

令和5年度 第2回水巻町地域公共交通会議  
【議事録】

日時：令和5年11月16日（木）10：00～  
場所：水巻町役場 301 会議室

■委員一覧

	団体等	役職等	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	
5	有限会社みずほタクシー	代表取締役	松崎 繁	欠席	
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	出席	
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	
11	水巻町議会	議員	亀元 公一	出席	
12	水巻町議会	議員	井手 幸子	出席	監事
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	
14	福岡県北九州県土整備事務所	地域整備主幹	行徳 歩	欠席	
-	福岡県北九州県土整備事務所	企画班主任技師	木田 悠介	出席	14の代理出席
15	国土交通省九州運輸局	福岡運輸支局長	傳 勝博	欠席	
-	国土交通省九州運輸局	首席運輸企画専門官	井料 達己	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	欠席	
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	欠席	
-	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	交通総務係	二宮 圭亮	出席	随行者
19	水巻町社会福祉協議会	係長	梅本 大吉郎	欠席	監事

## 1. 開会

### 司会進行

それでは、ただいまから令和5年度第2回水巻町地域公共交通会議を開催いたします。私は本日の司会進行を努めます、水巻町企画課の手嶋と申します。よろしくお願い致します。

皆様におかれましては、お忙しい中ご予定の調整並びに本日のご出席、誠にありがとうございます。本会議は、昨年度3月から本町の地域公共交通計画策定の議論を開始し、今回で3回目の会議となっております。全体のスケジュール的にはやや遅れ気味ではございますが、皆様の貴重なご意見やアドバイスをいただき、計画の完成まであと一歩というところまで来ております。本日も有意義な議論の場となりますよう、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは早速ですが、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。

お手元の配布資料は、上から

- ・次第
- ・委員名簿
- ・令和5年度 第1回水巻町地域公共交通会議 主な質疑と対応方針
- ・水巻町地域公共交通計画（素案）

の4点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申し上げます。

## 2. 会長あいさつ

### 司会進行

それでは、次第2の会長あいさつ及び次第3の各議題については、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でございます、引き続きよろしくお願い致します。私は今日 JR 水巻駅で降りたときに、非常に幸せな気持ちになりました。なぜかという、いつもは水巻駅で降りる人をあまり見ないのですが、今日は多くの若い人達が降りていくのを見ました。若い人が公共交通機関を利用しているというのは非常に持続可能性があり、将来性があるようなエリアだと個人的に思っています。それからもう一つ、電車を降りて5分ほど駅にいましたら、南口の駅前広場にちょうどやって来た福祉バスに乗られた方がいて、電車を降りてすぐバスに乗り換えることができているのを見て、ちゃんと交通結節点として機能していることが分かり、幸せな気分になりました。公共交通機関を利用する方が多い地域はいろんな交通モードがあり、水巻町は非常に恵まれたところだなということを実感しました。

さて、現在検討中の計画ですけれども、水巻町は基本的にいろんな交通モードを選ぶことができる、恵まれた自治体だと思っていますので、ぜひその状態を維持するためにも、今回の計画をきちんと皆様にご確認いただき、持続可能な計画になればと思っていますので、本日も皆様の忌憚のないご意見をよろしくお願い致します。

## 3. 議題

### (1) 水巻町地域公共交通計画の素案について

### 会長

では、議題3の(1)水巻町地域公共交通計画の素案についてに進みます。

後ほど事務局の方から説明をしていただきますが、本日の会議では、まずは前回皆様からいただいた貴重なご意見を踏まえた本計画の修正対応についてご確認いただき、追加でお気づきの点がありましたらご意見いただければと思います。それから、前回検討を進めていなかった計画素案の後半7章～8章についてご意見いただきたいと思っています。詳細については、事務局よりご説明をよろしくお願い致します。

## 事務局

では、事務局の方から説明させていただきます。資料の説明に入る前に、前回の会議以降の庁内での検討状況をご説明したいと思います。

これまでの会議の中で、AI オンデマンドバスの導入を視野に入れた形で今後の交通施策を検討したい旨をお話しさせていただいており、実際に事務局側でデマンドバスを主軸に捉えた交通網の展開について、様々な面から調査検討を行ってきました。その後、今後の交通政策の方向性について、デマンドバスを主軸に据えたもので進めてよいかどうか内部で協議した際に、現在町南部の生活拠点である東水巻周辺の再開発事業や、南部の人口密集地域である伊左座地区の宅地開発等が進められており、交通施策において重要なポイントである地域が今後大きく姿を変えていく可能性が高いという理由から、現段階ではデマンドバスに限定せず、デマンドバスに関して更なる調査検討や、その他の交通モードの活用も含めもう少し時間をかけて慎重に検討を行った上で判断したほうがよいのではないかと結論に至りました。そのため、今回お示しする計画素案については、デマンドバスを導入することを見据えた計画でお示しすることも考えておりましたが、一度原点に立ち返りまして、今後様々な意見をいただきながら幅広い議論ができる形の計画ということでご提示させていただければと思います。具体的な交通モードなどは、来年度に検討する実施計画の協議の中でじっくりと検討していきたいと考えております。

