

令和6年度 第1回 宇美町地域公共交通会議議事概要

① 開催日時：令和6年6月3日（月）10：30～11：35

② 開催場所：宇美町役場3階第二委員会室

③ 出席者：（順不同・敬称略）

〔委員〕原田（会長）、山本（㈱木村タクシー）、中尾（合屋タクシー㈱）、大嶋（九州旅客鉄道㈱）、鶴川（小学校区コミュニティ）、江口（自治会長会）、辻（宇美こども子育てネット・う～みん）、小河（民生委員・児童委員）、黒川（町議会議員）、和田（県土整備事務所）、佐田（粕屋警察署）、大井（大分大学有識者）、藤木（宇美町都市整備課）

〔代理出席〕泉田（西日本鉄道㈱、池田代理）、山浦（九州運輸局福岡運輸支局、古賀代理）、石川（福岡県交通政策課、三重野代理）

〔事務局〕瓦田、田原、川上

1 開会挨拶

- ・会長（原田副町長）が行う。

2 委嘱状の交付

- ・机上にて配布

3 自己紹介

- ・会長、委員に続いて事務局が行う

4 議案

議案第1号：西鉄バス（宇美～太宰府線）の減便について

- ・事務局から概要説明【資料1】
- ・西日本鉄道㈱より詳細説明

（会長）事務局、西鉄さんから話があったように、勤務シフトを含め、業務管理上の問題ということで、これが実行されれば令和6年10月から実施される予定。今日の協議結果を受けて、県のバス対策協議会に結果を報告しなければならない。本日の会議を持って意見の取りまとめを行いたい。ご質問等あれば。

（黒川）今後減便されるということか。

（泉田）10月1日に予定している減便を、事前にお諮りしている状況。冒頭お話ししたとおり、現在おおよそ14時間、ダイヤの拘束時間があり、それだと改善基準告示の新しいほうには対応ができない。拘束時間を減らすためには、どうしても、朝と夜の便を落とすしかない。平日は2台で運行しているので、1台は朝の便を減便する形。4-1の6時19分に宇美を出る便を減便させていただきたい。次の7時35分については、筑紫台高校含めかなりのお客様のご利用があるので、その便の1つ前の朝一番の便を減便する形。一方で、逆方向については、2便とも宇美から出る便を減便としてしまうと、お客様の影響が大き

くなってしまうので、片方は反対側の遅い便を落とす形で対応したい。こちらは、一便あたり大体5名ぐらいの利用がある状況。

(黒 川) さほど影響がないような減便のやり方ということか。

(泉 田) 私たちは1番ベストな在り方としてご提案させていただいている。

(会 長) この宇美太宰府線については、大体一月で7,000～8,000人くらいの方が、1日平均では約260名の方が利用している。特に朝、宇美から出る便については、高校、大学、通勤で使われている。太宰府方面に向かう筑陽学園さんや筑紫台高校さんはスクールバスもあるが、スクールバスを使わずに、このバスを使う学生の方も中にはいるところ。そうした中で朝1番目の6時台のバスが一つなくなる形になる。その次のバスは1時間後の7時半になるので、その辺りにどう影響が出てくるのか。あわせて夜の便は、太宰府市から帰ってくる20時過ぎの便になる。これは最終便がなくなるということで、部活が終わった学生さん、あるいは通勤で使っている方の帰りの便が一つなくなる。このバスが行ったり来たりしていて、それが1便ずつなくなる形になる。

(小 河) 民生委員もみんなも年を取ってきているので、説明して分かるのかという思いがあるが、広報でわかるような詳しい説明がなされるのか。

(事務局) 町の広報紙でという予定は今のところない。

(泉 田) 西鉄として、お客様向けにダイヤ改正の情報を出すのは2週前に、バス停での掲示、もしくはホームページでのお知らせになる。

(小 河) 私たちがお話する相手はお年寄りが多いので、ホームページ等を見るのは難しいことがある。今後、バスの減便がありますので、皆さん気をつけてくださいというお知らせがあればいい。

(泉 田) もともと4月1日に向けて、3月の春のダイヤ改正については改善基準対応でかなり減便をしますということを会社としてリリースを出していた。補助金を頂いて運行を続けている路線については、地区のバス対策協議会に申し入れをしてからの減便という形になるので、どうしても時期ずれが起きているところ。その旨をご説明していただければと思う。

