

第6回宗像市地域公共交通会議会議録

日 時	平成22年10月28日(木) 14時00分～15時30分
場 所	市役所第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(江上代理) 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> <p>【福岡運輸支局】高瀬</p>
議 題	<p>1) 吉武・南郷地区の試験運行について(検証)</p> <p>2) 10人乗りワゴン車の導入範囲について</p> <p>3) 10人乗りワゴン車の運行主体について</p> <p>4) 料金体系について</p> <p>その他</p>

1 会長あいさつ

現在、地域のまちづくり懇談会(コミュニティ13地区)に出席している。その中でバスの問題、足の問題が議題として上がってくる。地域は少子高齢化が進行し、生活の足の確保が大きな問題となっている。この会議の責任の重さを感じる。今日も大事な決定議題があるため、委員の活発な意見をよろしくお願ひしたい。

2 前回議事録の確認

別紙議事録のとおり。

3 議題

(1) 吉武・南郷地区の試験運行について(検証)

(永尾会長)

事前に資料は送付していたが、事務局説明を。

(事務局)

検証の説明。

(永尾会長)

質問・意見等はないか。

(大枝副会長)

南郷地区で路線を赤間駅・東郷駅に延ばした時期はいつか?

(事務局)

8月16日から延ばしている。

(永尾会長)

両地区とも初めは利用者が少なく空気を運んでいたが、利用者の希望場所を路線に組み入れ直行したことにより利用者が増加したという共通点があると思う。

(早川委員)

こまめに運行しているが、例えば高六から教育大前まで行くのに所要時間はどのくらいか？

(事務局)

全部の地区を回って駅に向かうのではなく、地区を区切って駅に向かっているので、だいたい10～15分で駅に着いている。南郷地区については、曜日によって回る地区が違う。

(早川委員)

吉武の9月利用者は500人ぐらいだが、1便あたり何人か？

(事務局)

20日位の運行であるため、約26人/日となる。6便運行して4～5人/便となる。ワゴン車は、運転手を除いて9人しか乗れないため、利用率は高い。吉武地区の心配はこれ以上の利用による積み残しへの対応である。

(花田委員)

学生の利用は？城山中への利用とかないのか？

(事務局)

学生の利用については聞いていない。スタートが8時30分位になるため、学生の時間に合わないのではないか。

(永尾会長)

最終の時間は何時か？

(事務局)

最終がだいたい16時位と聞いている。朝は赤間病院、昼はミスターマックスで運行している。帰りはミスターマックス、教育大前から帰りの利用者を乗車させているが、利用者に帰りのバス停を聞いて直接そこに行っている。無駄な路線を走らず、時間も短縮しているので、利用者から喜ばれている。

(早川委員)

吉武と南郷地区の試行運転の評価が違っているが、地域で行うことについて吉武は負担に感じていないのか？

(原田委員)

将来的には運転手の確保が難しいと書いてあり、2～3年とある。

(事務局)

吉武の場合は、利用者も多く、運転手が熱心でバスの運転に生きがいを感じ

ているため、2～3年はやりたいと考えているが、吉武の事務局は経費の問題も含めて負担に感じているようだ。南郷については、運転手10名前後で運行しているが、今後の確保については難しいと考えている。また併せて費用負担についても難しいと考えているようだ。

(原田委員)

運転手の平均年齢は68歳となっているが、その辺は大丈夫なのか？

(事務局)

車輛の傷等はあるが、大きな車輛同士の事故、人身事故等は発生していない。

(花田委員)

今からは65歳で定年となり、コミュニティはこれ以降の年代から70歳位までが多いと思う。75歳以上になると認知症の検査等も入ってくるので、やはり70歳前後が限界だと思う。

(事務局)

地域でバスを運行しようとするとうこういう実態にならざるを得ないと思うが、本来、この事業をどういう形態で運行するのが望ましいのかといった議論はこの後でまたお願いしたい。

(永尾会長)

では吉武・南郷地区の検証のまとめとして、運行体制の維持、運転手の確保、費用負担、事務局負担等が課題として上がってきていることを共有する形でまとめてよいか。

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

では、10人乗りワゴン車の導入範囲について事務局説明を。

(事務局)

ふれあいバス路線の確定の際にも資料を出しているが、7～8地区5台の導入でよいか議論をお願いしたい。

(永尾会長)

7～8地区にした経緯等の説明をお願いしたい。

(事務局)

