

## 第 1 回宗像市地域公共交通会議会議録

|     |  |
|-----|--|
| 日 時 | 平成 23 年 11 月 10 日 (木) 14 時 00 分 ~ 15 時 30 分  |
| 場 所 | 市役所本館 304 会議室  |
| 出席者 | <p>【委 員】大枝良直、村上和則、古野 浩、大嶋長治、貫 一宇<br/>原田勝子、永尾英信、常岡浩治(松尾代理)、早川正史<br/>花田義男(欠席)</p> <p>【事務局】大隈課長、尾園</p> <p>【オブザーバー】福岡運輸支局 高瀬</p> |
| 議 題 | <p>1) ふれあいバス・コミュニティバスの状況について</p> <p>2) 路線・時刻等の見直しについて</p> <p>その他</p>   |

### 1 会長あいさつ

運行開始後の第 1 回を開催させていただきたい。前回の会議結果をもってふれあいバス、コミュニティバスを具体化していった。特に西鉄バス宗像、タクシー協会には運行開始に際し多大なご協力をいただいた。この場を借りてお礼申し上げたい。10月1日の運行開始からちょうど1ヶ月が経過した。順調な滑り出しだが、問題も上がってきている。今回の地域公共交通会議は、この問題についてスピード感をもって議論してもらい、できれば来年2月には見直しを進めていきたいと考えている。ご協力をお願いしたい。

### 2 委嘱状の交付及び地域公共交通会議の役割について

自由ヶ丘コミュニティ運営協議会の大嶋会長に委嘱状を交付。(その後、委員の自己紹介)。事務局から地域公共交通会議の役割等について説明。

### 3 議題

#### (1) ふれあいバス・コミュニティバスの状況について

##### (事務局)

10月1日からの運行状況、利用者の声等を説明。

##### (永尾会長)

それでは、補足説明として運行を担っていただいている西鉄バス宗像、タクシー協会からそれぞれ説明をお願いしたい。

##### (村上委員)

特段、問題は発生していないが、今回の路線は乗継が発生しているということで、どこを中心にして接続時間を確保するのが重要となる。運行台数にも限りがあるため、すべての意見を満たすのは難しいと思う。ユリックス・メイトムの開館時間に合わせれば、病院・通勤(駅)にあわせるのが難しくなる。

どちらかにあわせれば、必ず歪は生じる。

(古野委員)

陸運局には大変ご苦勞をおかけした。まずもってお礼申し上げたい。おかげさまで今日までコミュニティバスを無事故で運行できている。しかし、10月1日から既に定員超過となり、うちの路線だけが代替車両を8回/月出した。定員超過となった場合に、タクシーを回すことができるのか？それと玄海地区は渡船の時刻変更となるため、時刻の変更を検討しないといけない。特に定員超過については、整理が必要。

(永尾会長)

8回の超過時は何人くらいが超過になったのか？

(古野委員)

人数は確認していないが、1台のタクシー(4人)で対応できる人員だったと報告を受けている。

(村上委員)

全体で8回なのか？それとも古野委員のところでも8回なのか？

(古野委員)

他の事業者には確認していないのでわからないが、うち(みなとタクシー)だけで8回である。この会議が終わって部会を開催する予定である。

(貫委員)

私の認識では1路線と聞いている。他の路線での定員超過は聞いている。特に神湊線で1~3名の定員超過だと聞いている。火曜日のサンリブへの往復での定員超過が発生している。それと、利用者からの要望でコミュニティバスが来ても見過ごすとのこと。バスに大きな目印をつけたほうがいいのではないかと？例えばふれあいバスのようなデザインにすれば、すぐにバスが来たとわかる。いずれにしても何らかの形で利用者へ周知する必要がある。

(古野委員)

コミュニティバスが入る時期が遅れて、それまではうち(みなとタクシー)と新星交通のジャンボタクシーを代替として使用したため、わかりにくかったと思う。それと、各タクシー事業者が運行を受け持つ地区については、流動的であったため、コミュニティバスの塗装については、シンプルな色にしてもらいたいと本協会から行政へ申し入れをした。もうひとつ、当初は150km/日であったが、現在、240km/日くらい走っている。その辺も今後、この半年の間に行政と協議を行いたい。

(早川委員)

コミュニティバスで池野・岬地区の利用が他地区と比べて極端に少ない。ある程度は予想していたが、これは目的地の問題だと思う。池野・岬地区の目的地は「道の駅」と「ゆうゆうぷらざ」くらいしかない。果たしてこのバスが必

