

第2回宗像市地域公共交通会議会議録

日 時	平成22年6月28日（月） 15時00分～16時30分
場 所	市役所3階第304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)</p> <p>【事務局】柴田総務課長、大隈、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 福岡運輸支局 高瀬</p>
議 題	1) 西鉄バス路線廃止について
	その他

- 1 会長あいさつ
あいさつ内容は省略。
- 2 前回議事録の確認
別紙議事録のとおり。
- 3 議題
事務局・西鉄バス株式会社より資料の説明

(古野委員)

西鉄バスが廃止しなくてよい条件はなにか？

(西鉄バス株式会社)

継続していく条件としては、収支差を補填していただくことが条件となる。

(原田委員)

廃止路線の試算表の赤字補填を合計をしたら、1千万くらいになるが、仮に廃止された場合に、市（行政）が代替して補助金でおこなう場合は、どのくらいかかるのか？

(事務局)

現在、市のふれあいバス（4系統分）は西鉄バスに委託して約3,700万円／年の赤字補填を行っている。平均して1系統1千万程度の赤字となっている。比較的良い系統で800万円程度の赤字である。2～3系統の循環路線が収支としてはよい。

(花田委員)

西鉄バスの路線は、最初に導入されたのは、地域の要望なのか？西鉄が勝手

に始めたのか？何か経緯があるのか。

(事務局)

昔はもともとマイカー等がない時代に西鉄が基幹的な路線を設定して、一方で大型団地の開発等で新しい需用がでてきたときには、積極的に路線を設定したかもしれないし、行政と地域の要望でぜひ通してほしいという路線等いろいろなパターンがあると思う。

(永尾会長)

おそらくこの試算表の1（泉ヶ丘線）、3（日の里線）については、西鉄の考えで、2（森林都市線）については、ユリックスを開発する段階で市が西鉄に依頼した経緯がある。

(花田委員)

こちらから要望した分については、仕方がないが、西鉄が自ら路線を引き、赤字になったから廃止するのはどうかと思う。確かに企業なので営利が目的であるので、そこはわかるが。

(永尾会長)

村上委員発言をどうぞ。

(村上委員)

マイカー少ない時代は、20年30年前は路線を引けばお客が乗る状態で企業としても成り立っていた。しかし、モータリゼーションの普及に伴い、もちろん宗像だけでなく、全国的な傾向で、特に過疎地域において企業の経営が成り立たなくなっている。

(永尾会長)

過疎地域では経営が成り立たない。どうすれば、過疎地域の足を確保するか悩ましい所である。

(事務局)

先程のふれあいバスの経費について修正をお願いしたい。もともと、1千3百万円程度の費用がかかっており、それに収入を差し引いた800万円程度が赤字補填となる。

(古賀委員)

言っても仕方がないが、この話を日の里のコミュニティでしたときに、初めは新星交通が行うと言っていたのに、西鉄バスが行うとって路線を引いた経緯があるとの話を聞いた。

(永尾会長)

それは、2（森林都市線）か？

(古賀委員)

いや3（日の里線）である。

(古野委員)

その話は本当である。当時は東郷タクシーだったと思う。当時は、西鉄の社会的に担っている役割が大きかったため、西鉄が行うことになったのではないか。今の新しい法律（道路運送法）ではどうなったかわからないが、昔は厳しかった。

(村上委員)

まだ、マイカーが普及していない時代であったから、当然、公共交通機関に頼るのは当たり前の時代であった。

(永尾会長)

何年ぐらい前の話か。

(古野委員)

ずいぶん前の話だと思う。昭和40年代か日の里団地ができてすぐくらいだったと思う。

(古野委員)

かなり努力をされたと思うが、極端に廃止が前面に出てしまっている。50人乗りのバスを走らせるより、10人乗りのバスを導入するだけでもコストが違えば、利用者のパイや要望に応じた対応ができなかったのか。

(村上委員)

確かに古野委員が言われるのもわかるが、1日中10人乗りで対応できるならコストも落とすことができるが、極端に言うと、朝の多い時間帯は50人乗りを使用し、昼の少ない時間は10人乗りを置くということになると、それで2台車輛を確保しなければならず、逆に割高になってしまう。一応、大型と中型を使って、特に日の里は中型を利用して経費の節減に努めている。それ以下になると、朝・夕のラッシュ時に対応できなくなるので、その辺が乗合バス事業を行っている者の限界かなと思う。

