

議 事 概 要

1 会 議 名	令和7年度第3回太宰府市地域公共交通活性化協議会														
2 開 催 日 時	令和8年1月28日(水) 15:00~16:30														
3 開 催 場 所	プラム・カルコア太宰府 2階研修室														
4 出 席 者 名	<p>【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、作道委員、松本委員、森本委員、井上委員、堀委員、濱脇委員、寺町委員(会長)、日宇委員、三重野委員、八尋委員、楠田委員</p> <p>【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)、東氏(九州運輸局)、室原氏(九州運輸局)、</p>														
5 議 題	<p>【議事】 議題1 公共交通再編(まほろば号ダイヤ改正)について 議題2 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3 太宰府市地域公共交通計画(素案)について</p>														
6 内 容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">事務局</td> <td>(開会挨拶)</td> </tr> <tr> <td>高原市長</td> <td>(挨拶)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(傍聴人入室)</td> </tr> <tr> <td>事務局</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td>寺町会長</td> <td>早速議事に入る。本日は、議題3件となる。 議題1、2については、一括議題としたいがこれに異議はないか。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(異議なし)</td> </tr> <tr> <td>寺町会長</td> <td>事務局は、議題1、2説明をお願いしたい。</td> </tr> </table>	事務局	(開会挨拶)	高原市長	(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3件となる。 議題1、2については、一括議題としたいがこれに異議はないか。		(異議なし)	寺町会長	事務局は、議題1、2説明をお願いしたい。
事務局	(開会挨拶)														
高原市長	(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3件となる。 議題1、2については、一括議題としたいがこれに異議はないか。														
	(異議なし)														
寺町会長	事務局は、議題1、2説明をお願いしたい。														

事務局	<p>【議題1 公共交通再編（まほろば号ダイヤ改正）について】</p> <p>【議題2 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】</p> <p>（資料説明）</p>
寺町会長	<p>基本的には、運転士不足の中でも可能な限りの緩和措置を事務局が提案している状況。</p> <p>個人的には、事務局は難しい問題を解いているようにも受け取っている。</p>
委員	<p>運転士不足が全国的な課題になっていることは承知しているが、将来の見通しを事務局に確認したい。まほろば号を今後継続していくにあたって重要になってくる。</p>
事務局	<p>約1年前の新聞報道にもあった西鉄の現状では、その時点で1日あたり127名の運転士が不足しており、その不足分は休日出勤で補っているという内容となる。令和7年3月のダイヤ改正によって、約58人分の不足を解消したとのことだが、70人分は現在も休日出勤で補完している状況。</p> <p>大型二種免許保有者不足ということが深刻な社会問題になっていることから、西鉄においても退職自衛官への採用活動を推進しているが、50歳代以上の運転士が多い傾向という情報もいただいている。</p> <p>若年層に大型二種免許を取得いただいて、バスの運行に携わっていただけるような魅力づくりは社会全体で考えていく必要がある。</p> <p>輸送手段として、需要規模の大きい時間帯についてはバスモードによる運行が一定程度必要となるため、二種免許取得を支援する補助制度を創設しており、交通事業者と連携・協力しながら取り組みを推進していきたい。</p>
委員	<p>1つの自治体が考えていくことでもないのかもしれない。</p> <p>運転士の待遇改善を実施していき、希望する職種へレベルアップしていくことがない限り、なかなか解消するのは難しい問題なのかもしれない。</p> <p>事務局も問題意識をもっていると思うため、引き続き情報があれば提供してもらいたい。</p>
寺町会長	<p>将来を見据えたうえで、突然なくなってしまう前提に進めてしまうと現状の利用者や住民への影響が大きすぎるため、事務局が提案している内容は激変緩和のためのギリギリのところまで歯を食いしばっている結果だと感じている。</p> <p>事務局は、今後もあらゆる努力をお願いしたい。</p>
関係人	<p>委員の意見のとおり、今後の待遇改善によって希望する職種になることは重要な視点と考えている。そのためには、多くの方に利用いただかなければ待遇は改善していかないため、自治体だけではなく住民も含めて利用促進ができるといい。</p> <p>今回のダイヤ改正も事務局は非常に悩んで組んだと認識している。</p> <p>一方で懸念していることが、例えば資料2の4ページ、水城回りの最終便が19:20か</p>

