

# 会議結果報告書

- 会議名：令和7年度第2回大野城市地域公共交通会議
- 日時：令和7年12月8日（月）14：00～14：45
- 場所：大野城市役所 新館3階 322会議室
- 出席者：委員12人中 出席11人（うち代理出席2人）
- 会議要旨：下記のとおり

（進行：会長）

## 議事概要

### 議題1 大野城市地域公共交通計画（案）について

大野城市地域公共交通計画案について、前回会議での意見及び対応方法、第6章の実施期間及び第7章の説明を行った。

#### 質疑・意見等

- ・資料1のP10の評価指標について、ベンチの設置箇所数が現状値9か所に対して目標値が14か所となっており、色々と要件はあると思うが、高齢者が地べたに座って待っているという状況も見るので、人が多いところやベンチが設置しやすいところにはできるだけベンチを設置してもらいたい。（委員）
- ベンチを設置するには歩道の幅員の確保など道路管理者との調整等が必要になってくるので、設置できる場所についてはなるべく設置していく。また、福岡市のベンチプロジェクトなどを参考に、関係部署とも協力しながらバス停に限らず様々な場所にベンチを増やしていきたいと考えている。また、計画のP73のバス待ち環境の中にも記載しているが、本市は道路もそんなに広くなく、公有地だけではベンチの設置に制限があるため、今後は隣接している民地の協力も求めていきたいということで取組にも掲げている。（事務局）
- ・まどか号の収支率が現状値24.1%で目標値が30.0%となっているが、この目標を達成するためには、運賃をどれくらいにしたら達成できるのか想定はされているのか。（委員）
- 現在100円の運賃を150円にした場合で、かつ費用面の上昇を多少加味した上で試算したところ、目標値くらいになると見込んでいる。（事務局）
- ・ベンチの評価指標のところについて、まどか号に限定しているが本市には路線バスもあるので、限定する必要はないのではないか。（委員）
- 利用者からすると路線バスやまどか号の別に関係なくベンチを必要としているということだと思うが、市の評価指標として設定するに当たっては、路線バスにバス停を設置する権限は市にはないので、主体的に取組が進められるという点で、まどか号のベンチ設置箇所数を評価指標として設定している。（事務局）
- ・資料1のP4のところで、今後デマンド型交通を導入するということが補助金を活用されるようだが、地域公共交通計画と補助事業との連動が必要となるが、そこはどのように考えているか。（委員）
- 導入と実証運行の際に活用を考えている補助金は交通空白地解消補助金であるが、この補助金の要件として地域公共交通計画を作成することは認識している。また、フィーダー補助等については交通計画との連動が必要であると認識しているので、デマンド型交通の運行区域やどの幹線につなぐかなど詳細がわかった段階で、計画を見直して補助金に対応した形にしていきたいと考えている。（事務局）
- ・計画のP13に幹線の図が載っているが、令和6年度から南山手団地から下大利駅を巡回するようなルートが幹線補助の対象となっているので、その部分について記載があると良い。県の計画には記載されていると思うが、市の計画においてもどういう役割分担をしているのか、幹線と支線の役割分担について記載があると良い。（委員）
- 運輸支局と相談しながら必要な修正をさせていただく。（事務局）
- ・評価指標について、まどか号の利用者数などまどか号に関する記載が多いと思うが、路線バスの利用者数や収支率についても検討してもらいたい。（委員）
- 検討する。（事務局）

- ・先日開催された交通活性化協議会において活発な議論が行われていたので、地域公共交通会議と交通活性化協議会の連携というところで、それぞれの会議で出た意見などについてフィードバックしてほしい。（委員）
- 次回以降そのようにさせていただく。（事務局）
- ・JR 水城駅へのバリアフリー化について、跨線橋を渡るだけとかエレベータが付くだけとかではなく、ホームの線路がカーブしていることから車両が傾いて乗りづらいという状況になっているので、線路の敷設の変更が可能かも含めて、上下の移動だけでなくトータルのバリアフリー化を検討いただくと良いと思う。（委員）
- JR 水城駅については、JR 九州と都市計画課で協議を進めており、委員が言われるように曲線部のためホームとの隙間が広がっていたり、トイレが和式であったり、段差が多かったりと色々とバリアフリー化がされていないところがあるので、駅舎を直線部の方に設けたり、エレベータも中々敷地の制約があるので、ダブルラッチ式という形で上りと下りをそれぞれ分けてスロープを設置するというところも検討しているところなので、諸々のバリアフリーの課題を一つ一つ解決しながら交通結節機能の向上を図るということで進めているところである。（事務局）
- ・資料 1 の P7 の評価指標のまどか号の利用者数の目標値として 408,900 人ということで、コロナ禍前の 87% という説明があったが、これは今の路線はそのままという前提で出されているのか、見直しを含めて見込まれているのか。また、人口推計について計画には令和 14 年度の数値が記載されているが、令和 12 年度の見込みはわかるか。（委員）
- 現状のルートだけではなく、利便性向上のための桜並木駅や春日原駅への乗り入れ、その他ルートの見直しを含めて考えている。令和 12 年度の人口推計の数値はわからないのでこの場での回答ができない。（補足：令和 12 年度の人口見込みは 104,214 人）（事務局）
- ・資料 1 の P4 にデマンド型交通の導入が掲げられているが、計画の P76 に市の方でも運転手等の公共交通を担う人材の確保ということで、採用促進を一緒に進めていくという記載をされているので、デマンド型交通の導入の際にも改めて協力をお願いしたい。流し営業を担うドライバーとデマンド型交通を担うドライバーというのは、給与に多少差が出てくる。流し営業のドライバーは歩合給の割合が多く、デマンド型交通に乗務した場合に同じ給与形態でできるかというのが課題に感じている。このことから、デマンド型交通を引き受ける場合には、そのためのドライバーを新たに採用するというケースが多くなるので、大野城市の方には乗務員確保についても地元事業者に協力いただくとありがたい。（委員）
- デマンド型交通の導入の際には、既存のタクシー業者がいらっしゃるもので、しっかりと地域に根付かせるためにも、どちらかに無理がないかといったところも含めながら導入に向けてしっかりと協議していきたいと考えている。（事務局）
- ・計画の P12 に路線バスの表が載っているが、例えば下から 2 番目の月の浦営業所発の博多南駅経由の大橋駅に行くバスというのはいない。他も併せて確認をお願いする。（委員）
- 確認して修正する。（補足：P13 は地域間幹線系統路線のイメージ図のため修正なし）（事務局）

## 議題 2 まどか号仲畑ルートの桜並木駅への乗り入れに伴うルート変更について

仲畑ルートの桜並木駅への乗り入れについて、現状と課題、対応方法及び変更後のルートについて説明を行った。（事務局）

### 質疑・意見等

- ・特になし。

### その他

- ・次回の会議については、詳細が決まったら通知させていただくのでご協力をお願いする。（事務局）