

第66回 飯塚市地域公共交通協議会

第52回 飯塚市地域公共交通会議

日時：令和6年11月27日（水） 14：00～

場所：飯塚市役所本庁 1階多目的ホール

議事次第

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 議事

○議案第1号 令和7年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について

(1) 令和7年度エリアワゴン運行計画に係る全市的取組み（停留所の精査）

(2) 令和7年度地区別コミュニティ交通運行計画（案）

4. その他

5. 閉会

1. 開会

事務局：次に、本日の出欠の状況を報告いたします。本日も出席の委員数は25名となっております。過半数の出席となりますので、会議が成立したことをご報告いたします。その中で、坂田委員、丸林委員につきましては、少し遅れて到着との連絡を受けております。なお、福岡県交通政策課の三重野委員につきましては、同課から右近様に、九州運輸局福岡運輸支局の古賀委員につきましては、同支局から山浦様にそれぞれ代理でご出席いただいております。

それではただ今から、第66回飯塚市地域公共交通協議会並びに第52回飯塚市地域公共交通会議を開会いたします。

2. 会長あいさつ

事務局：まず、本協議会の会長でございます小川飯塚市市民協働部長から、皆様にごあいさつ申し上げます。

小川会長：皆さんこんにちは、今回の議長を務めさせていただきます市民協働部長の小川でございます、どうぞよろしく申し上げます。本日はお忙しい中、また、お足元が悪い中、本会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日の協議会につきましては、前回に引き続きまして令和7年度からの飯塚市のコミュニティ交通体系についてご協議いただきたくと考えております。前回ご協議いただきました交通体系の方向性を踏まえまして、本日は各地区における運行内容の変更を含めた運行計画案につきましてご審議をいただきたくと考えております。委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見をいただきまして、本会が有意義なものになりますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

3. 議事

○議案第1号 令和7年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について

事務局：それではこれより議事に入ります。進行は、小川会長にお願いいたします。

小川会長：それでは、議案第1号「令和7年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について」を議題といたします。事務局に説明を求めます。

事務局：事務局の地域公共交通対策課の課長しております松村です、よろしくお願いいたします。本日は大変申し訳ございませんけれども、資料等がございますので後ほど担当の説明も座ったままで説明させていただきます、よろしくお願いいたします。

本議案となっております「令和7年度のコミュニティ交通の運行計画」につきましては、本日は、その計画の案、概要をお示しして、その考え方や施策について事務局から説明し、皆さんにご議論いただきたくと考えております。

そして、次回12月の本協議会におきまして、詳細なダイヤ等をお示しさせていただきます。令和7年度の運行計画を決定していくように会議を進めていただければと考えております。

このような議事の進行をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

小川会長： ただいま事務局より本議案の審議につきまして、本日及び次回の協議会の進め方の説明がございましたが、そのように取り扱ってよろしいでしょうか。

全委員： (異議なし)

小川会長： それではそのように進めさせていただきたいと思います。

(1) 令和7年度エリアワゴン運行計画に係る全市的取組み(停留所の精査)

小川会長： 次に本日の審議ですが、内容が大変多くなっておりますので、会議次第に記載のとおり、項目ごとに区切って説明や質疑応答をしながら進行し、最後に全体の内容について採決したいと思います。

では、「(1) 令和7年度エリアワゴン運行計画に係る全市的取組み(停留所の精査)」について、事務局に説明を求めます。

事務局： A4サイズの説明資料に沿ってご説明してまいります。別綴じの資料も合わせまして、ご覧いただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、説明資料の1ページをご覧ください。まず、「1. 次期コミュニティ交通運行計画策定の方向性等」につきましては、前回の協議会でご承認いただいた部分でございます。また、「(1) の「利用状況に基づき、利用実態に合わせた、より「効果的」「効率的」な運行への改善・見直しを行う」との考え方に基づき、「(2) のように、交通機関毎に内容を検討、調整を行うこと。また、エリアワゴンについては、「(3) の「廃止検討基準」等をもとに、停留所の選定を行うこと等をご承認いただいております。

次に、「2」ですが、今回は、これらを踏まえまして、まずエリアワゴンの「停留所の精査」を行っております。(1) にエリアワゴンの停留所の選定方法を記載しております。まず、令和4年度から6年度の6月までにおける複数年度の利用状況と、廃止検討基準を照合いたしまして、存続するもの、廃止候補となるものの精査をいたしました。その後、各地区のまちづくり協議会でのご意見や、各地区の運行経路、各停留所間の距離等を総合的に見まして、今回、存続する停留所を選定しております。

別綴じの資料集の資料1をお願いします。こちらには、エリアワゴンの廃止候補となる停留所を地区の路線別に記載した一覧となります。各地区により状況は異なっておりますが、全市合計で申しますと、延べ停留所数364か所のうち、110か所、およそ30%の停留所が廃止となる予定です。

なお、後ほどご説明いたしますが、各地区の状況に応じて、新規に停留所の設置を行う検討を進めているものもございます。まだ調査中の部分もございますので、今回は追加設置を行うものの一部を資料に記載させていただいております。