(小 河) わかりました。

(江 口) 今日の結果を含めてでもいいから、町として、シティプロモーション課から、例えば地域コミュニティ活性化委員会などで議題として挙げていただければ、各自治会まで話ができていく可能性はあると思うがどうか。

(泉 田) その場合は何か代案がなければ議題にするのは難しいと思う。今回の代案として、今の便数をそのまま維持しようと思うと、乗務員をさらに1人増やして、という形になるので、年間1,000万円以上の負担が増える形になるため、実現は難しいが。

(江 口) そういう事情を説明して、朝1便、夕方1便の減便をこの協議会で可決されたという内容を、広報ではなく、地域コミュニティ活性化委員会で説明すれば、基本的には自治会まで話ができていくと思う。

(事務局) 当然住民の方に密着した問題であるので、今出たような地域コミュニティ活性化委員会等で何らかの発信はしたい。

(会 長) ほかにご質問、ご意見等があれば。

(鶴 川) もう一度1日の利用者数を確認したい。

- (泉 田) 4月の平均でいうと6.5名。朝の便が6.5名、帰りの便が6.6名。乗るバス停は様々であるが、降りる方が多いバス停は太宰府。逆方向についても太宰府から乗られる方が多数。
- (鶴 川) そもそもこの路線は、一般の方が利用する路線というよりも、一部の通勤通学に支障がある方のために町の補助で運用されている路線であると認識している。将来的に乗客が増えるのか減るのか、という見通しもあるし、ある意味不安定な路線であろう。今、運転士不足というのが非常に深刻な中で、14時間拘束しながらこの路線を2人で対応されているのは、それを運営することも、非常に大変な状況だろうと考えると、朝一夜一の減便というのはやむを得ないのではないかと個人的な意見を持っている。
- (会 長) ありがとうございます。そのほかにご意見等ございませんか。
- (泉 田) 少し状況の説明をすると、今回、ブロック別協議会、活性化協議会のほうに申し入れをしているが、他の地区では、補助金を頂いているにもかかわらず、廃止の申し入れをしているところもある。バスの利用状況が、1便当たりで最大おおむね10名いれば、バスの需要があるというところであるが、そこまで満たない路線については、バスの限界であろうということで、宇美町さんにも入れていただいている「のるーと」のようなデマンドバスの導入などを、地域を含めて協議をさせていただければというところで申し入れをしている状況。冒頭お示しした4-1の利用状況だが、今20数名の利用者がある便なので、できる限りお客様の利用促進、お客様が増えるような施策も踏みながら維持していきたいと思っているので、そこは引き続き情報共有をさせていただく。
- (藤 木) 今、筑紫野古賀線が工事を進めていて、県土整備事務所が太宰府側の4車線化を進めている。例えば筑紫野古賀線が4車線化になった場合、当然そこに、住宅が張りつく、もしくは商業施設が張りつく可能性もある。そういったときには、再度便の見直しやダイヤの改正は考えられるのか。
- (泉 田) もちろん利用者の見込みが立つようであれば、増便というのも含めて考えないといけない。今現状で補助金を頂いて運行している路線なので、なかなか難しい部分もあるかと思う。補助金をさらに増額していただいて、最低保障という形になるかもしれない。
- (藤 木) ただ筑紫野古賀線そのものが、4車線化というのはかなりの事業費を持って、用地買収を進めている中でなかなか、今すぐというのは多分ないだろうというのは我々も認識するところであるが、4車線化が実現したときには再検討していただきたい。
- (会 長) 今日、取りまとめをして県に報告をすることになるが、次回の県の協議会において、協議決定ということになるだろう。今並行して太宰府市さんのほうでも同じような協議をしていただいているので、双方そこで意見を持ち寄った中で、最終決定ということになろう。なので、今日この場で宇美町の考え方を取りまとめたい。
- これが実行されれば、今年度の10月1日からということになるが、従前からお話があったJR宇美駅へのバス乗り入れについて、非常に利便性が高まるのではないかとということで、10月1日に合わせて実行していただけるというお話を伺っている。宇美駅に降り立って、そこから太宰府市方面へということで、

