

令和5年度 第2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9月29日(金) 14時00分～

場 所：朝倉市役所 別館2階

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：古谷氏

介護サービス課：前田係長

【次 第】

1. 開会

2. あいさつ

3. 協議事項

(1) あいのりタクシー等の運行(案)について

1 朝倉市地域公共交通の概要

①コミュニティバスの導入経緯 ②乗合タクシーと自家用有償運送について

2 朝倉市地域公共交通の課題

①まちづくり市民アンケート ②利用者アンケート ③市の現状等

3 見直しを検討する地域

4 見直し検討と地域別の現状及び課題等

(2) コミュニティバス車両更新について

4. その他

5. 閉会

事務局) ただ今より第2回朝倉市地域公共交通活性化協議会を始めます。

会長であります。朝倉市副市長、佐々木よりご挨拶を申し上げます。

会長) 皆さんこんにちは。副市長の佐々木でございます。本日はお忙しい中、協議会にご参加いただきありがとうございます。この協議会は今年度2回目の開催となります。

本日は市の公共交通の概要、課題を説明し、見直しについての議論をお願いします。東峰村ではBRTが運行開始いたしました。また、西鉄さんの路線バスにつきましては10月1日よりダイヤ改正されると聞いております。朝倉市の公共交通につきましても、地域住民の利便性向上のために、皆様方の真摯な議論をお願いします。簡単でございますが挨拶とさせていただきます。

どうぞ最後までよろしくお願いいたします。

事務局) 3番の議事の方に入ります。

規則に則り、会長が指名するものということで、学識経験者の井上信昭委員さんに議長をお願いします。事務局より連絡です、本日の議事、(1) あいのりタクシー等の運行案についてと、(2) コミュニティバス車両更新についてですが、2番の車両更新については議決事項ですので、こちらを先に進め、2番目に、あいのりタクシー等の運行について様々なご意見をお寄せ頂きたいと思えます。では、井上議長、お願いいたします。

議長) それでは議長の指名を頂きましたので務めさせていただきます。

順番、1番と2番を逆にして進めます。(2) のコミュニティバスの車両更新について、事務局よりご説明をお願いします。

事務局) コミュニティバス車両更新について、提案いたします。まず、コミュニティバス車両導入の現在の状況と経緯です。朝倉市では、タクシーを活用する区域運行の路線を除いて、市で車両を購入し、運行事業者に貸与する方針で、平成23年度から25年度にかけて9台の車両を導入しました。その当初導入した車両について、年数の経過、走行距離の増加により、車両更新時期を迎え、令和元年度の活性化協議会にて、更新対象車両の考え方を整理し、これまでの方針に基づき、令和3年度から福祉(車いす)対応車両を2台更新しています。

今回この協議会で提案する理由として、まず更新前の現行車両は2の通りで、進行方向横向きで、一般利用者の定員は、8名です。しかし、この現行車両タイプはメーカーが生産を中止しており、令和3年度から更新した2台は、車いす対応タイプの案①の車両となります。進行方向縦向きで、一般利用者の定員は、これまでの8名から6名に、2名減少しています。

今年度も1台更新予定ですが、使用路線は朝倉地域コミュニティバスです。その車両を案②で更新したいと考えております。これは、車いすには対応していませんが、パワースライドドアや乗降のための手すりがついた送迎タイプの車両です。

理由は、朝倉地域コミュニティバスは、2コースを2台で運行しており、そのうち1台が更新対象車両ですが、もう1台は車いす対応車両であり、車いす利用者がある場合には、車いす対応車両で運行できること、②の車両で、一般利用者の定員を現在の8名で維持することで利用者の利便性向上につながるためです。車いすの利用実績も路線によっては利用がなく、実績がある路線もこれまで数回程度で利用は少なく、運用上問題はないと考えております。

路線定期運行、いわゆる路線を定めて予約なしで運行する路線については、バリアフリー法で車いすスペースを確保するといったバリアフリー基準の適合が義務付けられています。しかし、車両総重量5トン以下で、定員が23人以下の自動車の場合は、地方運輸局へ認定を申請し、移動円滑化基準の適用除外を受

けることができます。

市のコミュニティバス路線については、道路の幅員の狭い箇所が多い集落内へ乗り入れていることや、運転手の保有免許の関係上から、10人乗り以下の車両タイプが適当です。今回、10人乗り車両の規格変更により、定員を最大限可能な乗車状況にするため、車いすスペース、通路の手すり等の間隔を十分に確保することが困難になったことから、移動円滑化基準の適用除外を受けたいと考えています。

