

第3回宗像市地域公共交通会議会議録

日 時	平成22年7月27日(火) 14時00分～16時10分
場 所	市役所2階第202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(山下代理) 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 石橋、加茂 福重 福岡運輸支局 高瀬</p>
議 題	<p>1) 西鉄バス路線廃止について</p> <p>2) 宗像市交通体系審議会の答申について</p> <p>3) ふれあいバスの概要について</p> <p>4) その他</p>

1 会長あいさつ

あいさつ内容は省略。

今回から池野地区コミュニティ運営協議会会長の早川正史氏に委員をお願いする。(委嘱状の交付)

2 前回議事録の確認

別紙議事録のとおり。

3 議題

(1) 西鉄バス路線廃止について

西鉄バス株式会社より資料の説明

(古野委員)

もう少しわかりやすく説明してもらえないか。

(西鉄バス株式会社)

基本的には赤間急行福岡線、これは赤間と天神を結ぶ路線を走っている。その前に泉ヶ丘までいく路線があり、全部合算された状態になっている。それを朝2便だけ走らせた場合の試算をしている。ここ(泉ヶ丘)だけを個別に算出することはできないため、全体(赤間急行福岡線)の経費・収入から距離の割合や便数をかけた形で算出している。

(古野委員)

現状で50万の黒字で、廃止すると50万の赤字なら廃止しない方がいいの

ではないか？

(村上委員)

あくまで現状は、一日中バスを走らせている場合で、朝2便は黒字であるが、昼及び夕方の便を廃止すると使い勝手が悪くなるため、あくまでも試算であるが、50万くらいの赤字になるのではという試算。今までどおり利用してもらえば、黒字なのでそのまま残す形になる。補足説明として2便だけに他の車輛は使えない。そうすると莫大な費用がかかってしまうため、赤間急行福岡線の2便をまわすことによりこのくらいの金額で抑えられる。

(貫委員)

経費についてはわかったが、収入についても同じように考えて良いか？

(西鉄バス株式会社)

収入についても全体の収入からになるが、乗降調査を行っているので、そこから算出している。

(古野委員)

路線廃止の申出は、経費ばかりかかり、経営として成り立たないから廃止の申出をしているのではないか。黒字なら路線廃止を行わず、減便だけすればいいのではないか？

(村上委員)

泉ヶ丘線自体が大きな赤字である。朝便だけは黒字だが、その他は赤字であり、朝便だけでは赤字を補えない状況である。今のまま乗ってもらえれば良いが、夕方の便がなくなるため、赤字になるのではないかという試算である。20名以上乗ってもらわないと採算としてはあわない。

(大枝委員)

赤間急行便の帰りを泉ヶ丘(夕方便)にまわすことはできないのか？

(村上委員)

その余裕はない。赤間急行でも本音を言うとやめたいくらいの状況である。他にもってくる余裕はない。

(原田委員)

他の業者に任せてもこのくらいの赤字になるということか？

(村上委員)

恐らくそのくらいの数字が出てくるので、商売としては成り立たないと思う。

(永尾委員)

赤字(50万くらい)を何らかの形で埋めることができれば、朝の2便だけは確保できるということでしょうか？

(西鉄バス株式会社)

約50万はあくまで推定だから何とも言えない。最大でも約126万赤字(収

入ゼロの場合)が出る恐れはあるが、赤字補填してもらえれば、朝2便だけは確保できる。現行どおりの利用者なら赤字補填は必要ない。

(花田委員)

泉ヶ丘1丁目、2丁目、大谷の意見書がまとまってきたので、ここで紹介したい。主な意見としては①大谷から城山中まで雨降りの時は利用②ふれあいバスの増便を希望③朝夕通勤で利用している④足腰が弱い高齢者には大事な生活の足なので廃止反対⑤車を持っていない者にはバスが必要など、大谷自治会長の意見として、大谷地区は坂道・斜面が多く、高齢者が荷物をもって歩くことは大変。赤間駅まで若い人で20分以上、高齢者にとっては厳しい。との意見であった。全体的に朝夕の通勤・通学時間帯は残してほしいとの意見が多かった。回覧をするので読んでもらいたい。

