

議 事 概 要

1 会 議 名	令和 8 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 8 年 6 月 2 3 日（火） 1 5 : 0 0 ~ 1 6 : 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】 石田委員（副会長）、高橋委員、平野委員、下川委員、中井委員、作道委員、百田委員、山下委員、長委員、溝田委員、堀委員、濱脇委員、寺町委員（会長）、小堀委員、安成委員、川谷委員、井手委員 【関係人】 西村氏(太宰府タクシー)、野中氏(福岡運輸支局)、白濱氏(福岡運輸支局)、森本氏(西日本鉄道労働組合)
5 議 題	【議事】 議題 1 太宰府市地域公共交通計画（案）について 議題 2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について
6 内 容	
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。
	【議題 1 太宰府市地域公共交通計画（案）について】
事務局	（資料説明）
寺町会長	コロナ禍等もあったが、長期間にわたって丁寧に検討して本日を迎えた。 本日は、パブリック・コメントにて提出のあった意見も踏まえて、検討してきた地域公共交通計画の最終協議を実施して、決定していくこととなる。 パブリック・コメントでは、様々な意見が提出されており、資料もきちんとまとめられている。

	資料 2 の 3 ページ目、のるーと太宰府の住民向け乗車料金 200 円の意見は、利用している方にとってはとてもありがたいこと。ただし、全体のバランスを評価する観点で、200 円が適切かどうかは別の意見をもっている。R7 年度まで運行していた路線バスはラウンドダイヤでもなく、定時定路線型で 1 時間に 1 本か 2 本運行していたので、時刻表にあわせた移動しかできなかった。しかし、のるーと太宰府はアプリを起動して発着地や乗車時間を選択すればすぐに予約でき、予約の空き状況によっては待ち時間もなく、自由に移動することができる。また、バス停以外も乗り降りできるようになっていることから、路線バスより利便性は向上している。そういったときに路線バスと同等の乗車料金とする場合、乗車料金の収入だけでのるーと太宰府の運行ができるなら賛成する。しかし、200 円とした場合でも市民が納めている税金の一部を財源として運行補助をするとすれば、200 円が適切かどうか評価する場合、運行区域内の方々のみ対象となる方がいいのかを考慮しておく必要がある。既存の鉄道、路線バスも運行していることも踏まえて全体のバランスを考慮すると手厚い対応になってしまうと感じている。 資料 2 の 10 ページ目、R6 年度コミュニティバス運行経費に関する意見があるが、とても貴重な意見である。経費から収入を差し引いた残りは補助金であり、財源は市民が納めている税金の一部となる。運行補助の金額が適切かどうかは、様々な意見があると考えられるが、この意見を提出された方はおそらくコミュニティバスに限らず、太宰府市の財政運営の将来のことを考えて、重要な指摘をされていると感じた。利便性を向上させることも賛成だが、同時に持続可能性も目指していくことから、どこがバランスのとれている状態なのかを考えていく必要がある、皆さんにとって 100 点というのは不可能であり、誰かが無理をしている状態となるため、60 点を時間かけて目指していくのが望ましい。 事務局からも説明があったが、地域公共交通計画においても PDCA サイクルを用いて、改善があれば見直していく全体的な仕組みを構築することとなる。 今回のパブリック・コメントは、交通事業者や自治体にとっても、大変ありがたい意見が提出されたと感じている。
委員	資料 3 の 6-7 ページ目の事業 7 の事業概要に記載されている「造成」に違和感がある。 資料 4 の 14 ページ目の便数・所要時間・運賃について、R8 年 3 月時点となっているが、地域公共交通計画の作成が R8 年 6 月となるのであれば、少なくともコミュニティバスは 4 月にダイヤ改正を実施しているため最新の情報に更新してはいかがか。 資料 3 の 5-5 ページ目の目標 6 の数値指標において、第二種運転免許の取得支援数とあるが、支援対象は個人なのか組織に対してなのか確認したい。 資料 2 の 11 ページ目において、資料 3 の 6-8 ページ目の事業 11 が関連しているが、この事業は自治会バスを 1 つの可能性として想定した事業なのか。
事務局	資料 3 の 6-7 ページ目の事業 7 の「造成」については、福岡県の MaaS に関する会議においても「造成」といった表現を用いていることから記載している経緯がある。適切

