

令和5年度 第1回水巻町地域公共交通会議
【議事録】

日時：令和5年7月14日（金）14：00～
場所：水巻町役場 301 会議室

■委員一覧

	団体等	役職	氏名	出欠	備考
1	水巻町	副町長	荒巻 和徳	出席	副会長
2	水巻町建設課	課長	北村 賢也	出席	
3	水巻町福祉課	課長	洞ノ上 浩司	出席	
4	北九州市交通局	総務経営課長	河津 伸二	出席	R5.4.1付で 委員交代
5	有限会社みずほタクシー	代表取締役	松崎 繁	出席	
6	折尾タクシー株式会社	総務部長	野添 幸宏	出席	
7	合資会社西部水巻交通	所長	園田 俊弘	欠席	
8	一般社団法人 北九州タクシー協会	折尾地区会長	貞包 健一	出席	
9	北九州市交通局労働組合	執行委員長	三浦 弘光	出席	
10	九州旅客鉄道株式会社	黒崎地区統括駅長	淵上 祐二	出席	R5.4.1付で 委員交代
11	水巻町議会	議員	亀元 公一	出席	R5.5.12付で 委員交代
12	水巻町議会	議員	井手 幸子	出席	R5.5.12付で 委員交代
13	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	八幡維持出張所長	谷口 慎	出席	R5.4.1付で 委員交代
14	福岡県北九州県土整備事務所	地域整備主幹	行徳 歩	出席	R5.4.1付で 委員交代
15	国土交通省九州運輸局	福岡運輸支局長	傳 勝博	欠席	R5.4.1付で 委員交代
-	国土交通省九州運輸局	首席運輸企画専門官	辻 美貴善	出席	15の代理出席
16	福岡県折尾警察署	交通第一課交通規制 係長	高木 拓哉	出席	R5.4.1付で 委員交代
17	九州工業大学大学院	建設社会工学研究系 准教授	寺町 賢一	出席	会長
18	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	交通総務係長	田辺 好徳	出席	
19	水巻町社会福祉協議会	係長	梅本 大吉郎	出席	監事

1. 開会

司会進行

それでは定刻より少し早いですが皆さまお揃いですので、只今から令和5年度第1回水巻町地域公共交通会議を開催いたします。本日は、お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。私は、本日の司会進行を務めます、水巻町企画課の手嶋と申します。人事異動で4月から企画課長と本会議の事務局長に着任しております。今後ともどうぞよろしくお願い致します。

皆様におかれましては、本日お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

また、後ほどの議題にもございますが、今回、官公庁関係の人事異動や町議会議員の改選で8名の委員の皆様が交代されております。交代された委員の皆様におかれましては、人事異動や選挙後の慌ただしい中、快く委員をお引き受けいただき、重ねてお礼申し上げます。

それでは、皆様の机の上に配布しております資料を使って本日の会議を進めていきたいと思っております。議題に入る前に、本日の会議資料についてご確認をお願いします。

配布資料は、

- ・次第
- ・委員名簿
- ・令和4年度決算報告書
- ・令和5年度補正予算書
- ・会議資料（ホチキス止めの資料）

となっておりますので、ご確認ください。

本日の会議は1時間半程度を予定しておりますので、最後までよろしくお願い致します。

2. 会長あいさつ

司会進行

それでは、次第2の会長あいさつと次第3の議題については、本会議会長の九州工業大学の寺町先生に進行をお願いしたいと思います。

寺町先生、よろしくお願い致します。

会長

九州工業大学の寺町と申します、本日はよろしくお願い致します。

お忙しい中、また暑い中お集まり頂き誠にありがとうございます。先日は大雨による影響等ありましたが、本日の会議が予定通り開催できて安心しております。皆様ご協力のほどよろしくお願い致します。

それでは進行を務めさせていただきます。

3. 議題

(1) 委員の変更について

会長

それでは、次第3の議題に入らせていただきます。まずは、(1)委員の変更について事務局より説明をお願い致します。

事務局

それでは、お手元の資料の委員名簿をご覧ください。

今回交代された委員の皆様のお名前を赤字で記載しております。備考欄に交代した日付を記載しておりますが、4月1日付の方は官公庁の人事異動に伴うもの、5月12日付の方は水巻町の町議会議員の改選に伴うものです。