より回遊性も高まる。この路線を存続していく上でも、今後利用者を増やしていくことも、あわせて行っていく必要がある。

- (中 尾) 1 番大きな根本は 2024 年問題。運送業は、労働時間の問題がある。要するに、基本的には業務終了から業務開始まで、日勤では 11 時間を確保してくださいというのが、今度の労基の改正である。それを西鉄さんに求めるとすると、補助金の上積み、そして人員を確保しなければならないというのが大きな問題になってくるが、行政としては財政的に難しいところがあるだろう。減便せずに本当は対応したいけれども今の法律では、私は、運送業としては難しいところがあると思う。経費的にどうこうというよりも、労働時間、運行時間を確保しようとする、人員が 1 人要る。これが 1 番大きくて、なかなか解決を見いだすのが難しい問題。
- (会 長) これは運送業務全般に言えることで、お金の問題ではなく、人の確保の問題である。
- (鶴 川) 働き方改革について、何か明確な指針があるのか。
- (中 尾) 乗務員は年間 480 時間というのがあるが、そこまでは使えない。数多く乗務員さんを入れていくしかないが、コロナが令和 5 年 5 月に 5 類移行しても、なかなか人員の確保が難しい。長時間勤務よりも、出勤時間帯の変更というのが必要。時間をずらして対応しているが、法律的には 21 時間いいと言われても、結局 20 時間で終わらないと、そのあとの終業点呼や清掃、車両の確認等が必要になるので、19~20 時間になり、夜 1~2 時に業務終了になる。やはり、宇美町の中で電話待ちの待機をしたとしても、月曜日から木曜日は、お店が休むと、需要がない。そうすると市内に行くしかない。金曜土曜は終業時間を 1~2 時間延ばしてはいるが、そこまでが限界。
- (黒 川) 太宰府市さんはどんな状況か。減便でも仕方ないなという感じなのか。
- (泉 田) まだ会議までは行っていないが、事務局レベルの話では、やはり高校生、学生さんについては、気に掛けていた。朝晩の便が遅くなったり早くなったりで大丈夫なのかというところは、質問をいただいている。
- (黒 川) やはり赤字になると成り立たないから、減便されるのは分かるが、利用している方のことを考えると「仕方がない」とは一概には言えない。
- (泉 田) 現行の便を 2 便ともそのまま減便するのではなく、1 番最初の便を落として、2 番目の便を少し早めるなどの対応ができるかと思うが、できる限り運用面で対応できるところは変えていきたい。
- (会 長) 画面のほうに、大井先生からもコメントが書かれているが、この路線の減便については、法律上では協議事項ではない、ということだが、先ほど申し上げたように県の協議会に報告をする必要があるので、この会で意見の取りまとめをさせていただいているところ。勤務シフト上でもやむを得ないのかと思うが、ただ一方では、少なからず利用している方がいる中で、その辺りの対応をどうしていくのかという問題であろうかと思う。関係者の方への周知等いろいろな対応を踏まえて、しっかり準備をしていく必要がある。太宰府市さんとの関係もあり、双方での協議の必要があるので、その辺りを踏まえて次回の協議会での協議決定という形になろう。

- (江 口) 朝夕の利用者が 6.5 名いる。その人たちが、バスが必要なのかというアンケート調査は取っているのか。
- (泉 田) そこまではできてない。
- (江 口) 実際に利用している人の声を聞いてみると、時間をずらすだけで対応できるのかについても、答えが出てくる可能性はあるのではないかと。
- (泉 田) そもそも現在の利用人数でバスを運行するのが適切かどうかというところがある。もちろんその方の生活があって、その便しか利用できないというところはあるかもしれないが、持続可能な交通というところで視点を置くと、現在のまま続けていくというところは、難しい部分もあるかもしれないので、やはり費用の面と持続可能なというところでの視点で見るとちょっと難しい部分がある。
- (江 口) 当然それは分かる。2 便の時間を早めるなどの話に持っていくのに、直接の声を聞いておけば、答えも出しやすいのではないかと。減便するにしてもきめ細かな対応があれば、納得される可能性はあるのではないかと。
- (泉 田) 現状としては、先ほど申し上げた 2 便目を早く出すとかが考えられると思うが、結果として、それで 2 便目に乗る方から「ちょっと早過ぎる」という話にもなり得るので、細部のところは見直していきたい。
- (会 長) ここで、福岡県さんのほうから補足説明があるということなのでお願いします。
- (石 川) 大井先生からの質問に対しての回答ということになるが、福岡県に政策協議会という協議があり、国の手続きとは別にこちらの手続きも必要になってくる。今回、宇美太宰府線が、国と県と太宰府市さんの補助が入っている路線であり、福岡県バス対策協議会のほうに、地域としての回答を頂く必要がある。地域公共交通会議を経て、回答頂くことにしているので今回、宇美町さんのほうで議題に挙げていただいている。
- (会 長) ご回答いただいておりますが、先生いかがでしょうか。音声聞こえますか。
- (大 井) 申し訳ないが、マイクを通してでない则会場の声がほとんど聞こえない。
- (事務局) 大変失礼しました。大井先生がご指摘されたところを今、県の方に回答頂いた。補助金の路線なので、国のほうには特段必要ないが、県のバス対策協議会のほうに、町、地域としての総意を上げる必要があるということ。
- (会 長) 逆に大井先生からご意見等ありますか。
- (大 井) 法律違反するわけにはいけないので、やむを得ない事項だと思う。ただ、これ以上最初と最後の便を切っていくと影響が大きくなるので、ダイヤの調整等で、そこについては、事業者さんが配慮していただくようにはお願いをしたい。
- (会 長) ありがとうございます。
- (辻) 乗車される方への告知が 2 週間前と先ほど言われていた。短いと思ったのだが、これは平均的な期間なのか。
- (泉 田) 西鉄バスグループ全体で、2 週間前の告示と決めてやっている。例えば年度が変わるタイミングでのダイヤ改正で、時間が合わなくてバスが使えないという声も中にはあるので、そこは 4 月 1 日のダイヤ改正ではなく、少し早い段階、3 月 17 日とかに活用して、利用者には事前にお示しできるようにはしたいと思っている。

