

議 事 概 要

1 会 議 名	令和 8 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 8 年 8 月 2 8 日（金） 1 5 : 0 0 ~ 1 6 : 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】 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）、安成委員、川谷委員、井手委員 【関係人】 野中氏(福岡運輸支局)、白濱氏(福岡運輸支局)、佐藤氏(九州運輸局)
5 議 題	【議事】 議題 1 太宰府市コミュニティバス「まほろば号」運行体系の見直しについて 議題 2 太宰府市コミュニティバス「まほろば号」減便対応について 議題 3 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 太宰府市コミュニティバス「まほろば号」運行体系の見直しについて】
事務局	（資料説明）
寺町会長	今年にダイヤ改正を実施したが、地域住民や利用者等から多く意見があったため、意見を反映するため PDCA サイクルに基づいて改善をしていくといったことが今回の事務局からの発案である。 資料 2 の 7 ページ、需要規模の現況に記載されている赤色がバスサイズでないと輸送できない時間帯。青色は、基本的にワンボックスサイズで絶対とまでは言わないがおおよそ輸送できるであろうといったこと。

	加えて、その数字は今年のダイヤ改正以降の数字ではなく、その前の利用状況を反映しているため、不便になった後に基づいた今回のリカバーではなく、減便する前の段階の利用実態に基づいた見直しを事務局は考えている。 そういう意味では、地域住民や利用者等に不便をかけているが、データに基づいてリカバーしていく内容が次のページ以降に記載されている。 6 ページでは、おそらく全部もとのバスに戻してほしいという意見になると思うが、運転士不足、それから車両もかなり年季が入っている状況を考えたときに、有効活用できる資源を用いる観点も必要であることから、今後の太宰府市の公共交通のあり方というのは、需要に応じて 7 ページの利用実態に応じて、バスタイプ、ワンボックスタイプを上手に使い分けていくことが必要になってくると感じた。 事務局に確認だが、資料 2 の 13 ページには、減便する前の時刻表が掲載されており、最終便が 20 時 30 分発となっている。今回の見直しにおいて、デマンド交通の導入し、運行時間が 10 時から 20 時となっているが、デマンド交通の運行時間は減便前に合わせて少し運行時間を延ばすような取り組みは特にしないという理解でいいか。
事務局	デマンド交通の運行時間は、前回の協議会で概要をお示ししており、議題 3 にて詳細を説明させていただくが、今のところ運行時間は 10 時から 20 時を想定している。 この運行時間は、運転士の勤務の体制等も考えていく必要もあり、運行時間を長時間とすれば、車両 1 台に対して、運転士が 2 人以上必要になることや、労働環境のことも考慮していく必要がある。 費用面のみで判断するわけにはいかないが、実際に利用される方々に対してどれだけの資源を充てるのか、実証運行において検討していかないといけないと考えている。 今年度の導入エリア水城・国分・都府楼・朱雀エリアの運行時間においては、既に実証運行をしている星ヶ丘・高雄エリアが 10 時から 20 時で運行しているため、同じ時間帯で実証運行を実施しながら、利用状況や利用者からの意見を反映して、サービス改善に向けて検討していく必要があると考えている。
寺町会長	仮に 20 時以降の 16 便目相当の要望があった際は、例えば運転士の労働時間を延ばさず、2 台運行のうち 1 台を 11 時から 21 時までの運行にするといったように、サービスレベルが落ちるがどうにか運行する形はとれるかもしれない。一方で、エリアによって運行時間がことなる点は統一感がないため、事務局の考えのとおり利用者からの意見を伺いながら PDCA を実施してもらえればいい。
委員	大佐野・吉松回りの改善の予定はどのように考えているのか。
事務局	大佐野・吉松回りは、水城・国分回りと同様に右回り・左回りとしてお互い同じ路線上を運行している特徴がある。4 月のダイヤ改正において、限りある車両数、運転士数で可能な限り移動手段の確保に努めた。内容としては、右回り・左回りの特徴を生かしお互いの路線を活用いただくことで、1 つの路線だけでは 2 時間に 1 本ということになるが、お互いをカバーすることで、1 時間に 1 便程度の間隔では駅方向あるいは住宅地

