

第1回宗像市地域公共交通会議会議録

日 時	平成22年5月31日（月） 15時00分～16時40分
場 所	市役所1階第103会議室
出席者	【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 【事務局】柴田総務課長、大隈 【オブザーバー】西鉄バス株式会社 営業二課 吉田、石橋
欠席者	常岡浩治
議 題	1) スケジュールについて
	2) 西鉄バス路線廃止の説明
	その他

1 委嘱状の交付

出席委員全員に市長から委嘱状を交付する。

2 市長あいさつ

宗像市では、高齢化率21%を超えており足の問題が行政の大きな課題となっている。今回、西鉄バス路線廃止に伴う足の確保が僅僅の課題である。この会議では、路線廃止に伴う方策をどうするか考えていただきたい。また、今後さらに高齢化が進むなかで、西鉄バスの撤退とからめて、新たな交通体系の構築が課題である。西鉄バスの路線廃止により状況が変わったため、交通体系審議会で議論されてきた以外にふれあいバス路線、コミュニティバスの取扱いに限らず、乗合タクシーの問題等、一番良い方法での足の確保を模索する必要がある。

3 委員並びに事務局の自己紹介

あいさつ内容は省略する。

4 会長及び副会長の選任及びあいさつ

会長に宗像市総務部長、永尾英信が、副会長に九州大学准教授 大枝良直氏が互選される。

(永尾会長)

交通弱者の視点に立った観点から協議いただきたい。会議規則では多数決となっているが、議論を深め、委員総意、全委員納得のもとに結論を出したい。

(大枝副会長)

自分の両親が住んでいる葉山地区もそうだが、高齢者にとって日常の交通の足は非常に重要なものとなっている。みなさんで話し合いながら良い知恵を出していきたい。

5 地域公共交通会議の役割等について (事務局)

・ 条例及び規則の説明 (資料2)

地域公共交通会議は、宗像市附属機関設置条例に基づく附属機関として設置し、その規則を定めたものが宗像市地域公共交通会議規則である。

現在9人の委員であるが、規則上は10人以内の委員で構成する。委員の構成は、第2条のとおりであり、委員の任期は本日から2年間である。途中交代した場合は、前任者の残任期間が任期となる。会議は会長が召集する。議事は出席した委員の過半数を持って議決する。会議は原則として公開する。必要に応じて委員以外の関係者に会議への出席を求め、意見を徴取することができる。会議の庶務は、総務課において処理する。

・ 地域公共交通会議について (資料3)

主宰者は、市町村。構成員は、資料のとおり。地域公共交通会議は、元々は、少子高齢化や自家用自動車の普及により、民間事業者がバス路線を撤退した地域、過疎による公共交通がない地域において、コミュニティバス、市町村バス、乗合タクシーが導入されているが、それらが本当に地域住民のニーズに合ったものなのか、安全・安心に運行しているのかを協議・検証する場である。それに加えて、地域の交通計画を策定することもできる。

今回の最初に西鉄バス路線の廃止に伴う対策を検討することは、地域の交通計画を策定するに該当する。後半のふれあいバスの路線変更、10人乗りワゴン車の導入については、目的の冒頭部分でありいろんな協議をお願いしたい。公共交通会議で決定された事項について、民間事業者へ委託する場合は、運賃認可が届出制となり、道路管理者・警察への意見照会が簡便化される。さらに民間事業者は、運輸省から認可されるまでの期間が通常6ヶ月ぐらいかかるが、地域公共交通会議で合意がなされている場合は2ヶ月へと短縮されることになる。民間事業者ではなく市町村自らもしくはNPO法人等が運行する場合は、輸送の利便性の確保をするために、運転者講習の実施、運行管理体制、事故処理体制の確立、運賃の車内掲示などを確認する。事業改善命令、行政処分等に適切に対応しているかチェックする組織でもある。

6 今後の会議の運営について

会議は原則として公開とする。規則にも規定済み。会議録は、要点筆記とする。氏名も原則記載する。各委員の発言内容が分かるようにする。会議録は情報公開の対象となる。議事録作成後、全委員に確認してもらい、修正等がなければ議事録として情報公開の対象となる。

(古賀委員)

会議の公開の件、ホームページに掲載するのか。

(事務局)

基本的には、附属機関の会議は、ホームページに掲載するという前提で考えていただきたい。会議の日程も広報紙「タウンプレス」に掲載したいが、広報紙の締め切りの関係で間に合わない場合が多いが、できるだけ開催日を広報紙で広報したい。

