

議 事 概 要

1 会 議 名	令和 7 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 7 年 5 月 2 1 日（水） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 3 0
3 開 催 場 所	太宰府市役所 4 階大会議室
4 出 席 者 名	【委員】 原口委員（副会長）、高橋委員、田代委員、池田委員、中井委員、松本委員、森本委員、井上委員、堀委員、寺町委員（会長）、日宇委員、八尋委員、楠田委員 【関係人】 辻氏(福岡運輸支局)、川野氏(福岡運輸支局)、武末氏(福岡運輸支局)、藤木氏(福岡国道事務所)、柚井氏(九州運輸局)、野本氏(福岡県)、長谷川氏(バリューマネジメント(株))
5 議 題	【議事】 議題 1 路線バス輸送サービスの変更の申し出に係る対応方針について 議題 2 今後のコミュニティバスについて 【その他】 1 太宰府市第二種運転免許取得支援事業について
6 内 容	
事務局	(開会挨拶)
原口副市長	(挨拶)
	(傍聴人入室)
事務局	議事に入る。進行については、太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第 6 条の規定により寺町会長にお願いする。
寺町会長	早速議事に入る。本日は議題 2 件、その他 1 件となる。 事務局は、議題 1 の説明をお願いしたい。
	【議題 1 路線バス輸送サービスの変更の申し出に係る対応方針について】
事務局	(資料説明)

寺町会長	事務局の説明から、今後どのようなことを企画しているのか理解できた。 本日の委員からの意見によってブラッシュアップされていくものと考えられる。 説明内容について、ご質問等あるか。
関係人	資料 1P14 では、ジャンボタクシー、各バス停の最大発車人員、小型バスを比較している。激変緩和の代替交通に関しては、ジャンボタクシー8人乗りを使用するということであれば、各バス停の最大発車人員からすると不足するため、全員を輸送できないことになるが、どのように考えているのか。
事務局	車両を小型化するため、小型バスと比較すると乗車人数が減少する。気象状況等によって利用が集中する場合も含めて輸送できないことも想定されているが、路線バスと同様に次の便を待っていただくか、他の交通モードを利用いただくことを考えている。 実際に運行を開始して、どのような利用をされているのか等を改めて分析し、その結果に応じて今後の対応を検討していきたい。
関係人	資料に記載の各バス停の発車人員は平均となるため、11 時台と 12 時台では平均して 10～12 人程が乗車していることから、毎日のようにこの時間帯は 1～2 人が乗車できないことになる。令和 6 年 4 月の調査でもあるが、ジャンボタクシーを使用した運行では、不足があるようにみえるため、実際の導入にあたっては地域の方からの意見を聞きながら検証いただきたい。
事務局	資料 1P11 に太宰府高校入口発のイメージ時刻表になるが、現行の時刻表としては 10 時台が運行されていない状況となり、11 時 01 分、11 時 47 分に運行されている。減便後の時刻表では、10 時台として 10 時 17 分に運行されることになるため、現行の 11 時 01 分に乗車されていた方が、分散されることもある程度想定しつつ、どういった利用をされるのかがわからないため、結果を踏まえて分析できればと考えている。
委員	事務局の対応は、評価できると考えている。 担い手不足や利用者減少によって、今後もダウンサイジングや時間帯で運行形態を変えていくということは考えられる。今回、ジャンボタクシーで定時定路線、4 条許可か 21 条許可ということも粘り強く検討している。他の地域でもこういったことを考えていくこともあるであろう。AI デマンド交通の実証実験の検討も進めており、交通不便の地域や既存路線の転換にも非常に参考になる。AI デマンド交通の実証実験を実施する場合、AI まで必要としない地域や、費用が膨大となる場合があるため、そういったことも参考事例となるのではないかな。AI デマンド交通以外の交通空白の解消方法があるのかをしっかりと検討することも重要。AI デマンド交通の導入で本当にいいのかをしっかりと検討しておく必要がある。このスケジュールを見る限り、システムを提供する事業者は決まっていないと考えられる。様々な事業者がシステムを開発しているため、特色などを把握して考えていくといい。 一方で、生活圏が行政区域を越える場合、隣接している自治体と別々のシステムとな