それを踏まえて、今後の短期的なスケジュールを先にお話させていただきます。本日、お手元の計画素案に対してご意見をいただきまして、本日のご意見を踏まえて再度計画を修正した上で、パブリックコメントを実施する予定です。その後、パブリックコメントでいただいたご意見をもとに、必要であれば計画を再度修正した上で、次回会議で計画の最終案を皆様にお示しし、承認をいただきたいと思っております。承認いただければ、その案をもって町長に答申するというような流れとなります。庁内の検討状況と今後のスケジュールは以上となります。

それでは、本題の計画素案について説明させていただきます。資料はお手元のホチキス止めの資料になります。本日は前回の会議で既に説明している6章までの内容は、前回いただいた指摘事項に対する変更点のみの説明とさせていただきます。主な議題は、p7-1以降の部分となりますので、特にこの部分について皆様のご意見をいただければと思います。

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

ありがとうございます。事務局からの説明は以上となります。よろしく申し上げます。

## 会長

ご説明ありがとうございました。それでは説明の内容について、質疑やご意見等ございましたらご発言よろしくお願い致します。

## 委員

バス交通の有償運行に関する施策の説明がありましたが、バス交通といっても町内には北部線や南部循環線、福祉バスのバス交通がある中で、デマンドバスの導入も検討しているという話がありました。今後の公共交通体系の全体像については明確にしてほしいと思います。

また、私は以前デマンドバスについて調査研究をしたことがあり、デマンドバスは事前予約が必要と認識していましたが、宇美町の話伺った際に、現在では直前の予約も可能であることをそのとき初めて知りました。デマンドバスの使い方についても認知度が低いと思います。

## 会長

今年から新たにデマンドバスを導入した他自治体では、地域住民の方はデマンドバスが導入されることは認識しているが、使い方が分からない方が大多数で、想定より利用が伸びていないという話を伺いました。私がおのその説明を聞いても、そのデマンドバスをどうやって利用すれば良いのか分からなかったの、やはり分かっている人が分かってない人向けに説明する時には工夫が必要で、行政内部の説明資料と、実際に利用される住民の方向けの説明資料では作り方を変える必要があると思います。それを同じ資料で説明すると分かりづらいものになってしまうと思います。

デマンドバスといっても、様々な形態があつて、そのクオリティーがどういうものになるかは現時点では未定とは思いますが、いまのご意見を伺って、住民の方向けに分かりやすい形での情報提供が必要だと思いました。その他、事務局の方から何かありますでしょうか。

#### 事務局

後半のデマンドバスのご質問について、以前は利用の1日前までに予約となっていました。現在ではいろいろな形態でのデマンドバスが広がっています。当初事務局では、宇美町のように直前に予約をすれば利用できるデマンドバスの導入を検討しておりました。しかし、先ほど私が申しましたように、デマンドバスの導入を視野に入れて事務局で構想を練っていましたが、今後南部地域の開発等による交通施策への影響が想定されることから、デマンドバスに限定せずに他の交通モードを含めて全体像について再度検討しているところでございます。今回策定する地域公共交通計画は、公共交通に関する理念や方向性を示すマスタープランのようなものであり、それに対して具体的な取り組みや運行計画について示す実施計画を来年度作成することになっています。全体像や具体策については、その実施計画の中で明確にしていきたいと考えています。

#### 会長

念のため補足をさせていただきますが、資料 p6-4 の基本方針図は、基本的には水巻町が行政として担保する公共交通軸だと個人的には認識しています。紫の軸は既存の JR のイメージ、赤の軸は現状市営バスが運行している交通軸で、定時制で時間の制約はあるが、ある程度の輸送力があり安い料金で目的地まで行けるイメージとさせていただいて、それ以外の支線軸 A・B は、デマンドバスやタクシーなど様々な形態がある中で、今後詳細を検討していく部分になるかと思えます。