吉武・南郷については先程の検証で説明したので省略する。まず、河東地区だが、樟陽台については、以前からふれあいバスの乗り入れを希望しており、ひかりヶ丘については、現在、ふれあいバスが運行している。山田、畑地区については、西鉄バス・ふれあいバスが以前は通っていたが、廃止された経緯がある。そのため、これらの地区を10人乗りワゴン車で対応したいと考えている。

次に池野・岬・田島・神湊地区だが、旧玄海町時代に福祉バスが運行してい

たが、合併時に廃止された。その後、ふれあいバス路線が導入されたが、2時間半に1便と非常に非効率な運行をしている。そのため、エリアを2つに分け、池野・岬地区に1台、田島・神湊地区に1台導入し、利便性を高めること、交通空白地域を解消することを目的としている。

(早川委員)

池野・岬は田島・神湊と比べて人口が多いが、利用者が多くて積み残しが出るようなことにはならないのか？

(事務局)

ここ(池野・岬)は、西鉄バス路線がかなり走っている。(赤間駅へ15便、東郷駅へ15便)その辺を考慮すると大丈夫だと思うが、積み残しが出るようなら、台数を増やしたりすることはあり得る。

(古野委員)

旧玄海地区は人口密度が少ないので、そこまで積み残し等は発生しないと思うが、ふれあいバスのゾーンは人口が密集している。ふれあいバスを補完する10人乗りワゴン車は必要ではないか？

(古賀委員)

日の里でふれあいバスの議題を出したが、10人乗りワゴン車を導入して細かく回ってもらいたいとの意見もあった。両方導入するのは難しいと思うが、意見としてはあった。

(村上委員)

事業者として意見を言わせてもらおうが、吉武地区も初めは西鉄バスのバス停に接続してもらっていたが、利用者が少ないとのことで赤間病院・駅まで接続された。池野・岬・神湊・田島も同様の意見が出ると思う。池野・岬は赤間駅、神湊・田島は東郷駅となった場合、完全に西鉄バス路線と競合するため、新たな減便・廃止が出てくると思う。10人乗りワゴン車の発想点が交通弱者対策というが、事業者からすると虫が良すぎると思う。住民・市がどこまでも負担していくのかという所を考えていかないと、事業者からすればやはり民業圧迫である。その所は配慮してもらいたい。

(古野委員)

路線バスに対する配慮はされているが、タクシーは公共交通機関としての位置付けがなされていない。タクシーにもう少し配慮してもらいたい。それと、NPOによる有償運送への会議でも言わせてもらっているが、今年1年で売上げが300万上がっている。これはタクシーの半額で300万である。タクシー事業者なら600万の売上げになり、タクシー1台分に相当する。逆に言えば、それだけの利用者がタクシー業界から減ったということになる。吉武・南郷のボランティア運行にしても同じ。具体的な数字は掴んでないが、相当なタクシー利用者が減っている。

(貫委員)

運転手の立場から言わせてもらおうと、昨年からかなり利用者が減っている。給料に反映する売上が一人当たりかなり減っている。いつも利用するお客さんがなくなっている。細かく動けるのがタクシーの強みだが、そこに10人乗りワゴン車が入ってくれば、かなり厳しくなる。利用者側からすれば、便利になると思うが、運転手側からすれば非常に頭の痛い問題である。

(永尾会長)

公共交通という枠組みの中で事業者との関係は、確かに頭の痛い問題である。譲れるところは譲ってもらいたいが、すべて導入してしまうとやはり民業圧迫となってしまう。その兼ね合いが難しいところである。

(古野委員)

やはり池野・岬、田島・神湊に10人乗りワゴン車を導入したら、駅まで行ってしまうのではないかと？

(永尾会長)

そうなった場合は減便となるのか？

(村上委員)

そうなると思う。今でもこの路線は赤字である。吉武の試験運行の結果が出たが、こちらとしてはやはり西鉄バスのバス停まででお願いしたい。この結果をみるとバス停までだと便利が悪い、乗換が不便となっているが、その辺は考慮してもらいたい。

(原田委員)

減便となれば、学生の足がなくなるのではないかと？

(村上委員)

吉武（西川線）は補助金とかもらいながら何とか維持しているという状況である。

(古野委員)

大島・地島の渡船でV字航路になると聞いている。そうすると拠点は神湊港になるが、神湊から鐘崎の路線を検討しなくて良いのか？

(永尾会長)

来年の10月からV字航路になると聞いている。そうすると、地島から鐘崎診療所への通院利用者をどうするかといった問題が出てくる。

(事務局)

地島・鐘崎については、市の渡船課が地域の意見を聞いている。状況によっては、鐘崎と神湊を結ぶ路線を検討しなければならない。

(永尾会長)

