

令和6年度 第2回朝倉市地域公共交通活性化協議会
会議録

日 時：令和6年9月26日（木）10時00分～

場 所：旧甘木・朝倉市町村会館 2階大会議室

出席者：＜委 員＞出席18名（随員1名）、欠席3名

＜事務局＞防災交通課：梅田部長、川上課長、矢野係長、堀江、渡邊

（ 次 第 ）

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

（1）協議事項

●市街地循環線の見直し（案）について 【別添パンフレット参照】

・現在の利用状況 (P3～P4)

・見直し（案）の提案 (P5～P10)

（2）その他

4. その他

次回日程 令和6年11月頃を予定（会場未定）

5. 閉 会

事務局) 定刻になりました。令和 6 年度第 2 回朝倉市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。開会に先立ち、当協議会会長、朝倉市佐々木よりご挨拶申し上げます。

会長) 皆さん改めましてこんにちは。公私大変お忙しい中、協議会に参加いただきありがとうございます。協議会は今年度第 2 回目の開催となります。今回は新庁舎建設に伴います、市街地循環線の見直しなどについて議論をお願いします。

なお、新庁舎は、令和 7 年中に工事終了し、令和 8 年 1 月上旬に、移転完了する予定です。皆様方には市の公共交通について、よりよいものになりますよう、真摯な議論をお願いします。最後までよろしくお願いいたします。

事務局) 早速ながら 3 番、議事にうつります。議長につきましては規則に則り、従来通り、当協議会において指名するものということで、井上委員よろしくお願いします。

議長)

それではご指名でございますので勤めさせていただきます。

今日の議題は、基本的には、2 点ございますが、これはあくまでも、次回の協議会に最終決定をするためのたたき台となるような材料を用意していただいているようですので、説明を受けて、皆様の忌憚のないご意見をいろいろ伺いたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。それでは協議事項の市街地循環線の見直し案について、まず事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局) それでは市街地循環線見直しの案についてご説明させていただきます。

今回、事務局より提案させていただく案は、これまで事務局で、市街地のエリアを拡大して運行する案や、ローカル線からつなぐ案など、いくつかの案を検討しました結果、利便性、経済性、効率性など総合的に判断しました事務局案を提案いたします。特に今回は市庁舎の移転に合わせてという時間的な制約もありますので、実現性も加味した案を提案したいと考えています。

まずは、現在の運行概要、利用状況を説明し、その後、見直し(案)の提案をいたします。そのうえでいろんな意見を伺いたいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

事務局) まず現在の運行概要、利用状況を説明します。

最初に現在の甘木市街地循環線の運行概要の説明の後、循環線の利用状況について報告いたします。資料は、パンフレットの写しをご覧ください。

表紙にコース図をのせており、甘鉄甘木駅を起点に、甘木市街地を循環しています。オレンジ色の矢印が左回り、緑色の矢印が右回りの順路となっています。右回りのみ説明しますが、甘鉄→甘木中央→希声館前→朝倉市役所→昭和通り→ピーポート東→医師会病院→医師会病院口→ツツ木神社前→イオン甘木店→甘木インター→インター口→インター通り中央→ピーポート西→西鉄甘木駅→甘鉄→甘木中央です。運賃は大人 100 円、小学生 50 円、幼児・乳児無料です。ダイヤは平日土が右回り 10 便、左回り 5 便で、左回りはあいのりタクシー美奈宜の杜線へつながっています。

特徴としては、平成 25 年 4 月から運行を開始し、市街地の公共施設、病院施設、商業施設などの主要施設を結ぶ路線かつ、バス停や駅を結んだ交通結節点ともなっています。

つづいて利用状況を報告します。

(1) 利用者数はH25年の運行開始以降、維持しています。R2年度は、コロナの影響で利用者数が落ち込みましたが、R3年度以降徐々に戻り、これまでで一番利用が多かったH29の利用者数まで戻ってきています。

(2) 階層別利用者数

これ以降は、運行事業者である甘木観光バスで令和5年6月と9月の2回乗降調査をされた結果からの平均となります。また、右回りと、日祝日の左回りの利用者に限定されますのでご注意ください。

利用者傾向としては、50%以上が60歳以上の高齢者となっています。事前予約型のあいのりタクシーについては、90%以上が65歳以上の高齢者であることを見ると、あいのりタクシーよりは様々な年齢層の方に利用されています。特に免許を保有している人が多い23～59歳の年齢層の利用も多いことが特徴です。