(永尾会長)

今、大谷、泉ヶ丘の意見書を回覧する。何か質問等はあるか。では、私から確認でこれ以外の日の里線、森林都市線の路線については、赤字補填しても利用者が少ないため、存続は難しいのか？

(村上委員)

いや、赤字を補填してもらえれば運行する。

(事務局)

前回の資料をみてもらいたい。泉ヶ丘線は津屋崎・鐘崎線と赤間急行福岡線の全部を合算すると、約860万の赤字、森林都市線が約250万の赤字、日の里線が約11万の赤字となる。これを全部赤字補填すれば運行ということになる。

(古野委員)

赤字補填も大事だが、必要のない路線は廃止すべきである。泉ヶ丘線も試験運行して3ヶ月なり半年なり実際のデータをとらないとわからないのではないか。また、関係自治会にも利用しないと存続できないということを説明する必要がある。何でもかんでも行政が我々の税金で穴埋めするのはどうかと思う。

(永尾会長)

あとのふれあいバスの件もあるため、西鉄バス路線の廃止についてはこれで終了して良いか？

(事務局)

今議論していただいた中で、各廃止路線について、何らかの形で存続させた方が良いもの、廃止した方が良いもの等の方向性だけでも意見をまとめていただきたい。

(永尾会長)

了解した。それでは、前回資料(路線別廃止系統試算表)と今回の資料を見

ながら、ある程度結論を出していきたいと思う。今日提案してもらった朝2便の分については、何らかの形で赤字を補填するということがいいか？

(原田委員)

朝の便だけであれば、その他は廃止となる。そここのところはどのようにするのか。

(永尾会長)

そこは、ふれあいバスで代替するのか、他の手法で賄うのか今後の検討となる。

(原田委員)

朝の便にふれあいバスをまわすことはできないのか？西鉄バスとふれあいバスでカバーする方法はないのか？あと、午後の便も何らかの形でカバーできないのか？

(村上委員)

現行のふれあいバスだと難しい。路線は長く便数がすくない。それから今のふれあいバスは立って25人くらい。朝の通勤客すべてを乗車させることはできないかもしれない。また、西鉄バスは泉ヶ丘～大谷～くりえいと～赤間駅だが、ふれあいバスは、赤間営業所～赤間ヶ丘～三郎丸～赤間駅と経路が全然違う。今後、市の方針でどうなるかわからないが。

(花田委員)

くりえいと3丁目(200戸～250戸ほど)が開発されている。ここの交通はどう考えているのか。泉ヶ丘のバスをまわせれば需要があるのではないか？

(西鉄バス株式会社)

住宅が開発されたとしても、今の赤字分(約860万)は補えないと考えている。具体的には今の収入が約730万なので、収入が倍にならないと赤字が解消されない。新しい団地ができてその分の乗車があるとは考えにくい。

(古野委員)

一般貸切バスをここ(朝便)に乗合でまわせないか？

(福岡運輸支局)

貸切バスをまわすことはできない。あくまでも乗合許可を受ける必要がある。

(古野委員)

福津市で3台ジャンボタクシーが運行している。これもこういう会議を経て乗合の許可を取っているのか？

(福岡運輸支局)

そのとおり。他の自治体でもバス事業者が撤退したところにタクシー事業者が乗合の許可を取って運行している。

(原田委員)

バスを利用する立場からすれば、短い距離でも利用したいとおもうが、時間

が朝だけというのは使い勝手が悪い。やはり昼間・夕方も何便かある方がよい。
(古賀委員)

正確な需要がどのくらいあるかという予測はどうやって立てるのか？その予測が立てば、減便・増便等の計画を立てやすくなると思う。どうやって需要を把握するのか？

(花田委員)

