

協働環境委員会会議録

令和8年8月19日（水）

（開 会） 10：00

（閉 会） 11：47

【 案 件 】

1. 協働のまちづくりの推進について

【 報告事項 】

1. サンビレッジ茜における建造物侵入及び盗難事件について （スポーツ振興課）

2. 健康の森公園屋外レジャープールにおける建造物侵入及び盗撮疑い事件について
（スポーツ振興課）

○委員長

ただいまから協働環境委員会を開会いたします。

「協働のまちづくりの推進について」を議題といたします。飯塚市コミュニティ交通の概要について、執行部の説明を求めます。

○地域公共交通対策課長

それでは、飯塚市コミュニティ交通の概要について、ご説明させていただきます。

本市のコミュニティ交通は民間路線バスの経営が厳しさを増す中で、市民の日常の生活を支える重要な移動手段となっております。本日は、現在の運行に関する基本的な考え方、地区別の運行状況、現状課題と方向性及び各コミュニティ交通の利用状況についてご報告させていただきます。

提出資料、「飯塚市のコミュニティ交通の概要」をご参照願います。

1 ページをお願いいたします。飯塚市コミュニティ交通の運行に関する基本的な考え方でございます。本市では、令和5年度から令和9年度を計画対象期間とする飯塚市地域公共交通計画を策定しております。基本理念は、「連携と協働による、暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築」、また、基本方針といたしまして、「①活力あるまちづくりを支える公共交通体系の構築」、「②民間と行政との連携及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の構築」、「③未来につなぐ、持続可能な公共交通事業」、この3つの方針に基づきまして事業を推進しております。

また、飯塚市コミュニティ交通の在り方といたしましては、これらの基本理念、基本方針に基づき、民間路線バスの運行確保維持の支援、民間と行政との適切な役割分担を行うことで、公共交通事業全体を維持していくという考え方に基づいて運行を行っております。

次に、飯塚市コミュニティ交通の種別でございます。まず、複数の地区を結ぶ地区間輸送につきましては、2つの路線のコミュニティバスがございます。

1つ目は、飯塚市が独自運行を行っている筑穂・高田線でございます。この路線につきましては民間路線バスのない筑穂地区と市の中心部を結ぶ定時定路線型で、穂波地区を経由いたしまして運行を行っております。運賃は200円で、小学生以下は無料、障がい者割引として、本人、介助者は100円ご利用いただけます。運行日につきましては月曜日から金曜日までとなっており、1日6便運行を行っております。

2つ目は、宮若市と共同運行を行っている宮若・飯塚線でございます。この路線につきましては市の中心部と宮若市を結ぶ定時定路線型で、立岩、川島、鯉田、幸袋地区を経由いたしまして、運行を行っております。運賃は距離制となっており、170円から480円の範囲で設定されており、障がい者割引といたしまして、本人のみ5割の割引を行っております。運行日

につきましては年中無休となっており、平日は1日8便、土曜日、日曜日、祝日は1日6便運行を行っております。

次に、各地区内での買物や通院、日常生活に必要な移動の支援を目的とした地区内輸送につきましては3つの運行形態がございます。

1つ目は、利用者の皆様からの予約に応じて運行を行うデマンド型の予約乗合タクシーでございます。現在、筑穂、颯田、鯉田、幸袋、鎮西、二瀬、穂波、飯塚東、庄内の9つの地区で運行を行っております。運賃は300円で、小学生以下は無料、障がい者割引といたしまして本人、介助者は200円としております。運行日につきましては月曜日から金曜日までとなっております、時間は8時から17時までとなっております。

2つ目は、民間の路線バスが廃止となった区間を補完する路線ワゴンでございます。現在、幸袋地区と鎮西地区の2つの地区で運行を行っており、運賃は100円、小学生以下は無料です。運行日は月曜日から金曜日までで、定時定路線型の運行となっております。

3つ目は、令和4年に各地区まちづくり協議会が運行を行っていた買物ワゴンを継承した定時定路線型のエリアワゴンでございます。筑穂、颯田、鯉田、幸袋、鎮西、二瀬、穂波、菰田、飯塚東、庄内の10地区で運行を行っており、運賃は100円、小学生以下は無料です。運行日は月曜日から土曜日までですが、各地区の利用ニーズに合わせて柔軟に対応するため、地区によって運行日が異なります。

2ページ目をお願いいたします。飯塚市コミュニティ交通の地区別運行状況についてでございます。

(1)の地区間輸送の2つのコミュニティバスにつきましては、先ほどの説明と重複いたしますので割愛させていただきます。

(2)の地区内輸送につきましては10の地区ごとに左から予約乗合タクシー、路線ワゴン、エリアワゴンの運行状況を掲載しております。

まず、予約乗合タクシーについては運行日と地区外で行ける施設について掲載しております。地区外で行ける施設につきましては地区の特性に応じて、近隣の地区の買物場所や病院など生活に必要な施設を設定しております。

次に、路線ワゴンにつきましては幸袋地区が月曜日から金曜日までで運行を行い、1日3便となっております。

また、鎮西地区では月曜日、水曜日が1日6便、火曜日、木曜日、金曜日は1日2便となっております。

なお、路線ワゴンにつきましては予約乗合タクシーの車両を使用して運行を行っております。

次に、エリアワゴンについてですが、地区によっては複数の系統に分けて運行を行っており、系統ごとの運行日と1日当たりの便数について掲載しております。

なお、詳細な運行ルートやダイヤ等につきましては別にお配りしております「飯塚市コミュニティ交通利用ガイド 令和8年度版」をご参照いただきたいと思います。

3ページ目をお願いいたします。民間公共交通を含めた飯塚市の公共交通に関する現状課題と方向性についてでございます。

なお、運行計画につきましては3年スパンで見直しを行っているところであり、今年度はその2年目となっていることから、令和10年度に向けて、現時点での考察についてご説明させていただきます。

上から、民間公共交通事業及び行政による公共交通事業に分類いたしまして、さらに、行政による公共交通事業では全体、コミュニティバス、予約乗合タクシー、エリアワゴン、路線ワゴンに分けて、種別ごとの現状と課題と課題に対応していくための方向性についてまとめております。

まず、民間公共交通事業におきましては利用者数の低迷による事業収益の悪化、また、運転

手不足、国の規制、人件費及び燃料費の高騰など大変厳しい状況が続いており、路線バスの減便廃止といった事業の縮小化が課題となっており、利用者の確保・増加や運転手確保、事業の維持、事業収益の改善などに向けた取組を継続的に行っていく必要があると考えております。

次に、行政による公共交通事業につきましては、全体といたしまして、民間路線バスの廃止、一部区間廃止に伴うコミュニティ交通の需要拡大、市の公共交通関係の事業費の増大、利用者ニーズへの対応など、課題を有しており、民間公共交通との役割分担、連携促進、効果的、効率的な事業運営、まちづくり協議会との協働による運行計画策定などが求められます。

次に、地区間輸送のコミュニティバスでは、民間の路線バスとの重複または近接を避けた運行を行う必要がございます、利用者ニーズや利便性向上にも配慮しつつ、運行ルートを見直していくことが求められます。

次に、地区内輸送についてでございます。予約乗合タクシーでは本年7月よりインターネット予約の実証実験を行っており、今後、利用促進による利便性向上を図っていきたいと考えております。また、中心市街地内の施設への運行に関する声というのも多く、民間交通事業者への影響調査など、調査研究を行うことを考えております。

