

第7回宗像市地域公共交通会議会議録

| | |
|-----|--|
| 日 時 | 平成22年11月29日（月） 14時00分～15時30分 |
| 場 所 | 市役所北館第103会議室 |
| 出席者 | <p>【委員】大枝良直、村上和則、古野 浩、花田義男、古賀千種、貫 一字、原田勝子、永尾英信、常岡浩治(高瀬代理) 早川正史</p> <p>【事務局】柴田課長、大隈係長、尾園</p> <p>【オブザーバー】西鉄バス株式会社 営業二課 加茂 福重</p> |
| 議 題 | <p>1) 料金体系について</p> <p>2) 10人乗りワゴン車の運行方式について</p> <p>その他</p> |

1 会長あいさつ

今回で第7回目の会議となる。今日はまとめ的な会議になるので、審議をよろしくお願ひしたい。

2 前回議事録の確認

P 3「痴呆症の検査」を「認知症の検査」に修正

3 議題

(1) 料金体系について

(事務局)

料金体系の説明。

(永尾会長)

現在のふれあいバスの料金（一律200円、70歳以上高齢者・小学生・障がい者が100円、幼児（5歳以下）無料）で何か利用者からの意見が寄せられているか？

(事務局)

料金に対する要望・苦情等はない。利用者のほとんどが70歳以上の高齢者のため、100円での利用が多く、特に値下げの要望はない。

(永尾会長)

地元の声はどうか？本市の場合は、西鉄バスとの関係もあるので、そこも考慮しないとイケない。この金額設定がベースとなるので、委員の意見をお願ひしたい。

(貫委員)

200円になって利用者が増加したとの話は聞く。さらに高齢者は100円

のため、利用しやすいのではないか。

(永尾会長)

平成15年以降決定した金額でもあるので、利用者の不満等もないのかもしれない。

(花田委員)

安ければ安いほうがよいが、この辺が妥当な金額ではないか。

(永尾会長)

では、ふれあいバスの料金については、現行のままでよいか？

(各委員)

了承。

(永尾会長)

では、次に10人乗りワゴン車の料金について議論をお願いしたい。

(花田委員)

ふれあいバスと同料金でいいのではないか？

(原田委員)

地域の公平性を考えると、同料金（ふれあいバス）でよいのではないか？

(村上委員)

10人乗りワゴン車の運行形態によっては、金額がかわってくるのではないか？例えば、神湊～東郷駅まで直接行くのであれば、200円、最寄の西鉄バスのバス停まで接続するのではあれば、距離が短くなるので100円になるのではないか？

(花田委員)

100円区間と200円区間を設定するのか？

(事務局)

複雑な料金体系は避けたいが、村上委員のいうとおり、東郷駅まで直行する場合は、200円、最寄りのバス停までなら100円となる。

(古野委員)

果たして、最寄りのバス停までで地域住民が納得するだろうか？路線協議をしていけば、当然、東郷駅まで行ってほしいとの要望が上がってくると思う。それと、料金はややこしくないほうが望ましい。

(村上委員)

民間事業者から意見を言わせてもらおうと、西川線は市から補助をもらって運行している。年々補助額が上がっている。これは、吉武地区の10人乗りワゴン車の影響もある。

(原田委員)

利用者の立場からいわせてもらおうと、乗継は少ないほうがよい。時間がかかっても目的地まで行きたい。西鉄バスを乗り継ぐにも時間が合わなければ乗り

継げない。そうなると利用は難しい。

(早川委員)

田島・神湊は谷になっている。釣川沿いにバス停があり、そこまでの距離は短い。そこまで乗って西鉄バスに乗り継ぐだろうか？

(花田委員)

10人乗りワゴン車毎に金額設定しないと解決しないのではないかと？例えば、バス停までなら100円、地区を越えていけば、200円といった料金体系になるのではないかと？

(事務局)

10人乗りワゴン車の導入は、西鉄バス、ふれあいバスを補完するという位置づけになる。乗り継ぎを行わず、どこまででも行けるとなれば、運行時間が1時間30分に1本、2時間に1本となり、コンパクトな路線が描けない。事務局としては、10人乗りワゴン車はコミュニティの範囲で運行してもらい、ふれあいバスなり西鉄バスに乗り換えてもらいたい。ただし、隣接するエリアで乗継の拠点（例えばサンリブ）があるということになれば、そこまでは運行しても支障がないと考えている。しかし、神湊から直接、サンリブや赤間駅に乗り入れることはできないと考えている。そうしないと、西鉄バスの撤退がさらに進むと思う。なんのために10人乗りワゴン車を入れたのかわからなくなる。