身体障がい者団体から選出されている友岡氏は本日欠席のため、後日改めて説明に伺う予定です。以上で提案を終わります。

議長) ただいまのご説明につきまして、何かご質問ご意見ございましたらお願いします。

委員) 適用除外はいつから始まったんですか。

事務局) いつから始まったという資料がなく、わかりませんが、本日運輸局の方がお見えですので、回答お願いできますか。

運輸支局) 私が担当ではない案件のためいつからなのかはわかりません。

事務局) 確認して改めて皆様にはお伝えしたいと思います。

委員) 私がなんでその質問をしたのかというと、約10年前に車椅子リフトを車載する費用と燃料、車重量を考えると、莫大な金額になり、負担が大きいので、車椅子対応の車両には反対だと、私は発言したのですが、その時とても非難されたからです。

議長) 適用除外がいつから始まったかは、後日調査をして報告するというところでよろしいですか。

委員) 少なくとも10年前にはあったかどうかを教えてください。

議長) 他には何かございませんか。

委員) いや、それだけは今聞きたい。十年前にはなかったんですよね？適用除外。

議長) いや、どうでしょうか。

事務局) その点も含めていつから始まったか調べて皆様には次回ご回答します。

議長) 他に何かございませんか。

委員) 車両は案2ですというこが決定したということですか？

議長) 案2で良いかを今から決める為、皆さんからご意見を今いただいているというところです。

委員) さっき言いました通り、この車椅子(リフト)を乗せると300キロあるから、車の痛みもかなり激しいわけです。車重があるから。それが無ければコスト面に関しても、かなり安くなって、車椅子(リフト)無しの車両に私は賛成です。

議長) 事務局の説明からすると、やむを得ずという感じです。本当は従来型でいきたいが、その車両の生産が終了し、一方で朝倉コミュニティバスは、利用乗員が多いので、乗車定員がこれまでより減っては利用者が不便である。両方の問題に対応できるように案2にせざるをえないという消極的な提案と言えます。だから今の世の中の流れからすると、いいよ、いいよ、という話ではないような気がする、私は。ということを少し頭に入れておいていただいた方がいい。

委員) 矢野タクシーと申します。

本案件に関し、事前に事務局の方から私を含め事業者はご相談を受けています。

私どもは4台、コミュニティバス運行しており、過去にどれぐらい車椅子リフトを使って乗せたかという実績を尋ねられました。4台走らせている中で、十年間で、1件だけでした。

同時に、通常タクシーでどのように車椅子対応しているかも聞かれまして、完全に歩けないレベルの方が、タクシーやバスに乗ることは珍しく、車椅子利用の方は、病院への出入りに、補助的に車いすを利用するという程度。車の入口まで来れば、ご自身で手すりにつかまって乗ることができる方が多く、運転士は介添えで車いすをたたんで車に乗せるという程度なので、利用実績と、現状どのレベルの足の不自由な方の利用があるかの実態からすると、今回購入する車両が車椅子リフト付きの車両ではなくてもおそらく大丈夫だと思うと、私もお答えしました。

実際、全然歩けなくて体を抱える必要があるレベルの方は介護タクシーを利用しています。ちなみにコミュニティバスのドライバーはヘルパーの免許は持っていませんので、専門の介護タクシーとは違い、抱えて乗せることができません。少し手を貸したり、車椅子の折り畳みをお手伝いする程度。介護タクシーのヘルパーのような介助ができないので、実際には体が不自由なレベルの高い方の対応は難しく、そういった方は、介護タクシーを利用されるか、病院のヘルパー付きの送迎を利用されています。ですので、コミュニティバスとしては、車椅子リフトのない通常車両で対応可能ではないかと回答をしているということをご報告します。

議長) はい。ありがとうございました。

事務局) 事務局より補足します。今回の提案内容は、これまでの車両の生産終了で車種が変わることがきっかけですが、福祉的な観点を除くものではございません。

実態に応じた形で他の福祉的対応として専門の介護タクシーもあります。介護タクシーなど、市として例えば福祉事務所の方での対応、サポートする移動手段は別にあるうえで、今回のコミュニティバスの車両の一部切り換えをすところ。資料からわかるように、乗降時にはステップが自動的に出て段差を解消し、手すりがある、乗りやすい福祉対応の車両であることは間違いなく、これまでの福祉に対する考え方は変わりません。

これからの車両投入で「車椅子乗降リフト付きの車両が必要な際には、現在既にある、車椅子対応車両で運行する、それ以外の通常時はこれまでの定員8名を維持できるよう、車椅子リフト無しの8人乗り車両で運行する」という方針にするご提案をしています。よろしく願いいたします。

議長) 事務局から補足説明を受けましていかがでしょう。他に何か。どうぞ。

委員) 今年の3月末まで、タクシー事業、デマンド、路線バス事業やっていましたが、車椅子利用者は当社では1人いらっしゃった。定期的に。市内循環線の右回りは路線バスで左回りはデマンドの10人乗りで運行している。その方の利用は、医師会病院からイオンまたは市役所で、いつも車椅子で利用することを事前に電話されておりました。乗る時はこの時間、帰りはこの時間で、と。今年の3月末まででした。デマンドではなく、市街地循環線で利用されるお客様でした。そのことは付け加えておきます。以上です。