例えば、宇美町のように空き車両があれば予約したらすぐ乗れるような利便性の高い仕組みはある程度コストがかかります。宇美町のデマンドバスは料金を 200 円と少し安く設定しているようですが、自治体の財政状況にもいろいろあるので、行政負担を考慮した上で、高いお金を払うのであれば現行のタクシーを利用すれば良いし、時間の制約はあっても少しでも安く移動したいのであればタクシーよりもクオリティーの低いデマンドバスを利用すれば良いというイメージを持っていただければと思います。詳細は来年度以降に検討していくことになろうかと思えます。

いまのご質問は非常に大事なポイントで、来年度以降の検討にあたっては、バスの運行ルートだけでなく料金等も含めた賢い使い方が誰にでも分かりやすく伝わるようにしたほうが良いと思います。

#### 委員

町民にも公共交通で移動する権利がありますので、どう説明するかが重要だと思います。事業主体は異なりますが、JR に関していえば、水巻駅への快速停車の要望などもあります。ただ、町営の現行福祉バスがどうなるのか、全体像はまだイメージができていませんが、有償運行の検討は当然だと思いますし、買い物に不便な高齢者、特に近くに親戚も子供もいない高台地区の居住者や北部の猪熊地区の居住者などにとっては、公共交通は生活を守るとても大事な役割だと思うので、町の責任として緻密に計画してほしいと思います。

#### 事務局

持続可能性や財政面、アンケート結果等を踏まえて、バス交通の有償運行を検討すべきと考えています。ただし、施策 7 の 1) の後段に記載のとおり、高齢者や障がい者などの交通弱者に対しては、運賃補助等を併せて検討します。同様に、施策 10 にも記載のとおり、高齢者等のバス利用時における運賃補助等の支援は検討していきます。その具体策は現時点で未定ですが、料金設定等も含めて来年度以降の課題とさせていただきますと思います。

#### 会長

補足ありがとうございます。他に何かお気づきの点等ありますでしょうか。

#### 委員

施策 8 に関連して、現状水巻町の子育て支援の取り組みの中で、第二保育所の子育て支援センターではボランティアと利用ニーズがある方とのマッチングの仕組みが既にできています。そこでは子供の一時預かりや、塾・駅までの送迎などを有償で行っていますが、現時点では特に問題なく、

ボランティアの方と利用登録されている方の需要と供給のバランスは取れていると伺っています。町内のタクシー事業者などにも同様の仕組みを導入してはどうかと思いました。

#### 事務局

施策 8 に関して、現時点で有償ボランティアは想定しておりません。

#### 事務局

ご提案いただいたサービスは、基本的には利用者側の目的がある程度ははっきりした上でのボランティアとの 1 対 1 の関係で成り立っていると認識していますが、公共交通の場合は、その関係性の構築が交通事業者への大きな負担となることが懸念され、より良い制度をつくらない限りは難しいと考えます。別の形での施策展開の可能性はあると思いますが、それを全体に広げることは現時点では考えにくいと思います。

#### 会長

わかりました。ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。

では、私の方から念のため確認ですが、p7-2 の数値目標について、一番気になるのが目標Ⅲの 2 番目にある「60 歳未満の公共交通の利便性に関する満足度評価」ですが、60 歳未満の方の大多数はマイカー利用の方が多く、公共交通を利用しないことが想定される中で、満足度 50%以上というのはハードルが高いのではないかと思います。

#### 事務局

まだ具体的な方向性が見えていない部分もありますので、ご指摘を踏まえ、再度検討させていただきます。

#### 会長

加えて、満足度 50%という数値設定については、調査方法や項目を工夫して達成するのではなく、町民の実感と合うような数値目標を設定するのが良いと思います。

もう 1 点、目標値に関して、例えば目標Ⅱは数値が明記されていますが、目標Ⅰは現状のサービス維持という記載になっており目標値が示されていません。この点はどのように解釈すれば良いでしょうか。

#### 事務局

目標ⅠとⅡで目標値の表記を分けている理由について、目標Ⅰは JR や市営バスに係る指標となっており、便数の増減等は行政側でコントロールできない点もあることから目標値を設定しておらず、各交通事業者と協力して現状のサービスを維持していきたいと考えています。一方、目標Ⅱの公共交通の利用促進については、行政側で対応する施策となるため、具体的な数値を設定しております。

#### 会長

ご説明ありがとうございます。施策に対する目標設定がきちんと反映されているかどうかを見たときに、目標Ⅰの中でも、施策 1 は駅を結ぶ既存路線の維持となっていますが、施策 2 は水巻駅周辺と生活拠点をつなぐ路線の導入検討となっており行政で実施できる施策のように捉えられ、施策と目標が対応していないのではないかと気になりました。