7 議題

1) スケジュールについて (資料4)

(事務局)

・バス対策協議会

県の組織で年2回程度開催されている。民間事業者から路線バス廃止が申し出されるとブロック別地区協議会において、市町村へ公開される。市町村で対応策を検討し、10月に検討状況の報告、翌年2月に検討結果を報告することになる。民間事業者は、廃止路線を1年前に県へ連絡し、市町村が何も対応しない場合、廃止を受け入れる場合は1年後に自動的に廃止をする。対応策を実施する場合は、事業者と協議を行い補助金を支出して路線を維持するか、代替策を市町村で実施することになる。

・地域公共交通会議

本日から12月末までひと月1回のペースでの開催を予定している。最初の2回ないし3回で西鉄バス路線廃止に関する案件を集中的に協議して結論を出していただきたい。それを10月・2月に県へ報告する。市の重要課題であるふれあいバス路線の見直し、10人乗りワゴン車の導入を平成23年度中に実施する考えであるので、予算的なものや運輸局との手続き関係があるため、12月末までには結論を出していただきたい。

・予算・実施計画関係

市では、翌年度の事業の可否について検討する実施計画の作成が7月末、ヒアリングが9月にある。実施する事業についての予算作成が11月、ヒアリングが12月にあり、事業の実施、予算規模が確定する。この会議の

スケジュールについては、これに合わせたものとなっているため、厳しいものとなっているが、12月までに結論を出していただきたい。

・協議・申請・工事関係

ふれあいバスに関しては、市内全域に及ぶものであるため、全地区に路線案等を投げかけて地域で議論や意見交換をすることが必要であると考えている。それを受けて庁内の方針決定を行い、議会への報告・了承後、関係機関との実施協議を行い、23年度中に実施したい。

ふれあいバスの路線変更については、バス停、運行ルート、運行時刻を具体的に協議・決定していただきたい。

10人乗りワゴン車は、西鉄バス、ふれあいバスが運行していない地域住民の日常生活の交通手段として運行するもので、交通体系審議会の答申で提案された。地域のボランティアで運行する方法、民間事業者に委託して運行する方法等が考えられるが、運行手段の決定については、審議会から市に一任されている。現在、吉武地区・南郷地区でボランティア運転手による試験運行を行っている。試験運行の検証結果を踏まえて運行手段等に関する結論を出していただきたい。

(永尾会長)

会議は、11月いっぱいまでを目処に議論を重ね、12月の会議は最終的な確認になると思う。

(事務局)

交通体系審議会の答申は、今回準備していない。前半は、西鉄バス路線廃止対策を集中して協議いただきたいと考えている。それが片付いたらみなさんに答申内容をご覧いただき、次の案件に取り組んでいただきたい。

2) 西鉄バス路線廃止の説明

(西鉄バス株式会社)

日頃からバス利用者の減少傾向が続いている。交通手段の多様化、マイカーの拡大、少子高齢化などにより輸送人員の減少に歯止めがかからない。特に昨年度については、ETCの割引がバス事業者は大きく迷惑した。また、新型インフルエンザの流行と景気の後退により出控えが発生して、若者が天神に出て行かないため、幹線が悪くなる。幹線が悪くなれば、枝線が悪くなる連鎖が発生して非常に悪い状況が続いている。昨年度の決算では、西鉄グループのバス事業で約30億円の赤字となった。何らかの対策が必要となり、39路線55区間の廃止を福岡県へ申し入れた。39路線

5 5 区間の中で、宗像市に関係するのは4路線5区間で廃止となっている。最終的には、23年3月廃止の申し入れをしているので、当会議で廃止するのか存続するのかを十分議論いただきたい。以上が路線廃止になった経緯である。詳細については、事務局から説明する。

(事務局)

資料5は、県バス対策協議会に西鉄バスから提出された県内の廃止一覧表。(資料6で個別説明)日の里線は、東郷駅日の里口～日の里一丁目大通り～運動公園前～6丁目を經由する「内廻り」がある。一丁目大通りから運動公園前の区間が廃止となる。土曜・日祝日に0.5便、片道1回運行している。距離は500m、影響人員(この区間で何人利用しているか)は、2人。平均乗車密度3.9人、平均乗車密度は、バスが走っているときにバスの中に何人乗っているかを表している。このままいけば、0.5便が来年4月から0便になる。