次第の(1)の説明につきましては、以上となります。

小川会長： 説明が終わりましたが、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

(2) 令和7年度地区別コミュニティ交通運行計画(案)

小川会長：では続いて、「(2) 令和7年度地区別コミュニティ交通運行計画(案)」といたしまして、「①「幸袋地区」から「二瀬地区」までについて」、事務局に説明を求めます。

事務局：それでは、これ以降は各地区の各コミュニティ交通の交通機関に関する運行計画を地区ごとにご説明いたします。

まず、次第の(2)の①の5地区についてご説明いたします。資料の見方といたしましては、説明資料の2ページ以降にA4の1ページごとに各地区について記載しています。

2ページの幸袋を例としてみますと、まず【1】にエリアワゴンの課題と問題点、それらに対する改善の考え方を記載し、続いて、(3)に、エリアワゴンの令和7年度運行計画(案)を記載しております。その地区の、令和7年度の路線とダイヤは、別綴じの資料に記載しております。そして、【2】に、地区によって異なりますが、路線ワゴン、予約乗合タクシー、コミュニティバスについての令和7年度運行計画(案)を記載しております。

なお、現在の路線図やダイヤと比較用として、お手元に利用ガイドをお配りしておりますので、必要に応じてご利用ください。

今回の運行計画(案)の全般的な内容といたしましては、エリアワゴンについては、廃止検討基準を用いて停留所の精査を行った後に、各地区の課題・問題点に対して「運行グループの再編成」「運行支援の発生回避」「便数の拡充」等への対応を行うことで、「便数を増加」、「運行所要時間の短縮」、「買物施設の滞在時間の改善」等の効果が期待できる(案)となっております。

各地区で課題等が異なりますので、地区の状況に合わせて、課題等への対応を組み合わせ、計画(案)を策定しております。

路線ワゴンにつきましては、予約乗合タクシーと同じ車両を使用しているため、利用状況を鑑みながら、予約乗合タクシーの多様なニーズへの対応力等を考慮して、予約乗合タクシーの利用を拡充する方向で変更を行っております。

また、予約乗合タクシーは地区外の商業施設等への運行も数か所追加するようにしております。

最後に、コミュニティバスにつきましては、定時性を確保しやすいダイヤへの調整等を行っております。

それでは、地区ごとに説明してまいります。説明資料の2ページをお願いします。「幸袋地区」についてご説明します。エリアワゴンの課題と問題点としましては、②のAの現在6つの番線(運行地域グループ)が一日に1往復の運行のみであること、Bの運行が午前だけ、または午後だけといった運行地域グループで固定されていることが挙げられます。また、利用者アンケートにおいてもアルゾでの滞在時間が短いとのご意見がありました。そこで、(2)の改善施策の考え方として、①の運行ダイヤの編成の考え方の基準を、買物施設での滞在時間、1便当たりの運行所要時間、②の運行ルートの編成を現在の6運行地域グループを3グループに編成するように考えました。

(3)に「令和7年度運行計画(案)」を記載しております。路線図とダイヤは資料2をご覧ください。右側のダイヤは、今回は大まかな時間を記載しております。運行ルートは、赤の「庄司方面」、青の「目尾方面」、緑の「緑ヶ丘と中方面」の3つに編成いたし

ました。これらのルート、午前と午後1往復ずつ、一日2往復運行するよう編成しております。これにより、1日1往復の運行が2往復に増便となります。アルゾでの滞在時間も平均して1時間30分程度確保することができます。

説明資料に戻ります。【2】に路線ワゴンと予約乗合タクシーの運行計画(案)について記載しております。

路線ワゴンは、特に第3便と第4便の利用者数が少ない状況となっております。併せて予約乗合タクシーの利用者も少ない状況がございます。そこで、利用が少ない第3便と第4便を廃止いたしまして、予約乗合タクシーとして利用できる時間を拡充することを計画しております。

また、予約乗合タクシーの地区外運行施設として、颯田地区にございます「トライウェル目尾店」の追加を計画しています。

続いて、「颯田地区」です。説明資料の3ページをご覧ください。エリアワゴンの課題と問題点としまして、現在6つの番線(運行地域グループ)が一日に1往復の運行であることと、その運行地域グループが奇数週と偶数週によって午前と午後が入れ替わることが挙げられます。そこで、(2)の改善施策の考え方として、①の運行ダイヤの編成については、①奇数週と偶数週のダイヤを同一とすること、②運行地域グループごとに午前と午後の各1往復ずつの運行とすること、③買物施設での滞在時間を1時間程度とすることとし、④の運行ルートの編成は、現在6運行地域グループであるものを3グループに編成することとしました。

(3)が「運行計画(案)」となります。路線図とダイヤは資料3をお願いします。運行ルートは、「小峠方面」、「勢田と木浦岐方面」、「石丸団地と中央団地方面」の3つに編成いたしました。これらのルート、午前と午後各1往復ずつ、一日2往復運行するよう編成しております。これにより、奇数週と偶数週の区別なく、1日1往復の運行が2往復に増便して運行することができます。