また、エリアワゴン及び路線ワゴンにつきましては便数の利用状況の偏りや利用率の低い停留所の点在、こうしたものがございまして、運行計画の改善や効果的、効率的な運行について検討を行うとともに、利用者ニーズの反映や地区内施設の利用促進についても取り組む必要があると考えております。

4ページをお願いいたします。4ページから8ページにつきましては、令和4年度以降のコミュニティ交通の利用状況について掲載しております。

4ページでは、エリアワゴンの地区別の運行日数、利用者数、1日平均利用者数の推移を掲載しております。

5ページでは、路線ワゴンの地区別の運行日数、1日当たり運行便数、利用者数、1日平均利用者数の推移を掲載しております。

6ページでは、予約乗合タクシーの全体及び地区別の利用者数、1日平均利用者数の推移を掲載しております。

7ページでは、コミュニティバスの筑穂・高田線、宮若・飯塚線の利用者数、1日平均利用者数の推移を掲載しております。

8ページでは、コミュニティ交通全体の利用者数の推移を掲載しておりますが、路線数が減少した路線ワゴン以外では全体的に毎年増加傾向にあり、宮若市共同運行のコミュニティバスを含んだ令和7年度の全体の利用者数は11万132人、前年度比で101.3%、また、令和4年度との比較では109.8%となっております。

今後も引き続き、各地区のまちづくり協議会等から意見を頂きながら、地域の特性やニーズに応じたコミュニティ交通体系の構築と効果的・効率的な運行に向けて協議、検討を進めていきたいと考えております。

以上、簡単ではございますが、飯塚市コミュニティ交通の概要について説明を終わります。

○委員長

説明が終わりましたので、ただいまの説明に対する質疑を許します。質疑はありますか。

○鯉川委員

ただいま説明がありましたが、飯塚市は現在、多様なコミュニティ交通手段を提供されております。これらのコミュニティ交通が現在の市民ニーズに対して十分機能していると認識されているのかどうか、また、今の報告で、現状、課題と方向性の説明がありましたように、私のもとにも市民の方から寄せられている具体的な不満として、利用勝手の悪さ、地区をまたぐ際の乗り継ぎの不便さ、そして立岩地区、飯塚・片島地区、菰田地区が、予約乗合タクシーの対象外とされていることによる公平性の問題を多くの市民から頂いております。

まず最初に、なぜ立岩地区、飯塚・片島地区、菰田地区が予約乗合タクシーの対象外となったのか、経緯を教えてくださいませんか。

○地域公共交通対策課長

予約乗合タクシーにつきましては平成24年度から運行を開始しておりますが、運行開始当初から、中心市街地となる立岩、飯塚・片島、菰田の3地区につきましては運行対象外としております。

経緯といたしましては、運行計画を検討する過程において、関係団体や民間の交通事業者の代表者で構成する飯塚市地域公共交通協議会の中で、立岩、飯塚・片島、菰田地区については民間公共交通が比較的充実しており、不便な地域ではない、また、民間事業に影響を与えるとといった趣旨から、予約乗合タクシーの運行は行わない方向で検討いただきたいというご要望がございまして、そういったご要望を考慮したものでございます。

市といたしましても、コミュニティ交通は民間公共交通が十分に行き届かない交通不便地域における移動手段の確保を主な目的とするものでございまして、民間事業と競合するような事業の運営は極力避けることを前提として運行を行うことで、市全体の公共交通体系を持続的に維持することができると判断いたしまして、運行開始当初からこれまで、中心市街地での運行は行わないこととしております。

○鯉川委員

立岩地区、飯塚・片島地区、そして菰田地区、この3地区は公共交通インフラがほかの地区と比べて比較的充実しているから、不便な地区ではないと言い切られ、予約乗合タクシーなどの利用対象外となされているようですが、検討なされるときに、誰のために走らせようとしているのかということをどのように考えておられたのか、疑問に感じております。

同じ市民として同じように税金も納めているわけです。特定のサービスを利用できないことに対し不公平ではないかというような意見が多く寄せられております。市ではこのような要望があっていることを把握しておられますでしょうか。

○地域公共交通対策課長

予約乗合タクシーに関する市民の皆様のご意見やご要望につきましては、市役所の窓口や電話、また、市が委託を行っている予約センターでお受けしておりますが、中心市街地における運行に関する要望につきましては一定程度あるということを把握しております。

また、令和6年度に実施いたしましたコミュニティ交通利用者アンケートにおきましては、改善事項として中心市街地内で行ける場所を増やしてほしいという要望が全体の要望事項の21.9%となっております。

○鯉川委員

私に苦情を言われた方は、市役所はどこに意見とか文句とか言っているのかも分からない。電話をかけたら、たらい回しにされる。それでついつい自治会長さんや議員さんに言ってしまうとのことです。

それで、この3地区とそれ以外の地区とで公共のサービスに差があることににつきまして、公平性の担保という観点から、市の見解をお尋ねいたします。

○地域公共交通対策課長

委員がご指摘の公平性の観点につきましては市といたしましても重要な課題として認識しております。

立岩、飯塚・片島、菰田の3地区におきましては市の中心部に当たり、飯塚バスターミナルやJR新飯塚駅及び飯塚駅を交通結節点といたしまして、民間路線バスやタクシーが一定程度運行しており、郊外や周辺地区と比較いたしましても公共交通の利便性が確保されている状況でございます。

国土交通省が定めましたガイドラインにおきましても、基本的な考え方といたしまして、導

入に当たっては路線、区域、運行時間等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要があるとされており、予約乗合タクシーを含むコミュニティ交通だけでなく、民間の路線バスやタクシーを含めた公共交通全体を見ながら、地域の交通網という視点から一定の均衡が図られるよう努めているところでございます。

○鯉川委員

予約乗合タクシーを利用されている方々の年齢層とか、分かりますでしょうか。多分、高齢の方がほとんどじゃないかなと思いますけども、どうなっていますでしょうか。

○地域公共交通対策課長

実際に利用されている方の年齢層についてですが、令和7年度の状況で申し上げますと、60歳未満の方が全体の約10%、60歳代が約7%、70歳代が約28%、80歳代が約47%、90歳以上が約8%となっており、70歳以上の方が全体の約83%と、主に高齢者の方がご利用されていると認識しております。

○鯉川委員

70歳以上の方が83%でしょう。車を運転してある方とか、若い方とかあまり利用されていないんですよ。

飯塚市では今、この予約乗合タクシーを「ドア・ツー・ドア」と標榜されているようですが、ドア・ツー・ドアとはどういうことなのか、教えていただけますでしょうか。

○地域公共交通対策課長

ドア・ツー・ドアとは、利用者が自宅から目的地まで乗換えなしで直接送迎を行う移動方式のこととなっております。路線バスのように決まった停留所まで歩いて行く必要がなく、自宅や施設の付近で乗降できる点が最大の特徴となっております。

