

第42回飯塚市地域公共交通協議会

第28回飯塚市地域公共交通会議 議事録

日時：平成31年3月15日（金） 15:00～
場所：飯塚市役所本庁4階 入札室

議事次第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
 - (1) 議案第1号 JR九州バス「直方線」の一部区間廃止の申出に係る対応について
4. 報告事項
 - (1) コミュニティバス「颯田・飯塚線」における停留所の名称変更について
 - (2) 平成30年度 飯塚市コミュニティ交通の利用状況について
 - (3) 西鉄バス「小竹・天道線」に関する協議の進捗状況等について
5. その他
6. 閉 会

1. 開 会

事 務 局： 第42回飯塚市地域公共交通協議会並びに第28回飯塚市地域公共交通会議を開会する。

2. 会長挨拶

事 務 局： まずは当協議会会長である市民協働部長の森口からご挨拶申し上げます。

議 長： 本日はご多忙の中、ご出席いただき感謝する。本日は本年度最終の会議になる。飯塚市では3年スパンでコミュニティ交通の運行計画を見直しているが、本年度が初年度で、次年度が次の3年のスパンに向けた大事な年となる。飯塚市の公共交通について、様々なご意見を頂きながら良いものを作り上げていきたいと思っているので、引き続き今後ともご協力をお願いしたい。

3. 議 事

(1) 議案第1号 JR九州バス「直方線」の一部区間廃止の申出に係る対応について

議 長： それでは「JR九州バス「直方線」の一部区間廃止の申出に係る対応について」を議題とする。事務局に説明を求める。

事 務 局： JR九州バス「直方線」の一部区間廃止の問題については、昨年11月開催の会議と12月開催の会議で経過を報告してきた。具体的には、昨年9月に飯塚市地域公共交通協議会

会長宛に JR 九州バスから飯塚市内の直方線の一部区間を廃止したいという申入れがなされ、12月までの会議でその対応等の経過について報告してきた。

その後、年が明けた1月、福岡県内の路線バスについて協議をする福岡県バス対策協議会において、JR九州バスから路線廃止の申入れがあった。それを受け、福岡県バス対策協議会運営要領の定めに基づき、廃止路線に関わる飯塚市の地域公共交通会議において対応策を検討しなければならないこととなっている。

このような経緯で本日の議題として取り扱うこととなった。内容については商工観光課から説明させていただく。

事務局

(商工観光課): (資料1、2の説明)

地域としては存続をお願いしたいということで、昨日、「JR九州バス株式会社の路線バス直方線飯塚系統の廃止反対及び西鉄バス筑豊株式会社の路線バス小竹・天道線の廃止、減便反対の要望書」を幸袋地区自治会長会及び幸袋まちまちづくり協議会から提出いただいた。しかしながら、この直方線について、JR九州バスには飯塚市からも存続をお願いしているものの、路線バスの廃止の意向が変わらない限り、道路運送法に定める手続上、実質的に路線廃止は免れない状況にある。その場合の対応を引き続き、廃止対象路線の沿線である幸袋地域の住民による専門委員会と市の関係各課とで協議しながら、具体案をまとめる方針で進めていきたい。以上、現状の報告とさせていただきます。

議長: 今の報告については、現在の利用状況とJR九州バスの方針に変更はないということについての報告と、今後は継続して対応策を考えていくということによいか。一点、質問だが、「平均乗車密度」はどういうものなのかを教えてください。

事務局

(商工観光課): 一便あたり、何人乗っているか、という指標になる。

議長: 事務局から説明を行ったが、現状について、ご意見、質問等はないか。

逢坂委員: 路線バスは公共交通として、非常に重要なものと思っている。幸袋地区でも路線バスの廃止というのは、高齢者、障がい者の通院、通学、買物など日常生活に大きな影響を与える。移動の手段を奪うことは地域の住民にとっては死活問題だと考える。昨年11月にこの会議で寝耳に水の廃止の話があった後に、地域としてどう対応するかということで、住民へのアンケート調査をはじめ、西鉄バス(小竹・天道線)の件を含め、それぞれの専門委員会を設けて検討してきた。そこで、本日もご出席の寺地委員に幸袋交流センターに来ていただき、いろいろと説明をいただいた。その中で私どもでは直方線の飯塚方面のバス路線廃止の反対、もしくは廃止までの期間の延長を依頼した。

寺地委員はJR九州バスの幹部でいらっしゃるが、新規事業としてトマト作りに取り組んでいるという記事がインターネット上に載っているのを拝見した。JR九州バスの思いとして、路線バス事業は損益という意味では不採算事業だが、乗合の路線バスは地域住民の生活を支える足として運行を継続する必要があると熱く述べられている。そういう思いを持