- (会 長) 逆にそのあたりは町として早めに周知することは可能なのか。2 週間前でないとオープンにできない公表時期の縛りはあるのか。
- (泉 田) その縛りはないかと思う。弊社から申請を受け、国のほうに出した後は公表しても問題ない事項であると思う。国のほうからも補足があれば。
- (山 浦) 西鉄さんからの減便の届出は 30 日前に出していただければいいので、届出の前にホームページに載せる等は、西鉄さんの意思が決まっていれば問題ない。国の方で特段こうしなさいということはない。
- (会 長) ありがとうございます。公表のタイミングについては、西鉄さんと十分協議しながら、利用者の不利益にならないように努めたい。

利用者のことを考えると、この場で即座に決定するというのは非常に難しいと思うが、今後の日程を考えると、今日この場を持って取りまとめをしたい。この地域公共交通会議の設置条例の第 6 条において、会議の議事は出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合、議長の決するところによるということであるので、この場でお諮りをさせていただきたい。賛否の可否については、挙手をもって行う。次回の県の協議の中で協議決定される。それでは、西鉄バス、宇美太宰府線の減便について、賛成の方は挙手頂きたい。

[賛成多数]

賛成多数により、減便で承認していただいた旨を次回の福岡県ブロック別バス対策協議会にて報告いたします。ありがとうございます。

5 報告事項

- ・ のる一と宇美の運行に関する報告

(事務局) 資料 2 説明

(会 長) 合わせて 1 点お知らせがある。駅前の待合所については 3 月までは平日のみ開放していたが、4 月からは、土日も含め年間を通して利用できるように改善を図った。朝の 6 時半から 19 時まで利用ができる。のる一とや JR あるいは西鉄バス等の待合に利用頂ければと思っている。

(江 口) のる一の採算性はどうか。国からの補助金や、運賃収入に対して、運行に関する支出のバランスはどうなっているか。現在運賃が 200 円であるが、将来的に、それを上げなければならないとか、そういうことはどうなっているのか。

(事務局) 採算性でいうと、確かに収支率が 10%程度になっている。経費に対して収入が 10%程度。以前走っていたハピネス号と比較すると、事業費自体は 1,000 万円程度上がってはいるが、逆に有料化したことで県の補助金が活用でき、それが充当できることで、町の持ち出しが大体 3,800 万円程度になっている。これは前のハピネス号とほぼ同額で運用できている。それが安いかわかれれば安くはないが、現状としては、一般財源を維持しつつやっているので、運賃の値上げといったことは今のところは考えてないという回答になる。

(会 長) もともと料金設定については、バスとタクシーの中間ということで 200 円に設定した。ただ昨年、西鉄バスの料金改定があって初乗りが 170 円から 210

円に変わっている。今後動向を見ながら、またこの場においても協議する必要も出てくるかもしれないが、当面はのる一との運賃についてはそのまま据置きである。のる一とは1日150人を目標にやっており、若干の余力があるので、まだまだ町民の方々、あるいは町外から宇美町を訪れる方々にぜひ利用頂きたい。