(3) 利用目的

4割以上が買い物利用で、次に通勤利用が多くなっています。

(4) 便別・曜日別利用者数

上段が平日と土曜の便別利用者数ですが、買い物利用が多いことから、午前中の9, 10, 13時台が多くなっており、朝早い時間帯や、夕方遅い時間帯の利用は少ない状況です。

日曜日は、大きな差はありませんが、比較的10, 15時台が多くなっています。

(5) 通過人数

表の見方としては、左が便数で、次に甘鉄甘木駅を出発する時間帯となっており、そのバス停間に何人乗っていたかを示しています。具体的には例えば1便は、甘鉄甘木駅を出発した時点は0人で、甘木中央で1人乗って、甘木中央～イオン甘木店までは1人乗って、甘木インターで降り、それ以降は誰の利用もないといった資料になります。こちらも6, 9月の平日のみの平均値となりますので小数点が発生しています。

(6) バス停別利用者数

平日、土、日の3日間の合計の平均。甘鉄・甘木中央から乗って、イオンまで行っている人が多いようです。甘木中央まで、あいのりタクシー等での乗り継ぎや周辺からの利用が多いのではないかと考えられます。以上で利用状況の報告を終わります。

事務局)

それでは、見直し(案)を提案させていただきます。5ページをご覧ください。

まず見直しの背景ですが、市街地循環線については、運行開始後10年以上が経過し、市街地の生活拠点や道路状況が変化しております、今回の市役所の移転にあわせ、利便性の向上、市街地機能の強化のために見直しを図るものです。

次に、市街地循環線の課題を3点あげています。

1点目が、車両規模(45人乗り)に対し、利用者が少ない。

現在甘木観光バスが運行する小型バス(45人乗り)については、車両更新時期を迎えているということもあり、次回も小型バスで運行するか、10人乗りへ小型化する検討が必要となっています。また小型化車両でリフト付きの車両の場合、後部座席の定員が最大6人になるため、輸送量の問題が発生しますが、利用状況でもありましたように、令和5年度の乗降調査(6, 9月の平日と土1日)における便別最大通過人数は、1便当たり6人であり、令和4年度を含んだ2年間でも、1便の利用者8人以下が9割を占める状況です。

次ページ6ページをお願いします。次に2点目としまして、車両が大きいと、コースが限られる。乗降調査からわかるように商業施設への買い物需要が大きいのですが、Aコープあまぎなどは、45

人乗り車両が入らないため、コースへの追加が不可能な状況にあります。

最後に3点目は、収支率が10%台と低い水準になっています。

利用者数は横ばいで微増となっており、一定の定着はみられるものの収支率は低い水準となっており、今後も運行を維持するために台数の追加等は難しい状況にあります。

これらの課題を踏まえ、見直しの方向性を提案します。7ページをお願いします。

一つ目の方向性として、1点目の課題を踏まえ、車両を小型化することです。

令和5年度の乗降調査（6、9月の平日と土1日）における便別最大通過人数は、6人/便であり、令和4年度を含んだ2年間でも、8人/便以下が9割を占めることから、ワンボックスカー（10人乗り）を下回っていることや、小型バスが進入できないAコープあまぎなどの需要が高い施設へアクセスするため、車両の小型化を一つ目の方向性として提案いたします。

2つ目の方向性としては、課題の2点目を踏まえ、車両の小型化により細やかな需要に対応していくことです。

これまで通り、駅やバス停、公共施設（朝倉市役所）、大型店舗、朝倉医師会病院などの市街地の主要施設を結節するとともに、総合病院である甘木中央病院と朝倉健生病院、大型店舗で需要が高いAコープあまぎを新たにコースに追加することで、商業施設へのアクセスを強化したいと考えます。しかしながら、すべての需要に対応すると運行経路が長大になり、利便性が低下する可能性が高いため、循環線はできる限り需要が高い拠点に絞り、長大にならないよう配慮しながらコース設定を行いたいと考えます。

次に3つ目の方向性として、現在の運行形式とすることで、最小限の投資で、便数を確保したいと考えます。今回の見直し案は、左回りは、現行の美奈宜の杜線からつないだ運行形式を維持します。1便当たりの所要時間が増えるため、最小限の減便（1～2便の減便）で運行したいと考えます。所要時間は1便当たり10分程度の増となりますが、1日ですと1時間以上の増となります。また、労働条件の規制もあり、減便はやむを得ないと考えます。以上が、見直しの方向性となります。

