

令和6年度 第3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11月28日（木）14時00分～

場 所：Pポート 会議室

出席者：＜委 員＞出席17名（随員1名）、欠席2名

＜事務局＞防災交通課：川上課長、矢野係長、渡邊、黒木

（ 次 第 ）

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

（1）協議事項

（2）その他

4. その他

次回日程 令和7年1月頃を予定（会場未定）

5. 閉 会

事務局) 第3回朝倉市地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。本日、会長が、身内の不幸がございまして、欠席させていただきます。代わりに、床嶋副会長、ご挨拶をよろしくお願いいたします。

副会長) 皆さんこんにちは。本日は3回目ということで、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日の協議の目的は、市街地循環線です。前回いろいろ意見をいただきました。その件についての協議をし、皆様のいろいろな意見をいただきながら、次回に向けての、ある一定程度の方向性を承認していただくことが目的となっております。よろしくお願いいたします。

事務局) それでは早速、議事に入らせていただきます。議長を、会長が指名するものとしまして、学識経験者の井上委員にお願いします。

議長) それでは、ご指名いただきましたので議長を務めます。

本日は、報告事項1点、協議事項1点ということで、まず(1) 報告事項、あいのリタクシー上秋月・安川線について、事務局の方からまずご説明をお願いいたします。

事務局) 1) の報告事項、あいのリタクシー上秋月・安川線についてご報告をさせていただきます。資料の3ページをお願いします。

(1) 運行概要、あいのリタクシー上秋月・安川線は、下戸河内から長谷山を通り、甘木まで運行している路線です。こちらは事前予約型となっており、週6日、月曜日から土曜日に運行をしております。便数は、甘木市街地方面行きが午前3便、午後1便、上秋月方面行きが午前1便、午後3便、往復4便の運行をしております。

(2) の利用実績は、①の利用者数、令和5年度は1412人。うち一般利用者が1219人です。令和5年、令和4年度と比較しますと、全体の利用者数は、マイナス14.0%、一般利用者は8.8%のプラスとなっております。

②の実利用者数、令和5年度は44人、令和4年度と比較しますと、マイナス20%となっております。

続きまして⑤番、平日運行便数は、令和5年度が994便運行しております。前年度との差はマイナス10%となっております。

⑦の事業費、令和5年度の事業費は623万5706円。前年度と比較しましてマイナス8.3%となっております。1人当たりの輸送経費は、令和5年度が4416円。前年度と比較しますと、6.6%のプラスとなっております。

資料中央、図1の利用者事業費の推移表になります。⑦の事業費を棒グラフで記載しております。①の利用者数を折れ線グラフで記載しております。

続きまして(3) バス停別の利用者数、乗車が多いバス停は、一番多いのが長谷で、123人、その次が隈江の121人。その次は中村の90人となっております。

降車が多いバス停は、甘木中央が、238人。昭和通りが122人、Aコープあまぎが93人となっております。

便ごとの運行率は、利用が多い便は、甘木1便、甘木3便が67%と最も多くなっております。

利用が少ない便は、甘木4便が9%、上秋月3便が16%という状況になっております。

続きまして4ページをお願いいたします。

8月1日から8月14日までの2週間において、あいのリタクシーの利用者の方々にアンケートを実施しました結果、15票アンケートを回収しております。時間の都合上、説明は割愛しますので各自お読み取りください。

続きまして11ページをお願いいたします。あいのリタクシー上秋月・安川線の来年度からの運行内容について説明します。

運行便。現行通り甘木4便、上秋月曜日の往復4便とします。甘木行き1便は、小学生のスクールバス利用が主であり、一般利用者は甘木行き2便8時台と、3便10時台を多く利用されています。帰りは、11時台の1便と、12時台の2便。16時台の4便が比較的多く利用されております。

