

議 事 録

会議名	平成24年度 第2回 福岡市地域公共交通会議
日時	平成25年 2月15日(金) 13時30分～15時00分
会場	本庁舎 15階 1504会議室 (福岡市中央区天神一丁目8番1号)
議事概要	
発言者	発言要旨
事務局	●平成24年度第2回福岡市地域公共交通会議を開会する。
会長	<会長挨拶>
事務局	<委員紹介>
事務局	●福岡市情報公開条例に基づき、会議は原則公開としており、傍聴を受け付けている。 ●議事録は、後日、福岡市のホームページに掲載する。 ●過半数の委員が出席していることから、福岡市公共交通会議規則第6条第3項により、今回の会議は成立する。 ●議事の進行については、福岡市地域公共交通会議規則第6条第2項に基づき、会長にお願いする。
事務局	議題1 東区美和台におけるバス社会実験(第2回)の実施について <説明> 資料1 ・ 参考資料1
委員	○実験の延長の決定する上で、基準を設けているのか。例えば、採算ベースの8割や6割など。
事務局	●現段階では明確な基準は設けていないが、地域の利用促進に対する取り組み状況、運行事業者としての将来性に関する判断が基準になるものと考えている。
委員	○市からの補助がなく、運賃収入以外の収入がないので、大きな赤字額になるようだと事業者としても判断が難しくなるだろう。

委員	○事業者としては、明確な数字を基準として掲げているわけではないが、ある程度の利用をお願いするために、社会実験開始後に地域を訪問したいと考えている。今回はグランドパス65や回数券を新設して利用促進を図っており、これらの利用状況も見ながら継続を検討していきたい。また、実験という段階であり、採算性とは別に、どのようなニーズがあるのか、どのようなものが使い易いのかという貴重なデータを得ることになるので、注意深く見守りたい。
委員	○判断基準を明確に設定されていない状況において、この場で1ヶ月や3ヶ月など延長期間を決定する必要はあるのか。
事務局	●前回の社会実験では事業者が目標数を地域の方に説明して、それに向けて利用促進に取り組んでいた。実験が始まる頃には地域の方々と共通の認識を持って実験に取り組み、その結果、利用状況を踏まえて目標を表明すると考えている。また、地域の方々は共通の認識を持って取り組んでいるため、例えば事業者が止める判断になったとしても了解を得られるものだと思う。継続することになれば、それはそれで良い。地域と交通事業者の方が共通の認識を持って取り組むことでクリア出来ると考えている。
委員	○逆に言えば事業者に一任する形になるので、この場で議決する必要はないのではないか。社会実験なので3ヶ月で止めて欲しいという議決をされた際、利用状況が良く地元の要望があれば、再度こういう形で会議をするのか。延長は事業者と地元の要望、話し合いの結果で決定するというところでよろしいか。
委員	○前回の会議の説明では、地域の病院やスーパーの協力得ながら維持していくという話があった。おそらく3か月の事業実績に加えて、どれだけそういった方たちの支援があるのか。その額によって、収支が合えば続けられる。その判断は事業者に一任していた方が良くと思う。
事務局	●社会実験の期間を3ヶ月もしくは6ヶ月にすることを皆さんにご理解頂けるかどうか、ということでもよろしいか。
委員	○最大6ヶ月までは社会実験を行える判断をしたということでもいいのではないかと。
事務局	●はい。
委員	○運賃は200円で認めるということか。
事務局	●はい、200円です。

委員	○運賃については前回と一緒だから良いが、継続に関しては事業者と地域の方たちの判断だと思う。最終的な判断は事業者で良いと思う。
委員	○もし、この場で3ヶ月と決めると再度3か月後に集まらなければならない。本来は実験の結果を見て、委員である皆さまに判断頂くべきところだが、事業者 に 任せて良いと思う。
委員	○補助金はないのか。
事務局	●市からの補助金はない。
会長	○議題1の東区美和台におけるバス社会実験（第2回）の実施について、実験期間は最低3ヶ月、最長6ヶ月として原案どおり、福岡市地域公共交通会議として了承してよろしいか。
委員	<異議なし>
会長	○議題1について了承する。
事務局	<p>報告1 地域主体の生活交通確保支援補助金制度の施行について</p> <p><説明> 資料2・参考資料2</p> <p>報告2 地域主体による生活交通確保の取り組みについて</p> <p><説明> 資料3・参考資料3</p>
会長	○参考資料2のチラシの配布時期は。
事務局	●年明けから配布を行っている。
会長	○地域と連携する機会の多い、区役所の地域支援課とも協力して周知に取り組んでいる。現在、早良区、東区からいくつか問い合わせがあっている。
事務局	●来週、東区の自治協議会長が集まる会議において生活交通確保の取り組みを説