吉武で当初、西鉄バスのバス停に接続していたが、1時間に1本しか便数がないため、何箇所かの地区は、降りてすぐ西鉄バスに乗り継ができたが、ほかの地区は、30分以上待たないといけない状況となり、利用者が伸び悩んだ。赤間病院と赤間営業所、教育大前駅は隣接する拠点施設ということで、そこまでは市側も許容した。話の中でサンリブまで行きたいとの話があったが、それは今回の趣旨と違うので、市としては許可しなかった。

(永尾会長)

田島・神湊の昼間の便数はどの程度か？

(西鉄バス)

昼間は、1時間に1便程度である。

(永尾会長)

それだと、吉武と同じ意見がでてくるのではないかと？

(事務局)

田島・神湊については、市役所で乗り継ぎを行ってもらう方向で検討している。池野・岬については、難しいが、河東のバスとの接続、若しくは公園通りに市の土地があるので、そこに雨・風を防げるバス停を設置し、西鉄バスとの乗り継ぎを行ってもらう方向で検討している。

(貫委員)

乗り継ぎを考えると、広いエリアは200円で、狭いエリアは200円となるのか？確かに距離によって料金を変えると料金体系は複雑になるが。

(原田委員)

そこは乗り放題券で対応できるのではないか。

(永尾会長)

先ほど古野委員がいったとおり、利用者が高齢者であることを考えると、できるだけシンプルな料金体系のほうが望ましい。

(花田委員)

ふれあいバスと同料金でいいのではないか？

(永尾会長)

高齢者の利用率はどのくらいか？

(事務局)

7割が高齢者の利用である。

(永尾会長)

西鉄バスでもワンコインバスである。通常料金を100円とした場合、高齢者を50円料金にするというのはどうか？

(古賀委員)

日の里の循環線は、160円とのことだが、200円ではできないか？

(村上委員)

西鉄バスは距離制をとっているので、一律200円は難しい。

(大枝副会長)

現状の金額に合わせることで概ねいいとは思いますが、要は最終目的地まで行くのにいくらかかるかということ考えたほうがよい。今回は乗継が発生するので、そこを考慮してあげないといけない。収支シュミュレーションを出しているが、100円だと利用者が増えてうれしいが、赤字となる。逆に200円となると、利用者が減るが、黒字となる。その辺をどうするのか検討しなければならない。

(古野委員)

200円で神湊から東郷まで行けるのは有難いと思う。命の保障までしてもらって行けるのだから、感謝の気持ちを持ってもらいたい。

(花田委員)

収支シュミュレーションの根拠（100円だと利用者・赤字増、200円だと利用者・赤字減）はあるのか？

(事務局)

今の現状140円は、200円と100円が混在しているので、その平均値の金額で算出している。しかし、パターン2は一律200円にした場合の収支

を計算している。現状高齢者が多く利用しているので、100円が倍の200円になると、利用者は減少するとの計算結果がでている。しかし、利用者が減っても金額は200円いただいているので、今よりも黒字となっている。

(早川委員)

先ほどの事務局説明で、池野・岬は河東との乗継案を示されていたが、人数的には可能なのか？(全員乗れるのか?) その場合の料金はどうなるのか? であれば、田島・神湊のように旧3号線まで出てこれないか?

(事務局)

市が間に入って、池野・岬地区と河東地区の調整を行いたい。基本的な考え方は西鉄バスに接続するといった方向になる。乗継料金については、乗り放題券のところで協議をお願いしたい。

(永尾会長)

いろいろ議論はあるかと思うが、一応、会議としてはふれあいバスと同等の金額にするという方向でよいか?

