

令和8年度第1回筑紫野市地域公共交通会議 会議録（要点記録）

期 日 令和8年6月18日（木）

時 間 14:00~15:00

場 所 筑紫野市役所 第403会議室

出席委員

平嶋 義伸委員、下川 裕二委員、今雪 寛治委員、森岡 楓太委員（代理）、  
町田 松雄委員、森 哲男委員、溝田 喜彦委員、熊谷 誠委員（代理）、  
溝田 悟委員、中村 昭治委員、長 靖朗委員（代理）、片山 哲志委員、  
野中 綾介委員、大枝 良直委員、安成 健一郎委員（代理）、  
坂田 浩章委員、苺米 貴子委員（名簿掲載順） 以上17人

欠席委員

増田 佳代委員、牟田 嘉伊座委員 以上2人

事務局

企画政策部 宗貞企画政策部長  
企画政策課 中尾企画政策課長、鶴澤企画政策担当係長、村上企画政策担当主任

傍聴人 4人

【会議概要】

会 長	<p>1. 開会 事務局の司会により開会。</p> <p>2. 会長あいさつ 皆さん、こんにちは。本会議の会長を務めます筑紫野市副市長の平嶋義伸でございます。委員の皆様には、ご多用中にも関わらず、本会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、日頃より本市の公共交通施策に対し多大なるご理解とご協力を賜っておりますことに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。</p> <p>さて、利用者の減少に加え、いわゆる「2024年問題」に伴う運転者不足を背景とした路線バスの減便・廃止の動きは、2年が経過した今なお全国各地に深刻な影響を及ぼしております。このような情勢を受け、国においては、これまでの「交通空白解消本部」による集中的な取組を一步進め、「リ・デザイン（再構築）」の実現に向けた、より具体的かつ踏み込んだ支援策を展開しております。本市におきましても、令和6年度には山口地域、そして昨年度は、山家、筑紫、筑紫南地域でデマンド交通の運行を開始するな</p>
-----	---

	<p>ど、市民の移動手段の維持・充実に務めておりますが、まだまだ対処すべき課題が見受けられるのが実情であります。そのため、本日の会議では、交通不便地域の解消を図るための地域公共交通の見直しについて議論をお願いするとともに、これら施策の方向性を定める市地域公共交通計画の進捗状況や財源確保のための「地域公共交通確保維持事業」の認定申請」等の内容をご確認いただき、ご意見を賜りたいと考えております。委員の皆様におかれましては、多様な観点からの活発なご議論、貴重なご意見をお願い申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。本日も、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>3. 出席者の紹介 出席者の紹介を行う。</p>
事務局	<p>4. 議事 議案第1号 筑紫野市地域公共交通会議委員の変更について（協議） 事務局から以下の内容を説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西日本鉄道（株）自動車事業本部営業部 地域ネットワーク担当より選出の「池田 委員」から「下川 裕二委員」に変更。</li> <li>・筑紫野市立学校PTA協議会より選出の「福島 和人委員」から「増田 佳代委員」に変更。</li> <li>・（4）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体について、西鉄バス二日市株式会社の西日本鉄道株式会社への吸収合併等を受け、選出機関が「西鉄バスグループ労働組合」から「西日本鉄道労働組合」に変更。これに伴い、「高瀬 徹二委員」から「熊谷 誠委員」に変更。</li> <li>・福岡県那珂県土整備事務所より選出の「井上 高志委員」から「溝田 悟委員」に変更。</li> <li>・福岡国道事務所より選出の「永松 寿隆委員」から「長 靖朗委員」に変更。</li> <li>・筑紫野警察署より選出の「山村 祐也委員」から「片山 哲志委員」に変更。</li> <li>・福岡運輸支局（輸送担当）より選出の「川野 一代委員」から「牟田 嘉伊座委員」に変更。</li> <li>・福岡運輸支局（企画調整担当）より選出の「辻 美貴善委員」から「野中 綾介委員」に変更。</li> <li>・福岡県交通政策課より選出の「三重野 直美委員」から「安成 健一郎委員」に変更。</li> </ul>
会長	事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。
委員一同	特になし。
会長	異議がないようなので、議案第1号について、承認とする。