#### 事務局

施策 1~4 は、行政に限らず各交通事業者が一体となって、それぞれの交通モードの良さを活かしながら事業を進めていくことになると思いますので、あえてこの計画の中で数値を示すのは難しいと判断しています。

#### 会長

わかりました。ありがとうございます。

もう1点、これはあくまで事務局の方針なので特に問題ないかと思うのですが、政策の実施時期について、検討・調整が令和8年度までで、その後実施がない施策があるのですが、これには何か意図があるのでしょうか。

#### 事務局

今後実施計画を検討する中で、ある程度実施の目途が立つ施策もあるのではないかと考えております。概ね3年程度で検討・調整した結果をお示ししたいと考えております。

#### 会長

わかりました。私からの確認事項は以上です。

#### 委員

p7-2 について、バス待ち環境改善箇所数の目標値が5箇所と設定されていますが、以前町民の方からの要望で上屋を付けてほしいということを町に相談した際には、市営バスが運行するバス停については北九州市交通局側での対応と言われました。また、町営福祉バスについても、現状ではバス停自体が設置されていない箇所や上り下りの片方向にしかバス停がない箇所もあることから、5箇所というのが実現可能なのか疑問に思いました。

#### 会長

私の方から説明させていただくと、基本的にはバス停の上屋の設置等は交通事業者側の対応となるため、自治体が設置する義務はないというのが原則となります。バス事業者側は全てのバス停に上屋やベンチを設置するお金がないので、バス運転手が把握している情報等をもとに優先順位を付けて整備しているのだと思います。ただし、本計画書に記載のバス待ち環境の改善というは、上屋等の設置というよりは、例えばこれまでは駅とバス停が離れていて交通結節点として機能していなかったところを、いまの水巻駅の南口のような駅前広場を整備して、そこにバス停を設置するという事業となれば、行政側の対応になるかと思えます。

また、先ほど事例の中で紹介があったように、例えば商業施設などの民間企業に協力いただいて、施設の一部にバス待ちスペースを設置する事例もあります。商業施設側からすると、バスを待っている間に店で買い物してもらえなどのメリットもあるかと思えます。バス待ち環境の改善といっても、最近ニーズが多様化しており、正直私も把握できていないこともあります。5箇所と設定している理由については、事務局の方からご回答いただければと思います。

#### 事務局

バス待ち環境改善箇所数は、現状の市営バスや福祉バスの乗車人数が多いバス停を抽出して5箇所程度と設定しています。今後の公共交通体系が不明確な部分もありますが、現状で利用者数が多い場所（梅ノ木周辺など）は、新しい公共交通体系でバス停などを設置する際には、上屋やベンチの設置だけではなく、商業施設への併設等も含めてバス待ち環境改善の必要があると考えています。このように、トータルで考えたときに5箇所程度は改善をするという意味合いです。

#### 委員

特に梅ノ木のライフガーデンのバス停は高齢者の利用が多く、屋根がないので雨の日は近くの病院等で雨宿りをされているのを見かけますし、高齢者の利用が多いにも関わらず座るところがないので、上屋やベンチが必要だと思います。また、住宅団地内では壊れた上屋や錆びたベンチなど更新されていない箇所も見受けられるため、そういった細かい視点での環境整備にも目を向けてほしいと思います。

#### 会長

ありがとうございます。他地域では、バス待ち環境の改善について、行政だけに頼るのではなく、地元の方に協力いただくケースもあるようです。例えば、個人宅の庭の一部を開放して、ベンチ等を設置し休憩できるスペースを確保し、そのスペースを提供する側も自分の庭のガーデニングを見てもらうことで満足度が上がるといったこともあります。いまのお話のように待っていてもなかなか順番が来ないというような場合には、もしかすると地元の方に働きかけるなど、何かお互いが幸せになれるような仕組みができればと思いました。

## 委員

商業施設においては、買い物を終えて荷物をたくさん持っている場合が多いため、特に帰る方向のバス乗り場にベンチがあると助かるという住民からの声が圧倒的に多いです。多少は事業者や町の負担になったとしても、ぜひ検討を進めていただきたいと思います。

## 会長

ご意見ありがとうございます。今後も人口減少により財政予算が減っていく中で、行政や交通事業者だけでなく、企業や地元の方などの垣根を越えて、それぞれが持っているもの、使えるものを有効活用できるような方針となれば良いと思います。

## 委員

市営バスに比べると、福祉バスは次の停車バス停等のアナウンスが不親切で、高齢の方が降り過ぎてしまうケースがあるようです。福祉バスはまだ運転に手一杯な状況があると思いますが、新たに導入するバスについては、アナウンス内容も検討していただきたいと思います。