次に、スケジュールは、来年度、令和8年1月からの運行開始から逆算し運輸局への手続き期限などを示しています。

次に9ページをご覧ください。先ほどの見直しの方向性を踏まえ、運行概要案をまとめたものです。主な変更点は、車両について、右回り車両小型バス（45人乗）を10人乗へ更新すること、便数について、1～2便の減便を行うこととなります。

具体的なコースは、次ページ10ページをご覧ください。上図が現行、下図に変更案。下図の変更案の黒の網掛けバス停を廃止、赤の網掛けが新規のバス停になります。廃止する2バス停に代わり、甘木中央病院、朝倉健生病院、新たに朝倉市役所、Aコープあまぎを追加するコースとしております。以上で、見直し案の提案を終わります。ご意見等よろしくお願いします。

（議長）それではただいまの事務局からの説明に対しまして、皆様のご意見いただきたいと思いますが、現状のデータを受けて、どういうふうこれから見直しをしていこうかという、概略の案。ご質問ご意見ございましたらお願いします。

（福岡運輸支局）3ページのデータについて教えていただきたい。

ここのアンケート等結果、（2）以降は、平日土曜日の各1日の乗降調査平均値ということであったのですが、サンプル数はどれぐらいになるのでしょうか。

あと、(3)の利用目的その他は、何か具体的なこと、どんな目的かわかれば教えていただきたい。

議長) それでは、2点のご質問について、ご回答をお願いいたします。

事務局) サンプル数は200です。その他につきましては、その他以降の記述がありませんでしたので、その中身につきましては、把握しておりません。以上です。

議長)

私の方からお尋ねですが、3ページの甘木市街地循環線分析、6月の平日土曜日各1日となっていますが日曜日はないのですか。

議長) 3ページの、利用者数の推移を見ると、過去最高に近いぐらいに回復してきていますが、この実績がどんな傾向か特に調べてないようでしたら、次回に向けて、そういうデータもあったほうがいいかなと思いますので、後で整理していただきたい。

事務局) 8月末までの利用者で4953という数字が5000人、前年比で大体300ぐらい増という状況であります。

議長) わかりました。次回は半年分のデータがそろいますので、その辺もよく見ていただいた方がいいかなと思います。他にはいかがでしょうか。

7ページの、見直しの方向性を決めるために、現在のデータを分析されていますが、一番上の、現在の利用状況から車両を小型化するとあります、その利用が、令和4年度を含んだ2年間でも、8人以下の利用が9割を占めると。これも言葉で言われただけでは、なかなか納得しにくい。実際のデータで、年間何百、延べ3000と運行するのですけども。

その中で、8人強の利用が何便ぐらいあるのかはしっかり押さえておかないと、積み残すという大きな問題が発生しますので、その辺のデータを現状分析の中でもう少し明確に示して。

問題は、8人以下が9割を占めるとありますが、ということは、小型車両で、運用すると積み残しのリスクが1割ある。過去より利用者が下がれば、積み残しの危険性は減るが、利用者が1割より今後増える可能性もあるので。それも含めて、車両の大きさについてももう少し細かく分析した方がいいと思います。

それでは現状を受けての事務局案としての大まかな見直しの方向性が出されておりますが、お気づきの点があれば、ご指摘をいただきたい。いかがでしょうか。

委員) 車両の選定ですけど、45人乗りからいきなり10人乗りへの変更を計画されていますが、20人のマイクロバスとか検討はされていないのですか。20人のマイクロバスだったらAコープには入れると私は思いますけど。どうですか。

議長) 事務局の方でお答えいただけると。

事務局) 29 人乗りのマイクロバスも含めて車両の大きさについて検討しております。10 人乗りで決定というわけではありませんので。購入の決定につきましては 29 人、或いは 14 人乗りも実際検討しておりますので、いろんな意見を踏まえながら決定したいと思います。

議長) 今日出されているものは、事務局の 1 次案です。車両の大きさについては、再度分析を進めていただきたいと思います。他には。

委員) 2 点確認です。1 点目、この車にリフトをつけられるのかどうかと、現状で車椅子のご利用の方が、ある程度今いるかを、説明してもらいたい。

最後もう 1 点が、利用者の割合。内訳を見ますと 60 歳以上の方が 50%を超えるとありましたので、現状で朝倉市における高齢化率といいますか、どのぐらいの高齢の割合が増えているのか。

高齢者の年齢が高くなっている方が割合的には増えていましたので、そうすると小型化は、もしかすると危険なところがあるかもしれないと感じましたので、確認させていただければと思います。お願いします。

議長) 事務局の方で、回答をお願いします。

事務局) 引き続きの車両の購入は、車椅子の利用ありの前提で考えております。その上で、車椅子リフト付きの定員は 6 人とかに減る為、積み残しが発生する可能性も少し高くなります。それも含めて再度少し大きい車両も検討していきたい。

それから、高齢化率ですが、35%を超えているという現状です。以上です。

委員) 増えてきているかと言いますと、増えてきているということ?