<p>事務局</p>	<p>議案第 2 号 令和 7 年度筑紫野市地域公共交通会議決算案について（協議）</p> <p>事務局から以下の内容を説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歳入決算額は、会議運営費に関する負担金 276,000 円、合計 276,000 円。</li> <li>・歳出決算額は、会議費 104,440 円、事務費 4,620 円、合計 106,060 円。</li> <li>・歳入決算額から歳出決算額を差し引いた額 169,940 円は、筑紫野市一般会計へ戻入。</li> </ul>
<p>会 長</p>	<p>事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。</p>
<p>委員一同</p>	<p>特になし。</p>
<p>会 長</p>	<p>異議がないようなので、議案第 2 号について、承認とする。</p>
<p>事務局</p>	<p>議案第 3 号 令和 8 年度筑紫野市地域公共交通会議予算案について（協議）</p> <p>事務局から以下の内容を説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歳入予算額は、市負担金 276,000 円、筑紫野のる一と山口地域の運行経費に対する国庫補助金として 5,000,000 円、合計 5,276,000 円。</li> <li>・歳出予算額は、会議費 260,000 円、事務費 16,000 円、筑紫野のる一と山口地域の運行に対する事業費補助として 5,000,000 円、合計 5,276,000 円。</li> <li>・不用額が発生した場合は、筑紫野市一般会計への戻入。</li> </ul>
<p>会 長</p>	<p>事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。</p>
<p>委員一同</p>	<p>特になし。</p>
<p>会 長</p>	<p>異議がないようなので、議案第 3 号について、承認とする。</p>
<p>事務局</p>	<p>議案第 4 号 筑紫野市地域公共交通計画の評価等について（協議）</p> <p>事務局から地域公共交通計画の目標達成状況について以下のとおり説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標 1「将来まちづくりの軸となる利便性の高い地域公共交通網の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標① 路線バスの 1 便の運行あたりの利用者数 目標値 9.54 人／便に対して、現況値 11.6 人／便と目標値を上回っている。</li> <li>指標② コミュニティバス等の利用者数 目標値 244,600 人に対して、現況値 277,911 人と目標値を上回っている。</li> </ul> </li> <li>・目標 2「各種行政課題への対応を視野に入れた総力戦による施策体系の構築」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標③ 免許返納者数は、目標値 333 件に対して、現況値 388 件となっている。</li> <li>指標④ 交通手段がなく不便だと思う市民の割合は、目標値 16.4%に対して、現況値 26.7%と目標値を下回っている。</li> <li>指標⑤ 観光入込客数は、目標値 1,597 千人に対して、現況値 1,675 千人と目標値を上回っている。</li> </ul> </li> </ul>

	<p>指標⑥ 温泉入込客数は、目標値 36,000 人に対して、現況値 94,953 人と目標値を上回っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標 3「多様なモード連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標⑦ 地域公共交通のカバー率は、目標値 100%に対して、現況値 97.5%。</li> <li>指標⑧ 情報提供の改善や MaaS に関わる事業の件数は、計画期間終了時点での目標値 5 件以上に対して、現況値 2 件。</li> </ul> </li> <li>・目標 4「利便性を維持しつつも持続可能性を備えた地域公共交通体系の実現」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標⑨ コミュニティバス等に対する利用者一人当たりの市財政負担額は、目標値 369 円に対して、現況値 634 円と目標値を下回っている。</li> <li>指標⑩ コミュニティバス等の収支率は、目標値 30%に対して、現況値 16.7%と目標値を下回っている。</li> <li>指標⑪ コミュニティバス等の委託業者における運転者数は、目標値 31 人に対して、現況値 37 人と目標値を上回っている。</li> <li>指標⑫ 近所への移動に自家用車を利用しない人の割合は、目標値 32.7%に対して、現況値 22.1%と目標値を下回っている。</li> </ul> </li> <li>・目標 5「地域公共交通の利用促進・需要創出の推進」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標⑬ 利用促進・需要創出のために行った取組の件数は、計画期間終了時点での目標 15 件以上に対して、現況値 8 件。</li> </ul> </li> <li>・目標 6「地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標⑭ 関係者等と連携し行った地域公共交通に関する取組の件数は、計画期間終了時点での目標値 5 件に対して、現況値 4 件。</li> </ul> </li> </ul> <p>※なお、指標⑨、⑩については、原油価格や人件費の高騰等の社会情勢の影響を大きく受けることを踏まえ、令和 7 年第 1 回地域公共交通において、参考値として取り扱うこととしている。</p>
会 長	事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。
委 員	9 番と 10 番の目標については、参考として扱うような話がちょっとありましたけれども、今後ずっと参考ということで行くということでしょうか。
事務局	9 番 10 番の指標でございますけれども、近年、2024 年に労働基準関係法令等が施行されまして、運転手の処遇改善の動きなどが非常に進んでおり、従来の数値の算出方法では、現状 2 年後 3 年後の先がなかなか見通せない状況ですので、今しばらくの間は参考指標として取り扱わせていただき、今後の取り扱いについては調査検討させていただければというふうに考えております。
委 員	仰っていることは分からんでもないんですけども、この交通計画は令和 6 年 3 月に策定されたもので、終わりの期間がまだだいぶありますので、目標値の設定というのは、早めに直していただくべきではないかなというふうに思います。利用者の数は上がっているけれども、それに伴って経費等の増大ということに対して、筑紫野市としてどう考