(貫委員)

今の考え方は、泉ヶ丘線は確かに小回りの利く中型が必要であろう。もう一つのユリックスを中心に設定してある路線、例えば森林都市からユリックス方面に乗ってこられる人と日の里側から乗ってこられる人がいると思う。日の里から森林都市まで乗る人は多くないと思うが、あの路線は一直線に1台でいっておりロスも出てくると思う。泉ヶ丘線も大きな路線からそれを小さく利用しているだけなので、専用路線ではない。その辺を改善すれば赤字幅が少なくなるのではないか。結構、森林都市から日の里間が長い。

(原田委員)

今日もらった資料（交通体系審議会答申）の中でふれあいバスや西鉄バスの

役割、路線の無駄な部分も出ていると思う。廃止に当たって、廃止したあとのことを考えると代替を考えるべきと思うが、西鉄バスとの連携みたいな必要な部分は残してもらいたい。

(事務局)

原田委員の話はこのあとの会議で出てくると思うが、大きな公共交通の組み立てについては、JR駅から各市街地へ西鉄バスが基幹的な路線を形成してもらって、それ以外の枝葉の部分について、ふれあいバスで対応し、さらに交通空白地域を10人乗りワゴン車で対応するといったバラバラではなく、どう接続するかが大事になってくると思う。

(永尾会長)

宗像市の市街地の状況だが、バス路線は非常に組みにくい形じゃないかと思うが、村上委員どうか。

(村上委員)

目的地が点在しており、例えば市が行っているふれあいバスについては、点在する目的地を1台で運行するため、路線が長く、時間がかかる。それはそれでいいと思う人もいるが、通勤客には対応ができない。駅と目的地を短く結ぶと台数を要することになり、少ない今のふれあいバスの台数だとまかないきれない状況になってくる。会長が言われるように、過疎地域については厳しい状況となる。

(西鉄バス株式会社)

先程の経費の話だが、合計で1千万円超だが、これを補填しないと運行しないかということだが、あくまでもこれは計算上のことであるので、例えば、赤間急行線は、赤字補填し存続するといった場合もまだ検討の余地がある。しかし、赤字補充額がかわってくる。赤間急行線は、一番多いとき(通勤時)を狙って走らせているが、帰りの便がない。そのため、今は泉ヶ丘～鐘崎線が帰りの便を担っている。これが廃止になれば、行きだけになるため、乗らない客も出てくると思われる。あくまで、この試算は、朝も夜もない場合の試算である。

(古野委員)

どの程度の人間が困るのか。例えば、日の里の大通りを廃止しても収入が0であるため、影響がないと思う。

(古賀委員)

確かにこの路線については、何の話もあがってこない。

(花田委員)

前回の会議後、泉ヶ丘、大谷の自治会長に廃止の話を行い、周知するようお願いした。その後、1ヶ月経つが、1つも反応がない。署名でもして残したいとの意見があれば、この会議に上げようと思うが、今のところそのような申

出はない。もう少し時間が経たないとわからないのだろうか。

(原田委員)

今は、まだ運行しているから特に行動を起こしていないのではないか。急に廃止されて初めて気づくと思う。

(永尾会長)

一番影響があるのは、朝の便で、前回の資料でも平均乗車密度が高かったと思う。人間差し迫ってこないと考えないのかもしれない。廃止になれば、相当出てくると思う。

(古野委員)

変更・廃止されるバスの中に周知徹底を図るために、何か貼ってあるのか？

(西鉄バス株式会社)

今は協議中であり、決定事項ではないので、それはできない。この会議ではっきり廃止が決まれば、周知を行う。

(原田委員)

泉ヶ丘を考えると戸建てが多い。将来を見通すと高齢化が進んでくる。通勤客も少なくなるので、廃止もいたしかたないと思うが、住んでいる人に聞いたら、廃止になったら何か代替のものがくると言っている。

(永尾会長)

正直、市がこのようなバス事業を行っていくとは数年前まではとても考えられなかった。

(貫委員)

私も勉強不足でしたが、泉ヶ丘の朝便は、専用路線ではなく、赤間急行線のついで分となっている。住民の人もわかっていると思うが、それを小さな代替バスで対応できるのか。

(村上委員)