	な表現がないか事務局にて確認する。 資料４の１４ページ目の便数・所要時間・運賃に限らず、他の調査においても時点や基準日が異なる状況でもあるが、最新情報を記載していきたい考えもあるため、事務局にて検討する。 資料３の５-５ページ目の目標６の数値指標における、第二種運転免許の取得支援事業はＲ７年度から開始しており、第二種運転免許を取得し、本市内もしくは隣接市町に所在する交通事業者を採用された太宰府市民に対し、第二種運転免許を取得した際の費用の一部を支援することとしている。 資料３の６-８ページ目の事業１１については、自治会バスに限らず、本市は鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーといった既存の交通サービスが豊富であるため、各地域における地形、環境、ニーズ等の地域特性を勘案しながら、どのような交通サービスが最適であるかを検討していきたいと考えている。
委員	運転士確保という点は、福岡県全体において取り組みを進めている。先ほどの第二種運転免許取得支援事業が資料３の６-１０ページ目の事業１６、１７に関係している。事業１６において、実施主体に地域が含まれているが、こういった取り組みを想定しているのか。
事務局	資料３の６-１０ページ目の事業１６については、委員からの質問と関連があるが、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーは交通事業者が運行しており、近隣では筑紫野市も自治会バスが運行され、コミュニティ組織の中で運転士を確保されている取り組みが実施されている。決してそういった取り組みに限定しているわけではなく、地域の中で第二種運転免許を取得して運転士を目指す方がいらっしゃれば、支援事業を活用しながら本市や隣接市町の交通事業者にて担い手となっていただくこと等、幅広い取り組みを進めていきたいと考えている。
委員	福岡県において、運転士確保に向けて様々な事業や取り組みを推進しているが、市町村の地域公共交通計画に記載いただき、積極的に取り組んでいただくことは非常に重要と考えている。福岡県全体の取り組みなので、福岡市に人が流れてしまうという懸念がどうしてもあると思うが、市町村が地元でどのように担い手を確保していくか、いろんなネットワークを活用しながら、人材確保を進めていただく考えを太宰府市が持っていることはありがたい。 Ｒ９年度以降の運転士確保に向けた事業・施策を検討していくこととなるが、太宰府市からの意見も伺っていきながら、この地域のためにできることがないか考えていきたい。
寺町会長	運転士不足は共通の課題であるため、是非福岡県と太宰府市で積極的に連携して取り組みを進めてもらいたい。 先ほどからの自治会主導の移動手段について、介護分野で老々介護が問題となっているが、自治会主導の移動手段も同じことが起こり始めている。ＮＰＯ法人が運行を担っ

	ていたが、運転を担っていた方たちの年齢が 70 歳を超えて担い手がいないといった事例がある。住民主体の運行形態も選択肢としては大切な視点であり、社会貢献に興味がある方や元気な高齢者も多い場合は、地域の人材を有効に活用していき上手く運用できればいいと感じた。 他にご質問等ないか。 なければ、太宰府市地域公共交通計画の方向性としては、資料 3 のとおりとすることで問題ないと思うが、太宰府市地域公共交通計画（案）について、本協議会として了承することよろしいか。 （異議なしの声）
寺町会長	ありがとうございます。 それでは、議題 1 太宰府市地域公共交通計画（案）については、本協議会として了承とする。 次に議題 2 について事務局は説明をお願いする。 【議題 2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について】
事務局	（資料説明）
寺町会長	まほろば号の減便に伴って、移動サービスが明らかに低下しているエリアがある。議題 1 のパブリック・コメントでは 4 月からの減便状況を考えると、対応が遅いとの意見もあったが、事務局としてはできる限りのことを企画している。今の時代はお金を出せばすぐに車両が買える状況ではなく、発注してもすぐに納車されない。さらに事業者であれば理解されていると思うが、乗合事業では一般的に販売されているボックスワゴンの車両では運行できない。乗合事業で使用する場合は乗降口の強化等様々な基準があり、様々な手当てをしなければ乗合車両として使用できない。そのことを考えるとタイムラグが生じる。私としては時間帯交通空白を埋める意味でも非常に大事なことであり、賛成である。
委員	今回の事業について確認だが、資料 1 の 6 ページに導入にあたっての考え方として、交通空白地・不便地への新規導入、既存の定時定路線型からの転換の 2 つの観点から検討したようであるが、今回に関しては、交通空白地・不便地への新規導入ということで、水城・国分・都府楼・朱雀エリアで実施するという認識でよろしいか。
事務局	資料 1 の 6-7 ページに運行エリア選定に係る考え方を示しているが、交通空白地・不便地の解消という視点、移動需要特性からみた妥当性や既存交通サービスの利用状況等の分析を含めたうえで、水城・国分・都府楼・朱雀エリアでの実施を提示している。実際にまほろば号の減便については、前回の協議会でも示しているが、市内全域で減便をしており、大型二種免許を保有する運転手不足は今後も継続していくことが見込ま