○鯉川委員

玄関まで迎えに来てくれて、行き先の玄関まで連れていきますよってことですね。本当にありがたいと思います。若い人たちや免許証を持っている高齢者の方たちはどこに行くでも自分で車を運転していけばいいでしょうが、予約乗合タクシーなどの利用対象外とされている3地区の方は、公共交通インフラがほかの地区と比べて比較的充実しているからという理由で、予約乗合タクシーなどの利用対象外とされていますが、利用したいと思っている方はほとんどが高齢者で年金暮らしの方が多く、頻繁にタクシーを利用することはできません。公共交通を利用したくてもドア・ツー・ドアではありませんので、バス停まで杖をついて、結構長い距離を歩かねばなりません。ましてや買物した帰りには袋を下げて杖をついて歩くのは本当に大変です。

私に苦情を言われた方がおっしゃっておいりました。高齢者同士で電話をしていて、予約乗合タクシーオーケーの方が、予約乗合タクシー地区外の方に対して、「病院やら買物に行くのに乗合タクシー使うて行きようばってん、300円で、都合のいい時間に迎えに来てくれるきよかばい。帰りも予約を入れとったらちゃんと迎えにも来ちゃんしゃあばい。あんたも予約乗合タクシーを使うてんしゃい。」と言われ、「よう分からんばってんくさ、私たちの地区では予約乗合タクシーは使えんとげな。」「そげなことなろうもん、同じ飯塚市民やん。」というようなやり取りがあったそうです。

はっきり言って、予約乗合タクシーは評判がいいんです。右肩上がりで利用者が増え、最近ではなかなか予約を取るのも難しいともお聞きしました。評判がいいからこそ、使えない3地区の方々は羨ましがるんです。

利用対象外とされた3地区が決まったこの予約乗合タクシーが始まって15年を迎えていますが、この現状を今どのようにお考えでしょうか。

○地域公共交通対策課長

ご指摘のとおり、停留所まで歩くことが困難な高齢者の方からご要望を頂くこともあり、市

といたしましても認識しているところでございます。また、予約乗合タクシーがそのような方の一助になっているというふうにも考えております。

しかしながら、コミュニティ交通につきましては交通不便地域における交通手段の補完というのが前提となりますことから、繰り返しになりますが、現状、民間の公共交通が一定程度運行している中心市街地におきまして、コミュニティ交通を運行することは難しい状況というふうに考えております。

○鯉川委員

今年6月に、中心市街地にある、あいタウンの中のゆめマートが閉店いたしました。これまで何とか歩いてゆめマートまで買物に行っていた高齢者の方が、いよいよ近隣で買物ができる場所がなくなったと嘆いておられました。高齢者の方ですから、長い距離を歩くことは困難で、1か所で買物が完結できるようなスーパーに行きたいとのことです。

中心市街地といえど、今や他の地区と変わらず、離れた場所にあるスーパーまでタクシーを利用しないといけない状況ですが、中心市街地にお住まいの高齢者は料金の高い民間タクシー、それ以外の地区では料金の安い予約乗合タクシーが利用できるということは、利用者負担の面からも不公平だと感じる市民の方も多いと思いますけども、どのようにお考えでしょうか。

○地域公共交通対策課長

質問委員が言われますように、民間タクシーとの料金の差によって不公平感を感じる市民の皆様も多いかと思えます。

しかしながら、コミュニティ交通の趣旨はあくまでも交通不便地域における移動手段の確保ということになります。民間公共交通が充実した地区においてコミュニティ交通を運行させることによって民間交通事業者の経営を圧迫し、結果的に公共交通体系を維持できなくなる可能性もあることから、運行地区につきましては国のガイドライン等に沿って慎重に判断することが必要であるというふうに考えております。

○鯉川委員

それでは、予約受付システム等を含む予約乗合タクシー運行事業の1年間の予算と延べ利用者数、また、実際に利用した人の人数について、教えていただけますか。

○地域公共交通対策課長

予約乗合タクシーの運行に係る費用といたしましては運行業務委託料、予約受付業務委託料、管理システム使用料がございしますが、令和7年度の合計の決算額で申し上げますと、9197万3640円。また、令和8年度の予算額で申し上げますと、9230万5千円となっております。

また、令和7年度の利用者数につきましては延べ人数で4万4096人、実人数で1412人となっております。

○鯉川委員

令和7年度の決算額が9197万3640円で、延べ利用者数が4万4096人だとすると、単純に計算すると予約乗合タクシー1回の利用で2085円かかっているということでよいのでしょうか。

○地域公共交通対策課長

対事業費で申しますと、そのとおりでございます。

ただし、特定財源といたしまして、令和7年度の運賃収入887万4800円、国庫補助金908万1千円がございしますので、これらを差し引いた市の実質負担額7401万7840円で計算いたしますと、1人当たりの運行経費は1678円となっております。

○鯉川委員

今、タクシーの初乗り料金はたしか780円だと思いますけども、今言われた1678円、この金額が高いか安いかわかるのはさておきまして、令和7年度の利用者数につきましては延べ

人数4万4096人、実人数で1412人とのことでございますので、ざっくり言いますと、1年間で1人の方が利用された回数は、割りますと約31回となり、1人当たりの運行経費が1678円ということでございますので、平均ではありますが、1人当たり5万2千円分の特定のサービスを受けられ、地区外の方は受けられないというのはやっぱりおかしいんじゃないかなと思います。

それから、これまでの答弁の中で幾度となく、中心市街地におきましてコミュニティ交通を運行することは難しいと言われておりますが、そもそもどなたが言っているのか。

従来、デマンド交通は郊外や中山間地域の移動手段として導入されるケースが多い傾向にあります。近年では中心市街地の移動円滑化、高齢者の外出促進、中心部の回遊性向上、路線バスの再編補完などを目的として、市街地エリアに特化した運行を行う自治体が増加していると聞いておりますが、中心市街地においてコミュニティ交通を運行できる地域とできない地域の差って何なのか、教えていただけますでしょうか。

○地域公共交通対策課長

中心市街地における予約乗合タクシーの運行につきましては、飯塚市地域公共交通協議会において運行を行わないことを決定しております。

また、他自治体における中心市街地での運行につきましては、質問委員が言われますように、一部の自治体で運行を行っている」と承知しております。

ただ、調べる限りでは、例えばドア・ツー・ドアではなく、乗降ポイント方式であったり、また、民間路線バスがその地区を運行していない、そういった自治体によって条件は異なるものと考えております。

○鯉川委員

先ほど、現在のコミュニティ交通が抱える現状、課題と方向性の説明がありましたが、多くの市民や現場の切実な声として、深刻に受け止めるべきだと思います。

飯塚市地域公共交通協議会において決定されたと言われますが、もう既に15年経過しております。既存の枠組みや路線の維持を前提とした部分的な修正を一度白紙に戻し、市民の実際の移動ニーズや公平性の確保を軸に交通体系を再構築することが、まさに今必要とされていると思いますが、見解をお尋ねいたします。

○地域公共交通対策課長

交通体系の見直しにつきましては、現時点において具体的な方向性をお示しできる段階にはございませんが、現行の地域公共交通計画と運行計画がそれぞれ令和9年度をもって終期を迎えることから、令和9年度に両計画を同時に見直すことになります。

その見直しの中で、令和7年度から令和9年度のコミュニティ交通の利用状況、運行状況の検証を行い、民間公共交通の維持確保、民間公共交通との役割分担、連携促進、コミュニティ交通の効果的、効率的な運行、利用促進による公共交通全体の維持、こうした視点と併せ、住民ニーズの反映や公平性の確保にも配慮しながら、持続可能な公共交通体系について検討してまいりたいと考えております。