説明資料に戻ります。【2】に路線ワゴンと予約乗合タクシーの運行計画(案)について記載しております。路線ワゴンは、1日2便と便数が少なく利用者数が減少している状況がございますので、こちらを廃止することで、予約乗合タクシーとして利用できる時間を拡充することを計画しております。

また、路線ワゴンで利用がありました停留所のうち、颯田病院、鯉田駅、鯉田交流センターをエリアワゴンの停留所として追加することとしております。予約乗合タクシーでは、地区外運行施設として、令和7年1月にオープン予定の「トライアル庄内店」の追加を計画しています。

次に、「筑穂地区」です。説明資料の4ページをご覧ください。筑穂地区のエリアワゴンは、4路線ございます。課題と問題点といたしましては、いずれの路線も停留所の利用の格差が大きいことが挙げられます。利用者アンケートでは、乗り継ぎがしやすくなることや、一日あたりの運行本数を増やすという要望が多くございました。

そこで、(2)の改善施策の考え方としまして、運行ダイヤの編成の考え方を、①川食筑穂店での滞在時間を1時間程度確保すること、②1便当たりの運行所要時間を30分から50分程度とすること、③交通結節点での乗り継ぎの機会を増やすこと、を基準といたしました。

また、弥山桑曲・内住方面の運行につきましては、平日の利用が非常に少ないことから、この地区の運行を行っております大分線の平日の内住方面の運行と、内野線の弥山桑曲方面は、運行廃止いたします。合わせて、土曜日につきましては、こちらは、それぞれ大分線と内野線に編入することで、継続して内住方面と弥山方面にエリアワゴンが運行することが出来ますので、そのように路線や運行ダイヤを編成することとしまして、現在この分の運行をしております内野・内住線は廃止いたします。

路線図とダイヤは、資料4、5、6に、路線ごとに分けて記載しています。運行計画（案）では、主な改善点としまして、①一日当たりの運行便数が増加、②1便当たりの運行所要時間が短縮、③桂川駅や筑前大分駅の交通結節点での発着回数の増加により、コミュニティバスや西鉄バスへの連結ができるダイヤを編成しています。

説明資料に戻ります。【2】にコミュニティバスの運行計画（案）を記載しています。路線とダイヤは、資料13をご覧ください。コミュニティバスは、現在、ダイヤの遅れが生じやすい状態になっておりますので、第2便の出発地を現在の筑穂支所から、済生会病院に変更してルートを編成することで、第1便後の回送にかかる時間を短くし、ダイヤにゆとりを持たせるようにいたします。

次に、「鎮西地区」についてご説明します。説明資料の5ページをご覧ください。

エリアワゴンの課題と問題点としましては、利用者が多く、花瀬公園等の住宅地域で運行支援が多発しております。運行支援とは、10人乗りのワゴン車が定員を超えた場合に、別車両が後追いで利用者を輸送するものです。

そこで、(2)改善施策の考え方として、鎮西地区と二瀬地区は1日のうちに2地区を1台の車両で交互に運行しておりますので、鎮西地区と二瀬地区の利用の増加や実運行時間等も考慮しまして、運行日を一日、木曜日を追加することにより、利用者を分散させて満車状態の発生を回避すること。また、二瀬病院をルートから外しまして、運行に余裕を持ったダイヤを編成することといたしました。

運行計画（案）は資料7のとおりですが、現在、平日2日（火曜と金曜）と土曜日の運行に、木曜日を追加いたしまして、平日3日と土曜日の運行になります。

説明資料の【2】に路線ワゴンと予約乗合タクシーの運行計画（案）を記載しております。こちらは、路線ワゴンと予約乗合タクシーの利用者が減少しておりますことから、平日の第5便と、エリアワゴンで運行を追加しました木曜日の第3便から第7便を廃止しまして、予約乗合タクシーの運行時間を拡充することとしています。

なお、エリアワゴンで削除しました二瀬病院は予約乗合タクシーの地区外運行施設としてあります。

次に、「二瀬地区」です。説明資料の6ページをご覧ください。エリアワゴンの課題と問題点としましては、鎮西地区と同様に、利用者が多く運行支援が発生しております。主には、清水谷団地と高雄団地等の住宅地域となっております。

そこで、(2)改善施策の考え方としまして、運行ダイヤの編成の考え方の基準を、①買物施設での滞在時間を1時間～1時間30分程度とすること、②1便当たりの運行所要時間を30分程度とすることとし、運行ルートの編成は、運行支援を回避するため、住宅地域を、「相田方面」と「川津方面」の2方面に分けてルートを編成することといたしました。

運行計画（案）は資料8をご覧ください。青の路線が相田方面で、緑の路線が川津方面となります。また、二瀬地区も鎮西地区と同様に運行曜日を1日追加いたしまして、平日3日と土曜日の運行を計画しています。

以上で、「①「幸袋地区」から「二瀬地区」までについて」説明を終わります。

小川会長：説明が終わりましたが、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

沖野委員：穎田地区ですが、エリアワゴンの運行計画について、他の地域は買い物する場所に大体1時間ぐらいで戻ってくるようなスケジュールが立てられていますが、穎田地区は皆さんご存知の通りスーパーが一つもありません。