	方向に移動ができるように調整している。 大佐野・吉松回りの改善については、資料 2 の 7 ページに需要規模の現況にお示ししているように、1 日を通して需要規模が多い路線になっているため、多くの利用者を大きな車両で輸送するバス交通が適した地域ではないかと判断した。利便性の向上に向けては、バス運行便数の充実等を見直しの内容としており、ご不便をおかけするが、お互いの路線を活用したご利用にご協力をいただけたらと考えている。 見直し内容については、資料 2 の 10.11 ページに記載しているが、令和 6 年 3 月 23 日改正の時刻表ベース相当まで戻すことで、検討を進めている。
寺町会長	議題 1 に関しては、基本的に減便を元に戻すというのが基本方針となるため、私は個人的には賛成。 今後、事務局にて尽力いただく案件というのが、おそらく資料 2 の 19 ページにある運行事業者の選定や、21 ページの運賃体系を検討といった点になる。 事務局は引き続き、検討をお願いする。 次に議題 2 について事務局は説明をお願いする。 【議題 2 太宰府市コミュニティバス「まほろば号」減便対応について】
事務局	(資料説明)
寺町会長	議題 1 の本格的な見直しまでの時間帯交通空白を埋めるため、令和 9 年 9 月まで運行を実施するといった緊急対応の代替案を事務局から提案があった。 資料 1 の 11 ページには、代替案としてデマンド交通ではなく、定時定路線型で運行する判断に至った内容が記載されている。
委員	北谷回りの沿線住民として、今回の提案において申し上げておきたいことがある。 資料 2 の 23 ページに地域住民・利用者の意見等が記載されている。北谷回りの①の意見に「市長が変われば減便するのか」といった内容があり、非常に気になった。 4 月のダイヤ改正に伴う減便について、改正前と改正後と比較して不便になったということに加え、唐突感があって急に決まって急に不便になったということが地域住民・利用者の正直な感想であると考えている。 実際に大きな改正をするため、新市長になって急遽変更になったということは、スケジュール感としてもあり得ないが、地域住民・利用者からすれば、新市長になって変更になったという受け取り方もできなくもないということで、現市長は非常に気の毒な立場ではないかと。一方で、検討する過程において、減便になっていく方向であるといった動向や今後の動きについて情報提供がほぼなかったことから、市にとって都合の悪いことも含めて、今後のことはできる限り詳細に情報を提供していただきたい。 非常に難しい状況の中、様々な対策を模索し、今回のような提案に仕上げてもらえたことについては、地元住民としては大変ありがたいと思っている。 この場をお借りして感謝申し上げます。