○鯉川委員

全国の先進地における公共交通施策の成功事例を調べてみたのですが、全国的に多かったのが、一定年齢以上の高齢者や移動手段にお困りの方を対象に、市内のタクシー事業者の車両で利用できるタクシー助成券を年間または月単位で交付する方式でした。この割引制度は単なる交通支援にとどまらず、高齢者ドライバーの事故減少、運転免許証の自主返納促進、タクシー業界の活性化にもつながります。

また、定時定路線のワゴン運行コストの割には乗車率が低いため、住民の移動データを分析し、本当にどこからどこへ行きたいのか、ODデータに基づき、曜日や時間帯によってルートや配車を柔軟に変え、タクシー会社への委託にシフトした地域では財政負担の抑制と利用満

足度の双方が向上しているケースが見られるともありました。

また、先ほども申しましたが、目的地などの一部制限はあるものの、民間タクシーと協働を行いながら、中心市街地においてもデマンドタクシーを運行させている自治体も実際にあるわけですね。

予算面などで厳しい状況かと思いますが、運転免許返納事業などを含めた全庁的な公共交通関係の予算の把握を踏まえた将来構想の検討や国県補助金などを活用して、現在の市民ニーズや不満を正面から受け止め、一部の修正ではなく仕組みそのもののアップデートを行い、高齢者、障がい者、学生さんたちが安心して移動できる持続可能な地域公共交通体系を構築することが重要だと思いますが、この点について市は今後どのように展開していくお考えなのか、お尋ねいたします。

○地域公共交通対策課長

現時点におきましては、現在のコミュニティ交通体系を維持する、または、仕組みそのものを改めるといったことを申し上げることができませんが、市といたしましても令和10年度の運行計画策定に向けて、民間交通事業者へのヒアリングや他市における事例調査、また、現在の交通体系のほかにもよい手法がないかなど、現在、調査研究を行っているところでございます。

そうした中で、市民の皆様の利便性向上と民間交通事業者への影響など総合的に検討を行いまして、持続可能な公共交通体系の構築を図ってまいりたいというふうに考えております。

○鯉川委員

今、担当課長のほうから答弁を頂きましたが、担当部長からも今後の展望をお聞かせ願えますでしょうか。

○市民協働部長

先ほど来、中心市街地におけますコミュニティ交通の運行についての考え方につきましては担当課長が答弁させていただいております。本市の公共交通全体を見ますと、市内の民間バス5路線は全て赤字となっており、そうした中、コミュニティ交通の需要は増大いたしております。

また、関連事業費につきましても増加傾向にございます。現行のコミュニティバスを含めたコミュニティ交通それぞれにおいて課題、また、検討事項もございます。今後の公共交通政策につきましては民間公共交通の状況、これも踏まえまして、総合的に検証を行っていく必要があると考えております。

また併せまして、利用者の8割以上が高齢者の方という実態もございまして、公共交通政策だけでなく、質問委員が言われますように、高齢者の方にとってより利用しやすいといった面も考慮する必要がございます。この点につきましても関係部署と連携しながら検証を進める必要があると考えております。

こうしたことを考えたときに、現行のコミュニティ交通が最善かどうか、まずはこれまでの利用状況、また、利用者のニーズをしっかりと検証すること、これが必要になってくると考えております。また、同時に民間交通事業者への影響についても当然配慮が必要でございます。

地域公共交通協議会におけます協議、また、運行許可に当たりましては国、運輸局との協議も必要となってまいります。質問委員が言われます中心市街地におけます民間タクシーとの協働によるデマンドタクシー運行、これも含めまして市民の皆様の公平性の観点、これも踏まえまして、民間事業者等の調整を今まで以上に、積極的に進めていく必要があると考えております。

現在、先ほど課長からも答弁がありましたけど、民間タクシー助成に関する先進事例調査、また、業務委託以外で民間活力を活用した運営方式に関する先進地事例調査、そして予約乗合タクシーの中心市街地地域への運行に関する先進地を含めました調査を早速指示いたしまして、

既に検討を行っております。

質問委員が言われますように、令和10年度の地域公共交通計画、並びに運行計画の見直しに向け、より市民の皆様が利用しやすい、また、今まで以上に利用していただけるよう、利便性の向上が図れるよう、充実した持続可能な公共交通体系の構築に汗をかき、取り組んでまいりたいと考えております。

○鯉川委員

高齢化の進行や民間路線バスの廃止、縮小傾向が懸念される中で、市民の移動手段の確保はますます重要な課題となっております。

先日行われました福祉文教委員会の中でも、高齢者の方の日常生活に関する調査結果について報告がございましたが、やはり移動手段に困っているという意見が多数見受けられます。

現行の地域公共交通計画と運行計画が令和9年度をもって終期を迎え、令和10年度に両計画を同時に見直されるとのことでございますので、市長、答弁は要りませんが、見直しに当たっては高齢者の方をはじめ市民の皆様が安心して暮らしていけるよう、充実した、そして公平性のある公共交通体系の構築に取り組んでいかれますよう、しっかりとリーダーシップを持って取り組んでいただきたいと思います。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○兼本委員

ちょっと鯉川委員の関連になるかもしれませんが、私もアップデートが必要だと思っています。先ほども公共交通は交通不便地域における交通手段の確保と言われていましたけども、今も鯉川委員が言われましたように、高齢化しているわけですね。交通不便地域というのが、ただ単に交通手段がないというだけではもう今この時代、そうではない時代になっているんですね。その辺りは認識していただいていないと、今後の公共交通の進展というのは恐らくないと思っています。

今回資料を頂いたところを見ますと、先ほどから出ています路線ワゴンに関しては令和4年度が3786人から令和7年度には1324人と半分以下に激減しているわけなんです。しかし、予約乗合タクシーは4万4千人規模へと増加している。先ほどから言われていますが、これってどういうことかということ、市民ニーズとしては自宅付近から呼べる柔軟な交通手段へとこの公共交通がもうシフトしているんだということが分かる材料だと思うんです。だからそこはそうように考えるべきではないのかなと。そこからまず検討を始めていただきたいと思います。

しかし、現在のコミュニティ交通というのは各地区の地域拠点までの運行が主であって、民間路線バスへの乗り継ぎを基本としています。先ほどから言っていますように、高齢者にとっては乗換え待ちであったり、複数回の運賃の支払いってというのは大きな負担であるという問題は考えられます。

資料の中の課題にも、「中心市街地内施設への運行に関する要望」というのもあるんだということを明記されています。結局は今市民の実際の生活動線、それと、コミュニティ交通というのがミスマッチしているんじゃないかなと思っています。なので、利用者が減ってしまう。で、一方では、ドア・ツー・ドアに関しては利用者が増えているというのは何かということとは考えられるんじゃないかなと思うんですよね。

そういった辺りも、多分もう分析されてあるんだと思うんですが、答弁が出てこないのが私が代わりに言ったような形にしておきますので、ぜひその辺りを頭に入れてもらって具体的に進めていかないと、何年たっても検討しますで終わるんですよ。もう税金の無駄でしょう、それ。出すだけ出して検討します。何も成果が上がらないと。もうやめましょう、こういうことは今後。

それで、利用される皆さんはもう御存じと思うんですけど、総合病院とか商業施設への直行運行というのを求めていると思います。ただ、このコミュニティ交通が無制限に中心部への乗り入れをするという、今度は民間公共交通との競合という問題が出てくると。ここが一つ難しい問題であるというふうに思っています。