1日1台で運行していることを考慮しますと、これ以上運行便数をふやすことは難しいと考えております。

続きまして、乗降場所ですが、アンケート等の要望に基づき、朝倉市役所をコースに追加します。アンケート以外にも朝倉市役所を追加して欲しいという要望を数多くいただいておりますので、今回の契約更新に伴い、市役所をコースに追加いたします。

今回のあいのリタクシー上秋月・安川線の更新に伴い、市のあいのリタクシー事業はすべての路線で、市役所または支所を乗降場所として設定することとなります。

この路線更新は、地元協議を経て、今年度の運行内容から変更し、2年間の更新を行い、運行事業者を決定するための入札を、1月以降に予定しております。

入札予定業者は従来通り、市内に本社または営業所のある業者で、矢野タクシー様、ひまわりタクシー様、そして安全タクシー様で、この入札をもって、2年間の事業を行う予定です。

契約の契約期間を2年間とした理由は、通常の更新は3年で行っていましたが、近年の物価高や、人件費の上昇に対応するため、期間を2年間とするものでございます。

以上、報告を終わります。

議長) ただいまの説明について、ご質問はありますか。

運輸支局) 一般利用者の意味がわからなかったので教えてください、というのが1点目です。

2点目ですが、同じく3ページですが、この上秋月・安川線の利用実績として利用者、収支率、運行率とありますが、目標値があれば教えてください。

3点目ですが、11ページ。乗降場所の追加について、場所が変わるとダイヤも変わると思いますが、今回はあくまで方向性の報告ということで、後日また協議をされるということでしょうか。

議長) 3点のご指摘に回答ください。

事務局) まず1点目、一般利用者という表記ですが、あいのリタクシー上秋月・安川線は、スクールバスとして利用の小学生がいるため、一般の利用者というのは、スクールバスとしての利用の学生以外の方、という意味での表記となります。

令和5年が1412人の利用者数、うち一般利用者が1219人ですので、その他の約200名は、小学生(児童)の利用となっています。

次に、目標値ですが、交通計画で、令和7年度の目標値ということで設定しており、上秋月・安川線の利用者は、年間1510人で、利用目標設定をしています。

運輸支局) 未達成なので、利便性を考慮しようということですね。

事務局) はい。

運輸局) わかりました。

事務局) 乗降場所として朝倉市役所がコースに追加される点ですが、こちらは既に実施された地元協議にて、地元住民からの要望として、市役所を追加するというので、了承されています。

運輸局) 詳細のダイヤを変更して決めるのであれば、多分道路運送法上、協議を整える必要があると。今回報告事項ということだったのですが、これは前回協議しているのですか。それとも次回1月とかに、ダイヤ変更した案をこの協議会に諮るのでしょうか。

事務局) 今回ダイヤ変更はしません。バス停を追加するだけなので、できればこの報告をもって協議し、承認を得たいと考えます。

運輸支局) この場でこれから協議するということですね。報告をもって協議ということにしていたければ、議決をとってもいいと思います。

議長) バス停が1つ増えて新規コースが入る案に対しては、本来は協議事項として扱わないといけない。運送法上は、協議が整ったということで、申請をしていただくことになると思う。だから、議事の項目を、協議事項にしなければいけなかった。

事務局) 申し訳ありません。報告事項としているものを、協議事項に訂正させていただきまして、協議をお願いいたします。

議長) わかりました。一部路線に新規コースが入ってバス停を追加するという変更内容ですので、これは協議事項として、皆さんに賛否を問いたいと思います。他に何かございませんか。

委員) 3ページの部分の令和4年と令和5年度の利用者が減った要因。令和5年5月に新型コロナも5類に移行したことで、それから移動需要としては少し回復傾向にある中で、逆に利用者が減っている、その要因があれば教えてください。

事務局) 利用者数の減少、1641人が1410人になった理由ですが、スクールバス利用者の方が、令和4年度は2名いたのが、令和5年度は1名になった為です。令和4年で、1人で約300回スクールバスを利用していた生徒が、卒業に伴い利用がなくなったことが減少の要因です。