	<p>ら 17:25 へ変更となる。通勤で利用している方々が使いづらくなるのではないと思うが、通勤利用はあるのか。</p>
事務局	<p>実際に通勤利用は多少なりともある。資料 2 の 4 ページの例でいえば、水城回りと国分回りは同じ路線を右回りと左回りで運行している路線となる。水城回りと国分回りの現状では最終便は 19:20 となり、水城回りだけでみると 2 時間ほど繰り上がったようになるが、同じ路線を運行している国分回りの最終便 18:25 にてご利用いただくこととなる。</p> <p>他の路線についても、利用状況を勘案し利用のある時間帯は可能な限り運行できるようダイヤ改正を実施する。</p>
関係人	<p>おそらく労働時間の関係から最終便は繰り上げざるを得ないと思う。住民への丁寧な説明を心がけてもらいたい。</p>
関係人	<p>委員の意見にあった、運転士不足の将来見通しについて補足したい。</p> <p>運輸業における運転士不足は、何十年と起きており、コロナ禍や改善基準告示が厳しくなったこともあって運転士の労働時間が短くなり、多くのことが積み重なって運転士不足が注目されるようになった。</p> <p>運転士を魅力ある職種にするには、賃金改善が最も重要になる。全産業平均と比較しても 2 割ほど低い状態になっている賃金を改善するには、原資となる運送収入を上げていかなければならない。</p> <p>運送収入を上げるには、現在も実施しているかもしれないが、例えば太宰府市のイベント等において公共交通の利用を促進するといったことも考えられる。そういった取り組みを実施することで、初めて公共交通を利用する人が、バスやタクシーが簡単に乗ることが伝わっていくため、自治体が中心に実施してもらいたい。</p> <p>併せて、国としては、人材確保のため合同企業説明会を実施するなどを通じて、運転士になってもらうきっかけづくりを引き続き実施していきたいと思っている。</p>
委員	<p>利用状況の調査、地元説明会の実施、コミュニティバスと AI オンデマンド交通を組み合わせていくといった試行錯誤をしており、事務局を評価できる。</p> <p>事後のモニタリングおよび評価の実施に期待している。毎年、学校への通学者のアンケートを実施することも重要となる。</p> <p>利用者を減らさないために地域住民、地域の商業施設、学校と連携して、イベントの開催、チラシの作成、集まる機会を創出していくなどを継続して実施することが大切になってくる。</p> <p>運転士確保については、交通事業者がやってくれるからというのではなくて、地域が担い手探しをサポートすることや、地域が公共交通に乗ってもらうように盛り上げていくことも重要となる。</p> <p>2030 年以降は自動運転の活用が見込めるようになるかもしれない。動きは注視しておくといい。</p>