議長) 事務局案で説明の通り、今回更新する車両については、車椅子対応ができないが、それ以外に、対応できる車両が別途あるので、需要に応じて、車両の使い分けをすることで、基本的には問題がないのではないかというこの提案をご理解いただきたいと思います。他にはありませんでしょうか。

それでは、車椅子利用者がどこの路線であっても車両の使い分けで対応するというので、今回の対象とする車両については、更新車両は案の2にしたいという事務局案に対して、皆様の議決をいただきたいと思えます。

事務局案で良いとお考えの方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。

全員一致で事務局案を承認することになりました。

それでは議題を戻し、(1) あいのりタクシー等の運行案について事務局より説明をいただきます。

委員) さきほどの車両の件ですが

資料にトヨタハイエースまたは日産キャラバンとありますが。メーカーと車種の決定にはこちらの意見は出せないのでしょうか。

議長) どうでしょうか待ってください。事務局の方いかがですか。

事務局) トヨタハイエースと日産キャラバンは、基本的に10人乗り(運転士、助手席を含む場合の10人)であることと、縦向きで乗客乗員数8名であることという条件で同じ二社の車種で候補となっています。どちらにするかは入札で決める為、現時点では市が指定して決めることはできず、二つの候補を上げています。

委員) たとえば耐久性はトヨタの方が良いからトヨタにしたい、と、ここで意見を言っても、決められないということですか。

事務局) はい。基本的には仕様書に基づいて入札を行います。仕様書に基づき、どちらか金額が安い方に決定となります。

委員) 私は代表者ではないのですが、上から、もし意見をいえるのだったらと言われてます。車両をその後長く10年使って、部品の交換や修理となる時に、日産は扱いにくいので希望が通るのならトヨタの方がいいと言われておりますが、希望はいえないということですね。

事務局) その点については、改めて契約検査課と確認しながら検討します。

議長) はいそれでは改めて(2)のコミュニティバス車両の更新については先ほどの議決通りといたします。(1)のあいのりタクシー等の運行案について、事務局の方からご説明をお願いします。

事務局) はじめに P.1 をお願いします。まず、公共交通の移動手段の例をあげています。

分類としては緑ナンバーの有償運送と白ナンバーの交通空白地有償運送、同じく白ナンバーの無償運送(ボランティア輸送)の3つに分けられます。

朝倉市は、あいのりタクシーのデマンド交通と朝倉地域のコミュニティバス、高木スクールバスの交通空白地区有償運送等で運行しています。

次に「朝倉市の地域公共交通」の概要です。P.2 をご覧ください。現在、市に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、高木地区あいのりSB)を運行しています。

P.3 はコミュニティバスの導入経緯を一覧表にまとめたもので、主な路線等です。平成21年3月に「朝倉市地域公共交通総合連携計画」を策定し、新たな交通システム(あいのりタクシー事業等)を導入し、交通空白地区の解消や路線バスの廃止に伴う代替え施策を講じ、市民の生活交通の移動手段を確保してきました。交通空白地区であった杷木地域の杷木地区・松末地区では平成24年度の社会実験を経て、平成25年度より現在の杷木東部線(杷木コースと松末コース)を運行しています。

杷木地域の志波地区・久喜宮地区と高木の黒川地区は、平成20年度までは路線バスが運行されていましたが、路線バス廃止に伴い、平成21年度の社会実験を経て、平成22年度より現在のあいのりタクシー黒川線を運行しています。

また、高木の佐田地区は、平成21年度の路線バス廃止により、平成22年度の社会実験を経て、現在のあいのりスクールバス(佐田コース)を、黒川地区で黒川コースを運行しています。

残りの路線については、時間の都合上、割愛します。

P.4 で、乗合タクシー(デマンド交通)と自家用有償運送について、ご説明します。デマンド交通は、予約を受けて指定された時間に、指定された場所へ送迎する輸送サービスです。朝倉市の場合、予め運行時間と運行ルートを設定し、ルート上一部フリー乗降で運行しています。

主なメリットとして、予約に応じて運行するため、効率的な運行ができ「空気を運んでいる」と揶揄される無駄な状態がないことが挙げられます。

一方、デメリットは利用時に予約が必要で、電話で予約することに煩わしさを感じる場合もあります。また、車両が小さいため、一度に乗車できる人数が制限される点も考えられます。

表に一例として杷木東部線(杷木コース)の概要を記載しています。

杷木コースはタクシー車両で月・水・金の隔日で8時から17時20分頃まで運行し、運賃は200円となっています。コース及び時刻表の説明は割愛します。

次に自家用有償運送の特徴は、バス・タクシー事業がなり立たず、地域の移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市町村等が自家用車を用いて有償で提供する輸送サービスです。登録要件として、バス・タクシーに乗ることが困難等3項目あります。