- (鶴 川) 以前、深町のミーティングポイントが1番利用が多いと聞いたが、あそこはスーパーも多いし志免への連絡もしやすいことが要因だろうと思う。御存じのように志免にものる一とができた。自治体が違うので難しいと思うが、志免町ののる一ととジョイントというのは将来的な展望として、できるかどうか方針として伺いたい。
- (会 長) 志免町さんも今年の3月から運行開始されたばかりで、まだ具体的に今後どうしていくという協議は行っていないが、今後、地域交通を考えると時には広域利用等も含めて、検討していく必要があると思っている。余談になるが、先週土曜日に、イオンモール福岡の20周年イベントがあり、私も参加した。控室で近隣町の首長さんたちと集まったが、イオンモールさんのほうからも「先々は、のる一とでイオンモールまで乗り入れてほしい」という話も頂いた。また近隣の自治体とも連携強化しながら、公共交通の増加に進めていきたい。運行していただいているタクシー事業者さんのほうから何か、補足等あれば。
- (山 本) 志免町のお客様は都合よく自分たちで、深町で乗換えをやっているようだ。宇美町の方も、おそらく何名か自分たちでやっていると思う。
- (中 尾) 宇美町のほうはのる一とを1日3台稼働させているが、これは、フルに動いている状態で、1日100名前後になっているが、これ以上増やすということになると、乗り合いの数が増えていかなければならない。そうするとAIとの兼ね合いがあるので、どこでどんなふうに乗客数を増やすかというところが今後の課題だろう。
- 志免町のほうはまだ動き出したばかりなので、乗客の方の理解がまだ足りない。最終的には深町のバス停で、宇美町さんと志免町さんの協議の次第では、バス停の移動や乗り継ぎをどうやるか。どちらにしても予約制なので、その辺を片づけていくことが課題となる。
- (会 長) ありがとうございます。そのほかにご質問ご意見ありますか。
- (鶴 川) タクシーの合屋さん木村さんに聞きたい。今なかなかタクシーが予約できない。夜飲みに行って、帰りは予約できず、歩いて帰らないといけない状況だと聞く。どんな状況なのか教えていただきたい。
- (中 尾) 従業員さんは日勤の方が大体7時間労働している。ただ、始業から7時間が勤務時間で休憩等含めて約10～11時間やってもらっている。朝から乗ると17時18時には半分ぐらいに減っている。14時半ぐらいになると、ちょうど飛行機の時間帯とかがあるためだろうが、宇美町の企業さんのほうが、16時から17時過ぎまで、市内のほうにかなりの台数を乗って行く。空港だと助かるが、博多になると1時間半かかる。それがもう3～5台乗っていかれると、宇美町内には1～2台くらいしか残っていない。また夜間になると、5～6台ぐらいが残っているけども、予約と言われるすと、必ずその時間帯に

合わせないといけないので、これが難しいところである。だから今は、受付順に配車をしている。それしか今のところできない。以前あった早朝5時くらいの予約は、申し訳ないがお断りしていて、6時から予約受付を始めているが、それが限界。予約を受けると、大体20～30分前には車を拘束しないとならず、また、予約時間を違反すると、賠償の話等いろいろなものになるから、予約は一切受けられない。2～3台でどうやって地域住民の足を確保するかということになるが、その代わり、3～4台でもフルに動かして、すぐに指令を出している状況。そういう状態でやっているから、予約は、台数や人員が確保できれば受けてもいいと思うが、16時過ぎぐらいに企業さんがどのくらい乗っていくかということが分からないので、16時ぐらいまでは何とか予約は受けられるけども、16時以降になると、宇美町内に何台走っているかっていうのが分からないのが現状。

(江 口) タクシー、のる一と、西鉄バス、これをうまく利用するしかない。まずのる一とですぐに来てくださいという予約をして、それで2時間待ちとなったときに、タクシー会社さんに電話すると、そういう利用の仕方を私今やっているが、それが現実的だと思う。

(中 尾) 予約を受け付けてしまうと、時間が拘束される。時間の制約をされること自体が、他の利用者の方に迷惑がかかる。予約を取ってしまうと1台30～40分削らないといけないというので、常に動いている状態の中で配車していくのが、現状、車両台数が少ない中での対応である。

(会 長) 今の状況からすると、今後もこの状況が続く。むしろ状況がもっと悪くなるかもしれない。それぞれの状況に応じて対応頂くということが必要になってくる。

その他にないようであれば、以上をもちまして、地域公共交通会議については終了させていただく。皆様どうもありがとうございました。