これに対し、一般の利用者が、100名程度増えており、合計すると、減少人数が200人という数字になっています。

議長)他に何かございませんか。それでは、お手元の議事次第の変更をお願いします。

(1) 報告事項 (2) が協議事項となっていますが、これは両方とも協議事項ですので、全体が協議事項として、(1) があいのりタクシー上秋月・安川線の路線の変更案について、そして、2 つ目が、市街地循環線の見直し案についてという内容で、お手元の議事を変更してください。

ではご意見もないようですので、(1) あいのりタクシー上秋月・安川線、について、変更内容は、朝倉市役所まで路線を伸ばして新しいバス停を 1 つふやす、一部修正の変更内容と、時刻表は変更なしということで、来年度からの変更案について、承認をいただける方は挙手をお願いします。

(賛成の挙手多数)

それでは賛成多数ということで、事務局案を承認とさせていただきます。

続きまして、協議事項の 2 点目。市街地循環線の見直し案について、事務局の方から説明をお願いいたします。

事務局) 前回いただいた意見等を踏まえて、今回見直し(案)について、ご説明します。12 ページをお願いします。

運行開始以降の利用者数の推移を表したものです。R6 年度は、R6 年 9 月までの実績になります。中段の表は、その実数と 1 日当たりの利用者数です。R6.9 月までのかつこ内の数字は単純に半期分を倍にした数字になります。

過去 3 年(R3~5)の上半期、下半期の割合はおよそ 50%となっておりましたので、R6 年度についても、上半期の倍数の 15000 人を超える利用者数が推測されます。

また、1 日当たりの利用者数は、R6.9 月までで 1 日あたり 41.9 人となり、1 日最低 10 便運行しているため、1 便当たりで換算すると、1 便あたり 5 人未満になります。

次に、13 ページです。上段が R5 年度、中段が R4 年度におこないました、乗降調査における便ごとの最大通過人数です。下段に H29 年度までの最大通過人数が 8 人以上の便数を記載していますが、R4 年度の表の、赤で囲んだ 3 便のみが 8 人以上でした。15 人とある便は、団体での利用と聞いております。その他、過去最高の利用者があった平成 29 年度の乗降調査まで 7 年分さかのぼって調べたところ、1 便あたり 8 人以上の利用があった便数は、0 でした。たまたま、令和 4 年度の 3 便だけが、8 人以上の利用があった、ということでした。

次に、14 ページをお願いします。

乗降調査からみえる循環線の特徴として、店舗前にバス停を設置し敷地内まで乗り入れているイオン甘木店のバス停利用が一番多く、次に多いのは甘木中央(旧甘木バスセンター)や甘鉄甘木駅の交通結節点になります。利用目的も、買い物での利用が多く、生活路線として利用されていることが特徴といえます。商業施設への買い物需要が大きいことから、A コープ甘木などをコースへ追加することで利用者の増加が期待できます。

次に、15 ページです。具体的な見直しの方向性として、①車両の小型化は変わりませんが、今回 14 人乗りのワンボックスカーを提案いたします。前回の協議会で意見が出ており、積み残しへのリスクを軽減するため、また、前述のように 1 便あたり 8 人を超える便はほとんどありませんでしたので、14 人乗りへの小型化は可能と考えます。

車いす対応について販売店に確認したところ、14 人乗りの車いす対応車両について、現在生産を一時休止しており生産の再開は未定とのことでした。生産されない場合は、右回りの 14 人乗りは車いす対応でないことの周知を行い、左回りの車両はこれまでどおり車いす対応車両なので、左回りの利用を促すことで対応していきたいと考えています。

具体的な見直しの方向性②として、より細やかな需要に対応することは前回から変更はありません。

新しい市役所をはじめ総合病院である甘木中央病院と朝倉健生病院、並びにAコープ甘木を新たに追加し、これまでそれぞれの病院の最寄りバス停として利用されていた、現在のPポート西とピーポート東のバス停を廃止します。