任期については、条例で委員交代の際は前任者の残任期間を任期するとなっておりますので、他委員の皆様と同じタイミングの令和6年3月31日までとなります。その後、基本的には協議を継

続し、今回の任期満了後も引き続き委員をお願いしたいと考えておりますので、その際はよろしく
お願い致します。

また、交代された委員の委嘱状については、時間の都合上、お手元に委嘱状をお配りしてありま
すので、こちらをもって委嘱状の交付にかえさせていただきます。

それから、本日委員の皆様の出欠についてご報告いたします。まず、国土交通省九州運輸局福岡
運輸支局長の傳委員につきましては、ご都合により本日代理で首席運輸企画専門官の辻様にご出
席いただいております。また、合資会社西部水巻交通の園田委員が本日ご都合により欠席されてお
りますので併せてご報告させていただきます。

事務局からの説明は以上になります。

会長

ありがとうございます。交代をされた委員の皆様、ご所属とお名前だけで結構ですので、自己紹
介をお願いいたします。順番は、名簿順をお願い致します。

～ 各委員 自己紹介（交代委員のみ）～

会長

ありがとうございました。皆様今後ともよろしくお願い致します。

1点補足説明がございます。本会議の進行について、前回の会議で委員の皆様にご同意を得た内容
になりますが、本会議はなるべく活発で有意義な議論ができるよう、随行の方にも自由にご発言い
ただく形で会議を進めることとしております。交代された委員の皆様も、ぜひ忌憚のないご発言を
よろしくお願い致します。

(2) 監事の選任について

会長

それでは、議題の(2) 監事の選任について進めたいと思います。事務局より説明をお願い致し
ます。

事務局

それでは監事の選任について説明いたします。資料は引き続き委員名簿をご覧ください。

本会議の会計監査を行う監事ですが、条例で2名と定められており、前回の会議で選任していま
す、1名は名簿の一番下の水巻町社会福祉協議会の梅本様をお願いしていますが、もう1名の監事
でした水巻町議会議員の岡田様が交代されたため、改めて1名選任する必要が出てきました。

監事は会長が指名することとなっておりますので、事前に会長と相談し、町議会議員の井手委員
をお願いしたいと考えておりますので、ご審議の程よろしくお願い致します。

会長

ご説明ありがとうございます。事務局から説明がありましたとおり、監事を井手委員をお願いし
たいと考えております。

よろしければ、拍手でご承認をお願いいたします。

— 一同拍手 —

会長

ありがとうございます。それでは井手委員、監事の方、よろしくお願い致します。

(3) 令和4年度水巻町地域公共交通会議会計決算報告について

会長

それでは、議題の(3)令和4年度水巻町地域公共交通会議会計決算報告について、事務局より説明をお願い致します。

事務局

それでは令和4年度の決算について報告します。資料は令和4年度水巻町地域公共交通会議収支決算書をご覧ください。時間の都合もあるため、簡単に説明させていただきます。

まず、歳入についてです。歳入は全額水巻町の一般会計からの負担金で1,449,700円を歳入しております。次に歳出についてです。事業費の決算額1,448,700円についてですが、これは、本会議の支援業務として、株式会社福山コンサルタントと契約している委託料です。その他、本会議の委託料支払いの振込手数料が770円発生しておりますので歳出はこの2つの合計で、1,449,470円になります。次年度繰越額は、歳入1,449,700円から歳出1,449,470円を差し引いた230円を令和5年度予算に繰り越すことしております。以上、令和4年度の決算を報告いたします。

会長

ご説明ありがとうございました。それでは決算の監査結果について、監事より報告をお願いいたします。

委員

監査結果について報告します。令和4年度水巻町地域公共交通会議決算について、令和5年5月1日に、関係帳簿や証書類を慎重に監査した結果、適正に処理されておりましたので、ご報告いたします。以上です。

会長

ご報告ありがとうございます。それでは、只今ご説明頂いた令和4年度決算について質疑等はありませんか。

では、令和4年度の決算報告についてよろしければ拍手でご承認をお願い致します。

— 一同拍手 —

会長

ありがとうございます。

(4) 令和5年度水巻町地域公共交通会議補正予算(第1号)について

会長

それでは、次に議題の(4)令和5年度水巻町地域公共交通会議補正予算(第1号)について、事務局より説明をよろしくお願ひします。

事務局

それでは令和5年度補正予算(第1号)について説明させていただきます。こちら3月の令和4年度第1回会議にて提案させていただきました令和5年度本会議の当初予算額8,111,000円に今回4,230円補正させていただきます。