また、現行福祉バスは片方向にしかバス停がなく、循環するようなルートになっているため、乗り継ぎが分かりにくい状況となっています。行きは目的地がはっきりしていて迷わずたどり着けたとしても、帰りは行きと異なるバスに乗らなければならないため、どこで降りて次にどのバスに乗れば良いか困っているようです。自分が何時何分のどのバスに乗れば良いかを行程表などで分かりやすくして示してほしいと思います。無料ではなく有償でも良いというご意見もあるので、そのようなサービスもぜひご検討いただきたいと思います。

## 委員

おかの台や高松の高台地区の方々は、現行福祉バスが通っていても、買い物した後の帰りのバスが不便なのでタクシーを利用するという話を聞いたことがあります。高台地区には高齢者も多いため、行きも帰りも公共交通が便利に利用できるよう十分に検討していただきたいと思います。

## 会長

ありがとうございます。私より事務局の方が高台対策は気にされていたかと思いますが、何かございますでしょうか。

## 事務局

施策4に記載のとおり、高台対策は課題のひとつとして以前から検討しておりますので、何らかの形で現状より良い形にすべきだと考えています。使いやすさの点については、施策14などと関連する内容で、どういった形になるかは未定ですが、いずれにしろ利用者に使ってもらうことが非常に重要と思いますので、バス案内の情報提供等は工夫していきたいと思います。

## 会長

他に何かご意見ありますでしょうか。

## 委員

p7-2の目標Iの目標値について、現状のサービスを維持ということであれば、現況値の数値を目標値に設定しても良いと思いますし、他自治体では、新型コロナウイルス感染拡大前の数値や、その8割程度の数値を目標値に設定しているケースもあります。

また、評価指標については国土交通省の方でガイドラインを作成しており、その中で利用者数、収支率、公的負担額の3つの標準指標を設定することを推奨しています。利用者数については便数を増やせば利用者数は伸びると思いますが、便数を増やすことで逆に費用が高くなるため、そういった点を収支率や、公的負担額で定量的に見ることもできるかと思います。今回、指標に入っていない理由があるのであればご説明いただきたいと思いますので、今後入れることも検討して頂ければと思います。

## 会長

いまの前半のご提案はとても現実的で、受け入れやすいと思いますが、with コロナの時代となった今、利用者数はだいぶ戻りつつありますが、8~9割程度しか戻っていない交通事業者もあるようなので、コロナ禍前の数値をそのまま入れてしまうと、ただでさえ人口が減少している中で、目標値が高くなってしまふ恐れもあるので、もし数値を出されるのであれば、そういった点も勘案しながら設定した方が良いでしょう。

また、収支に関しては、デマンドバスの導入等を検討する上で、おそらく事務局側で検討されているのではないかと思いますので、詳細は事務局からお願いします。

## 事務局

新しい交通モードが町としてまだ確定していない中で、公的負担額や収支についての目標値設定が難しく、今回数値目標は示していない状況です。今後、新しい交通モードが確定しましたら、数値目標を改めて設定したいと考えております。

当初は、公的負担額などの指標も入れておりましたが、先ほどのような理由で今回割愛させていただいています。

## 会長

ありがとうございます。国土交通省の方で標準指標を設定しているのは、自治体にとって実はありがたい指標で、過剰にサービスを提供して、トータルの公的負担が膨大になってしまうと持続可能性がなくなってしまうので、持続可能性を考慮し現実的な計画となるように設定されていると思います。次回以降、そういった指標についても検討いただきたいと思います。

他に何かございますでしょうか。

それでは、今回皆さんからいただいたご意見を参考に、素案の方を修正した上でパブリックコメントを実施していただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。パブリックコメントで町民の皆様からいろんなご意見をいただいたら、それを反映させて最終案を確定するというのが今年度のミッションだと思いますので、引き続きよろしくお願い致します。

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

## 4. その他

### 司会進行

寺町先生、進行ありがとうございます。それでは最後に次第4のその他ですが、事務局から報告事項がございますので、説明お願い致します。

### 事務局

それでは、私の方から本会議における議事録の公開について説明させていただきます。先日、前回までの会議の議事録の公開について委員の皆様を確認いただきましたところ、特に異議はございませんでした。これを受けて、これまでの議事録内容については、パブリックコメント実施前にHPで公開させていただきたいと考えております。以上です。

### 司会進行

その他、委員の皆様からご意見やご質問はございませんでしょうか。

ないようですので、これをもちまして令和5年度第2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。