要なのかという感じがする。例えば田島・神湊と比較して約 1/5 ほどである。その辺の分析をどのように考えるか？利用者の希望する目的地に直結する路線にするとかしないと利用者数は伸びないのではないか？

(永尾会長)

4～5点問題点が出たので、ここは少し時間をかけて協議をお願いしたい。まず、どこを乗継の中心とするかだが、これについては次の議題である路線の見直し時に議論したい。2点目の定員超過の問題。松尾委員何かあればどうぞ。

(常岡浩治(松尾代理))

市も事業者も正直言ってここまで利用者が多いとっていなかったと思う。実態としてそういう状況が続けば、15人乗りにするのも必要ではないか？

(大嶋委員)

自由ヶ丘地区では定員超過はないが、席数が少ないため、常に立たないといけなとの意見がある。

(村上委員)

今回のバスは定員は36名で、なるべく多く乗れるような仕様となっているため、座席数が少ない。

(大嶋委員)

ふれあいバスの目的をいまひとつ理解していないが、単に交通不便地区にバスを走らせるのか、交通不便地区で高齢者を対象とするのか、自由ヶ丘地区はどちらかということ丘陵地帯で高齢化が進んでいる地域である。それと先ほどの報告にあった第3系統は自由ヶ丘方面だが、利用者数は旧ふれあいバスと比較して減っていないのか？増えているのか？

(古野委員)

利用者が増えているので、苦情が出ているのではないか？座席数はどのくらいなのか？

(村上委員)

11席である。ただ、これ以上座席を増やすとなると、大型をいれないと難しい。大型を入れると通れなくなる道も出てくる。

(原田委員)

バス自体の大きさは変わらないが、座席数が少なくなった。それと不公平感を言われる人もいる。コミュニティバスは定員超過になれば、タクシーでサンリブ(田島・神湊線)まで行くのにふれあいバスは立たないといけない。それと、ユリックス・メイトムでの催しには間に合うようにバスが到着しないので利用ができないといった意見が出ている。

(大嶋委員)

コミュニティ運営協議会でサンリブをカットしてゆめタウンまでの路線に決定したときに、買い物であればゆめタウンでできると考えていた。しかし、実

際には、サンリブに病院が数多くあり、そこに行くのにゆめタウンで30分も40分も待たないといけないといった声が多く上がってきた。高齢者が多い地区では病院に行けるというのが大事な要素である。医師会病院にも行けなくなったとの声も聞く。

(古野委員)

コミュニティバスは路線が決まっていて、車両も限定している。車両が故障や事故を起こした場合の代替車両も限定してある。定員超過になって近くのタクシーで迎えに行くことが運用でできるのか？

(常岡浩治(松尾代理))

そもそも免許の種類が違う。基本的には、タクシーは乗用を基本としているので、タクシーで乗合行為はできない。コミュニティバスは、地域公共交通会議で認められた限定的な乗合バスである。どうしても近くのタクシーで対応したい場合は、このバスの代替車両に全タクシー車両を登録すれば可能である。しかし、その場合は運行管理者をもう一人選任しないといけなくなる。いろいろな意味で事業が複雑になる。ただ、こういう話はいろいろな所に出ている。今後、旅客運送事業として法律が改正されれば、この問題も解決すると思う。

(永尾会長)

当初は、稀にあるかもくらいの感じであったが、頻繁にできるなら検討しないといけない。

(古野委員)

利用者が多いというのはいいことである。逆に利用者がまったくないほうが運転手はきつい。役に立っていないとの意識になってしまう。いずれにしても整理して行く必要があると思う。

(永尾会長)

今日の会議ではすぐに解決できないので、今日はとりあえず、課題を出し合ってもらえればと思う。事務局も適宜、回答できるものがあれば回答をお願いしたい。では、コミュニティバスの表示・認知についてはどうか？

(貫委員)

マジックやマグネットはどうか？高齢者には字よりも色のほうがわかりやすいと思う。

(古野委員)

自分たちはワゴン車を物として扱っていない。愛馬として扱っている。担当地域が変更しても、その車両と一緒に移動したい。色を固定すると車両が固定されてしまう。それと表示は、マグネットよりカッティングテープがよい。ふれあいバスもデザインされているが、シールか？

(事務局)

カッティングテープである。

(永尾会長)

確かにあの手のワンボックスカーはかなり市内を走っている。バス停で立っ  
ていても、高齢者には認識できないかもしれない。事務局で何か案はないか？

(事務局)