(各委員)

了承。

(永尾会長)

では、乗り放題券の協議に入りたい。事務局説明を。

(事務局)

京都醍醐地区の乗り放題券については、一律200円設定で、300円としている。これは、観光客等の取り込みを狙っている。一方、市のふれあいバス、10人乗りワゴン車は市民の生活の足の確保ということで、300円ではなく、一般は400円、70歳以上高齢者は、200円の2種類の乗り放題券を導入したらどうかと考えている。

(原田委員)

複雑でないか? 300円の乗り放題券1種類でいいのではないか? 往復だと乗り放題券を購入する必要はない。本人が100円を払えばいいと思う。

(事務局)

現状のふれあいバス路線の往復分をベースに考えている。市としては、往復分はいただきたいと考えている。今まで乗継なしの往復200円で済んでいたが、今回は乗換えを行わないといけない。その部分の金銭的負担はないように考えている。

(花田委員)

醍醐地区は高齢者というより、観光者向けだと思う。お寺とお寺を結んで観光する人たちには好評なのではないか。

(貫委員)

醍醐地区の乗り放題券はどのように購入するのか?

(事務局)

運転手に乗り放題券を買うと言えば、日付の入った券をその場で購入できる。

(永尾会長)

ふれあいバスの利用として一日3～4回も乗り換えることがあるのか？

(花田委員)

1日3～4回はないかもしれないが、朝と昼の2回は乗るかもしれない。

(原田委員)

今回は、10人乗りワゴン車とふれあいバスの乗継が必ず出てくる。それを考えると高齢者の金額(往復400円)を200円にするか300円にするかを考えないといけない。

(村上委員)

料金にしても、乗り放題券にしても事務局案でいいのではないか？往復分は利用者に負担をお願いして、それ以上については市が負担といった考え方でいいのではないか。

(古野委員)

乗り放題券は当日、営業時間内のみ有効か？

(事務局)

当日、営業時間内のみ有効である。その間は何回乗ってもよい。

(永尾会長)

では、乗り放題券については、400円と200円としてよいか？

(各委員)

了承。

(永尾会長)

次の回数券だが、10枚で1枚おまけという考え方でよいか？回数券については、一般的な方法で導入して、要望があれば、変更することでよいと思うがどうか？(11枚綴で1,000円)

(各委員)

異議なし。

(永尾会長)

定期券導入だが、定期まで作って利用する人がいるのか？

(花田委員)

病院通い(骨折等)で毎日リハビリに行かないといけない人とかにはニーズがあるのではないか？

(古野委員)

定期券の金額は例えば1ヶ月いくらと考えているか？

(事務局)

一般の方が往復で400円かかるので、 $400円 \times 30日 \times 0.7$ (3割引)

で8,400円（通常：12,000円）、高齢者がその半額で4,200円としたい。

（古野委員）

何回利用すればもとが取れるのか？

（事務局）

往復のみで考えると、21日利用すれば、もとが取れることになる。

（古野委員）

これを購入したほうがお得になるのか？

（村上委員）

前払い方式なので、回数を利用される人はお得になると思うが、ふれあいバスに定期券まで必要になるか？

（早川委員）

池野、岬地区でも時間が合えば、利用できるのでは学生とか通勤客が購入するのではないか？

（花田委員）

行きはよいかもしれないが、帰りの便がないので、通勤客はどうだろうか。定期券は次の段階でもいいのではないか？

（大枝副会長）

個人的には入れてもらいたいと考えている。使わなければ流れていくし、どれだけ需要があるかわからないが、可能であれば入れてもらいたい。

（永尾会長）

発行場所等はどう考えるか？コミュニティ事務局での購入はどうか？

（古賀委員）

地域で販売すれば、宣伝効果もある。

（事務局）

基本的には各事業者のほうで購入していただきたいと考えている。しかし、発行事務に負担がなければ、コミュニティでの発行も検討したい。

（永尾会長）

では、定期券導入も可で金額は、3割引で8,400円（高齢者：4,200円）1ヶ月のみでよいか？

（各委員）

了承。

（永尾会長）

次にニモカの導入について協議をお願いしたい。

（古野委員）

時代の先駆けだし、今後、必要になってくるのではないか？他の自治体で導入実績があるのか？

(事務局)

太宰府市、大野城市等で導入していると聞いている。日頃バスを利用される人たちは小銭の出し入れが必要ないし、スーパー等でも利用可能となっており非常に便利になっている。

(永尾委員)