一例として、あいのりスクールバス高木地域(佐田コース)の概要を記載しています。

佐田コースは市のスクールバスを活用して、月～土のSBの合間の時間を基本的にデマンド運行し、運賃は200～310円となっています。コース及び時刻表の説明は割愛します。

以上1 朝倉市地域公共交通の概要の説明は終わります。

引き続き P.5 をお願いします。朝倉市地域公共交通の課題としては、令和3年度のまちづくり市民アンケートにおいて、朝倉市が住みにくいと思う理由に交通の便が悪いことが約6割を占め、右上の表で交通環境の充実の重要度は大きいですが、満足度は小さい結果になっています。

また、②R4年度のあいのりタクシー利用者アンケートでも、利用者の半数が不満を持たれており、特に運行本数・時間帯・行き先の不満が多くなっています。

これらから、市内の公共交通の利便性の向上又は改善が市民に求められているものと思われます。P.6をお願いします。

③朝倉市の現状として、人口と世帯数、年齢階層別人口構成比の表を記載しています。

昭和60年度は約65千人の16,725世帯が35年後の令和2年度で約50千人の19,456世帯となっており、人口は昭和60年度の約22%減少しています。

また、令和2年度の年齢階層別人口構成比において、65歳以上は35.3%と市民の3人に1人となっており、高齢化が進んでいることが分かります。

以上2 朝倉市地域公共交通の課題の説明を終わります。

事務局)

続きまして、資料P.7をお願いします。

3、見直しを検討する地域として、朝倉市は平成18年3月に3市町合併していますが、合併前の旧市町単位で異なっていた施策を、平成20年度策定の「朝倉市地域公共交通総合連携計画」を基に、市内全域の一体的な取組を実施してきました。しかし、甘木・朝倉・杷木の各地域で、民間の路線バスや鉄道の運行状況、移動の需要、地域課題が異なる上、H29年7月豪雨災害の被災地は、被災前とは全く異なる状況での対応が求められています。具体的には、災害で集落がなくなり、人口減少、それに伴い利用客も激減し、運行コースや停留所等の変更を行う必要もあります。

そのため、市内全域の統一した考え方の取組では非効率的であるため、今後の地域公共交通の見直しは地域ごとに（高木地区は甘木地域から切り離して）検討を進めていく必要があります。

特にH29災害の影響や東峰村のデマンド交通の開始等により、早急な対応の必要性が高い、杷木地域と高木地区を今年度から見直しを検討していく方針です。

また、地域公共交通の見直しは、地元が主体的に取り組むことで、地元の特性や利用者のニーズを的確に把握でき、見直し後も地元が継続的に公共交通を守り育てていくことが、持続可能な公共交通につながります。このことが地元主体による運営等も視野に入れ、地元が主体となった見直し検討を基本に取り組んでいく考え方です。

下段の左の図で緑色が杷木地域、青色が高木地区の位置を表しています。下段右の一覧表は、杷木地域・高木地区の公共交通を一覧表にまとめたもので、路線バスは西鉄バスが2路線、あいのりタクシーが3路線運行しています。

P.8をお願いします。あいのりタクシー黒川線と杷木東部線の利用状況について、平成28～令和4年度までをまとめたもので、黒川線の利用客は平成28年度の4,987人が令和4年度では約9割減の451人まで減少し、1人当たりの輸送費は1万円を超えている状況です。

杷木東部線においても、平成28年度の利用客は1,233人で、令和2年度に36人まで落ち込み、その後、運行コースの変更等により徐々に回復傾向にありますが、未だ厳しい状況です。

P.9をお願いします。杷木地域と高木地区における現状と課題を一覧表に整理しています。

杷木地域は令和5年6月時点で5,662人の2,548世帯、高齢化率は41.9%となっています。路線バスの甘木幹線及び小石原線・宝珠山線と、あいのりタクシー杷木東部線と黒川線が運行しています。

豪雨災害後、乙石・小河内集落がなくなり、あいのりタクシー松末コースも一部運休しています。別添資料の松末コースをご覧ください。

現在、松末コースは月・水・金の週3日で、1日に4往復運行しています。コースは図のとおりとなっており、青線部分はフリー乗降区間でバス停以外からの乗降ができ、赤線はバス停のみの乗降となっています。その他に杷木東部線は杷木コースがあります。

主な課題としては、まず、東峰村の乗合タクシーが今年8月21日から運行開始され、小石原線・宝珠山線の見直しが行われる可能性が高く、沿線の移動手段を確保する必要があります。