<p>原口副会長</p>	<p>お願いになるかもしれないが、西鉄路線バスの廃止については、沿線住民をはじめ、市外利用者も含め甚大な影響を受けることから、西鉄様との包括連携協定やこれまでの多岐にわたる取組も踏まえ、様々なレベルで、実情を考慮した特段のご配慮をお願いし、これまでの交通体系の存続などに向け協議を重ねてきた。</p> <p>これまで、西鉄からバス利用者の乗降状況など、データの提供を受けての分析、及び利用者アンケート調査等を実施し、今後の持続可能な交通体系における、新技術・新サービスの導入にあたって、沿線・周辺地域へのご説明や周知など、丁寧な対応を心がけてきた。</p> <p>星ヶ丘線の一部区間廃止については、本市の方向性は路線の存続を示しているため、代替交通としては朝の需要規模の大きい時間帯にコミュニティバスの運行、需要規模が比較的小さくなる時間帯についてはAI オンデマンド交通の運行を実施することによって、地域住民の皆様の移動手段を可能な限り確保していきたい。</p> <p>代替交通の検討・準備も進めているため、令和8年3月31日をもって一部区間を廃止することについては、やむを得ない方向で協議が整いつつあるが、西鉄様においては地域住民等に不便をきたさないよう、コミュニティバスの運行をはじめ、他の路線といった公共交通の存続に引き続きご理解ご協力いただきたい。</p> <p>委員の皆様方におかれましては、今後も具体的な検討を進めるにあたって忌憚の無いご意見賜りますよう重ねてお願い申し上げます。</p>
<p>寺町会長</p>	<p>星ヶ丘線の一部区間廃止については、福岡県バス対策協議会へ協議結果を報告する必要がある。本日いただいたご意見を踏まえ報告することとする。</p> <p>次に議題3について事務局は説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>【議題3 太宰府市地域公共交通計画（素案）について】 （資料説明）</p>
<p>寺町会長</p>	<p>次の段階としては、原案を公開して住民の皆様にも確認いただくパブリックコメントとなる。</p>
<p>委員</p>	<p>先ほどの議題でも話題となった運転士不足の関係で第二種運転免許の取得支援数を5人としているが、毎年5人なのか令和12年度までの累計が5人なのか教えていただきたい。</p> <p>この指標を設定することは良いと思うが、取得したい人を支援する施策は受け身の施策となってしまう。取得したいと思ってもらうことが重要となるため、事業17の地域公共交通の重要性や魅力の発信が非常に重要になってくる。運転士確保に関しては、国の取り組みの紹介があったが、県でも取り組みを進めている。国・県だけが実施すればいいということでもなく、国・県・市町村がお互いに補完し合いながら取り組んでいく必要がある。</p> <p>市町村は特に、事業概要に記載があるとおり、児童・生徒・学生へその重要性や魅力</p>

	<p>を伝えるための機会創出に向けて、小中学校の職業体験との連携も重要。子どもたちがエッセンシャルワークを担うことに魅力を感じ、是非バス運転士やドライバーに目を向けてもらうような職業教育も進めていただきたい。</p>
事務局	<p>第二種運転免許の取得支援数は計画期間の5年間累計で考えている。</p> <p>補助制度については、今年度から開始しており交通事業者への周知・活用の依頼を実施するとともに、自動車学校へのPRも実施しているところ。</p> <p>国・県と連携をしながら積極的に運転士確保を推進していきたいため、連携できる点があれば今後協議も実施していきたい。</p>
寺町会長	<p>かなり早い段階で実施していかなければ、手遅れになってしまうおそれもあるため、前向きに検討してほしい。</p>
関係人	<p>資料3の7-4ページにPDCAサイクルの評価・実施があるが、毎年実施するのか最終年度に1回なのか。</p>
事務局	<p>資料3の5-6ページに記載しており、都市計画基礎調査から評価する項目のみ次回調査の令和9年度としているが、数値指標の多くが毎年度を評価時期としている。</p>
関係人	<p>資料3の6-5ページ以降に記載されている各事業は、短期・中期・長期にて取り組んでいくこととなるかとおもうが、期間を定めてそういったことも含めて毎年度に評価していくをお願いしたい。</p>
寺町会長	<p>人口割合以外は毎年評価して、本協議会に報告するということになる。</p> <p>毎年、本協議会にて事務局へ確認できることは前向きなことなのかもしれない。</p>
委員	<p>市の西側の地域公共交通に関して、大佐野、青葉台地区等の住民の皆様も博多方面へ移動していることを把握しているが、都府楼南駅は筑紫野市と隣接している地域特性もあるため、JR駅への接続は現時点で難しいかもしれない。</p> <p>そのため、JRを利用した博多方面への移動需要に課題が残っている。今後、地域公共交通計画の事業・施策の実施に向けて検討していく必要がある、事業にも記載がある広域連携強化はとても重要な視点となる。隣接した市町と連携した地域公共交通計画を作成することで広域的な接続もできる考え方もあるので、そういった視点で今後一緒に事業の検討をしていきたい。</p>
寺町会長	<p>現在、JR駅への接続の記載はないが、将来的に考えていかなければならない内容となる。現在の地域公共交通ネットワークをこの形態のまま維持し続けることができればいいと思う一方で、かなり難しい問題でもある。運行開始したAIオンデマンド交通の乗降地点を今後あらゆる結節点へ設置していくことも検討していかなければならない。</p>