寺町会長	特に利用されている方からすると唐突感があつたと私も思います。 ただし、太宰府市に限らず、減便や廃止ということが突然出てきて利用する方に迷惑がかかるといったことが各地ですっと発生をしている。 今回の資料を最初にみた時に「もとに戻せるのか？」というのが正直な感想だった。 現状、他の自治体は撤退等もあり下がっていく一方で、全然リカバーとかいう状況になっておらず、太宰府市に限らず全体的に運転士不足が致命的な状況になっている。 過去の本協議会で西鉄バス運転士の委員が「先月 5 日しか休んでいない」と発言があったが、それは先月だけのことではない。ずっと月に 5 日しか休んでないというオーバーワークの状態が継続し、労働環境、賃金、いろんなことを考えた時に限界を迎えて運転士の退職がはじまっている。 他自治体の会議でバス会社の方から伺った話だが、若年層が就職してくれるが、かなりの割合ですぐ退職するようだ。特に若い運転士は、拘束時間が長い割に給料が低く、今から子育てして、次の世代を産み、育てていかないといけないため、自分の人生設計を考えた結果、他の仕事をした方がいいと考えた結果であろう。若い運転士ですごくいい人が入ってくれるが、1 年ぐらい働いてこれからという時に退職してしまうというようなことも伺っている。 その状況の中、現状の状態からリカバーを提案している太宰府市は、私の感覚から言うと、ものすごいことをしているなというのが正直な感想。 その代わり、比較的完璧ではないにしても、いろんな空白を埋めていく提案をしているだけでも、私としては事務局が必死になって頑張っていると考えている。 ただし、今日の会議は特に私は意義があると思っている。議題 1.2 は、本日採決をするわけではなく、あくまで案を出して委員皆様から意見を賜ることになっている。そういう意味では丁寧に情報を提供して、いろんなことをきちんと企画していることを適切に情報提供していくことが大事なことです。 余計なことかもしれないが、運転士の方がどれぐらい辛いのかっていうのを発信してもらった方がいいかもしれないと感じた。不便になったというのは当然の意見だが、働いている方には働いている方の都合がある。 私の個人的な意見としては、ベストとは言い切れないが、かなりベストに近いベターを尽くしているといったところ。 同じことをもう 1 回申し上げるが、市民の方や利用者の方に対する丁寧な情報提供と、それからご理解いただくっていうのは大事なことです。本協議会が公開でいろんなことを情報提供して、積極的にしていくっていうのも私はいいやり方だと思います。
関係人	運転士の労働環境が非常に劣悪で、どんどん悪い方向に向かっている。 退職していくと 1 人 1 人の運転士が頑張らないといけなくなる。それを見てる周りの人たちは、運転士という仕事を選ばなくなってしまっている。 資料 2 の 23 ページ以降の意見を見ていくと、もちろん意見としては当然だが、運賃 100 円が 300 円になって大変だと記載あるが、運転士の給料を調べていただいたらわかるかと思うが、いわゆる全産業平均と比べても大きく劣っている。

事務局	これを改善しなければ、当然運転士という仕事を選んでももらえない。 皆さんの周りの方に運転士いくら給料がもらえれば働くかって聞いた時に、相当な金額じゃないとやっぱり働かないと思います。そう考えると、本当に運賃も値上げしていかなければならない状況にある。 そういった事情をやはり丁寧に説明をしていく必要はあると考えている。 一方で 23 ページの北谷周りの意見を見たときに、もちろん全ての意見を拾い上げることはできないと思うが、記載されている意見の改善になっていない部分もある。例えば②の意見に対して、今回の代替交通を運行しても状況は変わらないのではないかと。 せっかく市が頑張っているのに、意見に対して結局何も改善されてないということになりかねないため、こういった形で説明をしていくのか懸念するところかと。 地域住民の皆様、あるいは利用者の方々のご意見に対して、全てを改善するというについては、限られた時間、費用といった制約や、社会的な全体の環境を改善しないに対応できないことも含まれていると考えている。 ご指摘いただいた時間帯については、4月1日のダイヤ改正において、朝の時間帯に市内の中心部に向かう便をできるだけ確保を図ったところ。 8時台の便については、直前の便は小学生が利用する便ということもあり、そちらの便を利用いただくか、それ以降の3便に後ろ倒して利用いただくなどでご不便をおかけしている状況となる。 実際に乗り込み調査をした際、時刻が都合と合わなくなったため路線バスを使っている方もいた。ただし、帰りは荷物が重たく坂道を登るのが難しいため、まほろば号を使っているという意見をいただいたため、利用状況を注視していくことは重要となると考えている。 今回検討している代替交通については、時間帯としてまとまった空白が生じたところに何とか手当てができないかという視点で計画していることから、運行スケジュールを検討してきた経緯がある。
寺町会長	すべての意見に対して手当てできるのがベストではあるが、なかなか難しい。 太宰府市の場合、相対的に恵まれた自治体である。電車、バス、タクシーといったいろんな交通モードを選ぶことができる恵まれた自治体。 自治体によっては、すでに自治体内にタクシー会社がない、隣町からタクシーがくるといった自治体もある中で、今までの交通サービス、移動サービスや様々なサービスが未来永劫続くとは私は思っていない。昨日まで受けていたサービスが来年も同じ価格、水準で提供されることは期待していない。 市民が生活を維持するエリアは、サービスを維持していくべき。郊外の広々としたところに住んでいる方と、まちなかで狭いところに密集して住んでいる方に同じ価格、水準でサービスを提供することは無理だと考えている。郊外の広々としたところに住むのであれば、生活できるライフスタイルを模索する必要があるが、まほろば号からタクシーに転換するのは難しいだろう。外出の頻度を変えることや、外出先をまちなかではなく地域のなかにするといったように、ライフスタイルや環境を変化させて適応せざ