森林都市線は、東郷駅日の里口～公団アパート前～四丁目公園前～ユリックス～原町～森林都市を經由して、赤間駅南口と赤間営業所へ行く2路線ある。廃止になると赤字の一丁目大通りから森林都市の区間の路線が全くなくなる。平日5往復、土曜6往復、日祝5往復運行している。距離は約5km、影響人員82人、平均乗車密度4.3人となっている。

泉ヶ丘路線、西鉄では赤間(急行)福岡線と津屋崎・鐘崎線となっているが、市では泉ヶ丘路線と一本化している。赤間営業所～赤間駅前～くりえいと～赤間西小学校～泉ヶ丘の路線。赤間(急行)福岡線については、平日2便、土曜1便、日祝0便、泉ヶ丘から赤間駅への通勤・通学用の路線で、朝の便のみ運行している。距離は2.75km、影響人員44人、平均乗車密度10.3人。津屋崎・鐘崎線は、平日11往復、土曜13往復、日祝13往復運行、距離は2.75km、影響人員123人、平均乗車密度3.2人。二つの路線を比べると明らかに朝の通勤時間帯のほうが多く利用している。

各バス停毎の時刻表を添付しているので、運行時間の参考にしてほしい。
(古賀委員)

泉ヶ丘路線の朝ではない方がどうして津屋崎・鐘崎線なのか。
(西鉄バス株式会社)

泉ヶ丘路線は、2路線で運行している。赤間(急行)福岡線は、西鉄バス株式会社の路線で、津屋崎・鐘崎線は、グループ会社の西鉄バス宗像の路線である。朝の泉ヶ丘からの輸送を津屋崎・鐘崎線で輸送力が足りず対応できないので、西鉄の赤間(急行)路線で応援している。泉ヶ丘から赤間駅への輸送を手助けしている。

(古賀委員)

会社が違う。

(花田委員)

元玄海バスが運行している。

(西鉄バス株式会社)

元玄海バスが西鉄バス宗像。西鉄バス本体で運行している路線とグループ会社で運行している路線がある。赤間（急行）線は、西鉄バス本体の路線で、津屋崎・鐘崎線は、グループ会社である西鉄バス宗像が運行している路線。

(花田委員)

津屋崎・鐘崎線については、小さいバスで運行している。協力会社で運営されているバス。

(古賀委員)

何で津屋崎なのかと思った。

(大枝副会長)

平均乗車密度は、影響人員を因数で割ったと考えていいのか。

(西鉄バス株式会社)

系統ごとの運送収入を平均賃率と実車走行キロで割った、決まりごとの計算式で算出しているが、影響人員と平均乗車密度はマッチしない。あくまでも計算式のなかで出した数字。

※平均乗車密度＝運送収入÷平均賃率÷実車走行キロ

平均賃率：路線 1 km 当たり運賃

停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総距離

※事務局記述

(大枝副会長)

影響人員が多いけど、平均乗車密度が低いというのはどう見たらよいか。例えば津屋崎・鐘崎線は、影響人員は 123 人と多いが、平均乗車密度はかなり低い。これを我々はどう解釈したらよいか。

(多数同時に)

便数が多いから。

(大枝副会長)

便数が多いからではなく、単純に先程の計算をすると津屋崎・津屋崎鐘崎線のほうが平均乗車密度はひと桁多いのでは。

(西鉄バス株式会社)

ひとりひとりの利用区間が短い。

(大枝副会長)

ひとりひとりの利用区間が短いと解釈すれば良いのか。分かった。

(貫委員)

ずっと乗っていない。

(西鉄バス株式会社)

満遍なく乗っていない。ある地点でもどの地点でも見たのが乗車密度になるので、

(貫委員)

西鉄本体の路線とグループ会社の路線。この中でグループ路線で廃止になるのは、赤間（急行）線。

(西鉄バス株式会社)

グループ路線で廃止になるのは、津屋崎・鐘崎線と日の里線、森林都市線。

(貫委員)

赤間（急行）線が本体の路線。

(永尾委員長)

まずはデータを含めてこれをしっかり頭に入れておく必要がある。

(原田委員)

車を運転しないから、廃止になるとたちまち困る。早急に代替の手段を検討することが必要になる。家族がいるとそれぞれの時間帯が違うので車が何台あっても足りない。

(貫委員)

タクシーの乗客から路線が廃止になると困るという話を聞く。

(原田委員)