先ほどもご説明したとおり、杷木東部線・黒川線の利用者数がH29被災から大幅に減少し、路線の維持が難しくなっているという課題もあります。

次に高木地区ですが、令和5年6月時点で202人の109世帯、高齢化率は63.4%となっています。

路線バス・スーパー・病院はなく、あいのりタクシー黒川線とあいのりスクールバス（佐田、黒川）が運行しています。豪雨災害後、黒松・真竹・疣目集落がなくなり、あいのりタクシー黒川線も一部運休している状況です。別添資料の黒川線をご覧ください。

現在、黒川線は月～土の週6日、1日に4往復運行しています。コースは図のとおりで、黒川地区はフリー乗降区間となっています。その他に、あいのりスクールバス佐田と黒川の2コースあります。

主な課題としては、杷木地区同様、利用者数がH29被災前から大きく減少し、路線の維持が難しくなっていることや、あいのりタクシーでの直通は黒川と杷木市街地のみで、甘木市街地や朝倉地域の中心部には他のデマンド交通又は路線バスへの乗り換えが必要なこと等があります。

これらのことから、杷木地域と高木地区の課題を解決するため、現路線の充実プランを含め、ドアトゥドア方式の運行も1つの見直しの方向性として検討します。地元協議にて杷木・高木各々の区域内移動に関する地元の課題や困りごとを共有し、区域で導入可能な移動手段について、地元と行政で一緒に検討します。

利便性や他の公共交通とのバランスを考えながら、地元が使いやすい、望ましい手段を検討します。

今後、アンケート調査を実施し、地元と事業者協議を12月まで行うように考えています。

以上の課題等を踏まえて頂き、委員の皆様には杷木地域と高木地区の移動手段について、ご意見を願います。以上で説明を終わります。

議長) はいありがとうございました。朝倉全域の、公共交通の変遷を含め、現状を再確認していただく。その上で特に急を要する地区として、杷木地域、高木地区の今からやろうとしている、事務局案を説明していただきました。

これも協議事項ですが、あくまでも今日は事務局の資料を基に今からやろうとしていることをまずご理解いただき、気になることを委員の皆様には意見を出していただく。それを受けて、事務局の方でまた見直して次回の会議に向けて新しい案を作り直すという形につなげたいということです。皆様の今、この時点でお気づきになることを願います。いかがでしょうか。

委員) 私はこの会の副会長という立場ですが、出身が議題の高木地区です。杷木地域もほぼ同じような状況とは思いますが、私が高木地区の現状をお話しします。

資料9ページには、109世帯、202名という数字が高木地区の現状として記してありますが、毎年区会長さん方をお願いしている実態調査によると、今年の4月現在で確か、167名が実際今本当に住んでいる人数です。(※転居手続きをせずに転居している為、実数と相違が出ている)被災前の平成29年度は190世帯程で400名近い方が住んでいましたが、災害でほぼ半数になりました。

平成20年にスタートしたこのデマンドタクシー、スクールバスの運行から、もうすでに10数年経ち、災害以降、地区は一変して、現状に合わない運行状態になっているというのが高木の現状であります。おそらく杷木地域もそういう流れではないかと思っております。

当初、黒川線の一番利用者が多かった疣目地区や黒松真竹地区の集落がなくなりました。

人も災害後、他の地域へ出て行かれました。移動はひまわりタクシーが活躍しておりましたが、現在お客さんは1人もおりません。人が住んでいないので。そういう状態です。

市内の他の地域と同じではなく、その地区にあった運行形態の見直しをして行くべきだと地元のコミュニティ会長として切に願うところです。この会議で十分検討していただきながら。

私どもも地元で、ワークショップや、いろんな高齢者の方、今のあいのりタクシーの利用者の方のご意見を聞いております。本当に高齢者ばかりですし、買い物、病院が主ですが資料に出ておるようなご意見ばかり（路線バスに乗り換えず直接目的地に行きたいというもの）でありまして、是非とも使い勝手の良いそういうシステムに、変えていただきたいと、いろんな障害があるかと思いますが、そう考えておるところであります。おそらく、今日の会議を通して出た課題について、事務局から我々の地域の住民と今後いろんな協議をしたいと思います、それを元に見直し願いたいと思っております。以上です。

議長) 地元代表としての言葉をいただきましたが、その上で皆様、ご意見をお願いします。

委員) テレビでちらっと聞いたのですが、ボランティア輸送という運行があるようなことを聞きました。それも一案かなとは思いますが。どういうメリットとデメリットがあるかを知りたい。

議長) はい、事務局の方でお願いできますか。

事務局) ボランティア輸送で、実際にされている市町村もあります。

主なデメリットが運転士の確保が一番重要で難しい。あとは車両の確保と、例えば事故が起きた場合の責任の所在がどこになるのかという点。資料の1ページに載っておりますが、無償運行する場合は、燃料費や車両の維持管理費、修理費、その他諸経費の負担も、当然、地元と市と協議する必要があります。合わせて国への届け出など手続きも必要で、関係機関と調整しながら進める必要がある。今後地元とボランティア輸送も含めて検討していきたいと思っております。以上です。