事務局) はい。今後も高齢化率は増えていくだろうと。

議長) よろしいですか。

委員) はい。

議長) 他にはいかがでしょうか。

委員) 運賃に関してですが。既存の 100 円から全然上げないのですか?今どこでも何にしても運賃は値上がりしているのです、これを見直すべきではないかと思います。いかがでしょうか。

事務局) 運賃は 100 円というワンコインですが、それは現在の経済状況も考えまして、今後検討していきたいと考えております。以上です。

議長) 現段階での回答ということでよろしいですかね。はい。他にはいかがでしょうか。

私の方から 1 点確認です。現状右回り、左回りで、左回りは、美奈宜の杜線がそのまま循環線になるということで、右回りばかり表に出るのですよね。左回りは、例えば、8 ページね。

表の右側に、1 という案になっていますが、この現行というのは何を意味していると考えたらよろしいでしょうか。例えば、右回りでは、病院とかに入り、かなり運行ルート変わる。

ですが、左回りは、そういう運行ルートを含めて、現状維持だということかを教えてください。

事務局) いいえ、左回りも、コースは変更案のように変更します。運行形態が、現行を維持というのは運行形態を維持するという意味でご理解いただけたらと思っております。

議長) 次回最終案として、右回り左回りを常にしっかり意識して示していただきたい。どうしても左回りの方は、おいてけぼりにされているように感じます。他にいかがでしょうか。

運行事業者の方にお聞きしたい。現行よりもコース時間が 10 分ぐらい伸びる運行系統（コース）に変更すると、当然運転時間は伸びますが、一方で、ドライバーも労働時間に関する規定など、厳しくなっています。10 分延びることによって便数は、どうしても減らざるをえないのか、それでも労働基準内でこのぐらいの時間の増加であれば現行の運行便数を確保できるのかどうか、教えていただきたい。

委員) すいません。現行の便数では難しいと思います。減便が望ましい。

現状でも、特にイオンの火曜市や、朝倉警察署の前のマクドナルドの新商品が出たときは必ず渋滞で時刻表よりずれていって、時間的にもドライバーは現状でも、曜日とか時間によっては休息できずに折り返し運行するという過密運行となっていますので、現状の便数であれば、バス停を大幅にカットする、もしくはルートを大幅に変えてもらわないと難しいと思います。

議長) 明確な回答をいただきありがとうございます。

そういうことも皆様、頭の中に入れていただきながら運行案の見直しもご検討いただきたいと思います。他にいかがでしょうか。何かお気づきの点などございましたらお願いします。

委員) 9 人乗りまで普通免許で運転できると思うけど、これ以上は大型免許がいるのですか？

委員) 大型免許ではなく、普通車の限定解除の場合は準中型まで可能。

大型免許は、定員 29 名以上のバスやトラックに必要です。その他の車両は普通車の免許の中特、または限定解除するかどうかによるが、対応している車両であれば、中型免許で運転ができます。

議長) よろしいですかね。はい。他にいかがでしょうか。

委員) 車両に関してですが、もし 9 人乗り車両を購入した場合、平日の日中も走るということですが、その車両の整備や点検の時の代替車両はどう考えていますか。

事務局) どの車両を購入するかを十分検討する中で、代替車両の対応についても今後検討する。現時点では、以上です。

議長) 他にいかがでしょうか。(発言を求める者なし)

それでは、大体ご意見は出していただいたので、次回の予定日は11月に向けて、今日のご意見をもとに、事務局案として、最終案ご提案いただくこととなりますので、それまでに皆さんで会議が終わった後でもお気づきの点などがございましたら、事務局の方に連絡いただければと思います。

それでは協議事項の1点目については今日のところは、これで終了とさせていただきたいと思います。続きまして、何かこの協議会の場で、検討すべきことが何かありますか。

事務局) 杷木エリアのあいのりタクシーについて今度10月1日から実証運行を開始します。

令和6年の10月1日から、令和7年の9月の間実施いたします。パンフレットの上の方にこの内容については記載しております。月曜から金曜日の午前8時から午後5時の運行、土日祝日振替休日、年末年始はお休みとなります。杷木地域全域を運行エリアとしております。運賃は1人1回片道300円、割引対象者は半額。予約制で運行します。ご利用者は事前登録と、利用予約が必要です。