	<p>えていくのか。あるいは、交通手段がなく不便だと思う市民の割合というのが増えてしまっていますよね。本来なら AI デマンドを入れてこういうのは下がらなければいけないんですけども、それが、調査の時期にもよるのかもしれないですけども、ちょっと上がってしまっているとか。その辺をもうちょっと考えていかなければいけないと思いますので、今日ここでどうこうということはありませんけれども、この目標については、参考値という形ではなく、目指すべき数値として作っていただけたらなというふうに思います。</p>
事務局	<p>貴重なご意見ありがとうございます。まず9番10番の指標につきましては、これから未来永劫、参考値として取り扱うということは考えておりません。ただ一方で、計画を策定する際に用いた基準値が令和4年度の数値ということで、現在と令和4年度とでは、単純に比較をしづらいという状況がございますので、現状を踏まえた目標値のあり方等と、今後、検討させていただきたいというふうに考えております。</p> <p>また満足度についてのご意見もいただきましたけれども、交通手段がなく不便だと思う市民の割合につきましては、確かに AI デマンド交通の運行に伴いまして、デマンド交通を運行したエリアについては満足度が、向上している傾向は見られるところでございます。一方でデマンド交通は増えたけれども、その他市内でやはり路線バスが縮小した地域というものも非常に多くございますので、そういうデマンド交通は増えたけれどもやはり従来利用していたバスがなくなった、そのために不便だと思われる市民の方が一定数増加している、このような状況でございますので、こちらについても最終的に本市としてどういう交通体系が必要なのかというところを検討して、施策にしっかり反映させてまいりたいと考えているところでございます。</p>
委員	<p>ただ今、話がありました基準値という話について、ほとんどの自治体でやっているのは、何年度がこうだったからそれに対して何パーセント増を目指すとか。そういう感じで数値を決められているところが非常に多いんですけども、本来はそういうことではないのかなというふうに思っています。この時がこの数値だったからそれに対して何パーセントあればいいとか、現状維持ができればいいとか。そういうことでは本来なくて、やはり、あるべき姿として、どれくらい数値がなければいけない、というものであると思いますので、すごく難しいことだと思いますけれども。筑紫野市として今後、この交通体系を維持していくためには、財政負担額はいくらでなければいけないのか、そういう視点で、令和4年度の数値にとらわれることなく改めて見直していただければなというふうに思います。</p>
事務局	<p>ご指摘をいただきました通り、やはりどうしても財政的な事情というものも出てまいりますので、現状の物価の高騰の状態、それから本市の財政状況など加味いたしまして、あるべき指標のあり方等検討させていただきたいと考えております。</p>
会長	<p>他にご意見ございませんか。</p>

委 員	コミュニティバスの件なんですけど、以前もお話をしたんですけど、便数が増えていない。市民の皆さんから、8時発の便や12時台の便などを望む声があるんですけど、検討状況はどのようになっていますか。
事務局	コミュニティバスの運行につきまして、本日、後ほど議題として提案をさせていただきますが、今年度、可能であればコミュニティバスの充実を図りたいという議案を上げさせていただきますので、現在そのような形で検討進めさせていただいているという状況でございます。
委 員	ということは、来年度、運行時間を変更するのですか。
事務局	運行時間については、運転手の確保とシフトの調整等もありますので、現在、検討中ですが、運行時間と同じく市民の皆様から多くご要望いただいているコミュニティバスの現在の片回りのみの運行を両回り化する提案を本日上げさせていただいているという状況でございます。
会 長	異議がないようなので、議案第4号について、承認とする。
	議案第5号 地域公共交通計画（別紙（令和9年度地域公共交通確保維持事業））認定申請について（協議）
事務局	事務局から申請内容を説明。 ・令和6年3月に筑紫野市地域公共交通計画を策定し、地域公共交通ネットワークの種別、役割と確保・維持の考え方を記載したことにより、新たにAI デマンド交通「筑紫野のるーと（山口地域）」が、地域公共交通確保維持事業のうち通称「フィーダー補助」の申請要件を満たすこととなったため、申請するもの。 なお、今後の審査により軽微な修正の必要が生じた場合は、事務局により修正対応を行うこととしたい。
会 長	事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。
委員一同	特になし。
会 長	異議がないようなので、議案第5号について、承認とする。
	議案第6号 AI デマンド交通の運行実績について（報告）
事務局	議案第6号に関して事務局からAI デマンド交通の運行実績について、説明。
会 長	事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。
委 員	筑紫・筑紫南地域の遅れ発生率が他の地域より高い一方で、実際の待ち時間は他の地