議長) よろしいですか。はい。

委員) これに関しましては、運輸局のご意見を伺いたい。運行管理面について。

議長) ボランティア輸送についてですか？

委員) 運行管理面について、運輸局からお願いします。

運輸支局) 運輸支局の赤松と申します。今事務局からお話ありました通り、ボランティア輸送の一番の問題点というのは、事故がもし起きたとき、その責任を誰が取るのかということが我々としては一番懸念するところです。

事業許可を取って、緑ナンバーで営業している業者はそこをしっかりとされています。事故が起こらないように運行管理をしていますし、事故が起こった際の保険も国の基準を満たしたものをかけてもらっています。運転士は二種免許も取っています。そのうえで、事業許可、道路運送法の範囲の中で事業を行っていますので、そういったところで正確にコストをかけていただきます。

逆にボランティア輸送は、仮に無償でやるのであれば、我々の道路運送法の管轄の法律も、適用の範囲外になるので、言ってしまえば、何でもありの状態になる。なので、保険の基準もないし、運転士も誰でもいいということ。その状態で事故が起こった際に運転士が責任をとるのか、車の持ち主が責任をとるのか、その辺が全く手放しの状態になってきます。

今朝倉市には、交通事業者もあるので、まずは事業者の意見を踏まえて、事業者の力を借りる形で交通の見直しを考えていただきたい。

先ほどのいわゆる白バスとか、無許可営業がありますが、このボランティア輸送の場合は、完全に無償で運行するので白バスなどと違って違法ではない。といってもボランティア輸送にも費用はかかるので、その費用をどう賄っていくのかという中で、このくらいならいいだろうとお金を集めたりすると、道路交通法の範囲の中で、許可通り普通にやってくれよというケースも出てくるのですね。一概にボランティアだからオッケーというわけでもないことはご理解いただきたい。そういう観点からこの見直しの議論を進めていただければなと思っております。以上です。

議長) ありがとうございます。委員よろしいですか。

委員) はい。

議長) 他に皆様いかがでしょうか。はい。

委員) ボランティア輸送についての懸念点、課題が出された中で1点、この観点を持って見直した方がいいと思う点が、人材の確保の課題です。

多分このボランティア輸送で、一概には言えない多様な形態があると思うのですが、おそらく多くの場合は地元の方、コミュニティの方々がその運転を担うパターンがイメージできますが。今はできるけれどもそれが持続的に、将来的に続いていくのか、続けられるのかということも含めて、考えていただいた方がいいと思います。以上です。

議長) 他にいかがでしょうか。事務局に伺いたい。これをいつまでにやっていくのか。9ページの今後の進め方ということですが。対策をいつからやってみようという話もお願いしたい。

事務局) 資料の9ページに今後の予定を記載しております。9月から地元と協議を行い、あわせてアンケート調査の実施を10月に考えています。並行して、事業者等の関係者協議も12月まで行いながら、次の活性化協議会は12月開催を予定しております。できる限り早いタイミングで実証実験の取り組みができないかを議論したいと思っております。以上です。

事務局) 追加で説明いたします。タイムスケジュールはあるのですが課題もあります。杷木地域の事業にあたっては、小石原線宝珠山線がどうなるか、まだ見えていないところが課題の一つです。

8月の下旬から、BRT、日田彦山線が災害復旧後、持続可能な公共交通としてバスと鉄道が一緒になった事業が新たに始められました。ただ、その事業と合わせて東峰村内の公共交通の見直しも行われ、小石原方面と宝珠山方面を運行する路線バスはあるが、さらにデマンド交通も導入されている。実際にBRT運行後の実績を東峰村に伺いたいがひと月しか経ってないので具体的な情報がきけていません。東峰村と西鉄バスの小石原線・宝珠山線の存続についての動向を踏まえながら、今後のこの杷木地域、高木地区のあり方を検討する必要があります。今後この会議でも、東峰村の状況の報告はあわせて行いますが、現時点でスケジュールを明確に提示できないのが実情です。以上です。

議長) そのように、スケジュールは現時点では明確ではない実情ですが、今日いただけのご意見については、どんどん出していただきたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

委員) 今、杷木から東峰村にバス走っています。今後の考えとして、予算の関係もありましょうし、市と事業者の考えを伺いたい。

議長) 何をですか？

委員) 今後のバスの動きが全然見えてこないんですね。

議長) 路線バスの小石原線宝珠山線の今後ということですか。お願いします。

委員) 西鉄バス久留米です。

お答えできるものが、今のところ何もないのが現状です。当然私どもも、この小石原線宝珠山線は、今後どういう方向で進めていくのか考えていけないと思っています。なぜかといいますと、乗務員不足を解消できないのが、経営上一番大きな問題点である。尚且つ燃料高騰で、費用もかさんでいる。この現状を考え、総合的に、このエリアで、高木地区、小石原、東峰村の地域についても私どもの運行ですが、利用者にも、私たち交通事業者にも、ベストな落としどころを大きな枠で考えないといけないと思っています。以上です。