事務局	<p>1月25日に運行を開始したAI オンデマンド交通に関しては、680人を超える方に利用登録いただいている。100回の運行予約に対し130人が利用されているが、路線バスと乗合ジャンボタクシーも運行している状況であるため、現在の利用状況と、実際に路線バスが廃止された場合の利用状況等を調査・分析する必要があると考えている。</p> <p>調査・分析の結果を踏まえて、今後の事業展開の検討を進めていきたい。</p>
寺町会長	<p>実証運行開始から早くもデータを溜めていることについて非常に安心した。</p> <p>大変かと思うが引き続き、多くのデータを取得して分析をお願いしたい。</p>
委員	<p>現在、データの利活用に注力してきているため、国が出しているデータ活用の手引きを事務局や関係機関が活用し、データに基づく形で計画作成と事業の事後評価を実施し、地域住民と一緒に今後の望ましい姿を実際に対話していくことも考えていくといいかもしれない。</p> <p>ステークホルダーとしては、学生も多くいるとおもうため、若い力を巻き込んでいくことも重要となる。</p> <p>太宰府市の状況を把握していないが、免許を返納しても安心して暮らせるかという点とまだまだ自家用車に頼らないと暮らしにくい方も多いかと。本人だけではなく、家族や地域も心配していることになるため、資料3の5-6ページの数値指標でもそういったことを目標に掲げてもいいかもしれない。</p>
事務局	<p>自家用車利用や免許返納に関しては以前からご提案いただいております、地域の公共交通を使いながら移動できることが重要だと考えている。引き続き、移動手段の確保に努めていきたい。</p>
関係人	<p>資料3の7-2ページに事業全体のスケジュールが記載されているが、17の事業のスケジュールが見えにくい。既に実施している事業もあるかと思うが、太宰府市として令和8年度から地域公共交通計画に沿って事業を進めていくことになる。例えば、令和10年度までに調査を実施、令和11年度や令和12年度に実施といった形の記載をしたほうが、今後事業も進めやすくなるのではないかと。先ほど、PDCAサイクルも毎年実施するといった内容であったため、この計画に基づいて、事業の進捗も評価・見直しができる。</p> <p>可能であれば、各事業のスケジュールを示しておいた方がいいため、検討していただきたい。</p> <p>資料3の5-4ページにある人口割合の目標値が令和9年度になっている理由を確認したい。</p>
事務局	<p>ご意見のとおり、既に先行して実施している事業もある中で、こういった表記が適切なのか試行錯誤している。</p> <p>人口割合については、次回の都市計画基礎調査の令和9年度以降となれば計画期間</p>

	<p>を超過してしまうため令和9年度とした。</p>
寺町会長	<p>都市計画基礎調査ではなく、住民基本台帳から調査することも可能ではないか。</p> <p>都市計画基礎調査結果の年度とし、計画期間と齟齬が生じてしまうケースはあまり聞いたことがない。</p> <p>確かに、都市計画基礎調査であれば正確性・信頼性は上がる。</p>
事務局	<p>参考資料の現況分析等は、人口割合に限らず地域公共交通の状況等は都市計画基礎調査を活用している。そういった現況分析や把握も定期的にも実施する必要もあるため、都市計画基礎調査の数値にて経過をみていくために設定した。</p>
関係人	<p>数値指標がコミュニティバス等に偏っている。議題2でも西鉄の運転士不足も相まって一部区間が廃止となっていることも鑑みると、西鉄の幹線系統の利用者数を設定することも検討してはいかがか。</p>
事務局	<p>国の手引きにおいても、利用者総数や1便当たりといった内容となっている。地域住民の利用ニーズに対応した地域公共交通の構築といった目標と、地域住民の利便性向上に向けた施策の方向性の数値指標であるため、市が運行を主催しているコミュニティバス等としている。</p> <p>ご意見のとおり、路線バスの維持も大事ではあるが、星ヶ丘線のように一部区間廃止となっても、コミュニティバスで支えていなければならぬことも踏まえ、コミュニティバス等の利用者数としている。</p>
寺町会長	<p>北九州市の事例では、人口が緩やかに減少しているにも関わらず、モノレールの利用者が急増しているわけではないが増えているとのこと。理由としては、並走する路線バスの減便も利用者の増加につながっている様子。</p> <p>太宰府市の場合、幹線の利用者数を設定すると事務局でコントロールできない要因で利用者数が変動するリスクがある。北九州市で発生している事象は、特に太宰府市の観光需要によって鉄道駅利用者数も左右される。観光需要も非常に重要ではあるが、インバウンドの影響も受けやすく、太宰府市固有の事情からリスクが高く、地域住民のニーズに応えるという趣旨から外れてしまうため、地域の皆さまの移動手段を確保するといった点を重点的にみてもいいのかもしれない。</p>
委員	<p>バスの利用者が増えればよいということではなく、地域公共交通全体の利用者数が増えていかなければ地域公共交通の維持・確保にはつながっていかない。例えば、路線バスが廃止となれば自然とコミュニティバスの利用者は増えていくため、太宰府市の努力だけで数字の改善が可能な数値指標とした考え方があるとのことだが、他の自治体では、路線バスの維持に向けて利用者が増えるように補助をして無料バスや、子ども50円バスの実施といった利用そのものが増える取り組みを実施している。</p> <p>この数値指標を設定する場合でも、評価時に数値の増減の背景や分析は是非実施し</p>