河東に池野の一部（コモン、大王寺等）が入り込んでくる可能性もあるのではないかと？

(古野委員)

校区割りはどうなっているのか？

(早川委員)

池野の子どもは2／3が河東中、河東西小に行っている。地域で言えば、コモン、大王寺、玄海 NT、池田が自由区でどちらに行っても良いが、ほとんどがそちら（加東西小、河東中）に行っている。

(永尾会長)

そういう意味では、河東路線で池野の一部を対応することもあり得る。

(早川委員)

しかし、コミュニティとしてはややこしくなる。

(永尾会長)

いずれにしても接する所は、調整が必要になると思う。ふれあいバスと10人乗りワゴン車との関係も同じであるが、とりあえず、基本的な大きな範囲はこの5つの範域でいきたいと思うが、委員の皆様よいか？

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

では、運行主体に移りたいと思う。事務局説明を。

(事務局)

10人乗りワゴン車を導入する委託先には、ある一定の基準が必要となる。これは国土交通省が示したものを事務局でアレンジした。大きくは安全性・公平性・継続性・利便性・運行経費の5つについて先程の吉武・南郷の検証を踏まえながら、委員の皆様のご意見をいただきたい。

(永尾会長)

まず大きく、安全性・公平性・継続性・利便性・運行経費となっているが、これ以外に別の視点があるか？ご意見があればどうぞ。

(原田委員)

研修の義務づけとアルコール検知の徹底が必要。やはり運行するにあたっては、安全性が最も重要だと思う。

(古野委員)

(1)に免許の種類があげられているが、当然、2種免許のほうがベターである。それと、利用者は高齢者が多い。高齢者が多いのであれば、運転手は救急救命やヘルパーの資格があった方がよい。それと車そのものに無線はいらないのか？単なる利用者の輸送車輛ではなく、地域の防犯パトロールやゴミの監視パトロールが行えるように検討するのもいいと思う。

(早川委員)

運行管理はコミュニティで行うことが決定しているのか？

(永尾会長)

それはまだ決定していない。今は、コミュニティで行うのか、民間事業者で行うのかを決定するため、こういった5つの視点で比較するのはどうかという議論を行っている。

(事務局)

それでは、先程の5つの視点から運行主体をコミュニティ運営協議会に任せの方がいいのか、民間事業者（バス・タクシー事業者）に任せの方がいいのか議論していただきたい。具体的な点数はつけにくいと思うので、◎：優 ○：良 △：可 ×：不可でお願いしたい。

(永尾会長)

1つずつ確認していきたい。では、安全性についてはどうか？

(原田・早川委員)

民間事業者は、当然◎：優と思う。

(貫委員)

災害発生時、最近はゲリラ豪雨的な雨が降るが、当会社では、そういった場合に備え、マップを完備している。また、雨が降れば、どこか通行できるか全て把握している。それを無線で流している。そういう指示も出る。そういった意味からもコミュニティも気を使っていると思うが、民間事業者の方が優れていると思う。

(永尾会長)

では、安全性については、民間事業者：◎、コミュニティ：△でよいか？

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

次に公平性について議論をお願いしたい。受益者負担が原則だが、現在の試験運行は料金を徴収していない。ふれあいバス、西鉄バス、タクシー等は当然有料である。

(原田委員)

利用する人が料金を払うから、民間事業者の方は公平性があると思う。南郷・吉武でも支払っても良いと言われているが、現状では取れない。

(永尾会長)

やはりそういう意味では、無料というのは公平性に欠ける。では、公平性については、民間事業者：○、コミュニティ：×でよいか？

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

次に継続性について、ここでは、運行管理体制、運転手の確保、予備車輛の

状況等である。

(貫委員)

この分野もノウハウの蓄積量が民間とコミュニティでは全然違う。

(原田委員)

専門的に行うということは、それだけ費用もかかっている。民間事業者では、そこを継続できるかと視点がある。コミュニティでは、地域で継続できるかという視点なので、比較しようがない。

(永尾会長)

まず、運転手の確保という視点から考えてみたい。

(貫委員)

報告書の中に緊急時の交代ができないとの記述がある。民間事業者なら交替運転手を常に確保している。緊急時を想定して対応しているので、そういう意味では民間事業者の方が優れていると思う。最初の忙しくないときは運行できるかもしれないが、忙しくなったときに対応できるか疑問である。

(永尾会長)

365日の運行すれば、土日祝日・年末・年始の運転手の確保も必要となる。その辺がコミュニティでできるかどうか。

(貫委員)

民間であれば、赤字を出してでも運転手を確保して運行する。

(永尾会長)