最後に便数についてです。前回、現在運行している甘木観光バスから意見が上がりましたように、減便は避けられないと考えますので、現在の運行便数よりそれぞれ1便ずつの減便を行い、平日土曜日の右回りを現在の10便から9便へ、左回りを5便から4便へ、日祝日振替休日年末年始の右回り左回りともそれぞれ5便から4便への運行便数で運行したいと考えます。

次に16ページをお願いします。運行概要案②と前回より変更した点を網掛けで示しています。

車両が、14人乗り車両、左回りはこれまでとかわりません。台数、運行方法、運行日はこれまでどおりです。所要時間が、10分から15分程度伸びます。便数は、それぞれ1便ずつの減便で考えております。コース内のバス停は15ヶ所ですが、増減合わせ、17か所になります。17ページに、コースを載せています。2ヶ所のバス停を廃止し、新たに4ヶ所のバス停を回る案です。

18ページにスケジュールを載せています。令和8年の1月、実証運行開始を目指しています。

以上事務局の説明を終わります。

議長) では協議事項の2点目の、見直し案について、ご質問、ご意見ございましたらどうぞ。

委員) どのくらいの車いす利用者の方がバスを利用していますか。

事務局) 現在運行している甘木観光バスの方に聞き取りましたら、利用者がお1人いて、その方の利用が、1年に1回、あるかないかで、利用者の実績としてはほとんどないということです。

委員) 障がい者手帳を見せて割引で利用している方は、どんな障がいの人で、何人くらいバス利用しているかの数字がわかれば知りたい。障がいの種類はいろいろあって違うから。

事務局) 調べて、わかれば次回報告いたします。

委員) 甘木観光バスの運転士をしています。市街地循環線バスの利用者は以前よりだいぶ増えました。1日20名前後の利用者でしたが、最近は、多い時で1日50名弱の利用です。1台に10名前後が乗ります。この状況で、デマンドで使っている10人乗り車両に変えたら、助手席にも乗客を乗せることになる。前回言っていた10人乗り車両では、乗せられるのかなと思う。それが、今回の修正案では14人乗り車両にするというところ。これはバスとは違うのですか。

事務局) 今の普通のバス車両の、大きさ同じぐらいでロングボディというタイプで14人乗りです。普通の今のバスよりは少し小型の車両です。

委員) 14人乗りでも、利用者が増えたら乗り切れなくなるのではないかと思います。

議長) 予想外に利用者が増えたとしても、対応できるというのが、基本ですね。

万が一そういうことが起きたときには、対応手段を用意しておかないといけない。バスで1人積み残したと言ったら、すぐに代替車両を用意できるという担保があれば、予想外の利用増への対応が問題ないと言えますが、そういう用意は、お考えですか。

事務局) 市街地循環線がスタートしたときには、満員で乗れない時は、タクシー車両を予備車として出すという内容で契約しています。実際、これまで、予備車が必要になったことはない。

今回、バスの大きさによって、一長一短あります。大きなマイクロバスサイズですと、Aコープあまぎの敷地内に乗り入れできないこと、そして、健生病院と中央病院では、健生病院の玄関の屋根に車両の屋根が当たるため、玄関までの乗り入れができない、というデメリットがあります。

それらを勘案した結果と、前回ご意見いただいた内容で、15人乗りの、実際乗れるお客様の数は14人という車両で、今回提案しています。

それでも今後利用が増えて、定員が足りないようであれば、その改善策を講じるとして、ベースは14人のりで運行スタートしてはどうかという考え方です。

議長) もう1つ、先ほど説明があったが、車椅子対応の車両は、確保できるかどうかかわからないと。もし万が一確保できない場合、もう車椅子対応車両は用意しないのですか。

事務局) そもそもメーカーが製造していないので、別な手だてを講じる必要がある。これまで、トヨタ、日産、その2つのメーカーが車椅子対応の10人乗りの製造をしていました。ローカル線のあいのりタクシーはすべてその車両で対応していました。まず、トヨタが生産をしなくなった為、日産で購入していましたが、その日産も生産しなくなった。今、各メーカーが、コミュニティバスや、あいのりタクシーで使う10人乗り以上の車両は車いす対応で製造せず、福祉対応車両、介護施設の送迎で使う小型の車両の車いす対応に傾注する流れになっている。