事務局) 従来のとらえ方も含めてですが、現在の運行状況という資料をご覧ください。1 ページ目が杷木から宝珠山路線の説明です。この路線バスがあるエリアですので、これまでのあいのりタクシーの考え方は、西鉄バスが通っているところと、バス停から 500 メーターの圏外を、交通空白地区として路線バスまでを結ぶ考え方でこの事業を始めています。

八女香春線沿線の赤谷地区は赤谷というこの路線バスのバス停があるので、朝倉市のあいのりタクシーのルートには入っていません。路線バスの存続の為、競合しないという考え方があったからです。ですが小石原線宝珠山線がなくなれば、赤谷エリアは交通空白地区になる為、赤谷エリアも結ぶコースを新たに設定しなければならない。赤谷に限らず、路線バスがなくなれば、今あるバス停周辺も含めた形で、この杷木東部エリア全体の交通を考え直さなければならない。

このように、もし路線バスがなくなったらという観点も踏まえ、検討協議を進めていきたいと考えています。以上です。

議長) はい。そのように既存の路線バスのこれからの形を踏まえて検討しなければいけませんね。ということで、何か他にご意見等ございますか。

委員) 田辺です。質問ですが、先ほど朝倉市さんの説明でスケジュール、時間軸的なところは、予断を持って示してない、それは西鉄バス路線がどうなるか次第の部分があり、一方でなるべく早く実証は行いたいと言われました。それは今の西鉄の小石原線宝珠山線が残っている間でも、ある程度方向性が定まってくれば、実証実験は行う可能性があるということですか？

事務局) 小石原線宝珠山線がどうなるかわからないうちに、実証実験をするかしないかの答えは、まだ市の内部では出していません。

可能かもしれませんが、東峰村のBRT運行からまだ1ヶ月しか経っていないので、その見極めができるタイミングではないかと思えますし、東峰村との関係性はこの小石原線宝珠山線には限りません。西鉄バスにお願いしているのは、日田市、うきは市とも関係する課題ですから沿線自治体

の協議会、運行事業者の西鉄バス久留米との協議、検討の場でも同時進行で進めていく予定です。まだ1ヶ月でバス利用者の実態・変化の分析まではできていないので、実態を把握しながら同時進行でいくしかないと思う。路線バスがなくなってしまってからでは遅いので。

委員) ありがとうございます。今のお答えを聞きして、まず地元の地域の市町村の移動手段の確保のあり方についてはやはり、まず民間事業者さんがどういう鉄道バスがあるかという上で、じゃあ何が足りないか、何ができるかということを考えるという手はずだと思います。

ということで、基本的に事業者から、密にこまめに情報を地元の市町村が地域に提供していくことがまず必要です。あわせて、沿線自治体とも一緒に協議を検討する必要があると、まさにその通りだと思いますので。どうぞよろしくお願いいたします。

議長) はいありがとうございました。質問ですが、課題を解決するための現路線事業の充実プランも含め、ドアツードア方式を書かれています、どういうイメージですか。

事務局) 考え方としては、現あいりタクシー事業の、例えばコースの見直し、便数の見直し、現行路線の変更などもありますし、また、ドアツードアというのは、タクシーと同じような利用体系になるものです。わかりやすく言えば自宅から直接目的地まで行くようなものが、ドアツードア方式です。どのような方式にするのか詳細は、地元や交通事業者とも十分協議調整しながら進める必要があります。以上です。

議長) ということは通常の有償運送のデマンド交通の中でも、バス停ポイントをだけを結ぶというものと、自宅から目的地までドアツードアで結ぶということが、大きく二種類あると思う。今はまだ朝倉で使っていないやり方も検討していくという。それと、ボランティア輸送でもドアツードアという話になるかと思いますが、そういうことも、今、検討の対象という感じですか。

事務局) 先ほど説明でも触れましたが、杷木地域と、高木地区のいろいろな地域の事情や課題が異なるようですので、議長が言われるように、デマンド交通の中のドアツードア方式なのか、もしくはボランティア輸送で運行が可能なのか、当然交通事業者、そして地元と協議を進めながら、よりよい交通の体系を導き出したいと思っております。以上です。

議長) はい。わかりました。皆様どんどん、ご質問も含めてお願いします。

委員) 9ページの課題の、黒川線利用者数が平成29年被災前から大幅に減少し、路線の維持が難しくなっているのとありますが、現在、利用者数が減少し、4条乗り合いの方法が難しくなっているというのは、具体的に、なぜ難しくなるのか回答をお願いいたします。