泉ヶ丘だけで一台を投入する話は不可能である。ほかのところを走って無駄のないように泉ヶ丘にまわしているというのが現状。

(永尾会長)

平日の朝、泉ヶ丘から赤間駅まで一番多いときに何人くらい乗っているのか。

(村上委員)

一番多くて20数人乗っている。

(永尾会長)

ふれあいバスは何人乗れるのか。

(事務局)

だいたい立って25人程度である。

(永尾会長)

朝の通勤便だけでも残してほしいと思う。

(原田委員)

どちらにしても通勤の便だけでなくあとの便もなくしてはならないと思うが。

(永尾会長)

もし朝の便をふれあいバスで代替すると、ほぼ満員となってしまう。あとの便については、ふれあいバスで対応が可能である。その意味でもせめて朝だけは残してほしいと思うが。

(花田委員)

朝のふれあいバスの便はあるのか。一番早い便は？

(事務局)

泉ヶ丘中央の7時38分がある。赤間急行は7時37分があるのでほとんど同じである。あと、西鉄は6時54分がある。ふれあいバスは、城ヶ谷を通過して赤間駅に行くため、大谷、くりえいとは通過しない。

(永尾会長)

やはり、朝の便は残してもらおう方向で検討をお願いしたい。

(西鉄バス株式会社)

再度、赤間急行線については持ち帰って検討したい。しかし、赤間急行線の泉ヶ丘線はあくまで、先走りの便であるため、永遠に時間が変更しないかというそれは約束できないことを了承してもらいたい。あくまで本線の赤間急行線を中心に考えることになる。

(常岡委員(山下代理))

国土交通省では交通基本法の策定を頑張っている。公共交通機関が重要視された時期とモータリゼーションの発展によりマイカーが普及して逆転してしまった原因等を研究している。これから先は高齢化に伴い、最低限の足の確保の権利は主張しようというのが私たちの法律の主旨である。まさにこの会議の議論の中身が中央等で行っている議論であり、中身が濃い会議である。

(永尾会長)

この会議も西鉄の廃止の申出を受けて開催しているが、それを止める強制力はない。それでもこの会議で何らかの方向性が導き出せればいいと思う。

(古野委員)

タクシー業界の現状はみなさん知っていると思うが、この頃は、監督官庁である国土交通省が柔軟に対応してくれるようになった。新しい発想、新しい交通体系のあり方にアドバイスを与えてくれるようになった。その対応が利用者の立場からいけばメリットがあると思う。逆にタクシー業界にとっては難しくなったという部分もある。一番最初に会長が言われたのは、交通弱者の目線に

立ってこの会議を行っていただきたいとのことであった。あまり自分たちの意見は言えないが、国土交通省が策定している交通基本法に公共交通機関としてタクシー業界を入れてもらいたい。ある時は、公共交通機関的な扱いを受けるが、ある時は外されるような気がする。タクシーが4社市内にあるが、それはその地域の財産であり、一種のインフラである。これをどう行政が利用するか。一番大事なのは安全・安心と費用対効果。このことをしっかり考えてもらいたい。ふれあいバスの導入時にタクシー会社4社で見積を出して、社会実験できるように提案した。それができる予定であったが、中止となった。その後、西鉄が行うことになった。タクシーは乗合行為ができない。しかし、この会議の中で決定されれば、乗合事業ができる。そういう意味でも時代の流れとともに大きく代わってきた。変な先入観を入れず、様々な視点で検討を行えば、将来の宗像市の公共交通のあり方の試金石になるかもしれない。

(永尾会長)

大島でもタクシー事業をやっていたが。

(古野委員)

大島で行うことに当時、社内で大反対された。しかし、自分が大島に行った際、ちゃんとしたタクシーが走っていない（白タク行為が行われていた）ことを知り、何とかしないと思った。実際は5台以上の車輛、道路幅員、乗務員の休憩場所等細かい規定をクリアしないと運行できなかったが、離島であるという特殊性を国土交通省が認め、許可がおりた。今は社会福祉協議会が自家用車で送迎していた部分の仕事ももらい何とかやれている。ガソリンだけでも大島は20円高い。福祉的な車輛入れて頑張っているが、交通弱者を考えるうえでは福祉的な部分も考えないといけない。