鯉田にある川食がこのエリアワゴンが開始されたころから入っていますが、そこに停車する時間は何分間ぐらいでしょうか、それとも通過だけのポイントなのでしょう。

事務局：考え方としては、買い物施設での滞在時間を1時間程度といたしまして、今回の路線の編成で、小峠方面が1時間程度時間をとっており、勢田、木浦岐方面が1時間10分から20分、石丸団地中央団地方面も同様になります。

沖野委員：ありがとうございます。ご存知の通り穎田地区と筑穂地区に関しましては、過疎地域指定を受けまして、このエリアワゴンがいの一番で予算に上がっておりました。

まず住民サービスとして、これは行政が本来であれば全て他の地区は行政主導で予算を出していると思いますが、過疎債を使ってエリアワゴンを運行するというのは、他の運行ルートと違う形で予算を使えるわけですから、もっと目に見えてメリットがある、要は国庫負担というのが国の負担が7割、行政側が3割負担のはずなので、同じ予算編成として、この筑穂地区と穎田地区に関しては、利用者数にもよりますが、我々は停留所を増やせとかそういったことは言っているわけではなく、使用されていない停留所に関してはもうどんどん廃止してもらって構いませんが、穎田地区は買い物する店がない地区です。以前も申し上げましたが、庄内にトライアルができますので、そちらを運行計画に入れてほしいという要望を出していました。改善計画としては、予約乗合タクシーでこれをカバーするというような提案になっております。これをぜひエリアワゴンに入れてほしい、庄内のトライアル、もしくは目尾のトライウェルへのルートを拡充してほしいと思います。

これはまちづくり協議会でも意見が出ていましたので、私が代弁者として言わせてもらいますが、基本的に過疎債を使って予算を使える以上は、もう少し内容を濃くしてほしい。なぜ過疎債が出たか、過疎指定が出たかという、やはり住民が少なくなっていると同時に、高齢者がすごく増えています。まだまだ軽トラックなど運転されている70、80代の方が多いのですが、それでも免許返納も近くなっている方が、かなりの人数がいらっしゃると思います。そういった方々が、今は使っていないけども、今後使いたいなど、こういったエリアワゴンを十分に活用していただきたいと思うとき、まず一番先にやはり日用品、生活用品をどこで買うか。これを川食で買うと、やはり2割、3割高い。だからそういったことも含めて、トライウェルやトライアルはかなり安く販売してくれているお店、食品もトライアル、トライウェルは充実してきていますので、食品も買えるのであれば、そういった店の追加を、予約乗合タクシーではなく、エリアワゴンで枠を広げていただきたいなと思います。

一つの考え方としては、例えばこういう穎田地区や庄内地区を繋げるハブの停留所があってもいいのではないかと思います。エリアワゴン同士を繋ぎ、そこから先に行けるような、ハブの停留所があればそこで乗り換えて行く方法があると思います。

いろんな方向を検討していただきたいと思っております。以上です。

事務局：複数のご質問ご意見等があったと思いますので、私どもの方で一つ一つお答えさせていただこうと思います。まず事業費、いわゆる充当財源に過疎債が使われているということで、事業の拡大ということをご意見があったと思います。

おっしゃる通り、このコミュニティ交通につきましては穎田地区と筑穂地区について財源として、過疎債が充当されることとなっております。

私どもとしましては、その財源が国庫負担なのか市なのかということも当然考えなければいけません。最も重要視するのは利用者がどれぐらいいるのか、地域としてのニーズがどのぐらいあるのか、それに伴って運行をどの程度実施していくのかというところを最も重視した中で運行の計画を策定しております。

財源が市の単費ではないのでということで、より多くの財源、事業費を拠出して事業実施するというよりも、むしろ住民のニーズに合った運行をするということでそれが必要であれば単費でも拠出しなないといけないと思いますし、過疎債が使えるということであればそれを使った中でその効果も考えながら、ニーズに合った運行を実施していくということが私どもとして重視しているということでございます。

次に穎田地区の商業施設に関しましては沖野委員がおっしゃる通りでございます。穎田の方から隣の鯉田地区の川食の方に行くというのも、距離があつてなかなかという難しいところもありますけれども、私どもとしましては、提案させていただいているように、予約乗合タクシーの利用、トライアル庄内店が7年の1月にオープンしますが、このことを何とか運行に繋げていきたいということで考えた際に、おっしゃいましたようにエリアワゴンで運行するという方法も当然考えました。

しかし穎田地区の居住地域、中央団地や石丸団地の方からの移動距離を考えますと、定時定路線型で、このトライアルに行く方がいいのか、トライアルが24時間営業とお聞きしておりますので、利用者が、自分が行きたい時間に個別でも行くことができる方法がいいのか。また予約乗合タクシーの場合では、穎田地区と鯉田地区が共通の地区となっておりますので、穎田地区だけではなく、鯉田地区の方も、このトライアル庄内店に行くことができるというようなメリットが生じます。