	れば、住民や観光客を含む利用者にとって使い勝手が悪くなり、利用者減にもつながっていくため、別々のシステムを導入する場合でもシステム連携ができるよう国でも検討が進められているため、情報収集しながら地域にとって使い勝手がよく、運行事業者に負担の少ないものへ仕上げていく必要がある。 運行開始がスタートになるため、実証実験のあとも描いていけるような体制づくりをしていただきたい。
事務局	周辺自治体等の様々な実績を参考にしながら、システム事業者や運行事業者を決定していきたい。
寺町会長	委員の意見にあわせて、少し気になっている点がある。 今年度にデマンド交通の実証実験をすることには賛成している。やってみないとわからないことはやってみたほうが良いと考えている。資料 1P17 のイ留意点にある利用者視点に「事前登録・予約が必要」と記載がある。事前登録とは、どういう内容を誰に対して登録してほしいと想定しているのか確認したい。市民だけに限定するのか、市外の方でもアプリをダウンロードすれば登録できるようにするのか、いろんな選択肢がある。何が正しい、間違っているではなく、気を付けておくべきことが異なってくるため、現時点で事務局が想定している内容を確認したい。
事務局	資料 1P17 に記載しているデマンド交通の導入や転換が望ましいエリアの検討の際に、交通空白地や不便地への新規導入といった視点がある。やはり、今まであった交通モードがなくなってしまう地域や実際にお住まいの方々が不便と地域に焦点をあてながら、エリアの選定をしていくことが重要と考えている。交通モードとして地域に適している、観光にも活用できるといった点については、実証実験を踏まえて検討していきたい。まずは、日常生活の移動手段が不足、なくなってしまう恐れがある地域において実施していきたいと考えている。
寺町会長	事前登録に対してハードルが高い方もいる。今まで決まった時間に運行していた交通モードから事前登録が必要な交通モードになり、登録や予約の仕方がわからないといった二重苦になってしまうと利用の促進どころか利用者が減少することにつながってしまう。事前登録の対象者を今後検討していく中で、例えば 10 月から運行するジャンボタクシーを利用している方に対して、デマンド交通のサービスについて周知していく等の対応も考えられる。アナログとデジタルのそれぞれで対応できるようにしながら、積極的な働きかけをしなければ需要を引きつけることができない。 委員の意見は利用者を増やすために必要な視点となる。需要が多すぎると車両が不足することもあるため、観光客まで含める点については、太宰府市の場合は観光需要が見込みにくい部分もあり、デマンド交通が臨機応変に増台できる仕組みではないことを踏まえると、ある程度の需要で抑えておくことも必要かもしれない。
委員	バスの運転士が不足しているため、ダウンサイジングする場合はタクシー会社に担

	ってもらうことになる。担い手が不足していたら、担い手確保に自治体が協力していかなければならない。
委員	資料 1P10 の時刻表について、早朝 5 時から 8 時台まで西鉄五条駅から太宰府高校入口へ向かうバスがないということであれば、西鉄五条駅からは学生利用がないということでもいいか。
事務局	資料 1P6 に路線図の概要を掲載している。早朝 5 時から 8 時台までは、西鉄五条駅を出発し、太宰府高校入口を経由して西鉄二日市東口へ到着する運行経路となっている。資料 1P10 の時刻表の 5 時 57 分、7 時 00 分、8 時 00 分については、太宰府高校入口を経由して西鉄二日市東口へ向かっているため、高校生の利用は可能となっている。
委員	資料 1P11 の時刻表について、太宰府高校入口発、西鉄五条駅行の 15 時から 17 時あたりの便は高校生が西鉄五条駅に向かって帰宅で利用されていることでもいいか。
事務局	太宰府高校入口発の便は、西鉄二日市駅に向かう便と西鉄五条駅に向かう便がある。車両のサイズとしては、西鉄五条駅に向かう便は住宅団地内を運行することから小型サイズとなり、西鉄二日市駅に向かう便は、中型サイズとなっている。高校生がどちらを利用するかによるが、西鉄二日市駅に向かう便を比較的多く利用している。西鉄五条駅を経由して帰宅する高校生も一定数いるため、15 時台から 17 時台の便を高校生が利用していると想定される。
委員	つまり、帰宅するときはバスを利用して、登校するときはバスに乗らないといことでもいいか。
原口副会長	高校生は、朝決まった時間に登校するため利用が集中するが、帰りの時間は部活動や習い事等で利用が分散すると考えられる。
委員	西鉄五条駅から太宰府高校入口へ向かう便は、登校時間帯に運行していないと理解したが。
事務局	資料 1P6 の路線図になるが、5 時 57 分、7 時 00 分、8 時 00 分の便については、赤色の路線で西鉄五条駅から太宰府高校入口へ向かい、青の路線で太宰府高校入口から西鉄二日市駅へ向かう系統となっている。登校時間帯であれば 7 時 00 分、8 時 00 分で赤色の路線を利用し、西鉄五条駅で乗車し太宰府高校入口で降車したあと、路線バスは青色の路線を運行するため、太宰府高校入口から西鉄二日市駅に向かうことになる。
寺町会長	過去の本協議会にて説明を受けた記憶があるが、太宰府高校の学生はかなりの割合で西鉄二日市駅から利用していたのではなかったか。西鉄五条駅から太宰府高校へ通学利用している学生はさほど多くないと認識している。