ただ、飯塚市としてはこの民間路線バスの赤字補填をしているんです。全く乗っていないバスが運行しています。これ税金使っているんです。そこもちょっと考えてもらいたいところなんですよね。それから、コミュニティ交通運行の経費という形を考えると、二重の財政負担になるんです。だけでも、民間公共交通は残さないといけないという形ですよね。

そこで、ちょっとご質問したいところがございます、私もやっぱり市民の皆さんから――一、免許を返納される高齢者の方って多いんですが、その後の移動というのがやっぱり非常に大変なんだということを聞きます。それから、病院や大型施設に買物に行っても、行きはいいんだけど帰りの便がないんだという話を聞きます。

結局、飯塚市としては、本来はやっぱり地域経済を盛り上げる意味では行ってもらいたいわけですよね。だけれども、行くのはいいけど帰りが無いというような問題が今現状生じているということがあります。そうすると、これがやはり生活動線の違いなのかなと。行政が考えている生活動線と市民の今のニーズというのはもう全然違っているんじゃないかなというふうに思うわけです。

そこで、先ほど運賃の負担であったりとか、帰りの便の不便さから、非常に高齢者の皆さんは不満を持っていらっしゃるといったところがあるんですが、この実態というのはどのように把握して分析されているのか、伺いたいと思います。

○地域公共交通対策課長

市民の皆様からのご意見、ご要望ということかと考えておりますけれども、市民の皆様からのご意見、ご要望につきましては市役所の窓口だったり、あと、お電話、また、予約乗合タクシーですと予約受付センター、そういったところにご連絡を頂いております。

また、まちづくり協議会のほうのそういった会議のほうに出席させていただきまして、そちらのほうで各地区のご要望、ご意見等も頂いているところでございます。

そういったご意見、ご要望を次の運行計画に反映させるために、そういったご意見、ご要望を伺ってはおります。

○兼本委員

私が言っているのは把握しているか、そして、その後分析していますかということ聞いております。

○地域公共交通対策課長

失礼しました。今申し上げましたとおり、ご意見、ご要望についてはそういった形で把握しております。その分析については、今、令和7年度から令和9年度の運行計画に基づいて運行をやっているところですけども、次の10年度以降の運行計画に反映できるように、今、分析、検証を行っているところでございます。

○兼本委員

それから、先ほどからちょっと私が言っている、地域拠点止まりになる乗換え負担と中心市街地施設への直通の要望についてなんです、これについてはどのような現状認識をされているか、これって前片峯市長が言われていました地域交通のときに、コンパクト・アンド・ネットワークでしたっけ。その当時のコンパクト・アンド・ネットワークが今現状どうなっているのかと併せて、現状の認識はどうかということをお答えください。

○地域公共交通対策課長

コンパクト・アンド・ネットワークということで、飯塚市の立地適正化計画に基づきまして、各拠点と中心地を結ぶということかと思っておりますけども、現在、筑穂地区におきましてはコミュ

ニティバスを走らせて中心部と接続させていただいております。

また、それ以外の地区につきましてはエリアワゴン、それから、予約乗合タクシーを利用して各拠点をつないでおります。

ただ、地区によっては中心部に接続ができないところもございまして、そういったところについては民間路線バス等で乗り継いでいただいて中心部に行くといったネットワークを構築しているところでございます。

○兼本委員

次に、路線維持のための民間交通の赤字補填、それから、コミュニティ交通経費の二重負担が膨らむ中で、新しいアップデートとして、需要創出型の交通体系というのに転換していくのはどうかなあと思うんですが、分かんないですね。言っている意味が分からないですね。

簡単に言うと、利用者を増やすということは需要と供給があるわけじゃないですか。必要がないのに走らせても無駄でしょうということだから、必要なところに必要なものを、当然それが市民サービスでしょう。今の、ただ単に走らせるじゃなくって、必要なところに必要な分を走らせるというような政策に転換するのはどうですかということに関してはどのようにお考えかをお伺いします。

○地域公共交通対策課長

今質問委員が言われますとおり、必要なところに必要な交通を走らせるということは非常に重要なことだというふうに認識しております。

今、民間路線バスとして西鉄バスが運行して、市内で5路線ございますけども、全て赤字路線となっており、市が補填している状況でございます。利用がないかと言われますと、そういうわけでもございまして、やはり通勤・通学、特に通学に利用されている方が非常に多いということで、私どもも必要な路線ということで赤字補填を今行っているところでございます。

今後、どうしていくかということにつきましては、西鉄バスとの勉強会等も行っておりますので、そういった中で意見交換しながら、必要な路線を残し、それ以外のところについてはコミュニティ交通を走らせるなど、そういったことを検討していければというふうに考えております。

○委員長

暫時休憩いたします。

休 憩 10:53

再 開 10:53

委員会を再開いたします。

○兼本委員

ちょっとお願いなんですけど、先ほど高齢者の実態は分かっている、把握していますよと、分析を、ということ言われていましたので、その部分、それから、中心市街地施設への直通要望について現状認識はどうかといったもの。

それから、需要創出型という交通体系をどう変えていくかというような形をもしお考えであるならば、今答弁で考えてあるということでしたので、一度まとめていただいて、また資料が何か提出していただきたいと思います。それは可能ですか。そういう資料は今年度中に作成というのは可能かどうか、お伺いします。

○委員長

執行部にお尋ねいたします。ただいま兼本委員から要求がっております資料は提出できますか。

○地域公共交通対策課長

今言われました資料についてでございますけど、先ほど申しましたけど、運行計画の3年スパンの2年目でございます。今、各データを集めて検証を進めているところでございますけど

も、その方向性がまだ何も見えていないということもございまして、来年度に入って、その検証、それから方向性を決めたいというふうに考えておりまして、今の時点で、今言われました資料について、提出はちょっと難しいかなというふうには考えております。

○兼本委員

分かりました。ちょっと提案——、ここも一緒に考えていただきたいと思うことなんですけどいいですか。まず1点目は、先ほど民間公共交通との競合の問題を言われていました。家の近くに私もバス停があるのでいろいろ見ていると、確かに午前中の通勤時間というのはエリアワゴンからバスという形で、非常にこれはすごくいいのかなと思っているんですが、その後の時間帯というのはほとんど路線バスって出ないんですよね。でも利用者はいらっしゃると思うんです。

そこで、この民間公共交通の補完運行というんですかね。民間公共交通は動いてない時間帯、コミュニティバスを動かすというのもできるんじゃないかなと思うんです。結局、さっき言ったように、ある大型施設に買物に行きました、もしくは病院に行きました、病院に8時半頃入らなくちゃいけない、診察終わりました、帰りのバスは2時か3時ぐらいのしかないんだというようなことをよく聞きます。何時間も病院で待ってないといけないというような話を聞くんです。結局はそこを走らせるというのが市民ニーズなんじゃないのかなと私は思うんです。

その方法として、先進事例として福岡県の古賀市でしたっけ。「AIオンデマンド配車」というのをやっていたらいいでしょう。こういうものもちょっと検討してもらったらどうかなと思います。僕は西鉄バスがイベント広場でされているとき、西鉄バスの方に聞いたら、飯塚営業所もオンデマンドの技術は持っていたらいいっていうことで聞いています。飯塚市というところとお話しすればできるんじゃないかな、メリットが出てくるんじゃないかなと思いますし、ここの部分に関して、要は、民間公共交通と競合しないような形で考えていただく、そして、AIオンデマンドで路線も計画できるとなったほうが経費もかからないでしょう。そういった形のものを考えられないかということを検討してほしい。