そういったことを考えまして、トライアル庄内店に行くという方法につきましては、予約乗合タクシーで実施する方が、利用する時間を多く選択することができますし、穎田地区だけではなく、鯉田地区の方も商業施設に利用することができるということを考えまして、今回は予約乗合タクシーの方を利用して、トライアル庄内店の方に行っていたかどうかということを考えているところでございます。

次に、地区間の接続に関しまして、ハブ的なポイントを繋げてエリアワゴンを運行するようなことをしてはどうかということがございます。

その考え方も当然あります。しかしながらエリアワゴンというのはダイヤで決まったルートを動いているものでございますので、二つの地区の路線型バスの乗り継ぎというのはなかなか難しく、便数も限られているというところで考えると、予約乗合タクシーも

同じように乗り継いで地区をまたいで運行することができるので、そちらの方が時間の選択、最初の便で乗って降りる、そして次の便にまた乗って降りるという時間指定ができますので、そちらの方が乗り継ぎとしてはしやすいのではないかとということで、エリアワゴンの乗り継ぎはできる範囲では行いたいとは思いますが、予約乗合タクシーでの乗り継ぎを推奨しているということでございます。

場合によっては、他の公共交通機関との乗り継ぎということも考える場合もありますので、エリアワゴンの調整をする中で乗り継ぎがしやすいようなダイヤを組んで、乗り継ぎして地区をまたいで利用していただくということも考えております。

ただ今お聞きしたご意見ご要望につきましては、今年度状況を見ながら、再度考えていきまして、トライウェル目尾店の追加というご意見もございましたけれども、それにつきましては、ルートが外れている部分ありますので来年度の実施は難しいかもしれませんが、それ以降、8年度と9年度に再度検討したいと思っております。

担当の方から説明があるかもしれませんが、この計画は3年間固定というわけではなくて、年々改善していくということで追加等もやっておりますので、そういった中改めて検討させていただきたいと考えております。

沖野委員：今質問した三つ目は当然いいのですが、一つ目も二つ目も否定的な回答しかいただけませんでした。

結局こういう会議があるということは当然こうやって意見するべきであり、それを取り入れてもらうために代表として来ています。

年ごとに3年固定計画ではなくて、年ごと固定ということは結局1年固定。そうすると当然この1年間で亡くられる方も大勢いらっしゃいます、間に合いません。

私が商業施設の複合、併用、追加等を要望したのは、基本的に飯塚市がこの運行計画を作るときに見ているのは、停留所の利用者数、そして今使われている、川食店などの乗降の人数等でおそらく作られているのでしょうか。

新しく運行を開始する場合、当然データはありませんので、データを見て作ることは多分できないと思います。このルートが入れば、もしかするともっと利用者が増えるかという予測の範囲だけしかありませんが、そういった期待を込めて、飯塚市の行政側はより良いものを作っていくとは僕は思っています。そして必ずやってくれると思っております。

今の案が悪いと言っているわけではありません。ただ、過去、まちづくり協議会の方でも何度も説明いただきましたが、小竹のトライアルに行けないのかという要望は潁田地区から何度も出しております。その中で今回このいただいた令和7年度の案にトライウェルもトライアルも入っていない。代替案として予約乗合タクシーを利用するということが、私の認識の中ではありますが、予約乗合タクシーというのはあくまでも、ある程度の人数が集まらないと行かない、1人で利用される方は少ないのではないかと思います。先ほど、トライアルは24時間開いているから行きたいときに行っていただくとおっしゃいましたが、行けない人が利用するのではないですか、違いますか。行きたいときに行けない人がエリアワゴンや乗合タクシーを利用して行かれると思います。そこは根底、我々生活している市民たちとずれが生じているのではないかと考えております。

そこをもう一度再考していただいて、1年とは言わずに半年ぐらいで変更できるような、ためし路線として追加していくようなそういったことも含めて、もう一度構成いただきたいなと思います。これはあくまでも要望ですので、やってくださいというわけではなく要望として終わらせていただきます、以上です。

小川会長：ありがとうございます。それでは要望としてしっかりと考えてください。

それ以外にご意見ご質問等はございませんでしょうか。

新井委員：飯塚地区のタクシー事業者を代表しまして、沖野委員がおっしゃったように、個々でいろんな問題が発生していて、公共交通対策課は一生懸命やっただけいるのだろうと思います。しかし、このエリアワゴンにしても予約乗合タクシーにしても、飯塚市のタクシー業者4社が11路線受けております。事務所も大変でございまして、中心市街地、商業施設が多い地域もあれば、住宅地域の運用もあれば、山間部で交通の不便なところもたくさんあります。地区によっていろんな条件が異なっております。

現場にいる人間としては、また違ったいろんな問題点もたくさんあります。できましたらその地域ごと、例えば筑穂地区を請け負っているタクシー事業者とまちづくり協議会の委員と、対策課と、まず小さな話し合いついて言ったらおかしいかもしれませんが、地域ごとの問題点を皆さんで意見を出し合っていていただいて、何が一番いいのかという方向性で来年度の動きを決めていただいた方がいいのではないのでしょうか。