補正内容について、まず歳入は、水巻町負担金を4,000円、先ほど報告させていただきました繰越金230円を増額補正させていただいております。次に歳出は、事務費について本会議の新業務にあたり、株式会社福山コンサルタントに委託料を支払うこととなっておりますが、当初予算の編成時に振込手数料や印紙代の予算計上漏れておりましたので計4,000円補正しております。

続きまして、繰越金230円についてですが、事業完了後に水巻町一般会計へ返却するようになっておりますので、事務費の方に計上させていただいております。補正予算の採決いただきましたら

水巻町の一般会計に返却させていただきたいと思っております。ご審議の程よろしくお願い致します。

会長

ご説明ありがとうございました。それでは、今年度の公共交通会議で計画を作成することとなりますが、こちらの補正予算書についてなにか質疑等はございませんか。
特に質問等がないようでしたら、拍手でご承認をお願い致します。

— 一同拍手 —

会長

ありがとうございました。

(5) 水巻町地域公共交通計画策定に向けた基本方針と計画目標について

会長

それでは、次に、議題の(5)水巻町地域公共交通計画策定に向けた基本方針と計画目標についてに進みたいと思います。

本会議の本題は、基本的にこれからの水巻町の公共交通がどうあるべきなのかというビジョンを作ったうえで、そのビジョンを実現、具体化するための政策を検討することになるかと思っておりますので、質疑等あれば受け付けます。まずは事務局から一通り説明があります。

お手元の資料に関して、本日中の決定事項があるわけではないため、一通り目を通していただき、不明な点等あれば質問いただくという認識で会議に臨んでいただければと思います。

それでは説明をよろしくお願い致します。

事務局

それではホチキス止めの資料を用いて説明します。詳細は後ほどご説明させていただきます。まずは資料の構成についてですが、目次を書いてありますとおり1~6までございますが、1~4までは過年度に実施した公共交通に関する調査や町職員、関係交通事業者等が集まって実施した勉強会における検討結果等が書かれております。本日新しく追加されている5、6は今後の水巻町公共交通の方向性、目標等を記載しております。こちらについて、事務局から説明させていただきます。なにかご意見等あればいただきたいと思っております。今後それを受けて水巻町地域公共交通計画案を作成していくという流れになります。

それでは、資料の説明をよろしくお願い致します。

～ 事務局より会議資料の説明 ～

事務局

事務局より補足説明させていただきます。

今回交代された委員の方も多いため、水巻町が現在取り組んでいる公共交通の再構築事業について改めて概要を説明させていただきます。まず事業全体の流れとして、水巻町の公共交通が10年以上前から更新されていないこと、町内の開発等に伴い住民ニーズとして公共交通が実態に合っていないこと背景に、令和2年度より公共交通の見直しのための実態調査や勉強会を実施しており、最終的には令和7年度に水巻町の公共交通を全面的に再構築するという流れで本事業は進んでおります。過年度の実態調査や勉強会等を踏まえて本公共交通会議を設置し、公共交通計画を策定したいと考えております。今後の予定としては、公共交通計画を令和5年度中に策定し、その後公共交通の具体的な交通モード等を踏まえた運行計画を策定する予定です。そして令和6年度に何らかの実証実験を行い、令和7年度に新しい公共交通体系で運用開始できればと考えております。令和7年度に向けては、計画策定と並行して、具体的な施策について事務局の方で調査を進めている状況です。

この調査を進める中で、資料の最終頁にあります宇美町の先進事例を視察して参りました。宇美町を視察した理由としては、面積及び人口が水巻町とほぼ同じであり、地理的にも宇美町は福岡市のベッドタウン、水巻町は北九州市のベッドタウンとして同条件であることが挙げられます。

視察の結果、事務局としては資料 P5-5 の支線軸 B（いわゆる町の末端エリアまで公共交通サービスを提供する交通モード）の具体施策として、この AI オンデマンドバスが有力な手段ではないかと考えており、今後調査を進めたいと思っています。ただし、導入するにあたっては、ドライバーの確保や経費面、また支線軸 A との役割分担をどうするか等の課題もありますので、今後それらを踏まえた調査を実施したいと考えております。

