

協 議 会 議 事 録

1 会 議 名	令和元年度第1回太宰府市地域公共交通活性化協議会
2 開催日時	令和2年1月30日(木) 14:00~16:00
3 開催場所	太宰府市役所 3階庁議室
4 出席者名	寺町会長、清水副会長、富永委員、川津委員、中嶋委員、中井委員、古賀委員、上田委員、中山委員、下園委員、辻委員
5 次 第	<p>【議事】</p> <p>太宰府市地域公共交通網形成計画(案)について</p> <ol style="list-style-type: none">1. 地域公共活性化協議会について2. 太宰府市立地適正化計画の策定における議論について3. 太宰府市総合交通計画の策定における議論について4. 太宰府市の公共交通網の概況(振り返り)5. 太宰府市の公共交通網の課題6. 太宰府市公共交通網形成計画の基本方針(案)7. 今後の予定について
6 開催状況	

7 審議内容

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.～3.について)

委員 道路交通センサス交通量のデータについて、具体的な時間帯はどうなっているか。

事務局 朝7時から夜7時の12時間のデータとなっている。

事務局 (資料説明：次第4.について)

会長 市民アンケートの資料で、バスに関して7割が利用しないと言っているが、5年、10年して運転免許返納となったときに、今は使ってなくても今後公共交通に頼らざるを得なくなる人が増えることは把握しておきたい。また、直接向かいたい駅の調査結果は、アクセスについて網の設定に活かせる。コミュニティバスの利用状況調査結果は、実際の数値としてバスのサイズの検討等に今後使っていければよいと思う。

委員 市民アンケートで7割がバスを利用しないと言っているということは、バス利用者へのアンケートは市民の3割程度の考えであり、これが本当に市民の望む利用形態なのかはしっかり考えてほしい。

会長 市民アンケート調査の回答総数は1218人となっているが、母数はどうだったのか。また、地域や年代のバランスはとっているものなのか。

事務局 無作為抽出で3000人を対象としており、有効回答数が1218人である。地域や年代のバランスはとっており、バスを利用しない7割の年代の内訳は確認している。

会長 本当は、皆が公共交通を使ってもらうのが一番良い。渋滞解消にもつながる。調査結果をみて、今後も車でずっと問題ない人の意見をわざわざ聞く必要性は薄いかもしれない。ただ、5年、10年で確実に公共交通の需要が増えるところを踏まえて考えていくことが重要。

委員 実感として、五条の住民でバスを使う人はほぼいない。便利なところに人が集まって住んでいるので、バスのような公共交通を使う必要がない。一方で、北谷や内山はバスがないと中心部へ来れない。地域をみて慎重に考える必要がある。

事務局 (資料説明：次第5.について)

会長	<p>運転手不足という課題は大事な観点。このままでは事業者さんに限界があつてどうにもならない。今まであったサービスが今後もあるとは限らない。誰かが無理をする仕組みは長続きしない。持続可能な形を皆でつくり上げることが大事で、関係者間の連携は重要となる。来訪者に関しては、バスがなかったら車で来ていた可能性もある人達であり、バスをやめるとした場合のリアクションがあるはず。料金は弾力的に運営してもいいのではないかという意見もある。</p>
委員	<p>デマンド等の交通モードの話があつた。タクシー事業者としては、やれないこともないが、負担がかなり大きい。それをやったがためにタクシー事業者が潰れる、撤退するという事も考えられる。ライドシェア等も出てきているが、これも責任の所在がどうなるかという点や法的な問題等があり、賛成とも言えない。太宰府タクシーでも人の採用等を頑張っており、市内はまだ大丈夫だが福岡市では足りない状況である。オリンピック後の人の流れ、動きも気になる。</p>
会長	<p>個人的には、ライドシェアを必要以上に普及させるのは反対である。無人運転で利用者のみだと色々な状況が心配になる。ただ、ライドシェアサービスをやっていた事業者が撤退したら、それを使っていた人がサービスを使えなくなるので問題はあつた。タクシーは最後の砦と思つていて、自分で運転できなくなつたら頼らざるを得ない。</p>
事務局	<p>(資料説明：次第6.～7.について)</p>
会長	<p>太宰府市の特徴として、周辺市と協調しないといけない。人の流動は行政の区切りとは異なり、連携は大事なことで、それを明記したのは良い。市域を超えてコミュニティバスを走らせているところもある。また、なるべく人を鉄道に誘導することも大事。例えば西鉄太宰府線はそれなりの利用があるが、観光客がなくなったときにも西鉄が未来永劫運行してくれると思わないほうが良い。市内の人々がどんどん利用するように対策を打っていくことが必要。</p> <p>旅人ライナーは乗り換えがほぼない路線であり、種類は違つたろうがネットワークとしては必要。網計画に入れるかは考え方が色々あつたが、幹線ではなく広域交通軸としたのは良いと思う。</p>
委員	<p>400番のバスは甘木の方から来て、その経路から筑陽学園高校へ向かう人が多い。そして一般の方が乗り換えて博多方面へ向かうという、生活に密着した路線となつていふ。そういった点で、広域交通軸に位置づけられているのはしっくりくる。一つつながつてくるのが関係機関との連携についてであり、他のエリアだが、集客のために自前で無料のバスを走らせているスーパーや病院、スクールバス等もある。こういったところとの関係性は悩ましいところで、地域を守つていく上で協力していただき、できるだけ公共交通を使つてほしいといった投げかけをお願いしたい思ふもある。</p>
会長	<p>可能な限り組み込んでいただけたらと思う。</p>

委員	資料の中で、総合交通計画における市内での個別箇所の対策の検討について示されているが、都府楼前駅は特に検討はしていないのか。重点的に考えていただけたらと思う。
会長	立地適正化計画で中心拠点の位置づけなので、問題があれば対応策を打つ可能性はあるはず。
事務局	そのとおりである。
委員	公共交通網イメージ図の大佐野の位置づけはどういう意味か。
事務局	大佐野は地域拠点としており、商業施設が集積していて人が集まる場所であること、佐野土地区画整理事業地内であること、市の体育館や小学校等の施設があることで地域の拠点として位置付けている。
委員	現状では何か公共交通が通っているか。
事務局	位置は図のとおりでなく少しずれるかもしれないが、コミュニティバスが大佐野地域を通っている。
委員	つなぐ意味があるのかなと思ったが、今の説明であれば図の意味は理解できる。
事務局	さらに南までいくと店舗が多く立地している区間があるが、そこまではつなげないイメージである。
事務局	今のところは課題、方針を出したものであり、今後計画策定に向かって進めていくが、立地適正化計画、総合交通計画、地域公共交通網形成計画の3本の計画の整合性をもたせたいという点等から、今年度末の策定というよりは時間をいただきながら進めていきたい。ただし、渋滞解消を早くしてほしいとか総合計画をつくってほしいといった市民からの声もあるので、次回また整理してお示ししたい。 本日は色々ご意見、協議をいただきありがとうございます。いただいた内容を踏まえて今後検討し、また協議会を設けさせていただきたい。 以上で第1回協議会を閉会とする。
事務局	(閉会挨拶)