事務局	太宰府高校の学生の利用については、西鉄二日市駅発のバスが車両のサイズが大きいこともあり、また太宰府高校敷地内まで乗り入れる便もあるため、利便性が高いことから西鉄二日市駅発の便の利用が多い。ただし、利用が集中している便を避けるため西鉄五条から太宰府高校入口の便をあえて利用している学生も一定数いる。
寺町会長	太宰府高校の学生については、西鉄五条駅発の便は現行ダイヤの 7 時 00 分、8 時 00 分賄えているということになる。 帰宅時は、太宰府高校入口から西鉄五条駅と西鉄二日市駅へ向かう便が運行しているため利便性は高い。変更後で学生が影響を受けるとすれば、5 時 57 分発が減便されることによるものかと。
委員	資料 1P15 にて、太宰府高校入口から西鉄五条駅に向かう 16 時 27 分の便で最大発車人員が 1.8 人となっているが、1.8 人乗っているということか。
事務局	上段は始発バス停の発車時刻、下段は最大発車人員となる。乗降している人数を示しているわけではなく、太宰府高校入口から西鉄五条駅の区間の各バス停を出発した時点で乗車している最大の人数となる。例えば、東ヶ丘バス停に 2 人乗車した状態で到着し、2 名降車したが新たに 2 名乗車した場合、乗降者数は 4 名になるが最大発車人員は、バスの容量、バスが運行している間に乗っている人数という考え方となるため、2 人降車して 2 人乗車する場合は 2 人のままとなる。 この考え方によって、バスが運行する際に座席をどの程度確保しないといけないかわかる形になる。8 人降車して 8 人乗車した場合でも、乗降者は 16 人だが最大発車人員は 8 人となるため、16 人が乗れる車両ではなく、8 人が乗れる車両で運行が可能であるといった検討をすることとなる。
委員	資料 1P15 には令和 7 年度の予定が記載されており、令和 8 年 3 月 31 日まで星ヶ丘線が運行されるということだが、令和 8 年 4 月 1 以降はどのようにしていくのか。
事務局	これまで交通事業者と協議を重ね、令和 7 年 3 月 31 日の廃止期限を 1 年間延長いただいている。令和 8 年 4 月 1 日以降については、運行しているバスが突然なくなると沿線地域にお住まいの方などに急激な変化をもたらすこととなる。今後、地域との代替交通の検討やそれらの試行や運用を行うまで、空白期間ができると沿線地域にお住まいの方などに与える影響が多いため、代替交通の確立・運用が開始できるまでは廃止期限について、交通事業者と協議をさせてもらいたいと考えている。 現時点において令和 8 年 4 月以降については未確定となる。
寺町会長	本協議会としては、令和 8 年 4 月以降について議論をしていくこととなる。 その前段階として、踏まないといけない段階があるため本日は協議をしているところになる。