	<p>明する予定である。丁寧に説明していきたいと考えている。</p>
委員	<p>○柏原地区は実際に登るとかなり遠い印象を受けた。若い方が歩くのとお年寄りが歩くのでは体感する距離も高低差もかなり違うと思うので、高齢化率等の数値を考慮して、将来的に基準を緩和してほしい。</p>
委員	<p>○この柏原3丁目の東側の地区では同様の話は出ていないのか。また、バスが通っているのか。</p>
事務局	<p>●柏原3丁目の東側の地区も同じくバスが通っていない丘陵地であり、潜在的な需要があるのではないかと考えている。ただ、私どもの広報不足もあるが、まだこの地域からの問い合わせはあっていない。地域性としては類似の状況であるため、今後、柏原3丁目の検討を行う中で、一緒に取り組む必要が出てくる可能性もあると考えている。</p>
会長	<p>○東側の地区についても大型車両の通行など物理的な課題がある。北東側の大きな道路から入っていく形になるかもしれない。</p>
委員	<p>○確認になるが、柏原地区については、生活交通の検討のために検討経費の補助交付決定を行っていて、今後情報を共有しながら、必要に応じてこの会議で内容を協議する、という理解でよいか。</p>
事務局	<p>●はい。既にアンケート調査が実施されており、その結果を元に地域の需要に合致した運行形態を検討していく予定である。その後、交通事業者にも参画してもらい、地域と交通事業者、市が三者一体になって検討を進めていくことになると考えている。</p>
委員	<p>○事業者の選定は地域の判断に任せるという理解でよいか。</p>
事務局	<p>●地域の検討母体で判断を行うことになる。</p>
委員	<p>○今回は報告のみか。</p>
会長	<p>○はい。</p>
委員	<p>○青パトについてだが、現在はボランティアの方や退職された高齢の方がドライバーの講習を受けて運転している状況である。バスやタクシーの代わりとして青パトを利用することは制度上可能なのか。用途に制限があるのではないか。</p>

事務局	●確認したところ、利用形態はそれぞれの自治協議会で決定できるとのことである。
委員	○運行がボランティアであればそうかもしれないが、例えば一人200円の利用料を取って、ガソリン代に充てるという方法は可能か。
委員	○タクシーも含めた公共交通がいっさい無い地域ならあり得るかもしれないが、柏原地区はそうではない。有償になれば基本的には道路運送法の適用を受ける。ボランティアによる運行でも、もし事故が起きた場合は大変なことになる。やはり、確実な対応が出来る交通事業者による運行を第一に考えた方が安心である。
委員	○バスでもタクシーでもうまくいかなかった場合、自分たちだけで出来る代行業業に進んでしまう印象を受ける。
委員	○この場にバス事業者、タクシー事業者も同席している。出来るだけ地域との話し合いに応じて頂くようお願いするしかない。
委員	○青パトについては、当初に許可を受ける際に、用途を記載して申請していた。住民の運送をするのであれば、そういった内容を追記して改めて申請しなければならないと思う。
事務局	●関係部署と確認した上で、地域の方と話し合いを進めていきたい。
事務局	<p>報告3 西鉄バス賀茂藤崎線の運行状況について</p> <p><説明> 資料3・参考資料3</p> <p>報告4 西鉄バス下山門線の利用促進の取り組みについて</p> <p><説明> 資料4</p>
委員	○賀茂藤崎線の運賃の値上げ額は。
事務局	●改定前の初乗り運賃は160円、改正後の初乗り運賃は200円、この区間全体において、平均23%の値上げである。

委員	○利用客の減少は運賃の値上げが原因か。
委員	○運賃の値上げによって利用客に割高の意識が生じ、利用客は減る。時間が経つと若干回復してくる傾向はあるが、値上げ直後は減少する。
委員	○グラフに記載してある利用者数の目標値は、運賃改定後の目標値か。
事務局	●運賃改定後の目標値である。
委員	○冬場というのは一番利用客が少ない時期であり、春に向かえば利用客も戻る。
会長	○地元もバス路線を活用したピクニックを実施するなど、存続に向けた活動を行っている。
委員	○報告とは直接関係ない話になるが、今後、高齢化がますます進んでいくため、タクシーの一番の利点であるドア・ツー・ドアの利便性にもう少し着目して、地域交通の議題に加えて頂きたい。高齢になると外に出たくても出られない。路線バスだけで地域交通を考えるのではなく、例えば月に1、2回の買い物ならタクシーも検討材料になるのではないか。地域交通を考える際、必要に応じてタクシーも検討材料の一つとしてほしい。
委員	○全く同感である。アンケート調査結果をみると、バス停までの距離が利用者にとって大きな負担になっていることが如実に表れている。これから高齢化が進んでいく中で、ドア・ツー・ドアの利便性などについて、もう少し考えていかねばならないと思う。
委員	○バスとタクシーが上手く連携を取れるサービスを考えていきたい。そういった新たな試みを始める際、費用が掛かることが悩みであったが、本日報告のあったような支援制度があれば助かる。
会長	○地域への説明の中でも、バスだけじゃなくタクシーという選択肢があることをしっかり提示して、その中で地元が一番良いものを選んでいくことが大事である。
委員	○福岡市は介護タクシーという制度がないのか。
委員	○会社によってはある。
委員	○障がいを持たれている方々にタクシー利用券を補助していただいている。高齢

	<p>の方はバスの利用補助を頂いていると思うが、タクシーの利用補助が欲しいという方もいる。</p>
委員	<p>○比較のご自分で動ける方はバスを利用されている。今は段差の無いバスも沢山出てきているので、バス停が近ければ外出したいという方もいるだろうし、タクシー料金を払える方はバスの料金を高いとは言っていないと思う。</p>
委員	<p>○バスは乗合であり、バス停まで歩いて集まっていたら、多くの方を一度に運ぶことで一人当たりの運賃が安い。タクシーは個別のサービスですからそれなりのお金をいただく。なかなか同じようには乗っていただけられないような社会に変わってきたので、乗合バスとタクシーの中間領域にあたる乗合タクシーが重要になってくると思う。</p>
委員	<p>○東京ではマイカーの人が減ってきている。今後、福岡も車を持たない家庭が増えてきたときの交通体系を検討していく方が良い。健常者がバスに乗ることで、採算性がとれるようになる。なおかつ、高齢者の人たちは月に1回、2回、タクシーとしての役割を果たすことになっていくと良い。</p>
会長	<p>○以上で議題については終了し、進行を事務局にお返りする</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ●次回の開催時期は現時点で未定であり、決まり次第ご案内する。 ●今回の会議は以上で閉会する。