

協 議 会 議 事 録

1 会 議 名	平成30年度 第2回 太宰府市地域公共交通活性化協議会
2 開催日時	平成30年10月11日(木) 14:00~16:15
3 開催場所	太宰府市役所 4階 庁議室
4 出席者	寺町会長、清水委員、富永委員、川津委員、岡本委員、中井委員、松尾委員、上田委員、山口委員、下園委員、辻委員、堺委員
5 次 第	<ol style="list-style-type: none">1. 策定に当たっての作業フロー2. 上位・関連計画3. 基礎データの整理4. 市民アンケート調査5. バス利用者聞き取りアンケート調査6. 検討課題の整理7. 今後の予定について

6 開催状況



7 審議内容

事務局	(開会挨拶)
都市整備部長	(挨拶) 本日は第2回の協議会ということで、前回いただいたご意見等を踏まえ、直接市民の声を聞き取るアンケートを行った結果の報告も含め、本市の課題や問題点について協議いただければと思います。よろしくお願いします。
事務局	(資料確認)
会長	それでは早速、議事に入ることとして、事務局から資料の内容について説明をお願いしたい。
事務局	(資料説明：次第1.～6.について)
会長	野球でいうと、今日の試合を勝つための戦術とシーズンで優勝するための戦略とがあつて、どちらも考慮する必要はあるが、視点を分けないと大変なので、そのあたりを考えてやっていければと思います。
委員	聞き取りのアンケートを行った時間帯はどうだったか。
事務局	昼から午後6時くらいまでです。朝の通勤時は利用者の方に時間をとってもらうのは難しいので避けて設定した。
委員	太宰府市はベッドタウンとして発展してきた側面があるので、通勤の視点が反映されているのかは気になった。
会長	ニーズがある部分は民間に、という視点は一般的にもある。太宰府市として移動に関してどこまでニーズを拾うか、税金をかけられるかというのはある。
事務局	コミュニティバスは1人1回乗るごとに400円かかるとの試算があり、利用者本人が運賃で100円、市の税金から300円を充てている状態である。
委員	聞き取りの結果を見て、買い物、通院で使うというのはそうだろうと感じた。コミュニティバスがそこを担うのは理にかなっているかと思う。通勤や通学については、バスがない、車で送迎、渋滞発生、と堂々巡りになる。
委員	運行方針の中に観光の視点があるが、今の調査や現況整理は生活の視点が多い。観光の視点で現況等を入れたほうが良い。特に太宰府市という地域の特性からも必要。

事務局	<p>竈戸神社、宝満山が観光スポットとしてあるので、内山線は観光の視点が強い路線ではある。しかし、市内には天満宮のほか、大宰府政庁跡、水城といった史跡がいくつもあるのに、ネットワークとしては成り立っていない。地域ネットワークとして、バスが観光地に行った後に団地の中を走る、渋滞にはまってなかなか目的地に着かないなど、様々な問題がある。</p>
会長	<p>観光の視点は大事。5つの運行方針のうち4つ目の観光は、他と比べて位置づけが異なる。観光需要は集中している時の対応が重要になり、日常利用に関する方針と一緒に、短期的な話としてまほろば号だけで見るとは無理があると思う。市外から来る人をどうするかと、市内の人をどうするかを考えていかないといけない。</p>
事務局	<p>本市では現在、総合交通計画と公共交通網形成計画についてそれぞれ検討を進めていて、観光推進課も入れて検討するよう話があったので、今後協議を行い報告したい。</p>
会長	<p>観光をどこまで入れ込むかは、しっかり考えないといけない。</p>
副会長	<p>通院、買い物という目的に関して、太宰府市の人口は約 72,000 人、65 歳以上は約 20,000 人、約 27%であり、筑紫地域では高齢化率が高い方である。高齢になり、再雇用の期間を終え、自宅にいる時間が増える中でしばらくは車で移動すると思われるが、その後は公共交通に移行する状況となる。その状況に、地域の中でも早い時期に到達するのではないかと。そうすると、財政面では出て行くお金が多くなる。公共でどうみるか。</p>
会長	<p>アンケート結果は、バスのダイヤグラムを変えるのに使えるネタになりそうだと感じた。高齢者が車を手放した後に公共交通に移行するというのは、困っている人を助けるという視点でもある。個人的に、まほろば号にある程度お金をかけるのは良いことと考えている。アンケートをみると、外出の目的について、たいした用事でなくても出かける場合が多くみられる。健康に関する視点でいえば、出かけないということが一番問題なので、積極的に使ってもらい、出かけてもらうのが良い。健康増進、医療費削減につながる。</p>
委員	<p>アンケートからわかる太宰府市の特徴としては、市外へのアクセスを望む方が多い。直近の網計画としてはそこまで入れる必要はないかもしれないが、2年後、5年後、10年後とかの地域連携は大事ではないかと思う。太宰府と大野城、太宰府と筑紫野のような行き来は多く、この3市、もしくはもっと広げて、福岡市のベッドタウンとして筑紫地域の公共交通を考えていく必要があるのではないかと。</p>
委員	<p>関連して、太宰府市から福岡・博多方面、市より北側へ向かう需要が多いと思うが、本来であれば、その流れに乗るようなアクセスができるのが自然。太宰府駅から二日</p>