事務局	<p>域より短い。この辺りをどのように分析をされているかお聞かせいただきたい。</p> <p>筑紫・筑紫南地域については2台で運行しておりまして、山口地域は1台、山家地域は1台となっております。2台運行しているため、他の地域より、待ち時間は短くなっているのでは考えております。一方、遅れ発生率につきましては、筑紫・筑紫南地域の人口が他の地域と比べて多いことや、交通状況に関してAIシステムが学習しきれてない部分があったりもしますので、その点で遅れが発生している状況となっているのではないかと考えております。</p>
委員	<p>山家地区ですけど、非常にのる一と利用していただいておりますと言った話がありますが、時間によっては、1時間半ぐらいも待ったという話があった。運転手の休憩時間が待ち時間に影響しているのか。</p>
事務局	<p>委員のおっしゃるとおり、運転手は、労働基準法等に基づいて休憩を取らないといけないという事情がございます。それに加えて、山家地域では、上西山から山家小学校まで登下校するお子さんも、時間帯によってはデマンド交通利用されておりますので、その小学生の皆様の登下校の時間に重なるような時間帯については予約が取りづらいことがあるという状況でございます。こちらについてはAIシステムの設定の調整等で改善ができないか色々試みているところでございますので、もう少し動向を注視いただければというふうに考えているところでございます。</p>
会長	<p>異議がないようなので、議案第6号については、承認とする。</p>
事務局	<p>議案第7号に関して事務局から以下のとおり説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画に掲げる地域公共交通の基本方針、将来像及び、目標を達成するための施策の説明。</li> <li>・交通計画策定後の地域公共交通施策の経過について説明。</li> <li>・地域公共交通体系の以下の課題について説明 <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：減便による時間帯的交通空白等の発生</li> <li>つくし号：片回り運行のため、往復利用ができず利便性が低い</li> <li>カミーリヤバス：乗降制限(公共施設を利用する場合のみ利用可等の条件)による利用者数の低迷</li> <li>傾斜を有する団地(天拝坂や二日市北地域)に居住する高齢者の移手段の確保</li> </ul> </li> <li>・上記の課題を解決するための地域公共交通体系の再編(AIデマンド交通の導入・つくし号の両回り化)に関する考え方及び今後のスケジュールのイメージについて説明。</li> </ul>
会長	<p>事務局からの説明に対し、意見や質問はあるか。</p>
委員	<p>御笠自治会バスとの関係はどうなりますか。</p>

事務局	<p>御笠自治会バスでございますけれども、現在は道路運送法に基づく自家用有償旅客運送制度を活用し、御笠まちづくり協議会の皆様が中心になって運行しております。御笠自治会バスについては、現状、御笠コミュニティの皆様が「今後も自分たちで地域の移動手段を支えていくんだ」という強い意欲を持っておられますので、市としてはそのような地域の皆様の活動をしっかりサポートしてまいりたいと考えているところでございます。</p>
委員	<p>つくし号の両回り化というところの中身ですけれども、増便という形でどの程度の便数なのか、もし現段階で案があれば教えていただけたらと思っております。</p>
事務局	<p>つくし号の両回り化でございますけれども、具体的な便数、ダイヤ等については改善基準告示等のルールを適用した場合どの程度になるのかというところを運行事業者と共に精査しておりますので、素案がまとめ次第、具体的な内容について、改めて調整をさせていただければというふうに考えているところでございます。</p>
会長	<p>異議がないようなので、議案第7号について、承認とする。</p> <p>5. 事務連絡 特になし。</p> <p>6. 閉会 15時00分閉会</p> <p style="text-align: right;">以上</p>