	<p>ていただくとともに、他の地域公共交通の利用状況も含めて分析をお願いしたい。</p> <p>先ほど、委員のご意見にもあったデータを活用した分析も必要であり、全体的に目標値の全てが令和6年度の数値以上となっていることは大雑把な設定になっている印象を受けた。</p> <p>フィーダー系統の収支率も本来は何年度の1%以上と設定するのが補助の要件となっていなかったか。</p>
関係人	補助の要件にはなっていない。
委員	可能であれば、何か目標を具体的にもって何年度までに毎年1%ずつあげていく、0.5%ずつあげるといったことを設定した方が取り組みを進めやすくなるのではないかと考えているため検討をお願いしたい。
事務局	<p>コミュニティバス等の利用者総数が増加すればいいと思っているわけではない。毎年度評価の数値をもとにPDCAサイクルを実施して何が理由で数値が増減したのかといった分析は当然必要と考えており、引き続き取り組みを実施していく。</p> <p>目標値については、地域公共交通が置かれている状況が非常に厳しいことは事務局も認識しており、その中でどのようにして利用者数や収支率を増やしていけるかを当然考えていかなければならないことではあるが、現段階では移動手段を維持・確保することが第1目標となり、現状以下にならないようにしたいという意思表示であるとうご理解いただきたい。</p>
寺町会長	<p>コミュニティバス等は太宰府市が主体的に運行に関わっている交通モードということになるが、路線バスがそれなりの運行本数が減便・廃止になったとき、代替手段のコミュニティバスまで見直しや廃止になることも考え得る。コミュニティバスも条件が良くなることはないと考えれば、路線バスが減便・廃止となった際にコミュニティバス等の利用者数は必ずしも簡単に増えることはない。</p> <p>ここ1.2年は心配ないかもしれないが、5年計画と考えたときに、委員の意見も理解できるが、事務局が設定している数値はかなり野心的かもしれない。半分期待しているが、半分心配もしている。</p>
関係人	確認だが、利用者総数は鉄道、路線バス、タクシーも含めて数値指標を再設定することでいいか。
事務局	今後、事務局にて検討するが、現段階としてはコミュニティバス、地域サポートカー、デマンド交通の利用者総数としたい。
原口副会長	<p>市全体の経営的な視点で申し上げると、地域公共交通にどれだけ予算を充てられるかということは大きな問題となる。</p> <p>これだけ、福祉施策に必要な予算も伸びている中、本当に所管部署と市上層部も一緒</p>

	<p>に考え、悩んで検討を重ねてきた。会長からもご意見あったが、本当に現場は苦勞している。</p> <p>必要な方に必要な移動手段を確保するために試行錯誤して事業を進めている段階で尚且つ、福祉の観点も持っておかなければならないと考えている。</p> <p>市の施策として、福祉と公共交通を融合させた考え方も必要で地域の需要に応じていくというのは現場からすると非常に厳しい状況であることはご理解いただきたい。</p>
寺町会長	<p>本日、委員からの多くの意見を賜っているため、事務局は再度検討をお願いしたい。その結果、パブリックコメントを実施していただくようお願いする。</p>
事務局	<p>(閉会挨拶)</p>