こうなると、今後は、あいのりタクシーや市街地循環線の車いす対応運行として、介護タクシーの事業者との打ち合わせも始めるなど、対応は臨機応変に考えていかなければならない。

議長) 2年、3年という契約期間があります。その間どのようにしていこうとするのかも、あらかじめ精査した上で今後の対応については、考えていかなければならない。

他にご意見はありますか。

委員) 大型の路線バスの車両では、座席に座らず、立って乗車して満員乗ることもありますよね。50人乗り車両でも立って70人乗っていたりしますが、道路交通法ではそれがよいのかどうかわかりませんが。14人乗りの車両では、立って乗って乗車人数を席より多くのせることはできないのですか。補助席で、14人よりも、1人2人多くのせることはできないのか。

事務局) それはできません。14人乗りは、最大が着席しての乗車で14人です。通常の路線バスのように立って乗車することはできません。

議長) 他にございませんか。16ページをもう一度ご覧いただきたい。黄色くマークされているところが現行からの変更。特に赤字については、前回の事務局案からさらに変更した内容です。変更案の右回り車両が、前回は10人乗りで提案があったが、積み残しがでるのではないかという指摘を受けて、少し工夫した変更案です。次に、現行コースはバス停15ヶ所ですが、病院施設、商業施設への乗り入れを含めてバス停を2ヶ所ふやし、17ヶ所にする。それにより運行距離が延びて、所要時間が現状の30分から34分から、10分ほど増えて、最大40分から45分ほどになります。

そうすると、1台の車での運行ですから、運行間隔が今のままではいなくなり、1時間10分ぐらいに1便を運行するということで、結果的に便数が減る。現行の平日、土日、右回りだと、10便が、9便になり、左回りは5便から4便になります。祝日は、右回り左回りとも1便ずつ減って4便になります。これらが大きな変更案です。

車両は、14人乗りの、基本的には車椅子対応の車両を購入予定ですが、万が一それが生産中止となると、車椅子対応は予備車など何か他の手だてを含めて、その時点で新しい施策を講じるということによろしいですか。

ここまでは、この協議会で承認をいただきたいというのが事務局の考えです。

委員) 減便されると、1便当たりの乗車人員が増えると思う。15便から平日13便になるとしたら大体13%ぐらいが違って、土日は10便から8便になるので、20%ぐらい変わると思う。1便に8人乗車を超えたことが、3便あったとのことでしたが、これは平日ですか、休日ですか。

事務局) 13ページの2つ目の表ですね。左側の便数からすると土曜日かもしれない。

委員) 最大値を8人から大体、8人から10、3%ぐらい増えたとしても9人ですね。それなら14人で対応できますね。減便を計算にいれると、どうなのかというちょっとした疑問でした。

議長) 過去のデータからすると、1便減らす便は、利用者が多いところを減らせば、前後のどちらかに利用者が移り、思いがけないことになる危惧もありますが、減便の対象を、利用者の非常に少ない便にすれば何とかなる気はしますが、依然として不安は残ります。

14人乗りの車両で、車椅子対応で車椅子の利用があった場合には、残りの乗客数は何人まで利用できるのか。

事務局) 現行の車いす対応の10人乗りの車両で車椅子の利用があった場合、車椅子利用で通常の定員より2名減です。それから考えると14人乗りでしたら、12名程度になると思います。

議長) このご時世に、車いす対応でない公共交通の車両は、認定しがたいでしょうね。14人乗りで、確実に車椅子対応でないと、皆さんも合意を出しにくいのではないですか。メーカーの生産中止が決まれば、一からやり直さないといけなくらいの大きなテーマだと思いますけどね。