っている方をお呼びして、路線バスを廃止する理由を聞いたが、運転手不足とか、黒字化が見込まれないということであった。他に、JR九州バスの企業体質として、今は不動産業に力を入れており、いずれ路線・高速バスや貸切バス事業は廃止するという話もあった。長年営業してきた大量輸送の公共バス事業の役目は終わったということで、先ほどお話ししたインターネット上のトマト栽培の所で語られていた熱意と私たちが実際に聞いた説明では雲泥の差があり、少々びっくりしている次第である。

それでいいのかという気持ちだが、我々住民としては再度思い直していただき、今まで通りの路線バスの運行に取り組んでいただきたい。これが住民の総意であるので、審議の参考にさせていただきたい。

議 長： JR九州バスからの意見は以前に頂いているが、付け加えることはないか。

寺地委員： これまでに述べてきた通りだが、企業として赤字になっている所はどうしようもない。トマト事業を始めたのは、バス事業が赤字のためであり、バス事業以外の事業で何らかの収入を得ないとバス会社も成り立たないために始めたものである。インターネットのサイト上に書いたのは、JR九州バスの赤いバスが走っている沿線でトマト作りをしたいという趣旨で書いたものである。なかなか土地探しは思うようにいかないが、今はみやま市で作っている。みやま市は以前に路線バスが走っていた地域なので、そこに舞い戻って新規事業を行うという意味では地元貢献できるのかなという思いもあった。

事務手続の話をしていただくと、3月8日に九州運輸局にこの路線の撤退の届出をした。受理していただいているので、この流れで行けば、法的には10月1日の我々の撤退は成立することになる。

議 長： 他にご意見はないか。

梅原委員： 結局は、赤字だからやめますということだろうか。

寺地委員： 赤字もあるが、乗務員が集まらない。

梅原委員： では、どうするのか。地域の方々の足をどうやって確保するのか。地区の住民は置き去りにされるのか、ちょっとその辺りは心配だ。

寺地委員： 道路運送法の改正で、路線廃止の届出締切が、廃止予定日の1年前から6ヶ月前までとなった。しかし、我々としては、予算措置の問題も考慮して、廃止予定日の1年以上前に地域交通協議会に意思表示をさせていただいた。それから、民間事業者がずっと続けていくべきものとは固定しないという考え方で、市や町がそれに代わる運行をやっているところもたくさんある。民間事業者で全ての交通事業を賄うことについては国が諦めた。ということで、我々は廃止予定日の1年半前に相談させていただいた。

梅原委員： 国に諦めてもらったら困る。地域の住民、国民のために国があるのではないのか。国が諦めたから、この路線は運行しなくていいとJR九州バスはお考えになっているのか。

寺地委員： 当時の議事録を読むと、このまま事業者がずっと運行を続けていくことによって、事業者がどんどんつぶれていく、地域の足を守るところか、事業そのものがなくなってしまうことを危惧するような議事録が残っている。