皆さんも他の地域がどういう地域かというのがわからない方もたくさんいらっしゃると思います。だから私達事業者、対策課の皆さんと、まちづくり協議会の地元の方と、まず小さな話し合いから始めて、そこでこういう方向で行けないか、地区外移動できないとか、停留所は必要ないよねという話し合いの積み重ねで来年度の方向性をある程度決めていただいた方が、事業者も各地域でお話したいことがたくさんありますので、できましたらそういう話し合いの場を今後一度と言わず二度三度持っていて、次の令和7年度の方向性を決めていただいた方がいいのかなと思います。これはお願いでございませぬ。

事務局：今回の計画を策定するに当たりましては、地域のまちづくり協議会の方にご説明しご意見をお聞きするとともに、現在運行の契約を締結しております、交通事業者に個別にご意見等をお聞きした中で、事務局の私どもがそれを合わせたところで案を策定したという状況でございます。今委員が言われたのは、その3社が同一でということだろうと思います。現在の事業者との契約は今年度までの運行契約となっております、この後の時期に改めて7年度からの運行事業者の選定がございませぬ。そういったことがございませぬので、今いただいた意見につきましては、7年度以降の運行事業者が決まった後に今後どうしていくかということを検討し、調整していきたいと思っています。今年度に取り組んでおります来年度からの運行計画につきましては、その場を設定するのはなかなか難しいということもございませぬので、今後、検討ということで対応させていただければと思っております。よろしくお願ひします。

小川会長：ありがとうございます。それ以外にご意見ご質問等はございませんでしょうか。

では、続いて、「②「穂波・菰田地区」から「庄内地区」までについて」、事務局に説明を求めます。

事務局：「穂波・菰田地区」についてご説明します。説明資料の7ページをご覧ください。

穂波・菰田地区のエリアワゴンは、「穂波地区・菰田地区」と「高田系統」の2つの路線がございます。課題と問題点といたしましては、「穂波地区・菰田地区」の路線において運行支援が発生しております。上半期の時点で25回発生しており、第2便の菰田交流センター付近と第3便のイオン穂波店が主な場所となっております。

そこで、(2)改善施策の考え方としまして、①運行ルート編成を、利用者が多い「忠隈方面」と「菰田地区」を分けて、それぞれを商業施設へ運行すること、②「高田系統」のルートにおいて、「平恒と楽市方面」への新規運行を行うことといたします。

運行計画(案)は、資料9をご覧ください。第2便と第3便が、それぞれ忠隈方面から商業施設、菰田地区から商業施設へと運行します。また、第4便がイオン穂波店から忠隈方面へ運行し、第5便が菰田方面へと運行します。

資料9の左側が高田系統となります。こちらの第2便(真ん中ほど)と第4便(一番右)において、西鉄バスのバス停の「楽市公園」、平恒方面の「ほなみあじの街周辺」と「浄蓮寺周辺」の追加を計画しています。

説明資料に戻ります。【2】にコミュニティバスの運行計画(案)を記載しています。こちらは、先ほど筑穂地区でご説明した内容と同様になりますので割愛させていただきます。

次に、「飯塚東地区」です。説明資料の8ページをご覧ください。飯塚東地区のエリアワゴンは、「飯塚東地区」と「柏の森ヒルズ系統」の2つの路線がございます。課題と問題点としましては、「飯塚東地区」の路線で運行支援が発生しております。主には、上三緒第2公民館等の住宅地域です。そこで、(2)改善施策の考え方としまして、運行ダイヤ編成の考え方の基準を、①商業施設での滞在時間を1時間～1時間30分程度とし、②運行ルート編成は、運行支援が発生しております第1便と第3便を、「上三緒団地地域」と「下三緒団地地域」に分けて、それぞれを商業施設へ運行することといたしました。

運行計画(案)は資料10をご覧ください。例えば、第1便の最初が上三緒団地地域となりまして、トライアル上三緒店へ運行します。その後、下三緒団地1組から大橋踏切を経由しまして、再びトライアル上三緒店へと向かう運行になっています。

なお、「柏の森ヒルズ系統」は、現行から変更はありませんので、令和7年度も継続して運行することとしております。予約乗合タクシーでは、地区外運行施設として、周辺に医療施設が複数ございます「西鉄「麻生塾」バス停」の追加を計画しています。

次に、「鯉田地区」についてご説明します。説明資料の9ページをご覧ください。

エリアワゴンの課題と問題点としましては、利用者が少ない停留所がございますので、改善施策の考え方としまして、停留所の精査を行い、運行ルートを見直しまして、ダイヤにゆとりを持たせるようにいたします。

運行計画(案)は、資料11のとおりです。また、予約乗合タクシーは、同じ運行地域であります「鯉田地区」と同様に、地区外運行施設にトライアル庄内店の追加を計画しています。

次に、「庄内地区」です。説明資料の10ページをご覧ください。庄内地区のエリアワゴンには、「庄内地区」と「赤坂橋系統」の2つの路線がございます。課題と問題点といたし