委員) 日産、トヨタが今現在作ってないと言われましたが、改造をする会社がありますよね、そういった改造をしてくれる会社がないかという検討をされたのですか。

事務局) 改造の検討はしていない。それも検討します。私どもも車椅子対応であるべきという考え方はあるため、メーカーが製造しないという物理的な問題で不可能であれば、違う手だてを講じる考えである。

改造で定員が減ることで、14人乗り車両では無理だという結論が出るかもしれません。そうなれば今度は、マイクロバスサイズになるとAコープ甘木には入れない、病院の玄関前にも入れないという、また別な課題も出るので、どちらをとるのかをこの会議で、いろんなご意見を承りながら、方向性を見いだしたいと思います。

委員) 14 人の席の真ん中の通路に車椅子スペース作って、車椅子を後ろのドアから乗せて 14 名乗れるのですか。どういう格好の車を想像してあるのか。

事務局) 我々の考えている車両は、後ろから車椅子ごと載せる車両です。

これまでのメーカーの施工状況によると、車椅子対応車両というのは、通常のシートをいくつか外して、そこに車椅子スペースを作るというものです。

14 人定員というのは、車椅子ではない方の場合の最大の座席数です。本来 15 人定員ですが、運転者が 1 人ですから、それを引くと 1 名減となり、乗車定員 14 名となる。そこから、車椅子をのせるために座席をいくつか外す分として、だいたい 2 名ほど定員が減ることになる。

委員) 違う観点から 1 点お伺いしたい。14 人乗りになることで A コープあまぎや病院に行けるようになるのは、ものすごいメリットだろうと思います。A コープあまぎとか病院などに行くのであれば、そこから広告費を貰うなど、そういった検討はしないのですか。

事務局) 営業広告費的なことを考えたことはありますが、現在のイオンや医師会病院は、利用者の要望で、乗り入れ許可の協力をいただいて入っており、広告費を貰ってはいません。

特に商業施設は、利用客それぞれが、こちらにも、あちらにも行きたいと、色々要望があります。その中で選ぶことはなかなかできない。イオン甘木店は、乗り入れの許可に協力的なことや、最も利用者の需要が多かったことで、対応しました。

病院の選定も、個人病院を含めると、歯科医院や眼科など数多くあり、きりが無い。複数の専門科がある総合病院であり、乗り入れの許可に協力的であった、現在の医師会病院が対応している。

今回、これまでも利用者から要望が特に多かった、他の総合病院として、中央病院と、健生病院を加えたいと考えている。しかし、病院も、コロナ禍以降、発熱患者専用受付設置の改修工事が行われるなど、敷地内に車両が乗り入れするには狭くなっている状況もあり、小型車両なら入るが、45 人乗り車両では入れない。

A コープあまぎは、大型車両では見通しが悪くなり、駐車場内の事故の可能性が高いので、玄関から離れた安全なエリアでの乗降という制限はあるものの、目的地として利用者の要望は多い。

議長) 14 人定員の車両は、積み残しの可能性に危うさもあると思うが、こういう 14 人乗りならではのメリットもあるということを再確認したかった。逆に、便利になればなるほど、利用者が増える可能性もあると思うと、14 人定員では少ないかもという不安もまた出てくる。以上です。

もう 1 点、その 14 人乗りの車椅子対応の車両は、入手可能かどうかというのは、いつ、どこでわかるのですか。

委員) タクシー業会でも同じ質問を 1 年前から尋ねているが、メーカーからは、いまだに答えが出ない。だからメーカーからの回答は当分ないと考えた方がいい。

議長) 事務局からは、16 ページの概要の大枠については、今日の協議会で、承認をいただいて先に進めたいということですが、14 人乗りの車両がどんなものになるか、今の時点では全く言えないと。1 月の会議でも判断は難しいのではないかという中で、この部分だけ認めても、意味が薄い気がします。いかがですか。

事務局) 14人乗りの車椅子対応ができない場合も含め、どちらを優先するかは決めていただきたい。車椅子対応を必須にするのか、14人乗りを必須にするのかは、もう決めていただきたい。