	るを得なくなる。それができないと家に引きこもってしまいかねないため、受けることができる行政サービス、移動サービスといった様々なサービスが変わっていくことに対して、少しずつ自分のライフスタイルを変えなくてはならない時代が来ている。 事務局は引き続き、検討をお願いする。 次に議題3について事務局は説明をお願いする。 【議題3 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)
委員	デマンド交通について、私たちが住んでいる地域でも運行しており、利用者や運行していない地域の方から様々な意見も聞いている。 利用している方は、必ず利用したいから高齢の方でもアプリをダウンロードして利用している。 一方で、まほろば号に乗り慣れている方は、1回も乗ってないのに乗れないと言っていた。その最初の壁を乗り越えられないことから不便だけが残っているようだが、結果的には利用する方はまほろば号よりも近くから乗れて、降りるのも自分の自宅の近くで降りることができるため、その壁を乗り越えれば、私はたくさん高齢の方でも利用できると思っています。 青山方向の団地には、路線バスが運行されていたが、その頃は今の高齢者たちが毎日通勤のように使っており、それ以外の地域では市がまほろば号を開設して不便で歩いて駅まで行かなければならないことを解消した。その方たちが今は退職して高齢になり、70代後半80代になっても全然乗ってないなら、減便や路線がなくなるのは当たり前だと私は高齢の方に話しをしている。 その代替としてデマンド交通の実証運行が実施されているのだから、それに乗らないとデマンド交通の運行もできなくなると私は強く思っている。 そのため、市は各自治会へ説明するときに車両を導入し、まず1回乗るという壁を取り除いて、ハードルを下げていく必要がある。説明会の時に利用登録し、公民館出発の予約を登録して、目的はないけど五条駅まで乗ってみるといったこともいいのではないかな。まず乗っていただく1個のハードルを下げないと、なかなか乗っていただけないところがあると思うため、そういった配慮をしていただければ。 せっかく実証運行を実施しているのに利用者が少なかったということであれば続かないと思うため、ぜひともお願いする。
事務局	星ヶ丘・高雄エリアについては、デマンド交通を導入していくにあたって、1番最初は「デマンド交通とは何か」というお声をたくさんいただいた。そのため、地域の公民館にて、デマンド交通の説明を実施した。予約をする手間は、1つの大きな壁になっていることから、スマートフォンアプリやLINEで予約される方へは、スマホ講座のような形で地域の方と膝を突き合わせて利用の登録から予約の仕方を何回も練習するといった取り組みを進めてきた。スマートフォンの操作が難しいと感じている方へは、電話