現状から言えば、泉ヶ丘は少子高齢化が進行し、通勤・通学客は少なくなると思われる。高齢者は通勤がないため、ふれあいバスの方が使い勝手がよい。ただし、くりにえいと3丁目については、スポーツ施設とか娯楽施設とかできるみたいなので赤間駅からの需要はあるのではないかと？西鉄バスももう少し様子を見てもらいたいが・・・

(西鉄バス株式会社)

先程の話と同じだが、今の現状では難しい。その辺の赤字補填をしていただければ本社としてもありがたい。

(早川委員)

市で赤字補填している路線等は他にあるのか？

(事務局)

赤間駅営業所から直方へ行く西川線、それと今年8月から予定されている東郷駅から神湊を經由して福間駅に向かう津屋崎鐘崎線がある。両方とも国・県の補助(9/20)に市が協定を締結して支えている。ただし、この生活補助路線は、複数の市にまたがり、拠点となる施設(駅等)がある等の条件が必要となる。また、事業者が運賃収入で(11/20)を得られない場合は、関係市町村で赤字分を補填することになる。市単独で西鉄バス株式会社の路線に赤字補填している路線は今のところない。

(貫委員)

大きなバスを小さな地域にまわすとそれなりに赤字ばかり発生する。やはり小さな地域には小回りのきく小さなバスを導入することが大事だと思うが、その辺の経費についても今後出してもらいたい。

(原田委員)

ここだけではなく、今後、いろんな地域でこの問題が出てくると思う。

(永尾会長)

廃止路線については、①赤字補填②ふれあいバス・コミュニティバスで代替③タクシー事業者に委託等いろいろな選択肢があると思うので、それをこの会議で議論し、一番よい手法を検討する必要がある。日の里線については廃止で良いと思う。森林都市線については、どうするか。

(花田委員)

この路線については何か市民から意見が出てないのか？

(古賀委員)

特に聞いていない。廃止されたあと意見が出てくるのではないか？

(原田委員)

遠方から来た人にユリックスへの行き方を教えるとき、タクシーしかないとか、コンビニで聞いても店員が答えられない等、これだけの文化施設であるので公共交通の便を良くし、西鉄にあっては主路線に組み込めないか。

(永尾会長)

6便であれば、イベントの時間とあっていないため、結局は利用されないことになる。

(早川委員)

ユリックスが出来るときに公共交通の充実の話はあったと思うが、その辺の構想はないのか？

(永尾会長)

市がユリックスを作るときに西鉄バスへ駅からつなぐような路線をお願いした経緯がある。しかし実際には車での利用者が多い。森林都市の路線についても赤字補填するのかふれあいバスで代替するのか今後検討していきたいと考える。確認だが、泉ヶ丘線については、朝2便を残す方向で検討し、夕方の便については、ふれあいバスで代替できるのかどうか検討を行う。日の里線については影響がないため、廃止する。森林都市線については、先程のとおり。と言うことで良いか？ それでは一旦この議題は終了し、次の議題に入りたい。事務局説明を。

(事務局)

宗像市交通体系審議会答申の概要説明。

(早川委員)

既に答申されているため、どうしようもないが、何か宗像市の中心地を大事にした答申内容となっている感じを受ける。公共交通機関としては、遠隔地とか困っているところに配慮してもらいたい。そこで10人乗りワゴン車が提案されているが、このバスはどこを走るとか具体的な案があるのか。

(事務局)

今回の10人乗りワゴン車はあくまで試験運行ということでとらえていただきたい。この話は2～3年前、コミュニティ運営協議会から地域の足としてバスが走らせられないかという意見が出たことに始まっている。そのバスがふれあいバスを補完し、地域の足としてほんとに必要なかどうかを現在、吉武と南郷で試験運行している。ルートや運行時間については、コミュニティ運営協議会