委員) 例えば、改造できるかの話と、予備車としてユニバーサルデザインタクシーで対応するやり方で車いす需要に対応するというのを決めてはいかがでしょうか。

議長) 14人乗りかどうかを決めても、次には進まないのではないですか。もしも車椅子対応ができない場合、車椅子利用者にどう対応するのかという話をしないといけませんから、今の時点でただ14人乗りの車を用意することだけ、ここで承認をいただいても、事務局としては、それで次に進めますという話になるかどうかなんですけど。

事務局) 14人乗りで車椅子対応でない車両に決まったら、その場合車椅子利用者にどう対応するのかを決めます。メーカーから車両購入後の、別での改造は考えていなかったのも、それは検討します。運輸局にお尋ねですが、他の自治体でコミュニティバスや、循環線のような路線の事例として、車椅子対応についての事例はありますか。

運輸局) 10人以上の車両で運行している自治体はそれなりに多分あるが、ここまで車椅子対応車両にすることに議論があったことが記憶にない。自分が知る範囲では。

事務局) メーカーに尋ねると、10人乗りの需要の方が多く、15人以上は需要がないそうです。その15人以上で車椅子対応の車両は、需要がないので製造をしなくなっているとのこと。そこに当方が、15人乗りサイズで車椅子対応を求めているという状況。

運輸局) 14人の車両ができたのは、最近です。ハイエースタイプの車両の改造で、貸し切りのタクシー・バス会社が運行するのが、近年見られる話です。

乗り合い事業で、路線大型の車両を、14人乗りに切り替える話自体が、ここ1年、私が出席している交通会議では話がありません。議論自体がないので、私から提供できる情報がない。

議長) 結論をだすまでは、スケジュールの関係上、時間がありそうでないですね。

委員) 15人よりも上のクラスは、もう、45人の大型しかないのですか。

事務局) マイクロバスになります。

委員) マイクロバスじゃ駄目なのですか。

事務局) 先ほどから申し上げておりますとおり、利用者の要望で、Aコープや、健生病院、中央病院の入り口まで乗り入れられるように変更するためには、定員14人までの車両でないと入れない。マイクロバスでは、市民から要望のあった3つのバス停を作ることができない。

でも、定員14名にすると、車いす対応の車両をメーカーが製造中止しているため、車いす対応できない可能性が高い。そうすると、車いす対応車両にするべきだという意見がここで出ている。

そこで、改造して車いす対応したとしたら、乗車人数は14名より更に少なくなって12人程度になる。そうすると、今度は積み残しが出てしまう心配もある、ということで定員を増やすべきだという意見がここで出ている。

つまり、利用者の行きたい場所の要望、この協議会で、車いす対応、十分な定員、3つのすべて、なんでもかんでも、叶えることはできないという現実がある。それが難しいところです。

利用者の要望を最優先にし、定員を14人にして、利用者の要望の多かったいろんなところに、入口近くまで乗り入れていこう、ということを最優先したのが、今回の提案です。

委員) 45人乗り、その間をとって27人乗りぐらいでも、駄目なのですか。

事務局) だめというわけではないですけど、27人乗りの車両はかなり大きい。先ほども申し上げましたように、大きな車両で店舗や病院の敷地に乗り入れると、今度は駐車場内での事故のリスクがあがりますよね。駐車場内での他のお客様の車との事故のリスクも、お店や病院は懸念しているし、車両が大きくなれば、玄関の屋根にぶつかるので、物理的に乗り入れができないという問題もあるため、利用者が希望している、Aコープや病院の玄関前のバス停追加はできなくなります。

委員) マイクロバスは、普通の免許証で運転できますか。制約はありますか。

事務局) マイクロバスの運転、11人以上の車両には中型免許が必要です。

議長) 今、運転士不足の制約は大きいですが、11人を超える車両では中型免許が必要となり、そうするとさらに、運転士の確保も厳しくなる。大きい車両だとそういう問題もあります。