それから、2番目に、今度はやはり高齢者の方が乗り継ぎで大変だということで、先ほど鯉川委員も言われていましたけども、年金生活で本当に大変なんだよって話です。そうすると、これは群馬県の前橋市でしたっけ、月額定額バスというような形。例えば、毎月1千円で乗り放題とか、そういうようなものをつくって、例えば、これは民間バスなら民間バスでもいいんですけど、利用を促す支援という形をしてみたらどうかと思うんです。

今結局、赤字補填しているわけでしょう。これ、財源の考え方だと思うんですけども、補填だけなのか、高齢者の支援として出すのか、そして利用者を増やして民間バスを守るのかということは検討していただけないかと思います。

それと、病院や商業施設とかとの協賛をしていただいて——、これは愛知県豊明市ですかね、目的地となる病院や大型商業施設から協賛金を得て公費を抑えるというような形をされています。

飯塚市でいうと、ゆめタウンとイオンと商店街とカホテラスというのも、去年回っていましたよね。やっぱり行くのはいいけど帰りがないと言われるんです。そうすると、やっぱり皆さんなかなか行かなくなる。最初はいいけども、だんだんだんだん行かなくなるとなると、その施設の売上げも落ちるわけです。メリットがないんですよ、バスを回しても。これをメリットがあるようにしないと駄目なんです。そうすると協賛していただける可能性が高くなるでしょう。

そういう、やっぱり市民ニーズを捉えながら、どこまで飯塚市が補填できるのか、民間バスと連携していけるのかというところを考えていただいて、本当に令和10年度にはアップデートした公共交通、バスの運行事業という形にしていいただければなと思います。

なので、いろいろ今検討していただきたい中にも、市長のほうにお手数かけますけど、動い

ていただかないといけないことがあるかもしれませんが、やっぱりこの事業、地域によって本当に、コミュニティバスがすごくいい、回っているところってあるじゃないですか。でも一方で、ちょっと駄目なところもあるというようにところで、やっぱりこれって全然使い勝手が——、私たちも行ったときに、これコミュニティバスなのと、民間のバスじゃないんだ、コミュニティバスなんだっていうような形で使いやすい地域ってあるんですよね。やっぱりそういうところを先進的な自治体の検証と併せて、飯塚市としてはどういうことができるのか、市民のニーズにどうやって合わせられるのかということも考えていただいて、ぜひお願いしたいと思いますが、できますでしょうか。

○地域公共交通対策課長

今質問委員が言われます部分につきましてはできるところ、できないところはあるかと思いますが、ただ、全てできないという話でもないかと思いますが、検討させていただきたいと思います。

○兼本委員

ぜひ、次の計画に検討していただいて、新しい計画ができることを要望というか、期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

○委員長

暫時休憩いたします。

休 憩 11:03

再 開 11:14

委員会を再開いたします。

飯塚市コミュニティ交通の概要について、ほかに質疑はありませんか。

○江口委員

先ほど鯉川委員の質問の中で、予約乗合タクシーですね、実の利用者としては1400人ちょっと、お1人当たり5万2千円程度という話がございました。1400人というと、それこそ、100人に1人ぐらいですね、人口比で。ある意味、その限られた非常に少ないところに、それだけ経営資源を投入するのはいかなものかとは思いますが。

以前からこの予約乗合タクシーについては、頻回に利用されるお客様とそうではない方々との格差というのを指摘してまいりました。また、先ほどの提案の中にはタクシーのチケット配付という話がございました。そういった形でやると、ある意味公平性のほうも担保されていく部分があるかと思えます。

いろいろな形を——、公共交通でやるのだから、そこを利用していただく方に関してはしっかり、困っておられる方に届く形でなければならない。困っておられる方々のごく一部の方だけが得をするというか、利用できる形にはならないと思いますので、その点については早期に考えていただきたい。

先ほど資料要求に対して、令和10年度なので、考えるのは令和9年度にやるんだという話がありましたけど、多分それではペースが遅いんだと思うんです。課題が出てきているのであれば、今のうちから、今のうちと言ってももう1年半ですね。どうやろうかというのを考えながら、それはこういう形でどうですかというキャッチボールをやりながらやっていかないといけないと思いますので、この点についてはできた分でもいいから、そういった資料を出していただきたいと思います。

あと、考えていただきたいのは、確かに高齢者の方々も非常にお困りのなのはそのとおりでありますけれど、そうでない方々にあっても公共交通の部分で困っている方々もおられるんです、場所によっては。例えば、八木山であったりとか、鎮西地区、もうなくなって久しいんですけど、前は篠栗のほうまでバスが行っていた。そうすると、そこからJRに乗って福岡のほうに働きに行く、通学に行かれることができていたんだけど、それができなくなっている。

そうするとどうなるかといったら、親が送るのか、ぐるっと回って行くのか、新飯塚まで下りてきて回って行くのか。時間的にも非常にロスが大きい。地域としても、そこに関しては考慮すべきであると思います。

現実には買物であったりとか、病院であったりとかでエリア外にも行かれるわけでしょう、予約乗合タクシーについては。市外においても、利便性のことを考えてそういったバスを走らせている事例というのは、実際にはあるんです。そういったことも考え合わせてやっていただきたい。そのことをお願いしておきたいと思います。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

(な し)

次に、5月18日に開催された当委員会において資料要求のありました、市民交流プラザの運営状況について、執行部の説明を求めます。

○市民活動支援課長

前回の委員会でご指摘いただいた点について、資料を提出させていただいて、それに基づき説明させていただきます。資料をお願いいたします。

市民交流プラザは平成23年11月28日、あいタウン4階に開設しております。平成19年3月5日、フロア交換の依頼があり、4階から2階に移転しております。今回、令和8年4月1日、あいタウンより大規模改修後のコミュニティセンター3階に移転しております。

施設の概要でございますが、市民活動スペース、作業室、情報コーナー、市民活動相談カウンター、パソコンコーナー、会議室は施設の有効利活用の観点から、コミュニティセンター会議室を共同利用することとしております。

移転前後の状況、変更点でございます。

閉館日でございますが、「毎週水曜日」から「第3日曜日」へ変更しております。開館日につきましては307日から347日になっており、年40日増加しております。

開館時間でございますが、「午前10時から午後9時まで」から、「午前9時から午後10時まで」に変更しております。

職員対応時間でございますが、「午前10時から午後9時まで」から、月曜から金曜日でございますが、「午前8時30分から午後5時15分まで」勤務となっております。土日、祝日、夜間等でございますが、コミュニティセンター警備員等に貸館等の対応をしていただいております。

使用料金は変わらず無料で変更ございません。

市民活動スペース、フリースペースでございますが、無料で登録団体は優先的に利用できる形になっており、一般利用も可能になっております。作業室、ロッカーも無料で使うことが可能でございます。