	<p>市駅まで南下して、二日市駅から北へ向かう電車に乗り換えるというのは不自然と思う。そういう意味では、将来的には下大利駅の方にうまくつなぐとか、市内から二日市駅にうまく連結するとか、考える必要があるかと思う。</p>
事務局	<p>実は総合交通計画協議会の方で、白木原駅まで行けばどうかという意見もあった。我々の想定している拠点とは異なる選択肢も考えられるということ。実際に高尾の住民の方は、我々が想定していた五条ではなく二日市を利用していた。</p>
会長	<p>立地適正化計画と一緒に網計画を立てなければいけない。立地適正化計画の将来都市構造図をベースに乗り換え拠点を考えた方が良い。現状の枠組みでできることをしながら将来のことを見据えて計画していく必要がある。最近では、市町村毎でなく、圏域という考え方で連携することもある。先を見て色々な対応ができるように、協力できるところからゆるく話をして、その一歩として公共交通網計画をやっていくと良いのでは。</p>
事務局	<p>聞き取りやアンケートでは、地域の方々がそれぞれどこに行きたいのかといった傾向を把握していて、市内外のどこに路線が対応できているか、する必要があるかということが見えるかと思う。</p>
会長	<p>網計画で地域サブとか地域基幹まで書くと大変なので、市として大事な人の動き、ルートの図と、もう少し細かい図をつくれれば良いかと思う。</p>
委員	<p>渋滞の観点がないように見えるが、利便性を高めることに視点を置くということが良いのか。</p>
事務局	<p>そうではない。アンケートで定時性の満足度は高かったが、それはバスだから許容範囲かなと大目に見てくれた部分もあると考えている。バスが入ると渋滞が激しくなり、欠便の発生につながる。バスレーンを設定すればどうかという話や、道路拡幅が必要かという検討もあるかと思う。</p>
事務局	<p>渋滞に巻き込まれてバスが時間通りに来ないという話は利用者の方から多くいただいている。ダイヤ通りいけば乗務員の休憩が取れるが、現在は遅延等により休憩の時間も取れない等、負担が生じている。ダイヤの便数を整理する必要があるということで、現在のダイヤをベースにここ1年で見直し検討しているので、その結果は出していきたい。</p>
会長	<p>渋滞問題は棚上げするのではなく、担当課を含んでスキームを組んでいく必要がある。この会議だけではできない。</p> <p>他に気になる点として、現状のバス停から300mの距離を利用圏としているが、これが居住区域ととらえてしまうと違うものであって、立地適正化計画で居住区域やエリ</p>

	<p>アを決めてから公共交通網の検討にあてはめるべきかと思う。コミュニティバスの満足度に関して言えば、ニーズのある政令指定都市であっても減便という判断をした場合があった。その理由は乗務員不足によるものであった。現実的にどうしていくか、まほろば号はその運行方針を踏まえて、位置づけを考えるべきと思う。</p>
委員	<p>今のお話のとおり、一番重要なのは乗務員不足。検討課題の一つとしてしっかり組み込むべきと思う。</p>
会長	<p>誰かが無理する仕組みは長続きしないと思う。皆にとって良い仕組み、長続きできる仕組みづくりができればと思う。</p>
委員	<p>警察としては、団地に入っていくバスは自治会が運営するというのも、将来的に考えるとやっていくべきことかもしれないと思う。高齢者については免許返納も重要で、これは特典にもよると考えられるが促進しないといけない。高齢者による事故についても重要で、これらは全般的な問題であり、考えていく必要があるだろうと思う。</p>
委員	<p>西鉄の、福岡方面から太宰府間を走る旅人ライナーや 400 番系統は黒字だが、他は年間 1 千万円程度の赤字となっている。22 番、23 番はさらに赤字である。企業としては効率化を目指すので、今後運転手が減る、赤字が減る、という方向にいかざるを得ない部分がある。</p>
会長	<p>本当であれば、便数での評価より、何人が利用しているのかという評価が重要。</p>
委員	<p>代替措置として乗合タクシーというものがある。少人数でフットワークが軽く、動くことができる。太宰府市でも使える場面があると思うので、検討課題に入れると良いのでは。</p>
会長	<p>まほろば号の地域線は乗合タクシーのような位置づけですか？</p>
事務局	<p>いえ、定時便です。</p>
委員	<p>市全体について今の施設配置は変わらないのか。何か方針とかがあれば、入れると良いと思う。</p>
会長	<p>立地適正化の協議会では土地利用の話をするはずで、その方針や交通網の理想の図を次回提示いただけるのではないかと。</p>
事務局	<p>網形成計画に関連して、バス路線網の改定ということで短期的に対応できる部分もあるかと思う。今後、都市施設等の集積を見込む土地や土地利用については、長期的な動きとしてある程度の考え方を示しておく、といった形かと思う。将来構造は提示</p>

	<p>させていただく形になると思う。</p>
委員	<p>タクシーは乗務員不足がかなりの問題で、弊社では72歳を第一定年と設定しているがやはり乗務員が不足している。太宰府市、筑紫野市、大野城市、那珂川町での1台あたりの売上をみると、福岡市と比べて1日3~5千円低い。二日市駅と紫駅でのタクシー事業者は、オーナーが変わって福岡市に本社がある会社が担っており、太宰府市でも本社は福岡市であり、こういった形で採算をとっているような状況である。売上を上げられる確率の高い福岡市にタクシーを集めて走らせるという運用にスイッチしていく検討が進むかもしれない。</p>
会長	<p>太宰府市は今まだギリギリ保っている、間に合う状況なので、今のうちに皆にとって良い計画をつくれればと思う。</p>
事務局	<p>(資料説明：次第7. 今後の予定について)</p>
事務局	<p>本日は色々なご意見、協議をいただきありがとうございます。 以上で第2回協議会を閉会とする。</p>
事務局	<p>(閉会挨拶)</p>