次に車輛の点検・確保という視点から考えてみたい。

(古野委員)

定期点検(3ヶ月、6ヶ月、1年)、法定点検もそうだが、事故の定義がコミュニティとは違う。民間事業者は車輛に少しでも傷が入れば、事故として写真を取り、状況を把握している。事故車輛はきちんとした点検を行うため、3~4日休ませることもある。その時に予備車輛で対応できるかどうか、その辺も大事なことだと思う。

(永尾会長)

運転手の確保、車輛の点検・確保という視点はやはり民間事業者が勝っている。

(古野委員)

吉武の報告書には、「将来的には安定したボランティア運転手の確保が必ずしも保障できないため、継続性の観点から業者等による運転体制をとらざるをえないことが生じることも思料される」とある。地域の方もやはり2~3年先には厳しくなることを考えている。

(永尾会長)

では、継続性については、民間事業者：○、コミュニティ：△でよいか？

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

では、利便性について、項目は、365日の運行体制、路線変更、定員超過時の対応、苦情対応になるが、意見をお願いしたい。

(早川委員)

路線の変更は、民間の方が難しいのではないかと？

(事務局)

路線変更の場合は、運輸局、警察等の協議、バス停の工事、周知等があるので、半年くらいはかかる。地域のバスについては、道路運送法が適用されないため、1～2ヶ月くらいで変更できる。

(常岡委員(江上代理))

運輸局への変更認可は半年もかからない。警察等の協議、バス停の工事、周知等が調っていれば、長くても1ヶ月位で変更認可は可能である。

(原田委員)

コミュニティでの365日の運行、定員超過に対しての対応は難しいと思う。それと、苦情対応だが、コミュニティにはできそうでできないと思う。自分の地域の人達が運転手になっているため、顔のわからない人には文句が言えるが、地元の人には言えない。

(古野委員)

基本的にボランティアでしてあることに対して一步控える気持ちがあると思う。相手が業者なら言いたいことを言うと思うが。

(花田委員)

そこは、有料と無料との関係もあると思う。コミュニティが優れている所もあるが、365日の運行とか定員超過への対応とかトータルで考えると民間事業者が優れている。

(古野委員)

朝8時30分～16時の運行というのは民間事業者から見ればあり得ない。無線室は365日24時間体制でここ30年電気が消えたことがない。

(村上委員)

確かにそんな余裕のある運転手の配置は行わない。

(永尾会長)

利便性も継続性と同じく、民間事業者：○、コミュニティ：△でよいか？

(各委員)

了承した。

(永尾会長)

最後の運行経費について意見をお願いしたい。

(村上委員)

経費は比較にならないと思う。(その後、特に意見なし)

(永尾会長)

では運行経費については、民間事業者：△、コミュニティ：◎でよいか？

(各委員)

了承した。

(事務局)

それでは、各委員の皆様にご意見いただいた内容を確認させてもらう。

運行形態基準		
項 目	コミュニティ運営協議会	民間事業者(バス・タクシー等)
1 安全性	△	◎
2 公平性	×	○
3 継続性	△	○
4 利便性	△	○
5 運行経費	◎	△

となる。

(永尾会長)

最後のジャッジをお願いしたい。民間事業者に任せる場合、費用をコミュニティで見ってもらうことは困難。最終的には、市長・議会の判断があるが、まずは、この会議での判断をお願いしたい。客観的にみて民間事業者に決定して良いか？

(各委員)

特に異議なし。

(永尾会長)

それでは、料金体系について考えてみたい。民間事業者に任せることになれば、利用者負担が発生するため、料金を決定しなければいけない。利用者増を目的とする料金体系でもあり、西鉄バス・タクシー事業者との関係・調整もあるので、本日は決まらないかもしれないが、まずは事務局説明をお願いしたい。

(事務局)

料金体系について事務局説明。

(早川委員)

高齢者という年齢は何歳からか？

(事務局)

市のふれあいバス・渡船は70歳からになっている。

(村上委員)

西鉄バスのグランドパスは65歳からになっている。

(花田委員)

法的には65歳以上になるのではないか。

(永尾会長)

民間事業者が10人乗りワゴン車を運行するというので、まず10人乗りワゴン車の料金をいくらに設定するか、それから今回は乗り継ぎが発生するため、乗り放題券等を導入するかなどの議論が必要となる。

(早川委員)

ふれあいバスが200円で10人乗りワゴン車が300円というのは不公平ではないか？

(永尾会長)

