

議 事 概 要

1 会 議 名	令和 7 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	令和 7 年 8 月 7 日（水） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 3 5
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、池田委員、中井委員、松本委員、森本委員、井上委員、堀委員、山口委員、寺町委員（会長）、日宇委員、八尋委員 【関係人】 荒巻氏(西日本鉄道(株))、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)、安増氏(福岡県)
5 議 題	【議事】 報告 1 星ヶ丘線乗合ジャンボタクシーの運行について（代替交通） 議題 1 デマンド交通実証運行事業計画について 議題 2 まほろば号ダイヤ改正について 議題 3 公共交通再編方針について
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。本日は報告 1 件、議題 3 件となる。 事務局は、報告 1 の説明をお願いしたい。
事務局	【報告 1 星ヶ丘線乗合ジャンボタクシーの運行について（代替交通）】 （資料説明）
委員	資料 1 の 12 ページについて、前回協議会の際に質問すべきであったが、利用者アンケート調査結果のグラフはシンプルで赤枠内の利用者が少ないことが読み取れるが、アンケート調査の期間等について、補足説明をお願いしたい。また、13 ページについ

事務局	ても、休日となっているが土曜日、日曜日、祝日なのかも合わせて確認したい。 資料 1 の 19 ページについて、交通系 IC カードや定期券等は使用不可となっているが、通勤・通学利用者は料金を毎回準備する必要がある不便となる。例えば、定期券だけでも運転士の目視で確認して判断することは可能ではないか。定期券だけでも使用できるようにしてはいかがか。 資料 1 の 12.13 ページの利用者アンケートについては、前回までの協議会にて利用者アンケート調査の概要としてお示ししていたところ。平日は、令和 6 年 10 月 22 日（火）、休日は、令和 6 年 10 月 13 日（日）に実施した。始発便から最終便まで全ての便に職員等が乗車し、利用者へ用紙をお渡しして記入いただく方式とした。行きと帰りの両方を利用されている方には、行きと帰りいずれかの回答をお願いしており、利用された方のほとんどに回答いただいた。 平日の利用者 325 人のうち、回答が 165 件、回収率 50.8%、休日の利用者 126 人のうち、回答が 85 件、回収率 67.4%となっており、行きと帰りのいずれかで回答をお願いしているため、利用者のほとんどから回答をいただいたと考えている。 資料 1 の 19 ページの交通系 IC カードや定期券等は使用不可については、今回の代替交通は緊急的に実施することから、タクシー事業者が保有する車両を活用するため、交通系 IC カードに対応するための車載器が装備されていない旨を地元自治会にも説明させてもらっており、何かしらの代替交通が運行されるので良いのではないかとといった意見もいただいている。 定期券については、あくまで西鉄路線バスの定期券となり、代替交通については、西鉄路線バスの代わりにタクシー事業者に運行いただくため、定期券は使用できないと確認している。
委員	アンケート調査については、1 日調査だけで乗車人数等を表していることが気になった。1 日調査のデータで十分と判断したということか。季節や入学シーズン等の傾向もこの調査で判断できるということではないか。
事務局	今回のアンケート調査は、平日 1 日、休日 1 日の調査となっているが、その他にも西日本鉄道から交通系 IC カード等の乗降データの提供を受けており、時間帯別の利用状況等と突合させたところ、今回のアンケート調査と傾向が概ね合致していることも確認している。
寺町会長	資料 1 の 17 ページの利用対象者については、特定しないことは良いことであると考えが、バス停の時刻表示はどうなるのか。路線バスは、バス停に時刻表を掲示すると思うが、乗合ジャンボタクシーはどういった形で時刻表を掲示するのか。利用者にとっては、路線バスと乗合ジャンボタクシーの時刻表がバス停に併記されているといい。 情報提供は、ワンストップで行ってもらうとありがたい。
事務局	周知方法については、運行を開始する前までに市広報誌、市公式ホームページ、各バ