	予約の仕方や乗り方などもきめ細かに説明をしてきたため、今後エリアを広げていく際にも同じような丁寧な説明をしていく。 やはり 1 度乗っていただくということが非常に大事なことであり、そういった機会、仕組みや施策について取り組んでいきたい。
委員	星ヶ丘・高雄エリアで実証運行を実施しているが、その実証運行の期間の具体的な目処いつまでなのか。 また、他の自治体の会議でも意見としてあるのが、便利な新しい交通モードであるデマンド交通を一旦導入した際に、地元タクシー会社といった既存の交通機関に与える影響をどう考えているのかといった点である。今回、実証運行エリアが拡大されていくため、先行して実施している実証エリアにおけるタクシー利用者への影響などの状況を確認したい。
事務局	星ヶ丘・高雄エリアの実証運行開始の 1 月から 3 月末までは可能な限りぜひ体験していただきたいという形で運賃を無料とした経緯がある。 4 月以降については、星ヶ丘・高雄エリア内の西鉄バス星ヶ丘線一部区間廃止、昼間の時間帯に緊急的に実施した乗合ジャンボタクシー事業も終了するといったように、周辺の乗合交通の環境が非常に変わった時期となる。加えて、運賃も正規の料金をいただくということとなった。利用の状況がどのように変化していくのか注視してきたところ、利用者は実際増えてきている。 今後は、利用状況や収支状況のバランスを保つことも重要であることも含めて検証が必要であると考えており、例えば周辺地域の店舗等との連携を模索していくといった今後の発展の手法も含めて検証していくことも実証運行の位置付けとなる。今年度は実証運行の予算を確保できているため、一旦今年度は実証運行を継続して実施したい。 引き続きサービスの改善、施策の検討等が必要な場合であれば、適宜対応しながら実証運行を継続していきたいと考えている。 地元タクシー会社への影響については、本協議会にも委員として出席いただいております。デマンド交通導入の説明を実施し、影響について意見も賜った。運賃も含めて、路線バスやタクシーへの影響が出ないように運賃設定もお願いしたいと意見を賜っており、既存の交通モードを是非継続していただきたいため、1 番は共存共栄を目指していきたいと考えている。
委員	委員とも話しをしたが、タクシー事業の営業収益が極端に下がったということは全くない。 タクシー会社としても共存共栄を考えており、委員の意見にもあった乗車体験を是非進めていくことが重要となる。 タクシー業界もアプリの時代になってきており、いかに乗車体験していただくかが非常に重要となってきている。 あとは、安全管理という課題も見えてきた部分もある。2 社で連携してどのように補

	っていくかが今後の課題と考えているところ。
寺町会長	デマンド交通を利用している方というのは、既存のタクシーを使っていた方でなく、市の見込みのとおりに廃止された西鉄バスを使っていた方となっているため、比較的理想的な形で移行できているイメージかと感じた。
関係人	既存バス停の共同利用の合意にあたって、必ず既存の路線バス会社への影響がない場合に合意している。 乗降地点設置の要望があった際にも設置可否の判断をしていると考えているが、資料に記載の協議調整の中で共同利用したいバス停があったが、活用できない場合や活用を断念したケースがあったのか確認したい。
事務局	現在のところ、まほろば号の既存バス停の共同利用を断念したケースはない。 ただし、既存バス停以外に設置する乗降地点は、安全に乗り降りできる場所を選定して、道路管理者や公安委員会へ相談するが専門的な視点から危険性の指摘を受けて変更が必要となった箇所は存在する。
関係人	デマンド交通は時間調整ができないため、路線バスと同じタイミングで停留所に入ることもあるため、利用者の乗降等に関して注意いただくようお願いしたい。
寺町会長	資料 6 の乗降地点に関して、一部密度が粗いようなところもあるが、これは地元の自治会長から特に要望はなかったのか。 先ほどの委員の意見にもあった利用促進を進めるにあたって、徒歩でアクセスする距離が長いとやっていることと目指すことが異なってくるかと。
事務局	運行区域の自治会長へは、事業概要のみを説明している状況であり、乗降地点に関しては今後説明していくこととなる。 本日説明させていただいた既存バス停の共同利用に合意いただけたら、それ以外の新設箇所について、地域へ説明する中で意見を賜り、実証運行開始当初から設置するのか、運行状況や利用状況を注視しながら設置するのかといったところの違いはあるが、今後検討していくことになる。
寺町会長	議題 3 については、デマンド交通の乗降地点として既存のバス停留所を共同利用する場合に、皆様の合意をいただく必要がある。道路交通法等に基づいて合意いただけるということで、皆様よろしいか。 【意見なし】
寺町会長	合意とさせていただく。 事務局は、必要な手続きを過不足なく、遺漏なくしていただくようお願いする。

事務局	本日の議題は以上となるため、進行を事務局にお返しする。 (閉会挨拶)
-----	--