内に専門的な運行部会を立ち上げてもらい、そこに自治会長や PTA 役員等が中心となって審議し、決定している。将来的にボランティア運行で行うのか、民間事業者に委託するのかをこの会議の場で決定してもらうが、基本的な考え方として、運行ルートや運行時間については地域で決めていただき、市はオブザーバーとして参加させていただきたいと考えている。そのため、この会議で詳細な運行ルートや時間は決める必要はないと考えている。

(早川委員)

交通不便な地域や交通空白地域にある程度配慮していると考えて良いのか。

(事務局)

地域を知っている方たちが使い勝手の良い運行をしてもらいたい。市が介入するとどうしても効率性とか採算性が求められる。やはりその辺はその地域にしかない特性等もあるため、地域に決めてもらう方がよいと考えている。

(貫委員)

この答申は、細分化されたい資料だと思う。これを具体的に実行し、地域に落とししていくことが大事だと思う。

(事務局)

この答申はあくまでも概要であり、大きな方向性を示したものであるので、今後、この会議で具体的な路線や、10人乗りワゴン車の導入についてはどういう運行体制にするのかといった細部を決めていただきたいと考えている。

(早川委員)

導入の期限的な部分と地域への周知についてどう考えてあるか聞きたい。

(事務局)

この地域公共交通会議で11月までに結論を出してもらいたいと考えている。そのうえで最終的に市議会・市長の決定を経て、地域コミュニティとの協議、市民への周知を図っていきたいと考えている。したがって早くても平成23年の秋から新たな交通体系がスタートすると考えている。

(花田委員)

今の吉武・南郷のコミュニティバスは無料と聞いている。そうになると運転手に何らかの費用弁償を出しているコミュニティの負担は大きくなるのではないかと？有料ではできないのか？

(事務局)

道路運送法によりお客からお金を取ることはできない。お金を取ることが出来るのは許可を受けた緑（青）ナンバー車輛のみ。コミュニティは資格をもっていないため、お客から運賃はとれない無償運行となる。今回の試験運行に関してボランティア運転手の費用については一切協議していない。費用を払うかどうかは地域で決めてもらっている。ボランティアの方でも無償でいいとの意

見が多数だったが、1年なり1年半なり試験運行に協力してもらうので、コミュニティ運営協議会が自前で捻出している。試験運行の検証結果については、秋までに両コミュニティ運営協議会に報告するようにお願いしているので、後半部分になるが、事務局が行うか、実際にされている方に来て頂くかして、この会議に報告したいと考えている。

(貫委員)

ボランティアで運行していると思うが、運行開始前の点検や安全指導等はどうなっているか。西鉄はここ最近交差点での注意がきちんと教育され、かなり安全に運行している。

(事務局)

吉武・南郷の両ボランティア運転手に対する安全指導は、宗像警察署交通課にお願いして行っている。運行前の点検についても各コミュニティ運営協議会で発案してチェックシートを作成したり、アルコール検知器での確認等を行っている。

(原田委員)

ボランティアであろうと車輛の点検や事前の確認、研修は必要である。その辺は市側もきちんと指導をしてもらいたい。

(永尾会長)

今まで事故はあるのか？

(事務局)

今まで2件ある。具体的には、風の強い日に木がサイドミラーを破損したのと、ガードレールで側面を擦った車輛破損事故である。客に怪我とか人身事故等は発生していない。

(古野委員)

3点くらいあるが、まず答申だが大島が入っていない。それから、タクシー業界ではこの地域の10人乗りワゴン車に対して大きな衝撃を受けている。安心・安全管理面ができていない。また、ボランティアといいながら費用弁償を受け取っているのはどうなのか。タクシーは宗像市で約160台あり、社員400人いるが、毎月の会合でいつも議論に上がる。自分たちは監督官庁からこの安全運行に対して厳しい管理・指導下にある。それに比べれば、地域ボランティアによる運行など比べものにならない。死人が出たら市長が責任を取るといっていたが、運行に関する日報とか点検簿とかの書類はきちんと整理しているのか。どの運行事業者も始業・終業時の点検や健康管理、運行の適正検査等までも行っている。こういう安全面を考えず、しかも無料ということで利用者から運賃は取らず税金を投入していつまでできるのか？この辺ももっと先を見据えておかないと大きな問題を残すのではないかと考えている。