	ス停への掲示、沿線地域の公民館等へのチラシの配架、隣組回覧を考慮しており、周辺地域にお住まいの方が把握できるようにしたい。 西鉄路線バスのアプリによる遅延情報の発信までは準備できていない。運行区間が短く、渋滞が発生する箇所ではないが、数分お待ちいただくことがあっても利用できると考えている。
寺町会長	少なくとも、バス停に表示がされれば問題ないかと。 アプリによる情報提供もコストが必要となり、コストに見合うサービスを提供するのが大原則となる。無理のない範囲で考えてもらえばいい。
事務局	【議題 1 デマンド交通実証運行事業計画について】 (資料説明)
委員	資料 1 の 27 ページのオペレーターの雇用形態については、専属のオペレーターを委託で発注とのことだが、人が予約受付等を実施して運行するという事で間違いないか。今日の新聞にコールセンター AI 化の記事が掲載されていた。デマンド交通も AI 化が進んできているが、そういった検討もしているのか。
事務局	予約受付方法については、電話、専用アプリ、LINE を検討している。専用アプリや LINE は直接システム内で予約が完了するが、電話による受付は人によって対応としていくことで検討している。日中は人、それ以外を AI で受付といった事例の情報収集は実施しているが、今回の実証運行では人による対応を想定している。 今後については、実証運行を踏まえて検討していきたい。
委員	資料 1 の 29 ページの表について、デマンド交通の実証運行は継続して実施していくスケジュールになっているが、報告 1 の乗合ジャンボタクシーと重複して運行するという事でいいか。
事務局	ご意見のとおり重複した運行となるが、乗合ジャンボタクシーの運行とデマンド交通の実証運行は目的を分けている。 乗合ジャンボタクシーの運行については、10 月 1 日から路線バスが運行されない時間帯における激変緩和のため、緊急的な運行という位置づけとしており、運行時間としては 11 時から 15 時までとなる。 デマンド交通の実証運行については、地域のニーズや実情、利用状況、収支状況等を分析しつつ、利用者目線の制度設計、仕組みとなり得るか総合的に確認・分析したいと考えている。その後、デマンド交通が最適で持続可能な公共交通の体系として維持できるかどうか検証するもの。 西鉄路線バス星ヶ丘線の廃止期限は令和 8 年 3 月 31 日となっており、それ以降の路線バスのあり方については、引き続き西日本鉄道と協議を重ねている状況となるが、やむを得ず廃止となれば、デマンド交通の実証運行が実施できないまま対策を考えてい

	くことになるため、期間は重複するが同時に実施していきたいと考えている。
寺町会長	資料 1 の 29 ページの表について、地元説明・意見交換を丁寧に実施していることはよく理解できる。デマンド交通の予約や利用方法に関する周知や説明会等の場所や頻度について考えているか。
事務局	地元自治会長への説明時にも、予約方法や料金等に関するご質問をいただきながら全体として賛成というご意見をいただいた。その中で、地域の方へ正確な情報をいつ、どのようにお伝えしていくかが今後の課題ということを共有させてもらっている。初めて利用する方がほとんどとなるため、説明会といった形で実施していきたいとは考えているが、説明会の内容と時期については、地元自治会長へも相談しながら考えていきたい。
寺町会長	別の自治体の会議において、地元の公民館等で説明会をしても参加者が少なかったため、商業施設や病院といった住民が集まる場所で説明会を実施する方が効率が良いのではという意見があった。 公民館にて説明会を実施することも重要であるが、わざわざ足を運んでもらえるかどうか。住民が集まる施設で協力してくれるのであれば検討してみてもいいかもしれない。 資料 1 の 29 ページの表について、運転者研修が位置付けられており重要だと感じた。デマンド交通を運行するタクシー事業者では、雇用している運転士をデマンド交通担当にする場合と新規で雇用する場合があると聞いた。通常、タクシーは目的地までの間で乗降りが発生しないが、デマンド交通は乗降りが発生するため抵抗があるとのこと。また、AI で経路を判断することに対してもストレスを感じることもあるため、運転士にも相性があるとのこと。運転者研修について、適性があれば 1 ヶ月程度の運転者研修で問題ないと感じているが、そもそも適性の有無を確認する期間も必要となってくるため、期間が短いようにも感じた。タクシー事業者へ事前に相談しておく必要がある。 他に質問等なければ、議題 1 について最終確認がある。 事務局から説明があったように、資料 3 の 3 ページの乗降地点について、既存の停留所をデマンド交通の乗降地点とする提案があったが、これは非常に良いと考えている。別の自治体では、無料の福祉バスとデマンド交通の乗降地点を別々にしたことによって利用者が不便を感じているとのこと。 太宰府市の場合は、きちんと利便性を考慮して既存の停留所とデマンド交通の乗降地点を共同で利用することを検討しているが、既存の停留所付近は許可されている車両以外は駐停車が禁止されている。ただし、関係者が合意することによって既存の停留所とデマンド交通の乗降地点を共同利用が可能となるが、事務局の提案のとおり合意することに意見等はあるか。 【意見なし】