その辺を含めて、今日、車両を決めなくてもいいのではないですか。

委員の皆さんは、事務局の考えは、十分におわかりいただいたかと思いますが、一方で事務局案に対する意見もいろいろ出ていますから、今日決める必要がなければ、出た意見をもとに、事務局で、また考えておいてください。次回はいつですか。

事務局) 次回、1月を予定しています。

議長) 1月ですね。

事務局) そこで再度協議し、車両を決めていただきたい。新庁舎への移転は再来年の1月です。それに合わせて循環線の新路線も運行したいので、そこをエンドラインとして逆算して、スケジュールを組んでいます。運行事業者さんとの詳細の打ち合わせも踏まえた上、車両決定から、発注、納車までにはメーカーもかなり時間を要する為、決定をあまり延ばせません。

今回の提案にあたり、14、15人乗りサイズの車両がAコープに入ってもいいですか、中央病院、健生病院の玄関前まで入っていいですか、というお話をお店や病院、運行事業者とも事前に打ち合わせさせていただいて、許可をもらってから、ここまで検討を進めて、提案しています。

今後、定員を増やして車両が大きくなり、物理的に乗り入れができなくなるなど、事務局案と方向性がまた変わるようであれば、お店や病院とも、またお話ししなければいけない。

これまででは、玄関まで乗り入れしなかったが、いろんな制約制限がありできなかった。事故の可能性や、「病院の前にバス停をおかないでください」と言われたことなどもあり、お店や病院から許

可が下りなかった。対応策を考え、交渉し、今回ようやく、乗り入れの許可をもらえたところでしたが、車両が大きくなる場合は、この許可がもらえた話も無効になりますので。

先ほども申し上げましたように、一長一短、メリットもあればデメリットもある。優先するのは、利用者の要望と利便性なのか、多めの定員なのか、車椅子対応であることなのか。物理的なこともあり、すべてを叶えることはできない現実があるため、最終的には何を優先するのかを決定して、方針・計画を決定していく。

車いす対応にするために、メーカー以外の会社での改造についても調査研究していきたいと思います。この協議会で、その改造によって定員が減っても良いとなればそれで進めます。他に改造については、金額がどれほどか、経費的な問題はあります。メーカーが改造してから、納車されるのか、一旦メーカーから納車いただいてから、こちらで改造を他の会社にゆだねるのかなど、いろいろな方法を考えなければならない。

先ほどのセカンドカー（予備車）の話で、車椅子対応については、小型の普通乗用車の車椅子対応車両、福祉車両を持っている事業者に、別な形でゆだねる案も、今日いただいたご意見を勘案しながら考えていかなければならない。

1月以降、協議の必要が他にも出てくれば、また会議の回数増える場合は皆様に相談します。

議長）今日、16 ページの内容を承認ではなく、事務局の考えを理解してもらうにとどめ、委員の皆様からは、車両の改造を含めて、色々のご提案をいただきましたので、次回、手直しをした案をご提示いただき、また協議に諮るという流れでよろしいですか。

それでは2つの協議事項は、1点目の上秋月・安川線については、事務局案が承認されました。

協議の2点目について、市街地循環線の見直し案は、次回の協議会で、事務局案を練り直したものをを出していただくということで、今回、承認はとらないままにさせていただきたいと思います。

次に、3番の協議事項、議事について何かございますか。ただいままでのご意見を含めて、或いは、議題にないことでも何でも結構ですから、ご提案をお願いします。特段ございませんね。

私の勝手な提案ですが、市街地循環線の見直しについては、帰宅後でもゆっくり考えて思いつきましたら、すぐにでも事務局にご連絡をいただいて、それもまた事務局案の参考にしていただくということよろしいですか。議事については以上とさせていただきます。

事務局） ありがとうございます。次回、来年1月下旬に開催予定です。それでは以上をもちまして、令和6年度第3回会議終了になります。ありがとうございました。