(大枝委員)

泉ヶ丘は人が多いので何かしらの形で残す必要があると思う。私の両親が住んでいる葉山は古い団地である。その路線が廃止になるのは何となくわかる気もするが、泉ヶ丘の若い団地で路線がなくなるというのは市としてもイメージが悪くなると思う。しかも駅に近い場所で交通の便が悪いというのはあまりいいことではないと思っている。気になったのが、泉ヶ丘で通勤客が何人いるのか調べておいた方がよい。西鉄バスに乗っている人数とふれあいバスに乗っている人数がこの地域で実際に通勤・通学で利用している人である。特に通勤なのか通学なのかで違いがある。通勤だと比較的バスが廃止されてもそれほど苦にならないかなと思うが、学生の足を奪ってしまうのはまずいと思う。あと、他の森林都市線、日の里線についてはほとんど利用されていないので、廃止も仕方ないと思う。特に日の里線は片道だけであり往復をしていない理由がよく分からない。森林都市線もユリックス利用のために残していると思うが、それ

をユリックス利用するために利用していない感じがする。それがなぜかはわからないが、みなさん車でいかれる方が多いと思う。以前、ふれあいバスの路線を検討したときに、スケジュールを考えないといけないという話がでた。例えば、ユリックスは催しものがきちんとあって朝10時から始まる、12時から始まると行った場合にその時間前に着いていないといけない。特に日曜日、祭日はたくさん催し物があるので、そこで自動車を使えない人達が利用する可能性があるのでは、上手く時刻を合せてあげると需用はあるのではないかと思う。しかし、利用が伸びていないのはなぜかと思う。いずれにせよ少ないところは廃止せざるを得ないが、泉ヶ丘は頑張らないといけない。特に、ふれあいバスの1路線を朝の通勤時間だけ例えば2台走らせて1台浮いた分は、通勤時間帯以外の他の循環りの所に遊軍的に入れてみるのはどうかと思う。それか1系統の分のバスだけサイズを大きくするのも考えられる。自分もふれあいバスに乗ったことがあり、学生連れて乗ったこともあるが、非常にバス自体が小さい。学生が立ってアンケートを行ったが途中気分が悪くなった。20人乗りと言っているが、お年寄りのことを考えると10人が限界であろう。なので、少し余裕のあるバスか、低床式（段差の少ない）バスで空間の広い中型のバスを導入することを考えたら良いと思う。

(永尾会長)

ユリックスで大きなイベントがあるとき臨時便を出しているが。

(村上委員)

ユリックスと打合せをして、来場者が〇〇人ということできどきは行っている。しかし、小さな催し物のときは行っていない。

(永尾会長)

だいたい意見はまとまりつつあると思うが、3（日の里線）については、廃止しても影響ないよという意見が良いかと思う。2（森林都市線）についても存続を要望していくのも酷かもしれない。1（赤間急行線）については、どうするかということになる。まだ他にないか？

(古賀委員)

便利であれば、みんな利用すると思うが、ふれあいバスで言えば、自由ヶ丘の路線の評判が良い。

(事務局)

自由ヶ丘の路線の良いところは、線路を越すことである。今まで駅で降りて歩かないといけないものが、そのままサンリブまでつながったことにより利便性がよくなった。

(貫委員)

前回の会議で西鉄の本社が来たときに廃止を止めるつもりはないと受け取っ

たが、今日の話では少し検討すると説明を受けたが、それでよいか。

(事務局)

西鉄自体の中では廃止なのだが、赤字補填を行いながら、その中で路線の組み直し等を検討するといった内容だと思う。その検討の場がこの場だということになる。西鉄だけに任せて何とかしてほしいということとはできないということになる。

(永尾会長)

心配するのが泉ヶ丘の朝の通勤客のことである。ふれあいバスの場合は、あのキャパで走るのは難しい。また、ふれあいバスはいろいろな要望を添うために直に駅に向かわない。迂回しながら運行している。朝のまとまった数を駅に運ぶのは一番苦手な不得意とするところだと思う。バスを大きくすることも考えるが、昼間は必要ない。

(原田委員)

観光バスは早朝空いてる。朝は通勤客用で昼は観光バスで利用できないのか。

(常岡委員(山下代理))