会長

ご説明ありがとうございました。ここまでの説明で質問等ございませんでしょうか。

委員

事前に資料を頂き、今までの経過を調査して参りました。その中で、人口カバー率という指標が、これによって何が分かるのか疑問に感じました。

また、もう一つの疑問点として、現在町内には市営バスがありますが、町民の皆様からは、特に南部循環線が不便といったご意見を伺っています。朝は南部の通勤通学の方が 10 人以上は水巻駅の南口で降りられるようですが、北口は公共交通が全くなく、ほとんどが家族の送迎で利用されている状況です。その他自転車や徒歩などでの利用は不便であり、南部循環バスは昼の時間帯はほとんど使われていないのではないかとのご意見をよく伺います。南部循環バスにも町税が使われていますので、もっと有効に活用していただきたいです。

実態調査をして、これから計画を立てて具体化していくという流れはよくわかりましたし、町内の公共交通の実態はわかりました。しかし、町内には鉄道、市営バス、福祉バスなど複数の公共交通機関がありますし、水巻町でどのような形で 1 本化していくのかということに関しては、まだ少しイメージしにくいところがあります。近隣市町村ではコミュニティバスを導入している事例もありますが、水巻町ではコミュニティバスを 10 年以上前に計画しましたが急にできなくなってしまった経過があります。今後、どのような形の公共交通になるのか、イメージのようなものはあるのでしょうか？

事務局

人口カバー率は、バス停から徒歩圏内（半径 300m 円）にどれだけの人が住んでいるのかを示しています。人口カバー率が高いほど徒歩でバスが利用でき、そのエリアに人口が集まっているということを表しています。

会長

補足ですが、人口カバー率が低くなればなるほど、身近に歩いていける範囲内に公共交通機関がないため、そもそも外出しなくなるという、専門的というとラストワンマイル問題が発生し、外出の選択肢がない方々が多くなり外出困難者が出てきます。それに対する行政のスタンスとして、公共交通のカバー率が 9 割以上あれば、一部を除き大多数は公共交通で外出できるような体制を整えているといったように、PR として使える目的で公共交通カバー率という指標を設定することが多いです。

事務局

人口カバー率の説明については、資料内に補足として追記いたします。

会長

もう一点、循環バスについて、まずは前提の話をさせていただきますが、国は自治体の公共交通の方針を一律にすることを目指しているわけではありません。おそらく国が推奨しているのは、現在運行している公共交通サービスを今後も維持できる体制を整えましょうというのが基本的なスタンスかと思います。このまま何もしなければ運賃値上げ、減便、廃止というデフレのスパイラルが目に見えているので、そうならないために、例えば公共交通の沿線に住宅を集約する政策をしながら、徐々に公共交通地区に人を集めていくパターンもあります。もう一つは、現状の交通機関をダウンサイジングすれば長続きすることが見込める場合に、現状の運行形態にこだわらず、持続可

能な交通形態を導入するパターンもあります。それを町民の方が安心安全に利用できる環境を整えることが基本的な考え方だと思います。

さらに、料金負担の話になりますが、水巻町は他の自治体に比べると公共交通が充実しており、町民の方に選択肢があるということがポイントの一つだと私は思います。タクシーのようにコストをかけても目的地まで早く行ける方を選択するのか、公共交通機関を利用して安く済む方を選択するのかといった、選択肢を選べるための基本的なスキームを準備することが本会議の基本的な考え方だと私は思います。そういった選択肢を与えながら、様々な水準でサービス提供できれば、持続可能な範囲でかつ選択肢のある公共交通機関を構築していくことができると思います。ですから、一律に新しくすることが目的ではなく、経営・経済的にも、利用者の負担的にも持続可能な仕組みを構築することが目的であって、ご指摘の通り昼の時間帯など利用がない公共交通機関については、現状のまま運行を続けるよりも最適な選択肢はあるので（例えば車両の小型化や、ニーズがない時間帯は運行しないなど）、支線軸AやBを検討するにあたっては、どれくらいのニーズがあるかによって適切な交通モードを選択しなければならないと思います。