古野委員が言われたように、市では色でバスを識別しようと考えていた。タ  
クシー協会からの申し出もあったが、吉武・南郷地区で試験運行したときにバ  
スを認識できないといった利用者からの意見がなかった。試験運行時は、地域  
が十分周知してくれていたため、そのような意見がなかったのかもしれない。  
周知が進めば、改善されてくるかと思う。

(原田委員)

コミュニティバスの地図をもっと大きく作ってほしいとの意見が出ていた。  
全体図と個別の詳細図があったほうがいいと思う。

(貫委員)

バス停の位置が間違っ、バスを見過ごすケースもあるかもしれない。

(古野委員)

バスの運転手には、時刻前に出発しないように指導している。遅くバス停を  
出発することはあっても早く出たことはないと思う。

(原田委員)

利用者は、高齢者のため、時間前に来ている人が多い。それでバスが来なか  
ったということは、バス停の場所が間違っているかもしれない。

(常岡浩治(松尾代理))

もう一ヶ月様子を見たほうがいいと思う。2～3ヶ月後に同様な意見が多い  
なら、考えないといけない。

(早川委員)

バスの色もいいが、この会議は公共交通全体を見ないといけない。ふれあい  
バスのほうは利用者が増加してよかったと思うが、コミュニティバスの利用者  
が少ない地域をどう評価するのか。少なくとも運行させるのか、利用者数を増  
加させるために目的地も含めて路線を考え直して行くのか、その辺をこの場  
では検討しないといけない。ゆうゆうぷらざも閉館になるし、利用者はますます  
減少するのではないか？

(永尾会長)

池野・岬の路線は今のままだとそんなに利用者増は望めないかもしれない。  
ただし、西鉄バス宗像がサンリブ行の路線を設定してもらっている。その兼ね  
合いをどうするか。池野・岬の路線について事務局何かあれば説明をお願いし  
たい。

(事務局)

早川委員の言われているように、利用者の目的地がサンリブであるため、利用が少ないと思う。サンリブ直行便を設定すれば、利用者増が予想される。ただし、西鉄バス宗像との兼ね合いもあるので、この場がそういう利害を調整する場でもあるので、十分な議論で結論をいただければ事務局としてはありがたい。それと、10月から運行しているサンリブ便の利用者数について、教えていただければ有難い。

(村上委員)

多いときで42人/日(7便)、少ないときで30人/日(7便)である。

(事務局)

まだ、何とも言えないが、5~6人/便であれば、昼間の利用が少ないように思える。

(永尾会長)

池野・岬地区は他地区とは違って、西鉄バス、コミュニティバス両方を考えながら整理をしないといけない。

(早川委員)

田島・神湊はサンリブまで直行便があり、こちら(池野・岬)はない。西鉄バスがあるとの説明はしているが、実際の利用者が少ないといった現実をどうするのかといった課題がある。

(村上委員)

ひとつは、運賃の部分があると思う。コミュニティバスは200円(高齢者100円)でサンリブまでいけるが、うちのバスでは経営上難しい。その辺の不満もあると思う。料金が同じであれば、問題ないと思うが。

(原田委員)

二モカカードを乗継で使った場合は、割引があるのか?

(村上委員)

ふれあいバス同士、西鉄バス同士であれば、割引になる。ふれあいバスと西鉄バスだとどちらかが割引額を負担しなければならないため、現在は設定されていない。基本的には乗継ぐ場合に割り引くのであって、往復で割り引くわけではないが、その辺はしょうがないと思っている。

(永尾会長)

池野・岬地区については、事務局を通じて個別に協議させていただきたい。

(古野委員)

渡船航路の変更に伴う分も考慮しながら、路線を練り直したほうがいいかもしれない。

(永尾会長)

再度、いろいろな要望や状況を確認しながら、路線や時刻を決定していかな

ければいけない。では、次にユリックス・メイトムについてだが、意見を願いたい。

(原田委員)

メイトム・ユリックスへの行くのが、自分は第3系統を利用させてもらっているが、1便が7時、次が9時だが、その後が14時台となる。

(大嶋委員)

今の時刻表を、綿密に解読するのは高齢者には難しい。それと、医師会に行く便は、メイトムに行っても乗り継げない。それとこれは細かな点だが、利用者数はダブルカウントになっていないか？収入的にはどうなのか？

(事務局)

利用者数については速報値であり、金額の確定もまだできていないので、確定報告はできないが、旧ふれあいバスとは路線も料金体系も運行経費も変わっているため、収入だけの単純な比較はできないと思う。トータルでの判断になると思う。それと、議論がユリックス・メイトムになっているが、前の交通体系審議会の答申、アンケート調査の結果から、ふれあいバス・コミュニティバスの目的は高齢者の買い物と病院を優先的に考えたい。逆にメイトム・ユリックスを優先的に考えると、通院、買い物に利用されている方が不便になる可能性が高い。