それは規制で乗合には使えない。当然設備も違ってくる。それは法律で定められている。

(古野委員)

支局に聞きたい。貸切運送の認可を取ってそれなりの設備でそれをチャーターして例えばスクールバスの送迎とかを行っている。それを利用することはできないか。

(高瀬(福岡運輸支局))

やはり貸切・乗合は違う。貸切は依頼者との契約となるので、スクールバスとかの分は学校との契約で生徒からお金をとることはない。その場でお金を取るとなると、それは乗合事業となる。貸切事業者ではできないということになる。

(古野委員)

こういう会議で合意形成取れば、特定の車輛に限り乗合事業ができるのではないか。菊地に乗合タクシー事業を行っているが。

(高瀬(福岡運輸支局))

あれは、乗合事業の認可を受けている。昔はバス事業者のみ乗合許可を出していたが、今はタクシー事業者でも10人乗りワゴン車の乗合許可が認められている。こういう会議の場で協議が調べば、タクシー事業者も乗合事業が行える。県内でもジャンボタクシーを使って乗合事業を行っている。

(古野委員)

福津市は、平和タクシーが乗合事業を行っている。3台入れている。

(永尾会長)

乗合タクシーというのはどのような運行形態か？

(古野委員)

予約注文をしている。菊池市は非常に広い。エリアで料金が分かれている。それで足りない分を市が補填している。

(永尾会長)

市の市街地はコミュニティバスでそして山間部の過疎地は乗合タクシーという形態なのか。乗合タクシーをバスみたいに定時定路線で行う形もあるのか。

(事務局)

福津市が乗合タクシーを定時定路線で運行している。

(高瀬（福岡運輸支局）)

基幹路線は定時定路線で、枝葉はデマンド型というパターンもある。予約がなければ、そのまま通過することになる。そういう形で運行している自治体もある。

(永尾会長)

足の確保も大事だが、費用対効果も大事である。無制限に市費を投じることができないので、一番効果のある方法を検討しなければいけない。

(花田委員)

ふれあいバスを朝・夕運行した場合はどのくらいかかるのか。

(事務局)

今ある場合のバスの台数で運行できれば費用は発生しない。別の車輛を確保するとなると金額が発生する。

(西鉄バス株式会社)

車輛の固定費は変わらないが、距離が増えるため、今のままということにはならないと思う。どこかの部分を削って現状と同じ距離にするのであれば問題ない。

(永尾会長)

ふれあいバスで朝、通勤・通学客を赤間駅に運んでいる便はあるのか。

(事務局)

ないと思う。たまたま利用している人はいると思うが。それを想定したバスではない。

(大枝委員)

ふれあいバスの場合は高齢者を対象としているため、通勤客に対応はしていない。

(事務局)

1系統で赤間駅に8時前に着く便があるが、ほとんど高齢者が利用している。赤間ヶ丘2区は一気に7～8人乗ることがある。前もって泉ヶ丘の人達が乗られると積み残しの可能性がでてくる。現状のふれあいバス1台では対応できない。道も狭いので今以上の大型は入れない。

(花田委員)

ふれあいバスは城ヶ谷、コミセンを經由して赤間駅に行くため、大谷・くりえいとで乗る通勤・通学客には対応していない。赤間急行線がなくなるとその人たちの利用がなくなる。やはりもう1台必要になる。

(事務局)

今回のこの会議の後半にふれあいバスの路線についても検討してもらうのだが、その中で泉ヶ丘のことも検討することになる。先程の話にもあったが、赤間急行線の朝の便だけを残すことについては、再度西鉄が試算するとのことだったので、その辺を期待したい。

(永尾会長)

第2回目のまとめを考えてみたい。1～3の状況についてだいたいの現状と意見がわかった。3(日の里線)については、廃止で仕方がない。1(赤間急行線)については、朝の便を再度西鉄に試算してもらうので、次回資料の提出をお願いしたい。2(森林都市線)については、今日はあまり意見が出なかったが、代替案も含めて事務局でもう一度検討を要する。

4 その他

(事務局)

今日、交通体系審議会の答申とふれあいバスの時刻表をつけている。次回、概要について説明させていただくので、次回までに委員の皆様には事前に目を通してもらいたい。

5 次回会議の日程について

平成22年7月27日(火) 午後2時～ 会場は後日連絡