	れ、市内の乗合交通サービスがどうなるか先が見えない状況。そういったことも踏まえ、実際の利用状況等を鑑みて、将来的にどのような交通サービスが適しているかを実証運行によって検証したい考えもあり、運行エリアを選定している。
委員	まほろば号の減便に関して、北谷回りに関係する地元の自治会としては、同じ条件であると捉えている。今回の実証運行を見極めたうえで、将来的にはさらに運行エリアを拡大していく可能性も全くなくはないという認識でよろしいか。
事務局	北谷回りについては、減便の割合としては大きい路線になっている。デマンド交通の運行区域の拡大については、現在星ヶ丘・高雄エリアにおいて実証運行を行っており、今回水城・国分・都府楼・朱雀エリアにおいて実証運行を検討しているが、それぞれの地域の特性もあり、単純に運行エリアを拡大できるかどうかは、今の段階では申し上げることはできない。実際の既存交通サービスの利用状況の分析・調査を行い、デマンド交通が適しているのか検討していきたい。
寺町会長	今回はまほろば号の減便後、半年以上経過してから手当てしますというように見えるが、違う見方をすれば、さらに次を見据えて先手を打っている見方もできる。それがどうなるかは社会情勢もあり、読めないところではあるが、なるべく現在のスキームで解決可能で実行可能なエリアに対して、実証運行を提案して、フォローしつつ先手を打っているというのが今回の実証運行の計画案の提案であると認識している。とてもいい指摘であった。
委員	今回2台で運行されるようだが、4つに分けられた運行エリアのうち2つずつぐらいのエリアで車両を役割分担していくイメージでよろしいか。また今回AI オンデマンド交通を導入されるため、データがしっかりとれることから、導入にあたって、ミーティングポイントをどこに置くかの検討もさることながら、導入後も乗降人数等のデータ分析を行い、最適な形に見直ししながら進めていただきたい。
事務局	資料5において、色を分けて運行エリアを示しているが、まほろば号で例えると、水城回りや国分回りがあったりするが、今後地域の方々に説明をしていくなかで説明がしやすいように色を分けている。実際に水城エリアから朱雀エリアに移動できないということではない。運行に関するシステム設計は今後検討していく。データの収集・分析については継続して行っていく。
寺町会長	資料5において、既に運行されている星ヶ丘・高雄エリアと今回ご審議いただくエリアが示されているが、両エリアを跨ぐような利用は想定されているか。議題1でのパブリック・コメントにおいて、のるーと太宰府の運賃300円が高いといったコメントも寄せられているが、両エリアを跨ぐ利用が可能であれば利用者はお得である。AI オンデマンド交通であればいかようにも設定ができると考える。

事務局	今後システム要件の検討を進めていくが、現在は星ヶ丘・高雄エリアでAI オンデマンド交通の実証運行を開始しているため、そのエリアはそのエリアでデータの分析を行っていききたい。水城・国分・都府楼・朱雀エリアでもその地域でどのような移動がされているか分析を行っていききたいと考えているため、実証運行開始時としては両エリアを跨ぐような利用は想定していないが、将来的に利用者のニーズ等の調査を行い、検討していく。
寺町会長	国土交通省が利用実態に根ざして PDCA サイクルを回すよう推奨しているため、事務局の回答を聞いて安心した。引き続き現状の分析等を積極的に行っていただき、機会があればこのような場で情報公開し、皆様の理解を少しでも得られるようにしていただきたい。
委員	これから次のエリアに展開していくなかで、分析をしていくとのことであるが、実際に利用されている方の声がアンケート等によって届いているならば、次の実証運行に繋げていくためにも共有いただきたい。
事務局	現時点で意見等を取りまとめた資料は持ち合わせていないが、アプリで予約をされる方はコメント機能がある。加えて市役所に電話等いただくこともある。多い意見としては、助かりましたといったプラスな意見や、待たされたといったマイナスの意見等が寄せられている。マイナスな意見に対しては、管理システム上でどのような車両の動きをしているかを確認しているが、待たされたと感じた利用者の場合、踏切や渋滞等外的な要因による遅延が見られる。今後も分析を行い、運行システムの改善に努めていく。また実際の運行内容についても、このような場で報告していききたいと考えているため、その際には資料等提出する。
寺町会長	いただいた様々な意見は、次の改善へのきっかけになる。分析・情報公開していただき、PDCA サイクルを回していただきたい。
寺町会長	他に質問はないか。 なければ、事務局から説明があったように、太宰府市デマンド交通実証運行事業において、導入するエリアに既存の交通サービスが提供されているため、本協議会において関係者間で協議を整えることとなる。太宰府市デマンド交通実証運行事業について、合意いただいたということによろしいか。 (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う。
事務局	(閉会挨拶)