高齢者の方の病院とか。独り世帯とか。

(永尾会長)

赤間（急行）、津屋崎・鐘崎線は、通勤通学のバスという気がする。森林都市線は、区間も長いし、日の里から森林都市のルートを通っているが、これはどのような目的で設置されたのか。

(村上委員)

当初の予定は、ユリックスへのお客さんを対象に赤間駅・赤間地区と東郷駅からユリックスへ運ぶという意味合いで設置された。思ったように利用者が多くなかったのが実態である。

(永尾会長)

ユリックスの開館が昭和63年。その後、足の便が悪いということで西鉄さんと交渉しながら、東郷駅からと自由ヶ丘方面からの足を確保したということか。

(原田委員)

私は、普段ふれあいバスでメイトムとユリックスを使用しているけど、年々利用者は増えている。20年度から比べるともっと増えている。高齢化しているのと医師会病院に行くのに便利だから。メイトムが市民活動交流館になったので、団塊の世代の利用者が増えてきている。ここ1年で乗車率がかなり違う。ユリックスを文化施設として宗像市が位置づけるのならふれあいバスを増やすとか代替りの方法を考えなければならないと思う。他の施設、プール等も集中しているので。

(永尾会長)

それからするとこの路線は、森林都市からユリックスを中間において、東郷駅まで、一連の流れでなくてもよいはず。ユリックスを中心において、片や森林都市、片や東郷駅のように一連の流れでなくてもこの路線の目的は達成できるはず。

泉ヶ丘線の説明で、津屋崎・鐘崎線で朝の通勤時を補えないから、赤間（急行）線を増発したということだが、同時に2線とも廃止しないとならないのか。

(西鉄バス株式会社)

対応できないと言うか、津屋崎・鐘崎線は、神湊の方へ行っている路線であり、朝はそちらの方の輸送がメインとなるので、そちらの輸送を担っている。どうしても朝の通勤時間帯に泉ヶ丘を運行することができないので、赤間（急行）線で応援するという状況である。

(永尾会長)

朝、足りないということではなくて、路線が長いからその分の空白を埋めようということか。

(西鉄バス株式会社)

赤間（急行）で埋めているということ。

(古野委員)

赤間営業所横に出来た道路を通す路線認可を取る予定か。

(村上委員)

今のところ、そこを通す予定はない。

(古野委員)

路線を通す場合は、陸運局の認可が必要となるのでは。

(村上委員)

警察とか。

(古野委員)

警察とか、道路の幅員とか条件があるはず。どこでも通ってよいわけじ

やない。

(村上委員)

そのとおり。

(古野委員)

新しい道路はまだ認可を取っていない。将来的にも気持ちがないということか。今のところ需要がないということか。

(村上委員)

需要はなさそう。

(古野委員)

ひとつ質問がある。バスの路線を取る時の一番大事なことは何か。

(村上委員)

私たちの立場からすると利用をどれぐらい見込めるか。

(古野委員)

それは当然だが。その前に物理的な道路の幅員とかあるはず。

(村上委員)

それは決まっている。

(古野委員)

何メートル以上とか。他の路線はかつがつ良いつてことか。とりあえず赤字の多いところを廃止するということか。

(村上委員)

宗像市内の西鉄バス宗像の路線のほとんどのところが赤字。宗像市から津屋崎方面の路線に補助をもらっている。該当地域の方には申し訳ないが、大きな幹、ある程度の路線を守るために、悪いところを廃止せざるを得ない状況である。西鉄グループで約30億円の赤字が出ている。路線だけで見ると市内で唯一黒字なのは、森林都市線。青葉台方面は利用していただいている。他のところは経理的には若干苦しいというのが実情である。

(古賀委員)

黒字はどこか。

(村上委員)

日赤看護大学、青葉台、自由ヶ丘から、赤間駅南口の間。この区間は距離もある程度短いし、利用者が多く、バスの本数も多くしているので、相乗効果というか。バスの本数が減れば利用者が減る、利用者が減ればバスの本数が減るといふ悪循環に陥る。

(貫委員)

こういったものが廃止された場合に、それを補うものがコミュニティバスとか10人乗りワゴン車に繋がっていくということになるのか。

(古野委員)

市がお金を出せば廃止しなくてよい。

(事務局)