ましては、「庄内地区」の路線が曜日によって目的施設が異なっていることが挙げられます。また、新町西団地等の住宅地域において運行支援が発生しております。

そこで、(2)改善施策の考え方としまして、①運行ダイヤの編成の考え方の基準を、買物施設での滞在時間を1時間~1時間30分程度とし、②ルートの設定を、トライアル庄内店のオープンに伴い、いずれの曜日でも、庄内ハーモニー、グッデイ庄内店、川食庄内店、トライアル庄内店を一連の目的地としたものといたしました。

運行計画(案)は、資料12をご覧ください。運行支援を回避するため、運行ルートを、「筒野方面」、「有井方面」、「新町方面」の3つに分けて編成しています。また、目的施設にトライアル庄内店を追加いたしますので、現在のトライアル上三緒店への運行は廃止いたします。火曜と木曜のダイヤは同一にして、各グループにおいて午後に2便の運行を行います。「赤坂橋系統」につきましては、停留所の精査を行いまして、ダイヤを変更することとなります。

予約乗合タクシーでは、地区外運行施設として、庄内地区の境界に近接した医療施設として柏の森ヒルズ地域にあります「石川クリニック」の追加を計画しています。

以上で、「②「穂波・菰田地区」から「庄内地区」までについて」説明を終わります。

小川会長：説明が終わりましたが、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

田才委員：地区的なことではなくて話が大きくなるかもしれませんが、エリアワゴンのアプリは作れないのでしょうか。穎田地区の人は穎田地区だけで生活しているわけでもなく、隣の鯉田であっても一太郎に行くのに結局乗り換える必要があります。

穎田の路線がもう隣の位置ではありますが、鯉田駅に向かって川食の方を通っている。バイパスの方であれば、一太郎の方にも行きますが、そこは行かない。穎田の人からしてみたら、目的地として市役所に行きたいのに1時間半、2時間かかるということを聞いたことがあります。

結局は穎田の人は穎田の中だけで暮らしているわけでもなく、鯉田の人も飯塚の方に出たいと思っても、途中で止まってしまうので、結局はまた違う路線に乗り換えなければいけない。

大手の乗り換えのアプリがあるように、エリアワゴンや西鉄を使って、目的地を入力したらどうやっていけばいいかわかるようなアプリを作れたらいいなと思います。もう地域のことで考えていても、みんな自分の住む地域のことを話しますから。

また、手を挙げたら止まってくれると高齢者や障害者は助かりますが、法律的問題とかがあったりするようです。今度はまた停留所を減らしていくという形で、その停留所に関しても、みんな自分の都合になってしまうので、なかなか難しいところではあるとは思いますが。

もうトータルで考えていく必要があると思うと、アプリがあると使い勝手が良くなるのではないかなと思いますが、とりあえず聞いておいてください。

事務局：まずエリアワゴンの路線を、アプリなどを使うと便利になるのではというご要望だと思いますが、それにつきましては、コミュニティバスについてはジョルダンやGoogleで検索ができるようになっておりますが、エリアワゴンになりますと、ダイヤが細かいところがありますので、フリーのサイトの会社とは調整までには至っていないのが現状です。

もう一点、フリー乗降につきましては、こちらは利用者の方にとってはメリットが大きいものであると認識しておりますが、事務局でも協議、検討はしたところですが、導入にあたっては、やはり田才委員の言われるように運行車両並びに、他の通行車両の安全確保等の課題があり、警察、運輸局の許可も必要になります。

利用促進や利便性向上の方策として今後研究し、事業改善に努めていきたいと考えております。

田 才 委 員 : 過去にない、よそにないって言うことを言っていたら先に進まないの、飯塚はこうですよと言えるようなものが作れるのであれば、考えてみてください。

小 川 会 長 : その他ご意見ご質問等ございませんでしょうか。

芳 野 委 員 : 筑穂地区の芳野と申します。元々飯塚市の方針では、活力あるまちづくりを支える公共交通体系や民間と行政との連携および民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系だと思います。

福祉政策の一環として公共交通機関を利用できない高齢者や障害者、それから移動手段を確保することも大事なことでないでしょうか。

廃止と言われると、地域住民は飯塚市から見放されたような気がします。私のお願いとして、現在の路線変更を変更せずに1日0.1人未満ということは抜きにして、停留所を通過されても構いません。1年に1回か2回しか乗らない人もいます。手を挙げたら止まれるようなフリー乗車はできないのでしょうか。検討していただきたい。それから、先ほど言われたように詳細については、もう少し市の方が膝を突き合わせて、地元と話し合いをするべきだと私は考えます。

私の地区は廃線が多いです。みんなから色々言われます。路線を作ったのは、1人が手を挙げて、うちにも来てくれって言って来てもらうようにしていたところもあります。だけど乗ることもありません、本当に寂しいです。

山の中で、一人で生活してバスもなくなった。事務局から言われたように、財政の問題もあるとは思いますが、ここはカットします廃止しますと言われたら、何か見捨てられたような気がします。今年は無理でしょう、次年度からはもう少し膝を突き合わせて話し合いをしていただけないでしょうか、よろしくお願いします。