非常に便利なのはわかるが、費用対効果の面から考えたい。吉武地区で1日30人利用があれば、年間約1万人の利用となる。収入としては100万円、バスは10年利用で年50万、ニモカ機器が年20万、経費を考えるとまったく論外ではあるが、ただし、付加価値をどう考えるかということになる。

(村上委員)

若い人たちはニモカを利用している。定期券も含むことができるので、若者の利用が増加するかもしれない。

(永尾会長)

リースはないのか？

(事務局)

リースはない。すべて買取りである。

(永尾会長)

すべての車両に導入すれば、1千万円を超えることになる。利用もないのに設置すれば、市民の理解が得られないのではないかと？試験的に導入し、結果をみて導入するのも1つの方法である。

(村上委員)

ふれあいバスに導入していただければ、毎日の利用者数とかもでてくるので、非常に便利となる。

(早川委員)

タクシーとかにも入っているのか？

(古野委員)

福岡の西鉄は資金力もあるので導入されているかもしれないが、全車両いれるとなると大変なお金がかかる。1万6千円なら導入する。安全性の確保等で必ずいれないといけないのであれば導入するが。

(永尾会長)

導入するにしても、ふれあいバス3台とか試験的に導入し、他の手法（定期券・回数券・乗り放題券）と比較しながら取捨選択する必要があるのではないかと。

(花田委員)

若者にとってみると、ふれあいバスは高齢者が乗るバスとの意識があるが、ニモカを導入することにより少しはふれあいバスを利用するかもしれない。

(事務局)

事務局としては全台入れたいが、財政的なこともあるので、市に一任していただきたい。試験的ということであれば、少なくともふれあいバスは導入したいと考えている。

(古野委員)

システム開発会社と十分値段交渉しながら、いいなりの額で導入しないようにしてもらいたい。相手も普及させたいはずなので、その辺十分協議してほしい。

(永尾会長)

西鉄バス宗像には全部導入されているのか？

(村上委員)

全車両導入している。

(原田委員)

10人乗りワゴン車やふれあいバスとの乗り継ぎはどうなるのか？

(村上委員)

そこは、市との話し合いになる。西鉄バスと西鉄バスは最大80円の割引だが、西鉄バスとふれあいバスでの割引は市と協議することになる。

(永尾会長)

ではニモカについては、予算面もあるので、市に任せることでよいか？

(各委員)

了承。

(永尾会長)

福祉的支援等について、事務局説明を。

(事務局)

これは、高齢者への支援を何か導入するかということである。

(古野委員)

この福祉的支援というのは、料金的な支援なのかそれとも、例えば、車（ハード）で交通弱者（車椅子を利用）に対する支援なのか？

(事務局)

料金体系に対する部分である。今までの決定事項で、障がい者70歳以上の高齢者には100円としているが、それ以外で何かあるか検討をお願いしたい。

(永尾会長)

料金面で優遇するのか、対応面で優遇するのか非常に大事な部分である。しかし、料金を無料にするのはやめたほうがよい。やはり利用する以上は何らかの負担をお願いしたい。その辺も今後検討していくといったことでよいか？

(各委員)

了承。

(永尾会長)

それでは、10人乗りワゴン車の運行方式について事務局説明を。

(事務局)

導入方式について事務局説明。

(永尾会長)

何か意見があればどうぞ。

(古野委員)

デマンド方式を導入すると、受付等の手続きが発生する。その辺をどこに任せるのか？今まで宗像市での導入実績がないので、流れをうまく作れるか疑問。

(永尾会長)

山鹿市とか八女市など広域で集落が点在している地域では、デマンド方式が馴染むかもしれないが、本市に馴染まないのではないか？また、経費もかかる。今回は定時定路線でいって、将来的には検討するというこでいいのではないか？

(古野委員)

予約しても利用者が忘れることもある。システムはシンプルなほうがよい。

(早川委員)

山鹿・八女市はいつ視察に行くのか？

(事務局)

来月10日に視察予定である。

(花田委員)

基本的には定時定路線でいって、これでダメとなれば、再度別の方法を検討することでよいのではないか？

(古野委員)

定員オーバーした時の対応は？

(事務局)