	事務局からの説明にもあったように、試行運用をするため問題点も抽出できることとなる。想定内のものから想定外のものまで出てくるだろうが、いろんなデータを持ちながら本協議会や事務局で PDCA を実施していくこととなる。結論ありきで令和 8 年 4 月以降の交通モードを考えていくよりか、事務局の対応は慎重であるため評価できる。 デマンド交通も様々な結果が各地で出ている。事務局はきちんと本協議会で情報共有し、委員はそれに対して些細なことでも指摘いただくといい。
委員	学校の通学活用は、卒業や入学で入れ替わりがあるため今年と来年、再来年では状況がかわってくる。通学利用している学生を特定できる人数だと思われるため、毎年通学利用人数を把握して、だれが乗っているかわからない状態ではなく、だれが乗っているのかを含めて特定して運行されるといいのではないかな。住民も利用する目的も地域によって特定できるため、目的先がわかれば時間帯をずらしてもらうとか、不便を強いられず利用できるのかもしれない。
事務局	今後、代替交通やデマンド実証実験の実施において、その際に利用される方の状況確認やアンケート等の実施も考えている。太宰府高校の学生についても、その中で把握していき、検討に向けた参考としていきたい。
関係人	資料 1P20 において、デマンド交通実証運行に向けたスケジュール（案）が記載されているが、令和 8 年 3 月から本格運行（予定）とある。補助金の要件に実証運行や本格運行の位置づけがあると認識している。現時点では、本格運行の開始時期は決まっていないという認識でいいかな。
事務局	デマンド交通実証実験事業として実証運行を実施し、本格運行に移行するのか、実証運行を継続し分析をさらに進めていくかは、実証運行中に考えていきたい。あくまで本格運行の予定として記載しているが、実証運行の期間が 3 ヶ月程度であることから、実証運行を継続して分析を深めていくことも想定している。
事務局	【議題 2 今後のコミュニティバスについて】 （資料説明）
寺町会長	太宰府市の場合、他の自治体と根本的に違うのが、ただなくなっている困っているだけでなくインバウンドなどの観光需要のオーバーツーリズムの問題もある。
委員	竈門神社で春の桜まつり、秋の紅葉まつりの時期に観光客が非常に多くて通学児童が乗車できない問題がある。その時期は、児童は通常のバス停の一つ前のバス停から乗車しているが、児童自ら降車できない事もあり、学校の先生が最終バス停の内山まで同乗している。

	私の認識としては、コミュニティバスは地域と公共施設を結ぶバスと受け止めている。過去に市外駅への乗り入れについて議論もあったが、コミュニティバスのそのような趣旨もあり乗り入れはできないということだったと思う。地域と公共施設を結ぶバスで路線バスではないので、児童が乗れないこと自体がどうなのかと思う。 事務局でも非常に悩ましい問題で議論されていると思うが、そのような背景もあるということも、地元の内山区の自治会長をしている立場からひと言申し上げた。
寺町会長	一つ前のバス停から乗車していることは以前の協議会でも話があったが、学校の先生が同乗していることは知らなかった。より深刻な問題だと感じた。 コミュニティバスであるが、実質誰でも乗車できて、乗車拒否できないのが乗合バスの基本的なスタイルと認識している。 一義的には、市の税金を使って地域の移動を確保することが大前提で、そこを守ることが少なくともこの会議では最優先と考えている。
委員	これだけ利用者がいるなら少々高くても観光客も乗ると思うので、観光客向けに別料金を導入してもいいのではないかな。もしくは、時期に応じて市民向けのバスと観光客向けのバスを分けて作ってもいいのではないかな。
寺町会長	色んな選択肢があると思うので、事務局で情報収集をしていただきたい。 【その他 太宰府市第二種運転免許取得支援事業について】
事務局	(資料説明)
寺町会長	運転士不足に対する支援として、太宰府市も本腰をいれていく宣言となる。
委員	運転士不足と言われていることについて、私の直近3ヶ月の休日日数は2月が5日、3月が6日、4月が6日、5月21日時点で3日となる。それほど深刻な状況である。
寺町会長	誰かが無理する仕組みは長続きしない。運転士の方々の職業意識や義務感等で支えられて今の公共交通は成り立っているため、利用者からすれば利便性を低下してほしくないところである。心配しているのは、塑性破壊が起きないかということ。電車、バス、タクシーも塑性破壊の限界まで達しているのではないかな。 各自治体が事業を開始することがゴールではなく、あくまでこれはスタートラインである。 免許を取らずに自転車と公共交通で生活できるかどうかについては、今のサービスが今のコストで維持し続けることは難しいため、今の市街地に相当するエリアの中の相当狭いエリアであれば可能ではないかと考えている。持続可能な仕組みは構築していく必要があるが、持続可能なエリアも確保していく必要もある。

関係人	非常にすばらしい制度を構築している。 重要なのは今後の周知になってくる。本協議会委員とも連携しながら周知を図っていただき、担い手の創出をお願いしたい。
寺町会長	いろんな業種がタッグを組んでイベントも開催されている。太宰府市でもいろんな組み合わせで実施できると期待している。行政ならではの柔軟な発想もお願いしたい。 他に委員から質問がなければ、進行を事務局へお返しする。
事務局	(閉会挨拶)