最初の1回だけ、事前登録として、お名前、住所、電話番号などを事前に登録をします。今回、9月24日現在事前登録の登録者数は80名いらっしゃいます。事前の案内・説明会で支所や、地域のサロンにうかがって説明し登録し、区会長の方が取りまとめをしていただいて、たくさんの事前登録をいただいた状況です。

周知方法としては広報9月号にも掲載をしております。それに加えて、杷木地域全戸にパンフレットを配布して、そちらでも周知している状況です。

以上あいのりタクシー杷木エリアの実証運行についてご報告をさせていただきます。

議長) ただいまのご説明に何かありますか。

委員) 利用したい近くの人が何人かで乗っていく、いわゆる相乗りした場合の料金はいくらですか。

事務局) その場合も現在のところは同じ。1人300円です。以上です。

委員) それでは4人乗って割り勘したら普通のタクシーに乗った方が安くつくということはないですか。

事務局) 乗り合いタクシーですので、お1人で乗る場合には、金額は大きく割高ですから、乗り合うところでの金額設定額です。ですから、確かにその4人乗れば、1200円になりますが距離等によって料金はかわるので、長距離の場合あいのりタクシーの方が通常のタクシーよりも安くなり、近距離なら普通のタクシーに割り勘で乗った方が安くなる。(割り勘が安いと事前にわかっている場合は普通のタクシーを利用すればよいことである)

どこかで線を引く考え方に基づいた形で、4人乗られたとしても300円という考え方で進めております。よろしいですか。

委員) 杷木地区の区会長です。区長会のときに、市の方からご説明いただいて、その時かなり告知について要望等が出ましたが、チラシを全戸配布、先ほどのご報告に80名ほどの事前登録がされているということですので、今回は告知がうまくいってないみたいなケースではないですが。

他の地区の区長方から告知の仕方を、いろいろお考えいただけないかという意見がたくさん出て、ご検討されるとお返事をいただいた。パンフレットの全戸配布とインターネット（市のHP）等で広報することに加えて、朝倉市の広報にも載せて、まだほかに足りないのかどうか、もし、考えていच्छゃったら、お聞かせいただければ次の区長会についてご報告したいと思いますのでよろしくお願いします。

事務局）現在、各コミュニティを回りまして、各地区で行われるサロンや、高齢者の寿大学、民生委員会などでの周知を予定しておりますが、そういう高齢者が集まる場所の情報を調べて、そちらにお邪魔して、周知活動を行っています。

また他の地区については、現在、各コミュニティの方に毎月、利用状況等をメールで報告し、地区の会議や広報紙で発表してもらい周知・啓発を行っているほか、パンフレットを置いて、一緒に周知をお願いしています。

今後他の地区でも、全戸配布ができれば一番良いのですが、全戸配布では、配ってもらう区長さんにも大きく負担をかけることになりますので、こういった地道な活動を、続けて取り組んで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。他にご意見等ないようでしたら、これをもちまして、終了。
どうも皆さん、お疲れ様でした。

事務局）

4 番、その他でございます。

10 月以降、新たな取り組みに関連すること。前回の協議会でもお話しましたが、西鉄バス小石原線・宝珠山線の報告です。東峰村、うきは市そして日田市から、延長の依頼がされており、結果的に減便して来年の3月末まで運行するところで進んでおります。具体的には平日の運航便数が、現在7往復が3往復になる。これが10月から3月までで、4月以降は廃止となります。それについて、東峰村さんが、1日3便に減便なのを補う形で、朝一往復だそうと考えているというところで、地元のタクシー事業者さんとの話し合いが進んでいる。という現状報告でございます。この10月からは朝倉市では、杷木エリアの新しいあいのりタクシーをスタートさせます。

次回を11月で設定をさせていただきたいと思えます。日程につきましては調整しました上で、またご案内をさせていただきたい。次回第3回は、引き続きこちらの市街地循環線の内容になろうかと思えます。

先ほどスケジュール表でもお示しをしました通り、複数回にわたって、皆様方のご協議をお願いいたします。それでは閉会の言葉をよろしくお願いします。

副会長）これで協議会を終了いたします。ありがとうございました。