福津市が10人乗りワゴン車をタクシー事業者に依頼しているが、定員オーバーした場合は、タクシーが迎えに行っている。料金については、通常の10人乗りワゴン車に乗るのと同じである。これは、契約を締結する際に市と事業者間で了承している。福津市も頻繁にはないとのことであった。

(貫委員)

デマンドの場合、家から出てくるまで時間がかかる。そのため、次の予約があった場合にその時間にいけないことがある。

(永尾会長)

では、結論としては、1月から3月の地域協議は定時定路線で行い、デマンドについては、今後の検討することでよいか？

(各委員)

了承。

(事務局)

最後に今までの協議・決定事項について確認をお願いしたい。

(永尾会長)

了解した。それでは、確認を行いたい。

(1) 西鉄バス廃止路線の対応

①赤間（急行）福岡線、津屋崎・鐘崎線（泉が丘～赤間駅間）については、利用者の多い赤間（急行）福岡線の朝2便のみ赤字補填で存続させる。

②森林都市線（東郷駅日の里口～ユリックス～森林都市）及び日の里線（東郷駅日の里口～日の里大通り）については、ふれあいバス路線で対応する。

(2) ふれあいバス路線の決定

4路線から3路線へ路線減とし、西鉄バス路線との重複を避け、コンパクトな路線で便数を確保する。また、接続する拠点施設を、赤間駅、サンリブ、ゆめタウン、ユリックス、市民活動交流館とする。

(3) 10人乗りワゴン車運行主体の決定

導入地区は吉武・赤間の一部、南郷、河東、田島・神湊、池野・岬の8地区で車両は、5台導入とする。また、運行主体については、安全性、公平性、継続性、利便性、運行経費を比較・検討した結果、民間道路運送事業者（バス、タクシー事業者）にする。路線は今後、地域と協議して、決定し、4月の地域公共交通会議に諮る。デマンドについては今後の検討課題とする。

(4) 料金体系

料金体系については、次のとおり。

| 協議項目 | 協議結果 |
|------------------|---------------------|
| 1 ふれあいバスの通常料金 | 200円（現状どおり） |
| 2 10人乗りワゴン車の通常料金 | 200円（ふれあいバスと同等） |
| 3 乗り放題券の導入 | 可 |
| 4 回数券の導入 | 可 |
| 5 定期券の導入 | 可 |
| 6 ニモカの導入 | 可否（市で判断） |
| 7 乗り放題券の金額 | 400円（高齢者・障がい者は200円） |
| 8 回数券の枚数・金額 | 11枚 1,000円 |

| | |
|----------------|------------------------|
| 9 定期券の月数・金額 | 1月8, 400円（高齢者・障がい者は半額） |
| 10 その他（福祉的支援等） | 高齢者：100円 |

以上でよいか？

（各委員）

了承。

（永尾会長）

最後に何か意見等があればお願いしたい。

（事務局）

本土側の公共交通については、これで概ね結論をいただいたが、大島地区における公共交通の協議が必要になるかもしれない。今後もし協議の必要がある場合は、この会議を開催するので、よろしくお願いしたい。

（早川委員）

ワゴン車の運行範囲だが、池野・岬地区は高齢者が多い。何回も乗継が行わないでいように配慮をお願いしたい。それから、運行に関してコミュニティ側の負担はないとコミュニティ課へ伝えてもらいたい。今、予算編成を急いでいる。そのため、その分の負担がないことを総務課からコミュニティ課へ連絡をお願いする。

（事務局）

今度、12月7日の会長会でお伝えしたい。基本的にコミュニティ側の負担はないが、運行ルートとかバス停の場所等はコミュニティ側で設定してもらうことになる。

（永尾会長）

ほかに何か意見はないか？では最後に、この宗像市地域公共交通会議は5月31日に最初の会議を開催してから、順調に協議を重ね、各委員の了承をいただけたのではないかと思う。順調というのは、事務局案がすんなり通ったというわけではなく、各委員が活発な議論の中で、特にバス・タクシー事業者の委員については、死活問題にもかかわらず交通弱者の足の問題ということで特段の配慮をいただいた。この場をかりてお礼申し上げたい。まだ、4月残っているが、とりあえず、今回はこれでいいまとめができた。また、4月よろしくお願いしたい。

4 その他

特になし。

5 次回会議の日程について

平成23年4月を予定。