基本的にはそういう考えになる。市でも赤字というのは考えないとならないので、税金の投入額と運行する場所の折り合いをつける必要がある。ふれあいバス4系統で合計約3,800万円の赤字となっている。特に玄海地区を運行している第4系統は、約1,300万円の赤字。今後その辺も皆さんに議論していただきたい。行政が公共交通を担わなくてはならないといっても、どこまで税金を投入できるのかということがある。ふれあいバスの乗車数のデータを取っているが、1週間誰も乗らないバス停もある。本当にそのバス停がいるのかも議論していただきたい。

(貫委員)

そういうところも踏まえて考えて行きたい。

(事務局)

今後、対策の検討に必要なデータは事務局から提供する。

(花田委員)

地域も含めてわれわれも総論賛成、西鉄の大変さ、民間企業だから。極論になると利用している人は困るということになる。西鉄の廃止は決定したことか。市としてこれを補うだけのお金を出すかということ。西鉄の年間赤字額は不明だが、そこまで市が出せないと言うのか、金額はまだ出ないのか。

(事務局)

現在、西鉄に細かい運行経費の算出をお願いしている。次回に提出していただけるのではないか。

(花田委員)

その額を見て、市として補填できるか否かを判断することになるのか。

(事務局)

市として何らかの判断をすることになるが、市では出せないと判断しても、この会議で補填しろという結論になれば、市長に結果を報告することになる。

(永尾会長)

いくつかの選択枝があると思うので、次回以降提示してもらいたい。

(事務局)

道筋を次回提示したい。

(花田委員)

数百万で済むのなら、このまま存続させて欲しいし、何千万もかかるな

ら、税金だから何千万という補助はできないという結論になるのでは。判断する資料が我々に何もないので。

(事務局)

今回はそこまで出していない。次回提出したい。考え方として、このまま無条件で廃止を受け入れる、補助金を出して運行を維持する、廃止させてふれあいバス等の代替案を考えるという3つの対応策がある。ただ、路線を維持するにしても市が100%補助金を出すのではなくて、料金を倍にするという方法もある。利用者が一番恩恵を受けるため、市と利用者との痛みを分け合うという方法もある。

(永尾会長)

今日は、路線の廃止とその影響を中心に議論していただきたい。

(古野委員)

宗像市には、交通の便が悪い地域が地形的にありそう。それが反面いいところでもあるが。

(永尾会長)

宗像は、団地が一極集中ではなく、房みたいに配置されているので、体系上整理しづらい。これは反面緑地が多くあるので景観上は良い。

(原田委員)

ふれあいバスで回っているといろんな所を通ってすごい。

(永尾会長)

コミュニティバスで有名な東京の武蔵野は、人口が集中しているから路線数が少なく、合理的な系統が組んでいる。

(古賀委員)

バス停も100mごと配置されている。電車も便利だが、バスのほうが便利が良いと高齢者に非常に評判が良い。

(古野委員)

人口が密集しているので、効率が良い。

(永尾会長)

残念ながら宗像市では無理。

(原田委員)

森林都市線がそうである。乗りやすいというか利用しやすいので利用者が多い。

(村上委員)

バス停まで距離が近いから。

(原田委員)

気になるのが、まだ後からだろうが、10人乗りワゴン車の事故の場合

の補償がどうなっているの。コミュニティで運営することになると。

(永尾会長)

それについては、今後の協議になるが、現在試験的に運行している吉武・南郷の状況について、事務局の説明を。

(事務局)

保険については、市が全額負担している。対人、対物は無制限。搭乗者も無制限の保険に加入している。この件に関しては、今後の協議になるが、将来的に渡って安定した運行ができないといけない、安全に運行しなければならない。保険に加入しても運転者の責任は免れない。運行体制を決定する大きな判断要素になると考えている。

(永尾会長)

西鉄の輸送量・運行状況は年々悪化していると理解してよいか。

(村上委員)

年々悪化している。

(永尾会長)

改善は難しい。

(村上委員)

今の状況では、便数を増やしても利用者が増加するとは考えにくい。

(永尾会長)

手の打ちようがない。経営努力しても難しい。

(村上委員)

はっきりいってそういう状況。

(原田委員)

良く聞くのが宗像に転居してきたら、ほとんどの奥さんが自動車免許を取る。それだけ不便ということ。でも、いずれ運転できなくなる。

(村上委員)

朝の7時前から8時前にかけて、赤間駅前南口・北口、東郷駅、福間駅も送迎自家用車が多くバスが、駅ロータリーに入れられない状況になり、バスが遅れ、JRに乗り遅れることが顕著に多くなってきている。