最後のAI オンデマンドバスについては、運賃200円は個人的には安いと思っていますが、利用者数が想定を下回っているという話を伺いました。導入直後でもありますし、料金とサービスのバランスは個人差がありますので導入に至るには難しい判断だと思います。プロの交通事業者の方が地域のことをよく把握したうえで現状のサービスが提供されている過程もありますので、慎重に協議・調整しながら次のステップを踏まなければならないのではないかと個人的には思っています。料金が安くても利用が思ったより伸びていないのは、PR不足なのか、他に改善点があるのか分からない状況です。宇美町の現地視察へ伺った際には、赤ちゃん連れのお母さんが利用されるケースも見られました。いまの福祉バスなどではそのような方々を見たことが無かったので、AI オンデマンドバスは、いろいろな障壁がありながらも、若い方にはあまり抵抗がなく利用していただいているのではないかと思います。このように、次の世代の方にとって魅力的な移動環境を提供できることが町のPRにつながりますし、デマンドバスを慎重にうまく導入できるといろいろな副次的効果が期待できますので、選択肢の一つとして前向きに検討してほしいと思います。

事務局

現在、計画策定中であるため具体的なイメージは未定です。ただ、現在調査を進めており、担当者レベルでは「のるーと」をベースとした施策が効果的と思っていますが、あくまで事務局内での考えであって、具体的なイメージは本会議に諮って皆様のご意見を伺いながら形にしていくものと考えております。現時点では一案として考えており、具体案は未定というのが回答になります。

委員

自宅の前まで送迎するデマンド型のタクシーを活用する方法もあるかと思います。水巻町の地域性として今後高齢者がさらに増加することから、バス乗り場へ歩いて向かうことも難しい方もいらっしゃるし、買い物利用では手荷物が多く、バスにカートを乗せるのは危険であるため、デマンド型タクシーを利用していただくことがベストではないかと思っています。乗り合いタクシーですから、金額的にも200円～300円とデマンドバスとあまり変わらず、予約制で時間を指定して、複数人で乗り合い、その後一人ずつ異なる目的地で降ろしたり、途中で他の方を乗せたりしながら回っていくタイプのもので、また、ボランティアの方を雇って運行する方法もあるようですので、デマンドタクシーに近いものを進めていただければと思います。

高齢者の多い水巻町の今後を考えると、スマホを使えない方がまだ大半います。今後使える方は増えると思いますが、70～80代の方はまだスマホが使えず、そのような方々に向けては電話で予約してすぐに利用できる仕組みが最も良いと思います。そして、バスのように複雑なことは考えずにタクシーを使う方が当面は多いのではないかと思います。ただ、スマホが使える方が増えればAIを利用する人も増えるのではないかと思うので、そういった点も考案に入れながら、今後の方策を検討していただければと思います。

会長

ご意見ありがとうございます。今話を受けて、可能であれば事務局側で「のるーと」以外のデマンドバスなどがどのような状況にあるのかを事例調査していただいたほうが、今後比較検討をする上で必要になるかと思うので、ぜひ検討をよろしくお願い致します。

他の複数の自治体のケースでは、ラストワンマイルのために乗り合いタクシーを導入したところ、結果的には利用者が1~2人に限定され、同じ人がほぼ毎日利用しているというような噂を聞いたことがあります。導入前は使えそうだなと結構期待が上がるのですが、実際は1日の運行本数が極端に少ない、電話予約が必要、料金が高等など、いろいろな問題があつて利用していただけないケースがあり得るので、そういう意味では他の自治体の情報収集をされた方がいいのではないかなと今の話を聞いて思いました。

委員

資料P1-17にバスの利用状況について調査結果の記載がありますが、調査期間が7月1日~9月30日と学校の夏休み期間となっているのですが、期間の設定理由などあれば教えていただきたいです。また、一般的な交通弱者として、免許を持っていない高校生に関するニーズはどこかに記載はあるのでしょうか。

事務局

まず1点目の設定期間についてですが、その当時北九州市営バスより提供いただいたデータがこの期間であったため、意図的にこの期間に設定したわけではございません。また、高校生のニーズに関しては、調査は実施しておらず、高校生に特化したニーズの把握は出来ていない状況でございます。

会長

資料P1-9で通学の流動を調査しており、水巻町の高校生大学生くらいの比較的若い方々がどこへ向かっているかという数値の整理はされていると認識しております。

事務局

当時のアンケートは18歳以上を対象にしていますので、通学利用に関しては概ね大学生が回答されていると考えられます。若年層(10~20代)の回答者割合は低かったと思いますが、折尾駅周辺の各種大学に近接するバス停での利用が多いことはデータから読み取れておりますので、概ね大学生の方々のご意見は把握できていると考えております。

