いますが、細かい数字、そして達成できなかったから、来年の補助金が減ることには繋がらないので、まず目標を設定する。それを、評価をするというもので、ここはもう手続きだと気楽に考えて、これからどうしようかに議論を積み重ねていければいいのではないかと私は個人的には思っています。他にはないようですので、改めまして、この4番目の議題、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業の評価について、事務局の提出した資料にご承認をいただける方は挙手をお願いします。いかがでしょうか。どうもありがとうございました。これはほぼ全員一致に近い形でご承認をいただきました。どうもありがとうございました。以上を持ちまして、今日の報告事項の確認、それから協議事項については、いずれも協議会としてのご承認をいただきましたので、後の進行は事務局の方をお願いします。

事務局) 委員、ありがとうございました。それでは4番のその他に移ります。

(1) の地方創生臨時交付金についてということで、資料としては特段ございません。市の方は今回コロナで特に落ち込んで、交通事業者、鉄道、貸切バス、タクシー等の事業者の方に、地方創生の臨時交付金を活用して、今現在、申請の受付をしております。2月10日が締め切りですので、皆様にはお知らせと報告をさせていただきます。あと委員の方からその他で何かございましたら、挙手をお願いします。

委員) 甘木観光池野です。今度4月から朝倉高校で朝課外授業がなくなるということで、生徒の輸送に関して時間をある程度合わせていただけないかとご提案いただき、当社としても学生利用者が一番多いので、そこにある程度ダイヤを合わせる形で、今学校と市役所の方と協議をしております。最終的には3月下旬ぐらいにお知らせし、4月1日からダイヤを変更する形です。それに伴い循環線等を一緒に、そこで違いを皆さんがわかりやすくする為に、変更を行いたいと思っております。以上です。

委員) はい西日本鉄道の中島です。本日は、グループ会社西鉄バス久留米が欠席で、私は甘木幹線400番を担当しているのですが弊社では先ほど朝倉高校課外中止に合わせたダイヤ改正調整を今しております、まだ申請前で確定ではないですが、ダイヤ改正予定日は3月25日予定です。西鉄は、3月27日に福岡市内で地下鉄3号線で博多駅まで延伸予定で改正が行われる予定です。3月27日月曜日の2日前、3月25日の土曜日に、福岡地区含めて、二日市地区、朝倉地区含めて変更の計画をしていますがまだ申請前であり、その予定で進めます。

事務局) では、閉会にうつります。

会長) 皆様、長時間お付き合いいただきまして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終了させていただきます。ありがとうございました。