(永尾会長)

すべてのニーズを満たすのは難しいが、その中でもできるだけいいもの、ベターなものを出していかないといけない。ほかに何かないか？

(古野委員)

冬季時の対応はしているのだが、風水害や積雪時の運行決定判断や連絡体制について西鉄バスと確認しときたい。それと、乗務員の対応で苦情はないか？

(各委員・事務局)

特に聞いていない。

(原田委員)

外は寒いので、利用者は上着を着ている。そこから車内に乗ると車内では暖房が効いていて、暖かかすぎる。運転手の方も上着を着用して暖房の温度調整を願いたい。

(古野委員)

介護を行っている運転手はその辺を考慮している。次回会合時に各会社に伝えたい。

(永尾会長)

ほかに何かないか？大枝委員どうぞ。

(大枝委員)

いろいろな意見が出て思ったのが、利用者がどこに行きたがってるかという

ことになると思う。コミュニティバスを当初話し合ったときに、誰のためにはお年寄りのためにということで対象像を絞った。そして、そのお年寄りがどこに行きたいかを考えて、買い物施設と病院として目的地を設定した。そして、遠くに行きたい場合に、赤間駅、東郷駅、赤間営業所といった場所を設定した。基本的には、コミュニティバスの性質は変わっていないが、西鉄バス路線とのすみ分けを行って、合理的でない路線については、廃止して今の路線になっている。しかし、まだ、いろいろ詰めて行く必要があると思う。

(永尾会長)

私のほうから1点。今回、毎週日曜日を運休にしている。それについて、何か意見があるか？

(古野委員)

運転手は喜んでいる。

(原田委員)

日曜日にユリックス・メイトムの公共交通機関がまったくないため、自家用車がない人は、タクシーしか利用できない。日曜日の利用が減ったとの話は聞く。

(貫委員)

日曜日の休みの苦情は聞いていない。タクシーも日曜日の利用は少ない。高齢者も日曜日は病院も休みなのであまり出歩かない傾向にある。

(原田委員)

先ほどの話に戻るが、やはりこのバスでユリックス・メイトムを利用するのは難しい。

(永尾会長)

市長への手紙でアクアドームに9時に到着するが、待つところがないとの意見が数件出された。結果として館内で待てるように対処したが、時刻の設定については、難しいところがある。

(大嶋委員)

イベントや講座に時刻を合わせるのも大事だが、乗り継いで行く場合に1時間も待つというのはどうなのか？乗り継ぎ時間を合わせるのが一番大事だと思う。

(常岡浩治(松尾代理))

それを逆手にとって、待つ時間で高齢者にとって楽しい憩いの場が作れればいいと思うが。

(永尾会長)

今日は結論がでないので、いろいろ意見を出してもらえればと思う。

(早川委員)

南郷地区の利用が少ないが、これはなぜか？

(事務局)

南郷に関しては、試験運行時からこのくらいの利用である。路線もほとんど変化していない。運行当初は3人くらいだったので、それに比べれば増えているが、原因についてはまだよくわかっていない。やはり自家用車の利用が多いのかもしれない。

(原田委員)

日の里の方からかのこの里へ行きたいといった意見もある。

(永尾会長)

河東の利用が多いのはなぜか？

(事務局)

人口密度が高く、高齢化率も高い地域がある。また、細かく団地内まで入ってサンリブに行くのも利用者に喜ばれているのではないか。

(永尾会長)

それでは、議題1については、この辺で終わりにしたい。次の議題について事務局説明を。

(事務局)

改正案・スケジュールについて、事務局説明。

(永尾会長)

見直しの案、それからスケジュールについてご意見があればどうぞ。

(常岡委員(松尾代理))

スケジュールだが、あくまでも予定でいいのか？路線を変更すると、公安の許可も必要になる。ある程度早めに動いてほしい。12月中旬までに申請をあげてもらいたい。2月1日は非常にタイトである。

(永尾会長)

2月1日が渡船航路の変更なので、そこを基準としないといけない。修正が必要な地域については、個別に事務局に当たってもらいたい。ほかに何かないか？

(各委員)

特になし。

(永尾会長)

それでは、各委員また意見等あれば、事務局までお願いしたい。

次回開催日 平成23年12月5日 14:00～ 場所については後日連絡。