寺町会長	特に意見がないため、関係者は合意していると取り扱い、事務局は必要な手続きをお願いしたい。
事務局	【議題 2 まほろば号ダイヤ改正について】 (資料説明)
寺町会長	ポイントとしては基本的には乗務員の労働条件改善が目的である。乗務員からの意見を反映し改善することで、定時運行にもつながることはPDCAサイクルとしてもいいことである。 ダイヤを見ると反対回りから来るバスも同じ所を通るため、減便しているようで実際はあまり影響がない内容となっている。 誰かが無理をする仕組みは長続きしないと思っているため、乗務員の労働環境改善含めて改正を行うことは、利用者には多少ご不便をおかけする部分もあるかもしれないが、影響を最小限に抑えた内容となっている。 他にご意見等はあるか。
事務局	【意見なし】 【議題 3 公共交通再編方針について】 (資料説明)
寺町会長	突然決まるより、現時点でここまで分析をしているということをこまめに出すことは大事で、理解が深まるためいいことだと思う。
関係人	公共交通再編方針について、今後の取り組みや持続可能な考え方を示されておりいいことだと思う。ぜひ、地域公共交通計画を策定し、計画内で見直し内容の施策を位置付けて取り組んでいただくことがよいと思う。 この議題での再編方針と地域公共交通計画策定は関連があるか伺いたい。
事務局	地域公共交通計画策定にあたり、今の市内の公共交通がどうなっているかを考えながら作成していた。全国的な課題でもある運転士不足や、バス路線廃止申し出などもあったため今はそちらに注力しているが、同時並行で進めていきたい。 今後、本協議会の場でご議論いただく場合もあると思うため、その時はよろしく願います。
関係人	今回の内容のように目の前の対応も緊急性が高く重要であるが、今後のビジョンを考えていく上では地域公共交通計画を策定して、例えばバス同士が並走していることも踏まえた路線のあり方や役割分担、車両のダウンサイジング、A I デマンドがどのエリアに適しているか等計画に整理したうえで、取り組みを進めていくことが望ましい。ぜひ、公共交通計画の策定も進めていくようご検討いただきたい。

委員	前回会議で内山区の子供たちがバスに乗れない時期があると説明があったが、資料 1 の P37 を見ると、4 月の桜時期や 11 月の紅葉時期など観光客が殺到して子供が乗れないといったことが読み取れないが、事務局としてどう受け止めているか。
事務局	5 月の利用状況で分析した理由としては、梅雨、台風時期、紅葉など特異な数値が出る時期はあえて外して、今回は比較的穏やかで多客期を避けた通年で考えられる月で分析している。 紅葉や桜時期は同じ市内でもエリアによって来訪者など集まる人数が極端に違うため、そのような時期はその時期に特化した分析が必要と考えており、今回はまず市内全体の話をするための資料としている。 紅葉時期の内山線の対策としては、11 月中下旬の土日祝にまほろば号の臨時便を運行し来訪者を運べるような環境を整えている。 また、児童が乗れないという課題も把握していたため、昨年度に市内大学のスクールバス活用の可能性を検討した。検討したものの、西鉄太宰府駅ロータリー内で小学生が安全に乗り降りできるか、大学までバスが到着した後に大学から児童が安全に下校できるかなど、安全確保の課題が解消されていないため、引き続き今後も検討していきたい。例えば、乗り降りの時に、下校の見守りをしている地域の方との連携ができないか等、今後の課題として考えていきたい。
委員	検討を進めているということなので、初めからの説明の中に必ず加えていただきたい。
寺町会長	コミュニティバスがどうあるべきかという話になった時に、来訪者向けなのか、市民向けのどちらを優先対応すべきか判断が難しい部分もある。市民のことも考えたバスというも考え方もある。どちらも大切な視点ではあるが、先ほどの意見では、住民の皆さんが安心して利用できるようなあり方も意識されていると感じた。今回のデータが通常期なのか、市外からの来訪者も含まれているのか、次の段階では細分化して詳細な情報を精査しないと、数字に基づく改善はいいことだが、中身を丁寧に見つつ次のステップの検討をしていくことがいいと思う。 個人的にも資料に色んなことを書いてもらった方がわかりやすくいいと思っているので、できる範囲でご検討いただきたい。
関係人	先ほど観光客が乗っている関係で地域住民の方が乗れないとのご意見もあったが、利用者数のうち、地域住民と観光客の内訳などデータ上とれるのか。
事務局	ニモカを使われる場合は、個人的な情報に紐づく情報は提供いただけないため、IC カードが使われたという実績はわかる。まほろば号は運賃 100 円ということもあり現金利用も多く、現金利用の方は居住地の区別は難しい。
関係人	路線によっても生活路線や観光路線であったり、まほろば号も目的があると思うた

	め、目的に応じて内容なども今後検討していくことが必要と思う。並行路線については、どちらを優先すべきかという話というより、地域住民も観光客もどちらも運べるようにするのがベストで、どちらも運ぶことを第一に考えて、その次にどうするのが一番いいのかは目的に応じて検討していくのがいいと思う。その検討にあたって、データが取れるか疑問に思ったため質問した。
寺町会長	データは現場に出ないとわからないと思う。見直しに数値が必要である時代にもなっているため、必要なタイミングで適切にデータ収集も検討いただきたい。
事務局	(閉会挨拶)