- 梅原委員：昔に比べて人口も減っているし、乗る人も少ない。赤字が続く仕事にならないのもわかるが、幸袋地区の公共交通、JR九州バスがなくなれば、今後どうするのかをここで考えるべきではないのか。離れ小島のようにになったらどうするのか。それをこの会議で話し合うのではないのか。
- 議長：逢坂、梅原両委員の意見が地域の意見だということは皆様も同様かと思う。一方でJR九州バスでは、既に廃止の届出が受理されたということも報告されているので、ここで何らかの形で交通手段を確保する必要があるということも皆様の総意だと思う。
- 今後の対応としては、継続してJR九州バスに何とかしてくれとお願いするのは難しい状況であるため、行政がどう判断していくかということになるが、今すぐに返事ができる状況ではない。廃止となる10月まで半年しかないため、JR九州バスの撤退後に何らかの形で交通手段を確保する必要があるという意見があるということで、この場では集約させていただきたい。何らかの代替手段の報告ができ、理解をいただけるか、また行政としてそれが行えるかどうかを今後検討させていただく必要がある。
- 竹下委員：資料1で輸送人員が記載されているが、この数字は市で出したものなのか、JR九州バスで出したものなのか。
- 寺地委員：私ども（JR九州バス）のほうで国に届け出た数字になる。
- 竹下委員：輸送人員が増えているのに運賃収入は減っているのはどういうことか。
- 寺地委員：確かに輸送人員は増えているが、輸送人員の変化と運賃収入の変化は、長い区間を乗るほど運賃が高くなるため、輸送人員の一人当たりの乗車距離に依存している。ところが、近年になって新飯塚駅近辺の160円区間の乗車が増えており、宮田から新飯塚の区間の長い区間の乗車は激減しているため、輸送人員と運賃収入が比例していない状態である。
- 竹下委員：では、ここに書いてある乗車密度等の指標はあまり参考にならないということか。
- 寺地委員：平均乗車密度については、一日一便あたりこれ位しか乗ってないというふうに見ていただければよいと思う。
- 竹下委員：この資料では輸送人員、便数、平均乗車密度の関連性がわかりにくく、数字が正確なものなのか疑問がある。路線廃止ということで決まっているのであれば仕方がないが、資料の数値に疑問が残るのは後々よろしくないと思うので、説得力のある資料を出していただきたい。
- 逢坂委員：3月8日に廃止の届出をされたということか。
- 寺地委員：そのとおりである。
- 逢坂委員：いくら国のルールとは言え、また規制緩和の流れの話かもしれないが、損得などの簡単な話で、住民の生活に重大な影響を与える路線バスの削減が民間企業の経営判断だけでなされていること自体に、私ども住民としてはどうなのかという思いがある。住民の足である路線バスという公共性の強い事業がこういった経営判断によってなされていることに大きな疑問を持っている。今回の話だけではなく、今後も西鉄バスも含め路線バスの廃止という話がいろいろ出てくると思うが、もう一度そのところを、運輸局の方も委員として来

てもらっているの、国のほうなり、県のバス対策協議会の中で、もう一度確認していただきたい。住民としてはどうしても違和感がある。立場が違えば物の考え方も違うだろうが、バス事業というものの性格を考えればどうかな、と今でも疑問に思っているの、何かの折に検討していただきたい。

佐々木代理: 国の立場として、一つ加えさせていただく。今回の廃止は3月8日に提出いただいた。道路運送法という法律があり、事業を廃止する場合は事業者が6ヶ月前までに届出をするという規定がある。その規定に基づいてJR九州バスから廃止の届出があり、それを我々は受理した。この受理は拒むことが出来ず、提出があった場合は受理しなければいけない。受理をした後は、この場のような地域公共交通会議やバス対策協議会、この地域公共交通会議はバス対策協議会の分科会となっているので、その場で今後の生活交通の確保をどうするかということ話し合ってください。または、JR九州バスにもう一度運行してほしいというような要請をした上で、今後、JR九州バスが皆様の気持ちを汲んでもう一度運行をするということであれば、JR九州バスが廃止の取り下げをするということはあるとは思いますが、ただ、ここで廃止に反対したからということで、6か月後の廃止を妨げることはできない。

国がどうするかというのは、このような公共交通会議等でまずは皆様に話し合ってください、そして、バス対策協議会で今後どういうふうやっていくかということ話し合うというように、話し合う場を設けることが第一だと考えている。現に、バスを廃止した後、様々な交通網がなくなるというわけではない。コミュニティバスやデマンドタクシーに変える等、様々な方策はある。この地域にとって一番適した公共交通とは何であるかを協議していく場が、まさにこの場であると我々は考えている。我々も他の地域の取り組み等、事例を紹介しながら、皆様にアドバイスしていきたいと考えているので、決して国が何もしないわけではなく、県の方にもいろんなことを考えていただき、ここにいる市の担当者の方も一生懸命考え研究されていると思うので、ぜひ、地域の住民と一緒に、今後の公共交通というものをどうするかというのを一生懸命考えていただきたい。

議長: 事業者と国との協議で事が片付いてしまうということなのか。プロセスとして、この会議やバス対策協議会での承認等は反映されないのか。

佐々木代理: 反映されない。国としては廃止の届出があったという公示をホームページ等で実施する。そして、その公示とともに利用者団体等からの意見聴取の申請を受け付ける。そして、その意見聴取の状況を皆様に公表する。そして当然、事業者にもお知らせをする。ただ、その公的な手続と、ここで話し合っていくものとは一致してこない。

逢坂委員: では、この場は何のためにあるのか。お知らせの場ではないと思う。

佐々木代理: 先ほども申したが、この場はバスを廃止される地域の方の足をどうしたら確保できるかを皆様に話し合う場となっている。JR九州バスの廃止が決定事項であるならば、それに代わる方策を考えていかなければならないということになる。