(事務局)

大島の公共交通に関しては本土側と環境や生活スタイルが違う。特に観光（H24年のフィッシングパーク開業）に関する足の確保が重要となっており交通体系審議会で大島の現状確認は行ったが、対策は別枠で考える必要とのことで特に答申内に詳細は入れていない。ボランティア運行については、これがすべてとは考えていない。先程も話したがこの会議の場でよりよい方向を決定して頂きたいと考えている。費用弁償については、全くのボランティアというのはあまりないので、コミュニティ運営協議会としても若干の費用を出している。

(古野委員)

そのボランティア費用を出すことは陸運支局に確認したのか。

(事務局)

それは九州運輸局に運行が開始になる前に確認した。一番問題になるのは利用者から運賃を取ることはできない。協議会が運営資金の中から運転手に払う分については問題ないとの見解を伺っている。話は変わるがこのふれあいバス路線の決定、10人乗りワゴン車の導入方法は、市内全域で何らかの公共交通の足を確保しようとするものであるため、大きな議論となる。単純な話ではないので、事務局としてもいろいろな意見をもらいたいと考えている。

(原田委員)

交通事業者も利益がないと事業は行わないと思う。市が支えながら地域の交通事業者が活性化すればいいと思うが、市も厳しい財政に今後さらされると思うので、その辺総合的に検討して、安全で安心であれば、利用者の自己負担もあっていいのではないかと思う。

(古野委員)

自分たち（タクシー業界も）もやれる範囲は積極的にやりたいと考えている。

(永尾会長)

まずこの事業については、安全・安心であるということ、それから永く事業が続くことが望ましい。その中で利用者の負担の問題等も出てくると思う。では、次の議題、ふれあいバスの概要について事務局から説明を。

(事務局)

ふれあいバス概要の説明。

(古野委員)

ふれあいバスの運行補助金は年間いくらか？この統計資料（第1・4系統の14日間データ）は運転日報か？

(事務局)

資料を見てももらえればいいが、3,700万程度である。利用者が多くなれ

ば、この補助額も少なくても済む。次に統計資料については、市で調査委託を行った。西鉄バス宗像もあるバス停のみの調査であればデータを取ってもらえるが、全バス停となると安全面が疎かになることもあり、運行契約に入れていない。今回は、全バス停のデータが欲しかったので市で実施した。

(早川委員)

数字は出しているが、その数字をどう捉えるかが重要である。玄海地区は人口で比べれば少ないため、利用者が少なくなるのは当然である。ふれあいバスの目的と数字の意味をきちんと精査した方がよい。

(永尾会長)

そのとおりだと思う。ふれあいバスの目的は交通弱者を助ける意味もあるため、数字だけで判断すべきではない。

(事務局)

切り捨てるわけではなく、この審議会の答申は、利用者が少ないのにふれあいバスを入れる必要はないのではないかと、莫大な税金を投入して運行する前にもっと別の手法があるのではないかとというのがこの答申の主旨である。

(永尾会長)

他に意見はないか？なければこれで終わりたいが、次回はふれあいバスの具体的な路線案を示してもらうことになる。それとこれは提案だが、実際にふれあいバス路線を走ってみて、委員の皆さんにイメージをもってもらうこともいいのではないかと考えるがどうか？(意義なしの意見)

では次回の日程だが、8月24(火)14:00から開催するというごことをお願いしたい。最後に大枝先生から何かないか？

(大枝委員)

今日各委員からいろいろ意見や考え方が出されたが、これをみんなで解決していきたい。よろしくお願ひしたい。

4 その他

特になし。

5 次回会議の日程について

平成22年8月24日(火)午後2時～ 会場は後日連絡