(原田委員)

通勤で自家用車を使用しなくなっている。

(古野委員)

西鉄あたりの経営努力はすごい。削れるものは削り、アイドリングストップなどは徹底している。あれ以上の切り詰めようはない。

(古賀委員)

良い知恵が浮かぶのか心配。

(原田委員)

これからはコミュニティバスかなと思う。

(古賀委員)

公共交通機関のあり方は、今までのイメージと違ってくるのでは。

(事務局)

民間事業者は、公共交通としてがんばってもらっているが、採算が合わなければやる意味がない部分があり、限界がくる。日常生活の足の確保という行政的課題が大きくなってきている。どういう形でどれだけ効率性を持たせながら、形作るか、タクシー業者もいるのでどこら辺でバランスを取り地域に組み込むのか、知恵の出どころとなる。ふれあいバスの運行を開始したときは空気バスと呼ばれていた。

(古賀委員)

最初は、空気を運んでいると言われていた。

(事務局)

バスが欲しいという声は、ひとりの声でも大きいですが、通してから利用するのは別問題となる。個人の時間的な都合とか行き先とかによって変わってくる。

(原田委員)

自分は西鉄バスもふれあいバスも利用して移動している。サンリブに行くバスは高齢者も立たなければならないほど多く乗っている。ふれあいバスは安いという声を良く聞く。少し料金を上げて増えれば喜ばれるのではないか。

(花田委員)

コミュニティバスの吉武での1年間の試験運行については、現在のところあまり思わしくない結果のようである。利用者が段々増えているとは聞いているが。

(事務局)

吉武地区の試験運行は昨年11月から開始した。当初から2回路線変更を行った。当初、1日の利用者は4人、1回目の路線変更で16人へ、現在は20人の利用がある。当初は、コミュニティバスの利用者が多く、西鉄の利用者が減れば、西鉄バスの路線廃止につながるのではと地域住民が心配して、西鉄のバス停につなぐ路線であった。最終的には、利用者の目的地としての希望が多い赤間病院、JR教育大前駅に直接つなぐ路線に変更している。1日20人の利用者が多いのか少ないのかの判断は難しいが、コミュニティバスの成功事例として報道されている大野城市でも1日10人ちょっとである。それからすると成功しているのではと考えている。

南郷については、4月に開始したばかりなので、地域住民に十分に伝わっていないので、1日1人とか2人という状況である。路線の見直しや周知を徹底していけば利用者は増えると考えている。

(古野委員)

これはタクシー業界では大変な問題と受け止めている。コミュニティバスの利用者が自分たちの主なお客さんでもある。会長が、利用者、交通弱者の立場に立って考えてくれという話があったので、そういう見方をしていかなければならないと思っているが、業界としても大変な問題で、市へ2度陳情に行った。副市長は、これぐらいまででテストしてみるとの話だったが、業界、特に乗務員にとっては死活問題の部分がある。あまりこのことばかり言うとダメだと思うが、西鉄もそういう部分があるかもしれない。交通体系で言えばJRが動脈、西鉄がその次に大きな血管、タクシーは毛細血管だと思う。交通弱者を車椅子のまま運べるタクシーが5台あるが、非常に役に立っている。問題は最小の投資でどれだけの効果があるかどうか。お金をかければよいというものではない。効率が良くて、みんなが納得できる方法は真剣に考えなければならない。

(花田委員)

コミュニティバスの場合は、基本的に無料。ふれあいバスは、有料。

(原田委員)

料金取って良いと思う。

(花田委員)

吉武の場合は、地域で負担している。

(事務局)

法律上、地域が運行する場合は料金を取れない。料金を取るのは緑ナンバーしかできない。現在は、ボランティアで人を運んでいる。ボランティアなので利用者も若干遠慮しているのでは。

(古野委員)

我々の業界の中では、ボランティアといえども、運転手に何がしかのお金を渡しているということは、全くの無償ではないと判断している。料金の収受は非常に責任が重い。緑ナンバーの会社は非常に責任が重い。運行管理、運転手の指導、始業点呼、整備にしても西鉄だって大変。

(貫委員)

宗像市の道路は変わらない。あらゆる高齢者の施設の車やマイカーが入ってきて非常に混雑している。その中で安全を守りながら交通弱者を安全に運んでいくのが、タクシー業界の使命で、そのために運転手ひとりひとりが研修を積んでいる。そういう立場からするとコミュニティバスの安全