逢坂委員: それは廃止届出後の話であり、ここが話し合う場であるならば、廃止の届出をする前に、届出者である JR 九州バスと話をするなり、理解していただくとか。そういう場がないと、運行事業者である JR 九州バスが廃止届を出せば簡単に済む話というふうに聞こえる。

ここはバス対策協議会の分科会のようなものだというお話があったが、だったらここでそういう話を決めて、バス対策協議会のほうに諮るべきではないのか。

佐々木代理: 廃止の申請を出されるのが6ヶ月前ということになっているので、その6ヶ月の間にそういう話をしていくということになっている。

逢坂委員: 住民の意見がこうなんだから、というのを県や運輸局のほうも理解して、そういう状況になっているのであれば、よく話し合っただけでこの話を進めてくださいという指導はされるべきではないのか。届出を出されたら全て終わるといふ言い方はあまりにも事務的である。委員として西鉄バスや JR 九州バスが入っている以上、ここでそういう話をすべきではないのか。

竹下委員: 議題が間違っていると思う。廃止にするのなら、それに対して皆で何をしようかという話ならわかるが、今は廃止するという報告だけになっている。今のままでは先に進まないのではないかと。ここで結局この話は打ち切りになってしまう。

青山委員: いろいろお話をされているが、このメンバーでは解決できない問題だと思う。JR 九州バスから廃止の届出が出されれば、運輸局は一応それに目を通して判断を下すしかない。しかし、赤字続きの企業が5年も10年も続けるところはどこもない。赤字であれば撤退していくのはスーパーでもどんな企業でも同じである。だから、JR 九州バスと話すのではなく、行政で取り上げていただいて住民の足を確保するというような方向性で進めていかないと、平行線をたどり同じことの繰り返しになる。

私達の高田校区も炭坑が閉山した後に西鉄バスが廃止になり、ここ数年の間にコミュニティバスを走らせてもらったり、買物支援ワゴンの補助金を市から出してもらった。今後はそういうようなものも考えていかないと、西鉄バスもいつ何時「ここは赤字だから廃止する」というのが出てくると思われる。

議長: この地域公共交通会議のあり方そのものに皆様も疑問があるかと思うが、この会議の承諾を得なければならぬということになると事業者の負担があるため、意見を聴取する場としてこういう場がある。しかしながら、最終的には事業者による国への届出が受理されたことをもってやむなしとするしかないのが、今のところのルールである。なので、今日のこの場は現状報告にしか行き着いていない。

今後の対応については行政のほうでいろいろな形で検討させていただくということで、この案件は収めさせていただく。ただ、先ほど言われた「説得力のある資料」という点については、もう少し行政、JR 九州バスも含めて、外部に「説明ができる」資料にしたいと個人的にも思う。言われるように、利用者数が年々増えているにもかかわらず、平均乗車密度が逆に平成28年度は落ち、収入自体は下がっている。なぜこういう形になっているかということは、今後検討していただきたいと思う。

事務局: いろいろご意見があったが、この地域公共交通会議、または地域公共交通協議会が何のためにあるかということで皆様が疑問に思っているのは頷ける。民間の公共交通事業者から廃止するという届出、受理があれば覆すことは出来ない。そうであれば、何のためにこの会議を開いているのかという思いになられているかと思う。

今後もまた、民間路線バスの廃止や減便の話は出てくると思われる。地域公共交通会議として、JR九州バスが廃止と言ったときに、その路線が地域にとって必要かどうかについては、各委員からご意見いただきましたように、必要性については皆様で一致していると思う。しかし、今の国の制度で、民間交通事業者が赤字、運転手不足等で運行継続が難しいとなれば廃止にならざるを得ない。その前提を受けた上で、どういう代替策を考えていくかというのを議論する場という形で考えている。

議事として挙げているのはその辺りの確認で、必要性や残してもらいたいということは当然あるが、叶わないのであればどういう対策をとっていくか、市や関係機関で協議するとともに、この協議会の委員から意見を頂きながら、10月1日まで時間がない中で何らかの代替策について知恵を絞っていくということで、次回への継続議案としてご理解いただき、この場を収めさせていただきたい。我々も当然、地域にとって必要な公共交通機関と認識しているので、ご理解いただきたい。

議長: 今回は「議案」としてはいるが、判断することではない状況のため、これを受け入れた上で今後どうするかを行政のほうから提案させていただきながら、意見を集約していくということでご理解いただきたい。