委員

この辺りの高校生はどうやって通学しているのでしょうか。感覚的でも構いませんので教えて頂ければと思います。

事務局

感覚的には、北部は北九州市営バスで折尾駅まで行ってJRに乗るパターンや、自転車で水巻駅や折尾駅に行くパターンのほか、家族が駅まで送迎するパターンが多いと思います。水巻駅までは南部循環線のバスもありますので、10人程の乗客の中には学生もいらっしゃるかと思います。

委員

わかりました。誰もが容易に利用できるといったフレーズもありましたので、学生の視点からも教育委員会へのヒアリングなども入れたほうが良いのではないのかなと個人的には思います。また、データの期間についても、夏休み期間中となると見誤ってしまう可能性もありますので、別の通常期間内のデータのほうが良いのかなと思いますし、データが無い場合は通常と比べて異なる点を記載するとよいと思いました。

もう1点質問させていただきたいのですが、資料P3-1について、アンケート回答者の年齢構成はわかりますでしょうか。

事務局

手元に資料が準備できていなくて申し訳ないのですが、回収数については年齢構成別の集計が可能ですので、次回にご回答させていただければと思います。

委員

わかりました。例えば、資料 P3-9 の可能な費用負担額について年齢構成でクロス集計したりすると、高齢者割引が適切なのか等の分析ができるかと思っておりますので、他の項目についても年齢別の集計を検討していただければと思います。

事務局

クロス集計は別途行っておりますが、資料構成の関係上記載していませんでしたので、次回以降にご報告させていただければと思います。

委員

市営バスのデータ期間が令和元年7月～9月となっておりますが、それ以外の期間もデータがございますので、ご依頼があれば提供させていただきます。

それから、別件になりますが、皆様ご存じのとおり、令和2年度から新型コロナウイルス感染症拡大に伴い乗客が2～3割減少し、さらにウクライナの問題で燃料費も高騰しております。その影響もあり、バス事業者や鉄道会社は令和2～4年はほぼ赤字というような状況で、今まさに交通事業者は市民の足を守ろうと頑張っています。そういった意味で地域の足を守るといったことが大切であるため、我々もこういった計画にしっかりと関わっていきたく思っております。先ほど先生が仰っていたとおり、公共交通の維持をしていくことが計画の目的だと思いますので、計画では、交通事業者が現状置かれている状況についても記載して良いのではないかと思います。

会長

仰るとおり、コメントを入れておいたほうが良いかもしれません。あくまで現行の交通事業者が持続可能な公共交通を提供することが理想であって、その理想を実現するために計画を策定するものだと私は思っています。

委員

交通事業者としては、多くの方々に乗っていただくことを目標に頑張らなければならないと思っておりますし、計画の中においても多くの方々に利用していただくことを検討できればと思っております。

委員

資料 P6-1 について、公共交通の基本方針①ニーズの高い町内拠点間や折尾方面への路線の強化とあり、町内の都市・生活拠点と折尾駅を結ぶ幹線軸を設定するというような書き方をされていますが、我々としてもできるだけ新しい路線バスに多くの方に乗っていただきたいという思いもあります。しかし、この書き方では、新しい公共交通は都市拠点と生活拠点、つまり水巻駅や東水巻駅を介して折尾方面へ行くというように捉えられます。資料 P3-8 にあるとおり、バスが便利になった場合に出かけたい目的地として、町外では折尾駅の回答数が圧倒的に多くなっており、ニーズが高い状況にありますので、将来的には折尾駅にも直接乗り入れが可能といった表現にされてはいかがでしょうか。それによって多くの方に利用していただき、路線の維持もできると思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

事務局

書き方に関しては検討させていただきます。折尾駅への乗り入れについても視野に入れてはいるものの、具体的には決まっていないため、現時点では確定的な書き方ができていない状況です。今後そういった点も踏まえて検討していきたいと思っております。

会長

資料 P6-1 の具体的な交通施策 1～5 の書き方について気になったのですが、1～4 は幹線軸、支線軸の「設定」となっていますが、5 は「検討」となっています。この使い分けには意味があるのでしょうか。

意味があって使い分けしているのであれば構わないのですが、基本的には水巻町の公共交通の基本方針になりますので、既存路線（幹線軸）と未定の路線（支線軸）については使い分けを明確にし、語尾の表現を工夫したほうが良いと感じました。