利用する距離・収支等を考えると、10人乗りワゴン車が300円というのが、必ずしも不公平ではない。距離・収支に応じた料金設定の検討も必要ではないか？ただし、同じ交通弱者のためのバス事業と考えれば、不均一料金がいいのかそこも協議しなければならない。

(早川委員)

同じ料金にして、乗り放題券を導入するのが望ましいと思う。

(永尾会長)

最終的にその案になるかもしれないが、まずはいろいろな料金体系の案を考えてもらいたい。例えば回数券を導入するとか、定期券を導入するなど意見を頂ければ、事務局でまとめてもらう。

(花田委員)

すぐには良い案が出てこない。先進事例等があれば教えてもらいたい。

(事務局)

京都の醍醐地区は基本200円で、1日フリーパスが300円となっている。市からの補助がないため、協賛金とかサポーター制度を導入して広くお金を集めている。30分に1便、1日170便が運行している。

(早川委員)

運行はそこに書いてあるヤサカバスに委託しているのか？

(事務局)

そのとおり。醍醐地区も市民の会が走らせたかったみたいだが、先程議論していただいた安全性とか継続性といった部分で素人では運行できないとのことでヤサカバス株式会社に委託している。1千万/1台とのことであった。

(原田委員)

公共バスとの競争を考えるとやはり200円ぐらいになるのか？自分としてはいろいろ行きたいので1日フリーパス券は300円ぐらいが妥当かなと思う。往復利用できるのであれば、非常に魅力的ではある。また、吉武・南郷は申請主義なのでどの地区の人でも利用できるわけではない。誰でも利用できるよう

にしてほしい。

(古野委員)

それは、宗像市民以外でも利用可という意味になるのか？

(貫委員)

市民かどうか、確認のしようがないし、京都の醍醐地区も外部からの利用により収入が上がっている。

(古野委員)

協賛金との話があったが、社内広告や車体看板等を行っているのか？

(事務局)

醍醐地区は社内広告や車体看板等を行っていない。バス停にお店の名前を入れたりして協賛金をもらっている。

(古賀委員)

ここは自分たちでバス事業を始めたから、バスに対する愛着があるのではないか？だから、寄附とかも募りやすいのでは。

(花田委員)

回数券もいいのではないか？回数券なら10枚分で1枚無料にすれば、収入があがるのではないか？

(貫委員)

市内の消費力が上がる。人が動けば消費が増えると思う。

(原田委員)

福津市の場合、バスの積み残しが出たらどうしているのか？

(事務局)

タクシーが迎えに来るとのことであった。

(古野委員)

地元タクシー業者と委託契約しており、定員超過の時はすぐ無線を入れてタクシーを用意している。12歳未満の子どもは3人で2人計算となるが、事業者としては定員に重きを置いている。

(花田委員)

普通免許で何人まで運転できるのか？

(事務局)

10人までとなる(運転手を含む)。定員があるので、立って乗ることはできない。

(花田委員)

では民間事業者に委託するので、10人乗りワゴン車に限る必要はなくなる。利用者の多い地域は、マイクロバスを走らせることができる。

(永尾会長)

路線にもよるが、10人乗りワゴン車しか行けない場所もあるので、その時

だけ大型を入れることは難しいかもしれない。吉武が25人／日、突発的なことがない限り大丈夫ではないか。料金の方はふれあいバスと同料金で乗り放題券とか回数券を導入して利用促進につながるような意見があったので、次回、検討・協議して決定したいと考えるがどうか？

(各委員)

異議なし。

(永尾会長)

それでは、再度確認したい。①吉武・南郷の試験運行についての検証を行い、運転手の確保の問題、経費負担の問題等の課題の整理・共有を図った。②導入範囲については、7～8地区5台導入すると決定した。ただし、それぞれの地域での接点部分は10人乗りワゴン車の路線設定時に協議する。③運行主体については、安全性、公平性、継続性、利便性、運行経費等を検討した結果、民間事業者（バス・タクシー）にすることに決定した。民間事業者に委託すれば運行経費が大きくなるため、そこはコミュニティではなく、市が負担することになる。④料金体系については、まだ決定していないが、ふれあいバスと同料金で、利用を促進するような回数券や乗り放題券等の工夫をすべきだとの意見でよいか？

(各委員)

異議なし。

(永尾会長)

では、次回開催日時だが、事務局いつぐらいがよいか？

(事務局)

ほぼ協議事項は調っているので、11月の後半でお願いしたい。

(花田委員)

どうしても都合の悪い場合は欠席でもよいか？

(永尾会長)

代理出席をお願いしたい。では、次回は11月29日14:00から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22年11月29日（月）午後2時～ 会場は後日連絡