日高委員: 地域公共交通会議の役割として、廃止を決める前の段階の役割と、廃止が決まった後の段階の役割を整理していただく必要がある。

事前で言うと、廃止にもっていかないで済むためにどうするか。廃止するかどうかは企業の判断で仕方がないが、事前の段階でどういう対策が取れるか取れないか検討する。そして、廃止せざるを得なくなった後はその後の対策をどうするかを議論するというので、事前事後で分けて役割を整理していただきたい。

また、輸送量や乗車密度等のデータについて、乗車人員は増えているが平均単価は減っている計算になる。先ほどの説明では乗車区間が短くなっているということだったが、具体的にどの区間からどの区間までの乗車が多いのか。時間によって違うのか曜日によって違うのか、細かいデータを今のうちに取っておかないと、今後の代替策を考える際に有効な策をとれないのではないかと。代替策を考えるための必要なデータは今しか取れないので、それをきちんと整理していただきたい。

議長: 今の後半の話は先ほどの竹下委員の意見と同様であるため、事務局において今後、詳細を詰めていただきたい。

一点目の廃止届出の事前・事後における会議の役割の話だが、毎年の赤字分を補助金等で補填すれば存続が可能なのかという議論が一度もなかったということ、今回の会議の事前打合せの中で話していたところである。また、JR九州バスとしては、赤字であるだけで

なく乗務員の確保も難しいという判断の中での結論となったことなので、本来的にはそういうプロセスを説明した中で事前の確認をするべきであったと反省もしているが、結果的にこういう形になっているということでご理解いただきたい。

日高委員： 今後のためにも、事前にはこういうことをやるべきだということを整理する必要があるということでお話しさせていただいた。

議長： 今回を契機に、今後このような案件がある場合に事前の検証をし、存続の手立てがないかをこの会議に諮るというプロセスを経た上で議論をお願いしたいと考えている。それでは議案第1号については、これで収めさせていただく。

4. 報告事項

(1) コミュニティバス「額田・飯塚線」における停留所の名称変更について

事務局： (資料3の説明)

議長： ご意見やご質問はないか。本件は報告事項であるため、以上にてご了承願いたい。

(2) 平成30年度 飯塚市コミュニティ交通の利用状況について

事務局： (資料4の説明)

議長： ご意見やご質問はないか。本件は報告事項であるため、以上にてご了承願いたい。

(3) 西鉄バス「小竹・天道線」に関する協議の進捗状況等について

事務局

(商工観光課)： 西鉄バス「小竹・天道線」については前回・前々回の協議会でも報告したが、小竹町から赤字補填を取りやめたいとの申し出があり、その対応について西鉄バスのほうで協議を行っていただいている。本日の会議に間に合うように西鉄バスのほうから今後の方向性について回答を頂ければよかったが、現在はまだ頂いていない状況である。この件について3点報告させていただく。

1点目だが、11月22日の地域公共交通会議以降、幸袋地区で本件の対策を考える専門委員会を立ち上げていただいた。その中で、小竹町からの赤字補填がない場合は小竹上町から毛勝まで、すなわち小竹町の区間は廃止になる恐れがあるということで、減便対応等について協議をしている。

2点目だが、先ほどJR九州バスの件でも報告したように、昨日付けで幸袋地区から要望書が提出されている。

3点目だが、幸袋地区より、この「小竹・天道線」の一部区間における路線変更の要望があり、併せて協議を行っている。この件については、事務レベルではあるが、西鉄バスの協力も得て、利用しやすい路線のあり方を検討している。

議長： ご意見やご質問はないか。

逢坂委員： 小竹町の運行区間部分の赤字補填がされないということで、減便になるのではという懸念があるが、なるべく現状の便数を維持してほしい。

議長： 存続については小竹町の兼ね合いもあり、飯塚市単独で判断できる案件ではないが、もし減便という話であれば、存続のための手立てがあるかないかということについて、この場で提案する機会を設けるべきという指摘を先ほど受けたところであるので、よろしく願いしたい。

他にご意見やご質問はないか。本件は報告事項であるため、以上にてご了承願いたい。

5. その他

議長： 最後に「その他」だが、委員の方または事務局から何かご意見はないか。

事務局： 今年度の協議会は本日が最後となる。次年度については、本日協議した事項の進捗を見ながら、会議のご案内をさせていただく。

議長： 他に何かないか。なければ、これをもって審議を終了する。

協議会規約第11条第3項に基づき、議事録署名人を指名する。今回は、林田委員、逢坂委員に署名をお願いする。議事録作成後、事務局が伺うのでよろしくお願い申し上げます。

6. 閉会

議長： 以上をもって、第42回飯塚市地域公共交通協議会並びに第28回飯塚市地域公共交通会議を閉会する。