前回の委員会でご指摘いただいた改善点としまして、希望団体にロッカーキーを貸与することとしております。

また、作業室、夜間利用も可能に改善を図っております。

会議室は「登録団体は無料」から「登録団体は減免利用」へ変更しております。その場合、事前に予約と減免手続が必要となります。

駐車場の料金でございますが、「利用者は1時間無料」から「利用者は減免可（1時間減免）」となっております。

利用状況でございますが、令和5年度7932人、登録団体41団体、令和6年度6692人、登録団体42団体、令和7年度6370人、登録団体が37団体、令和8年度7月末現在でございますが、利用者につきましては1189人、登録団体は20団体でございます。

移転に伴い、当初ご利用いただいている方にご迷惑をおかけした点がございました。今後も継続して利用いただくため、手続等不明な点に対しましては丁寧な説明を行い、随時対応させていただきますというふうに考えております。

参考としまして、市民交流プラザのリーフレットとフロアガイドを添付しておりますので、ご参照いただきますようお願いいたします。

以上、簡単ではございますが、説明を終わります。

○委員長

説明が終わりましたので、ただいまの説明に対する質疑を含め全般についての質疑を許します。質疑はありませんか。

○江口委員

資料の提出ありがとうございました。先ほど、ロッカーキーの貸与というのがあったんですけど、以前は、ロッカーキーに関しては交流プラザの中に置いてあって、どここの団体です、ロッカーの鍵ちょうだいと言ったら、取って渡してくれたんです。4月以降、私が聞いているのはそういった形じゃなくて、ロッカーキーを団体のほうに渡すと。そっちで管理してくれという話になったと。そうすると、当然団体なので、10人いますよね、で、毎回来られる方ばかりではないわけですよね。この作業はこの方々がやるとなると、鍵の受渡しが必要になるわけです。なので、ロッカーキーを渡すのもあるかもしれない、貸与もあるかもしれないんだけど、片一方で以前同様に、プラザのほうで鍵のほうを管理する、言われて、この鍵ですねって言うってお渡しする形は今取られていますか、どうですか。

○市民活動支援課長

説明がちょっと不足しておりました。希望を取りまして、貸与、私どもが管理するから持って帰りますよという団体さんと、もちろん、プラザのほうで鍵がございまして、そこで借りて開ける団体さん、両方できる形にはなっております。

○江口委員

あと、作業スペースとかに関して春先に聞いたのは、夜間、要するに職員がいない時間、5時15分までしか職員がいないわけでしょう。そのときに関してはそういった作業スペースが使えないんだという話があったんですけど、実は先日、プラザのほうに行って、おられた職員の方にお話をお聞きしました。今はそこに関しては改善されているというふうに聞いたんですけど、そういう理解で間違いないですか。

○市民活動支援課長

今言ったご指摘の件なんですけど、当初、夜間ですね、それに気づいておりませんで、改善して夜間でも利用できる形にさせていただいております。

○江口委員

改善は少し進んできたのかなと思います。

ただ、まだ残っているのが会議室なんです。今までは、夕方会議が突然必要になって、8時から会議しようとなったときに、行って部屋が空いていたらそこでさせていただく、空いていなかったら交流スペースでさせていただいたりしたんですけど、現在は、要予約というふうになっています。これに関してはおられた職員の方にも聞いたんですけど、残念ながらそこに関してはできないんですという形だったんですけど、それは間違いありませんか。

○市民活動支援課長

会議室に関しましてはコミュニティセンター等の会議室等を共同利用する観点から、事前に予約申請が必要でございます。委員がおっしゃいましたように、フリースペースに関しましては、前回の委員会でもお答えさせていただきましたが、20人ぐらいまで対応できますので、職員がいる時間にお電話いただければ、団体優先になりますが、そこを確保するような手だては取るようにしております。

○江口委員

ぜひ考えていただきたいのは、コミュニティセンター全体を共同利用するわけでしょう。であれば、ここは市役所内部の事務手続の話なんです。そしたら、減免手続が必要だとか、要予約というふうな形ではなく、そこに関しては工夫をやっていただきたいと思います。

警備員がという話がありました。そしたら警備ではなくて、この時間帯はある意味、職員を置く、以前も指定管理者にやっていただいていたよね。同じような形でやっていただいたらいいのかなと思います。それは皆様方の仕事の工夫で解決できる場所だと思いますので、その点についても改善を求めます。

それと、4月以降になって変わったことの中で、団体登録についてお話を、これはいかななものかという苦情を頂いたことがございます。団体登録についてどのようになっているのか、団体登録関連の手続に必要な書類等について資料を要求したいと思いますので、委員長においてお取り計らいのほどよろしくお願いいたします。

○委員長

執行部にお尋ねします。ただいま江口委員から要求がっております資料は提出できますか。

○市民活動支援課長

はい、提出させていただきます。

○委員長

お諮りいたします。ただいま江口委員から要求がありました資料については、要求することにご異議ありませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって執行部に資料の提出を求めます。暫時休憩いたします。

休 憩 11:29

再 開 11:30

委員会を再開いたします。

サイドボックスに掲示されましたので、御覧ください。

○江口委員

資料の提出ありがとうございます。この中で、私のところに苦情がきた分で、私もいかなものだろうと思ったのが、追加資料3の登録団体の会員名簿なんです。会員全員の役職であったりとか、お名前、住所、生年月日を書いて出してくれというわけですね。これは、果たして——、まず、これが必要な理由をお聞かせください。

○市民活動支援課長

まず、団体登録の必要性ということでございますけど、交流プラザはオープン以来、団体登録を行いご利用いただいております。近年、登録したまま活動していない団体、それから会員さんが代わっている団体とか、あと、ロッカー内に使用しない備品を置きっ放しにしている団体等が見受けられました。

今回、移転に伴い適正な施設運営・管理を行うため、新たに団体さんの登録のお願いをしております。ロッカー使用についてもお願いをしたところでございます。

今委員がおっしゃられましたように、名簿の提出でございますが、適正な管理運営のため提出いただいているというところでございます。

○江口委員

適正な管理運営のために、団体の所属員全てのお名前と住所と生年月日は必要ですか。

○市民活動支援課長

資料の手引きの2ページに書いておりますが、実際、登録団体につきましては市内に活動拠点を有する団体であること、営利を目的としない団体であること、政治活動または宗教活動を主たる目的としない団体であること、構成員が2人以上であること、全てが要件でございます。

次の3ページになりますが、「2—4」になります。登録の取消しでございますが、活動実態がない、公益性が失われた虚実の申請、暴力団関係、その他不適当と認められる場合は登録の取消しを行うことがありますというふうにしております。

先ほど適正な管理運営と言いましたが、名簿を提出させる理由につきましては利用者の責任であったり、連絡体制の確認、それから、反社会的勢力の排除、団体会員の把握等のため提出いただいております。目的外の使用はございませんので、個人情報には注意して取り計らいたいというふうに考えております。

○江口委員

団体の活動に関して、こういった目的でやっているのかとかに関しては、それは一定程度把握する必要があるというのはそのとおりだと思います。ただ、それは追加資料2の団体の申込書がありますよね。この中で、代表者誰だ、種別は何だ、団体情報、住所であるとか、電話番号であるとか、メール、ホームページ、団体目的とか書いてあるわけでしょう。で、会員数についても、何月何日現在何名とあるわけですよね。これで十分なのではないですか。

例えば、登録の取消しの中に暴力団もしくは暴力団員を構成員に含む団体またはこれらと密接な関係を有すると認められるとき、とありますよね。この名簿全て、警察のほうに照会をかけるわけではないでしょう。照会かけていますか。