事 務 局 : ご意見ありがとうございます。今回の計画を策定するにあたり前回の9月の協議会で皆様にご意見を賜る中で廃止検討基準というのを、一定の数値をもとに定めることの中で、私どもが求めている利用の実態に合わせた、より効果的、効率的な運行への改善見直しを行うという方向性をもって、今回の計画を策定しております。

委員がおっしゃるように路線が廃止、停留所が廃止という言葉になりますと、やはり寂しい気持ちというか、そういう感傷的な感情になるというのはもうごもっともだと思っております。

しかしながら、飯塚市の交通体系を見ますと、このエリアワゴンが全てを担っているということではなくて、個別な需要、人数、分散した利用の実態ということに対応できる手法として、デマンド型の予約乗合タクシーを市内の中心市街地以外の地区では運行をしているという、そういう全域的なカバーができている状態の中で、このエリアワゴンを重ねた多重な運行の体系としてやっているということでございますので、年に何回か利用するというような利用の方法をされている方については、見捨てるということでは

なく、そういう分散した利用に対してはデマンド型の予約乗合タクシーを必要に応じてご利用いただく。

エリアワゴン、これは定時定路線型、一定数の方が一定の量で一定の時間に利用していくと、そういう交通体系が適切にフィットするような地区、またはその停留所については、エリアワゴンを利用させていただくというようなことの中で、私どもとしましては、個別の利用、それが分散している利用であったり散発的な利用だったりしますが、そういったことについては、予約乗合タクシーでカバーできますし、一定数、定期的な利用につきましてはエリアワゴンをご利用いただくということで対応していきたいと考えております。

そういった中で今委員がおっしゃる住民感情とか思いということは勘案した中で、今後改善等を図っていくような対応をさせていただきたいと思っております。

芳野委員： エリアワゴンを廃止するところについては、乗り合いタクシーを利用しようということですね。ここに乗合タクシーの申込書があります。これを80代90代のおじいちゃんおばあちゃんが出せるか出せないかと、それからこれがあるということを知らない人もおります。そこら辺は市としてはちゃんと膝を突き合わせて話をしたのですか。私はしてないと思います。これをするためにするためには、自治会長、民生委員、福祉委員たちに頼んでもそのおじいちゃんおばあちゃんたちにこれを出しなさい、こうしなさいっていうことを言ったりしたり教えるのも市の役目だと私は思っているのですが、そこら辺はどうお考えですか。

事務局： いわゆる周知広報による利用促進や利用の仕方の丁寧な案内ということに対することだと思います。私どもといたしまして、現在取り組んでいることといたしますと、お手元に配っております利用ガイド、これは年に1回全戸配布させていただいております。

また年に1回、今年は11月に市報の1ページを使って予約乗合タクシーの利用方法というのを、これは毎年お知らせさせていただいております。また今年度につきましては各地区の民生委員児童委員協議会の委員さんに、この予約タクシーの利用方法をお話する中で、ぜひとも使う可能性のある方にはご紹介くださいというようなご案内をさせていただいております。

しかしながら、委員がおっしゃるようにまだまだ広く皆様方、高齢の方にも丁寧に知らせるということにつきましては、不足しているというような認識も持っているところではございます。

かつて、この予約乗合タクシーの運行を始める際におきましては、現在自治会は270少しありますけれども、2年間で150ヶ所以上のいきいきサロンや自治会の説明会に回ったこともございます。そういったことの経験を踏まえまして、来年度につきましては、今委員がおっしゃるように丁寧な説明や、細かな案内、そういったものをできるような政策というのも考えていきたいと思っております。

小川会長： 芳野委員よろしいでしょうか。ありがとうございます。その他、ご意見ご質問等はございますか。よろしいですか。それでは改めまして全体内容につきましてその次にご意見ご質問がありましたらお受けしたいと思っております。

よろしいですか、それでは全体につきまして採決をいたします。まず議案第1号につきましては、事務局が説明しました経営計画案を承認するというのでよろしいでしょうか。

全 委 員 : (異議なし)

小 川 会 長 : ありがとうございます。それでは議案第1号につきましては、計画案について承認することになります。なお次回の協議会におきまして、具体的なダイヤ、細かな点につきましてもお示ししまして、運行計画を決定するように進めさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

4. その他

小 川 会 長 : 最後にその他でございます。委員の皆様から何かございますでしょうか。

事 務 局 : 事務局より事務連絡をさせていただきます。次回の協議会の開催日程になりますが、12月24日火曜日の午後2時から、場所は同じくこちらの会場を予定しております。正式には後日改めて開催通知をお送りいたします。年末のお忙しい時期とは思いますが、よろしくお願いいたします。以上です。

小 川 会 長 : 今回は12月24日でございます、委員の皆様引き続きよろしくお願いいたします。

5. 閉 会

小 川 会 長 : それでは協議会規約第11条3条第3項に基づきまして、議事録の署名委員を指名いたします。今回は折田委員、浅野委員をお願いしたいと思います。議事録作成後事務局がお伺いしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日も貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。以上をもちまして本日の会議を閉会といたします。ありがとうございました。