事務局) 資料8ページ。黒川線の赤の折れ線グラフは、1人当たりの輸送費を表します。平成28年度は1200円でしたが、令和4年度は1万円を超えており、非常に高額になっている状況です。路線の維持の明確な基準として輸送費の金額設定までは設けておりませんが、国から一部補助金はあるものの市の負担が非常に大きい事業の中で、一つの目安として考えると、一人が一回移動するのにかかる費用が1万円を超える現在の状況では、この路線の現行の事業形態での継続は難しいといえ、今回、費用対効果を踏まえた他のやり方での事業見直しが必要であると考えているということ

です。もっと費用を抑えたやり方で多くの方が便利に移動できる方法を検討したいということ。以上です。

委員) 単純に費用面の話で難しいのであれば、例えば事業者と金銭面に関して話し合いをすることを最初に検討するのもありなのかなと思うのですが。

金銭面に関して、まず事業者ともその議論がなく、今のやり方をやめるような流れにとらえられ、かなり消極的にやめる方向で進んでいるように見えますが、もともとコミュニティバス事業自体が赤字になるのはもう最初からわかり切っている事業ですし。

交通事業者から見ても本当に足が不自由で、近所に家族もいなくて本当に困っている方がたくさんいるのが現状です。その中で、消極的な方向に行くのではないかなと。単純に難しくなっていると書かれていますけどそうなのですか。難しくなっているのが費用で、今運行している事業者と費用面に関して話し合いをしたのかとかいうところは資料から読み取れなかったもので。

議長) 事務局の方で追加してお答えすることはありますか。

事務局) 今現在の、黒川線の利用は、今年の4月から8月末までの5か月間の利用数は今65人、1日平均は0.52まで落ち込んでいる状況もあります。

経費面等は、交通事業者と必要に応じて協議等をしてはいますが、運行委託費として事業者を支払っている金額に対して、利用者が65人しかないという令和5年度の今の状況を考えると、今回資料に提示している金額よりも一人当たりの輸送費は更に上がる見込みであり、それも踏まえて、今の黒川線の維持が難しい為、他の移動方法の検討が必要だと考えているところです。以上です。

議長) 路線の維持が難しい、というよりは、今の形態での運行サービスの維持が難しいから新しいやり方を考えるという方がわかりやすいでしょうか。他にございませんか。

9ページにアンケート調査をするとありますがいつですか。

事務局) 10月中旬ごろ実施し、今年中に1回新しいデータを含めて、再度協議事項に挙げる予定です。次回もまだ、すぐ結論が出るという話ではないですがよろしくお願いします。

次回に向けてですが、特に新聞やニュース報道の通り、今運転手不足は大変深刻で、路線バスをやめる、乗り合いバス事業そのものをやめてしまうなど、他市町村でも多くの例が出ています。そういう事例を受けて、個人タクシー事業を過疎地域でもできるようにしようとか、自家用車のあいのりをしようとか、新しい動きもどんどん出てきている。そういう流れを地方から作るには、こういう場で議論をして、国に要望を上げていく動きが必要です、ぜひ皆様もアイデアをこの会議で出してください。これからもどうぞよろしくお願いいたします。

委員) 12月にある程度答えを出さないと、黒川線、杷木東部線の二つは、3月いっぱい契約が終わる。だから12月に答えを出さないと次の契約が間に合わないから。

事務局) 契約が令和5年度中ですので、12月には一定の方向性が必要だと思っております。

議長) はい。新しい仕組みについては、全く違うものになることばかりではありませんので、一定の答えは出さないといけないというのではございますが、答えの中までは、今の段階では、誰も答えられない。ということでご勘弁をお願いします。

それでは、車両更新については、皆様のご意見は賛成であるとなりました。

2番、一つ目のあいのりタクシー等の運行案については、12月の次回に向けて事務局の方で、新しいデータ等を出しながら、新しい資料にもその時点で議論できることをこの協議会で図っていきたい。ということで、予定をしておきたいと思います。

以上で協議事項についてすべて終了しました。これ以降は改めて事務局の方でお願いいたします。

事務局) 4番、その他。

次回の開催日程は12月の中旬予定です。あわせて先ほどの更新車両の内容について、現時点でお答えできる回答です。先ほど事業者さんから要望・ご意見等いただきました車両のメーカー指定の件ですが、今回の協議会では車椅子使用の車両についての協議ということで、メーカー指定は基本的にはそれができないと訂正させていただきます。申し訳ありません。以上、事務連絡もあわせてでございました。

委員) 暑い日が続いております。皆さんがたも体にも十分気を付けられて活動していただきたいと思います。以上をもちまして第2回、地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。長時間ありがとうございました。