○市民活動支援課長

適切な管理運営のためということでございまして、実際、登録の際には警察に照会は現実にはかけておりません。万が一に備えるというわけではないんですが、あくまでも適正な管理運営のために提出いただいているものでございまして、登録団体は施設や設備優先利用など、各種支援を受けられることから、適正に使っていただきたいというところでございまして、団体の名簿を提出いただいているところでございます。よろしくお願いします。

○江口委員

支援を受けるのは、例えばこの市民交流プラザの登録団体以外にも、例えば、交流センターの減免であるとか、ほかにもいっぱいありますよね。そのときに、それが毎回毎回、全ての構成員の名簿を提出するかというところではないわけです。やっぱりその目的に合わせた適切な情報収集が大切だと思うんです。特に個人情報については、ある意味不必要な情報を集めない、持っておくことがリスクになるのです。

で、今回言われたのは、何でするんでしょう、何でここまでやるんでしょう、気持ち悪いですって言われたんです。行政がここまで市民交流プラザの利用に関して、こうやって何でやるんでしょう。気持ち悪いですと言われたんです。一定程度私もそこに関しては同意するところがありまして、今までやってきたことと違うことをやること、それが本当に必要なのかどうかに関してはしっかり考えていただきたい。

今日返事しろとは言えませんが、次の委員会までにはこの点に関してはしっかりと、部だけではなくて、個人情報を取り扱う総務部ですよね。そことも協議の上、対応を検討していただきたいとお願しておきます。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

(な し)

本件については、引き続き調査をしていくということで、本日はこの程度にとどめたいと思います。

お諮りいたします。案件に記載のとおり、執行部から2件について報告したい旨の申出がっております。報告を受けることにご異議ありませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって報告を受けることに決定いたしました。

「サンビレッジ苗における建造物侵入及び盗難事件について」、報告を求めます。

○スポーツ振興課長

「サンビレッジ苗における建造物侵入及び盗難事件について」、報告いたします。

資料1 ページを御覧ください。サンビレッジ苗の施設管理委託先でございます、シルバー人材センターの会員が令和8年8月3日、月曜日、午前9時頃に、サンビレッジ苗の敷地内を巡回中、バンガロー11棟の窓ガラスやドアノブが破壊されているのを発見しました。

バンガロー内外を調べたところ、11棟全棟の空調機及び室外機が盗難被害に遭っていることが判明し、その場からスポーツ振興課にその旨の連絡がありました。

連絡を受けてすぐに、スポーツ振興課から警察に通報し、現地にて警察官同行の下、他に被害がないか施設敷地内に点在する建物全体を調査したところ、宿泊施設のセントラルロッジ1号館付近にある手洗い場の蛇口6個の盗難やスキー場エリアの頂上にございます風車小屋の窓ガラスが割られている被害も確認され、警察による鑑識作業等が行われました。鑑識作業等の終了後に正式に警察へ被害届を提出し、現在、捜査が行われている状況でございます。

資料2 ページを御覧ください。被害の概要といたしましてはバンガロー全11棟に設置している室外機及び室内機11台の盗難、セントラルロッジ1号館横の手洗い場にある水道蛇口6個の盗難、バンガロー、セントラルロッジ2号館及び風車小屋の窓ガラスの破損、なお、バンガローについてはドアノブも破損しておりました。敷地内にある倉庫3棟の鍵の破損、以上でございます。

次に、管理体制についてです。現在休止中のサンビレッジ苗の施設は全て施錠しており、事件があったとされる期間についても施錠はしておりました。また、ガイドハウス前の通路には侵入防止柵を設置し、鍵がないと防止柵を外せないようになっており、車での侵入はできないようにしておりました。

また、週に2回、主に月曜日と金曜日、施設管理委託先の飯塚市シルバー人材センターの会員が2名体制で施設管理を行っており、施設管理とは別に清掃委託もシルバー人材センターに週1回、主に月曜日のみ入っていただいております。

今回盗難を発見したのが月曜日であったため、シルバー会員3名で発見しております。連絡体制としましては、施設を訪れた際に少しでも異常があった場合はスポーツ振興課に連絡が入るようになっており、今回も速やかに連絡があったものでございます。

最後に、再発防止についてです。今回、空調設備の盗難はあったものの、セントラルロッジ内の施設備品、例えば調理器具であったり布団等寝具であったり、そういったものは盗難の被害はございませんでしたが、サンビレッジ苗が山奥にあることを踏まえ、今後、防犯カメラの設置について検討していきたいと考えております。

また、施設管理をお願いしているシルバー会員には引き続き施設見回りの際は注意深く観察してもらうようお願いしているところでございます。

以上、簡単ではございますが、サンビレッジ苗における建造物侵入及び盗難事件についての報告を終わります。

○委員長

報告が終わりましたので、質疑を許します。質疑はありますか。

(質疑なし)

質疑を終結いたします。本件は報告事項でありますので、ご了承願います。

次に、「健康の森公園屋外レジャープールにおける建造物侵入及び盗撮疑い事件について」、報告を求めます。

○スポーツ振興課長

「健康の森公園屋外レジャープールにおける建造物侵入及び盗撮疑い事件について」、報告いたします。

資料1 ページを御覧ください。令和8年8月2日、日曜日、午後4時40分頃に、屋外レジャープールの女子更衣室での建造物侵入及び盗撮疑い事件が発生しました。

同時刻に、女子更衣室内にスマートフォンを手にした不審な人物がいるのを女子中学生が目撃し、声をかけたことで発覚したものでございます。不審な人物はその場から逃走を図ったため、プール監視員数名が周辺を捜索していたところ、逃走した不審な男性を発見し、声をかけたところ、さらに逃走を図ったため追跡を継続し、最終的には身柄を取り押さえ、警察に身柄を引き渡したものでございます。

この男性は中学生に目撃された際、女装していたとみられますが、身柄を確保したときには着替えていたとのことでございます。

男性は取調べに対して容疑を認めており、現在、警察が盗撮疑いのある男性のスマートフォンなどを詳しく調べているところでございます。

資料2 ページを御覧ください。再発防止対策についてでございます。異性の衣服を着用するなどの巧妙な手口による犯行であったことを厳重に受け止め、抑止力の向上及び未然防止に向け、次の2点の対策を即時に講じております。

まず1点目は、利用者への注意喚起と協力要請でございます。「不審な人物を見かけられた場合は、速やかに係員までお知らせください」との掲示物を施設内の複数箇所に設置し、利用者への注意喚起を行うとともに、抑止効果を高めることとしております。

2点目は、施設内の巡回及び監視体制の強化でございます。施設職員に対して更衣室等への定期的な清掃及び巡回の頻度を上げ、これまで以上に警戒、注視を徹底するよう指示しております。

また、屋外プール開館期間は利用者が非常に多いため、飯塚警察署の総務課相談係に巡回強化を依頼しております。

今後とも管理体制を万全にし、事件の再発防止に努めてまいります。

以上、簡単ではございますが、健康の森公園屋外レジャープールにおける建造物侵入及び盗撮疑い事件について報告を終わります。

○委員長

報告が終わりましたので、質疑を許します。質疑はありませんか。

(質疑なし)

質疑を終結いたします。本件は報告事項でありますので、ご了承願います。

以上をもちまして、協働環境委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。