委員

資料 P3-1 の乗合バスへの要望に関しては、アンケート結果からだけではなく、実際の声として市営バス、福祉バスの問題点や要望が非常に多いです。これから改善されれば良いと思いますが、完成するまでに約 1～2 年かかるため、その間我慢しなければならない方々に対して何らかの手立てを打たなければならないと思います。

また、お願いになりますが、バス車内における人間的なトラブルが発生するケースもあるようなので、バス運転手と乗客とのコミュニケーション等にも配慮して頂ければと思います。

会長

せっかく利用していただくのですから、皆が心地よく利用していただければと思います。私自身が普段バスを利用して、バス運転手の方がいろいろなところに注意して安全運行されていることを感じています。バス運転手も大変な業務をされているので、利用者側も万が一の急ブレーキや急ハンドルに備えて手すりに掴まったり、深く腰掛けたりするなど、お互いに気持ちよく利用できるような仕組みができたらいいなと個人的には思います。可能であれば、計画に追記して頂けると助かります。

委員

現在市営バス車内では、安全面、防犯面などを考慮して 360 度監視カメラを設置しています。常に誰かに見られているような状況で、乗務員への日々の研修や指導等も実施しています。もしそういったトラブル等が発生した場合には、我々の方でしっかりと対応させていただきますのでよろしくお願い致します。

委員

意見と質問ですが、先ほどの話のとおり、ガソリン代が 2～3 割高騰している状況下で、行政の役割は今後さらに重要になってくると思います。アンケート結果にもあるとおり、特に高齢者の方々からは、行きはバスを利用するが帰りはバスがないから荷物を持ってタクシーで帰るという話をよく聞きます。年齢を重ねても住みやすい町であるために、自治体の果たす役割は大きく、交通事業者だけに任せるのではなく、自治体の補助金を活用することなどが重要になってくると思います。

質問ですが、宇美町の事業費がどのくらい分かかりますでしょうか。

事務局

そもそも宇美町と水巻町の財政規模はほぼ同じとなっています。宇美町の事業費については、初年度が約 4,700 万円（バス購入費を含む）、翌年は AI オンデマンドのシステム利用等にかかる費用が約 4,300 万円かかっています。ただ、宇美町では導入初年度に国のデジタル田園都市国家構想推進交付金の補助と、新型コロナウイルス感染症対応の臨時交付金を活用されていたので、初年度の導入費用について町の負担はほとんど無い状況です。また、それ以降も AI オンデマンドの実証実験の補助等を活用されているので、極力財源負担がないようにしていると伺っています。しかし、それは今後も続く補助ではないため、いずれは負担がかかってくるようになります。

会長

その他お気づきの点等ありましたら、遠慮なく事務局にお尋ねいただければと思います。

それでは、本日いただいたご意見を参考に、事務局の方で計画の素案を引き続き作成していただきたいと思います。今後とも皆様よろしくお願い致します。

以上で本日の議題はすべて終了いたしましたので、進行を事務局側にお返しします。

4. その他

司会進行

寺町先生、進行ありがとうございました。

それでは最後に、次第 4 のその他になりますが、事務局から何点か報告事項がございますので説明させていただきます。

事務局

皆様活発なご意見ありがとうございました。事務局から何点かご連絡がございます。
本日の報酬と費用弁償に関してですが、8月初旬の振り込みを予定させていただいております。
もう一点、前回会議分も含めて本会議の議事録をホームページで公開させていただければと思っておりますが、公開させていただいてもよろしいでしょうか。反対の方がいらっしゃいましたら、この場で挙手かご意見をいただければと思います。

会長

念のため確認ですが、議事録には発言された方の個人名を出されるのでしょうか。

事務局

他市町村は個人名を出しているケースと匿名のケースがあります。当町はどちらにするか未定ですが、皆様がよろしければ個人名を出す形もあり得ると考えております。議事録内容を委員の皆様十分に確認いただいた後に公開となりますので、ホームページに掲載されるまでには時間を要するかと思います。

会長

私は賛成でございます。

事務局

ありがとうございます。最後にもう一点、本日の会議内容について、欠席の委員の方には後日事務局から報告をさせて頂きたいと思っております。以上3点が事務連絡となります。

司会進行

その他、委員の方から何かご意見やご質問はございませんか。
それでは、これもちまして令和5年度第1回水巻町地域公共交通会議を閉会します。お忙しい中お集まりいただきありがとうございました。