性について、かなり考えていかななくてはならないし、タクシードライバーとの兼ね合い、非常に厳しいが、一番大事にしていかなければならないのは、いかに安全に交通弱者を運ぶことである。

(原田委員)

それは乗っていても分かる。路線バスの運転手は、ものすごく上手だけど、ふれあいバスの運転手はちょっとねと思うことがある。タクシーの運転手は、確実に安全に運んでくれる。

(貫委員)

日頃からどれくらい訓練を積んでいるか。安全に対する精神を植え込んでいるか。

(原田委員)

コミュニティバスになったら地域の方が担うので、どういう方になるのか。

(花田委員)

基本的には自動車運転免許を持っている方が、リタイヤされた方がボランティアで運転している。安いけど多少のお金をもらっているようだ。

(貫委員)

デイスサービスの車とか走っているが、かなり危ない。指導を徹底的にやっていたいかなければならないのでは。

(永尾会長)

西鉄バス本社の方が出席しているので、バス路線廃止についての質問があれば。

(大枝副会長)

赤間（急行）線、津屋崎・鐘崎線が廃止になれば、泉ヶ丘路線は完全になくなるのか。

(村上委員)

ふれあいバスが何回か運行している。

(事務局)

吉武のグローバルアリーナを出発する第1系統が、赤間営業所を經由して泉ヶ丘を通り、赤間駅に行くので、全くなくなるわけではない。時間が1時間半に1本とか2時間に1本とかになる。

(大枝委員)

通勤客が多いということは毎日のこと。交通手段がなくなることは住民にとってかなり大変なこと。

(事務局)

泉ヶ丘から駅まではがんばれば歩ける距離。20分から25分歩けば駅

まで行ける。行きはバスに乗るけど、帰りは歩いている人がいる。自転車利用者もかなりいる。

(大枝委員)

平均乗車密度 10.3 人というのは営業的に赤字なのか。これは泉ヶ丘から赤間駅の間なので、10.3 というのはかなり効率は良いのではないか。

(西鉄バス株式会社)

朝だけなので。あと片道運賃がかなり安い。採算が取れるかと言われると非常に厳しい。

(大枝委員)

全体で見ると 10.3 というのはかなり厳しいが、この範囲で 10.3 であれば何とか確保できるのでは。津屋崎・鐘崎線が無理なら、他の路線からこちらへ引き込むとか方法はないか。

(西鉄バス株式会社)

他の路線を引き込むとなると朝の使っている便をこちらへ振り替えることになるので、どこかの路線の本数が減ってしまう。

(古野委員)

トータルで儲かっていたら少し損してもやらないといけないとなるが。30 億も赤字があるから。

(貫委員)

この路線に新たにバスができると、これくらいの数字は見込めるということか。

(大枝委員)

距離が短いのと朝しか需要がないので、うまく使わないと無駄になる。たぶん運転手を拘束する時間を考えると厳しいのでは。ただ、朝の時間帯にこれだけあるのを考えるともったいない。通勤している人にとってかなりの打撃。

(永尾会長)

赤間（急行）線だけでも存続できないかなと思う。その他については、平均乗車率が、3.2 とか 4.3 とか、ほとんど空状態だから。

西鉄バスの路線廃止については、次回も議論していきたいと思うが、本日本社から来ていただいているので、本社でないと回答できないものがあるれば、質問していただきたい。次回も場合によっては、来ていただくようお願いしたい。本社の方は、次回も出席可能か。

(西鉄バス株式会社)

スケジュールの調整がつけば参加する。

(花田委員)

要望として、赤間（急行）線、朝の便だけでももう一度検討の余地があるのでは。

（西鉄バス株式会社）

検討の余地はない。同じ区間を走っているのに、合計した数字を出せば乗車密度は落ちると思う。どの路線を廃止する場合でもひとつのおいしい時間帯はある。トータルで考えて収支を計算するので。トータルで考えて収支をまかなえないのが路線廃止の理由。朝の便だけを残して運行するというのは西鉄の議論の中では出来ない。

9 次回会議の日程について

平成22年6月28日（月）午後3時～ 会場は後日連絡

次回の会議案内に今回の議事録を同封するので、各自確認して欲しい。修正等があれば、次回会議前に事務局へ連絡するか、次回会議の冒頭に議事録の確認時間を取るなので、その中で修正等をお願いしたい。