

会議結果報告書

- 会議名：令和7年度第2回大野城市交通活性化協議会
- 日時：令和7年11月25日（火）10：00～11：40
- 場所：大野城市役所 本館4階 全員協議会室
- 出席者：委員14人中 出席13人（うち代理出席1人）
事務局4人
- 会議要旨：下記のとおり

説明事項

1 大野城市地域公共交通計画（案）について

説明概要

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

- ・ 評価指標の中のデマンド型交通の利用者数についての説明で、南地区の高齢者移動支援事業であるふれあい号を並行して運行していくというような説明だったが、ふれあい号はボランティア運転手の高齢化などにより運行が難しくなっており、また定員以上の需要があることが増えてきており、代替りの交通手段としてデマンド型交通を検討してきているので、両方残すというのは違和感がある。（委員）
- 今回目標値を設定する上で、あくまで仮定としてふれあい号を残すという前提での目標値を設定した。先ほど言われたふれあい号の課題については承知しているので、実際にデマンド型交通を導入する際にふれあい号をどうするかについては、地元の南地区の皆さんと協議しながら進めたい。また、実際にふれあい号をどうするかが決まり、目標値の変更が必要になった場合には協議いただいた上で修正していきたい。（事務局）
- ・ 評価指標にベンチの設置箇所数とあるが、まどか号に限定されている。路線バスも要望が多いので、市としても考えてもらいたい。（委員）
- 計画上の評価指標としては、市が主体的に設置できるまどか号のベンチ設置箇所数とさせてもらっているが、路線バスについても地元から要望があがっていることは承知しているので、市も一緒になって協議していきたい。
また、ベンチについては交通政策に限らず福祉施策として、福岡市でもベンチプロジェクトなど色々進められており、本市でも交通に限らず、福祉的な施策で市内の様々な場所にベンチが置けないかを今検討しているところである。（事務局）
- 福岡市でベンチプロジェクトをされているので、同じようなスキームができないかということも含めて一緒にやれたらと考えている。ベンチだけでなく上屋についても要望を多くいただくが、西鉄全体で年間数基しか建てられていない現状があるので、そういったところは加味してもらえればと思う。（委員）
- ・ 南コミはふれあい号からデマンド型交通に移行したいということだが、東コミでものるーとなどのデマンド型交通を視野に入れて勉強しようと考えている。東地区では丘陵地が点在しており、おげんき号に若干名が乗られているといった場所もあり、そういうところにはデマンド型交通が活用でき、幹線道路でバスが通っていないところはおげんき号を走らせるということも考えられる。ただし、計画をみると、デマンド型交通のところに東地区は記載がないが、これは必要に応じて検討していくということが良いか。（委員）
- 南地区は高齢化率が高く、まどか号が走っていない関係もあって交通空白地も点在していることから、デマンド型交通の検討を進めているという状況である。東地区については、まどか号が多く走っているので、まずはまどか号の利便性を高める施策を行い、状況を見ながら新たな交通手段を検討していくというかたちになると思う。（事務局）
- ・ 評価指標について、1点目はまどか号の利用者数を現状よりも多い人数で設定されているが、西鉄としては乗務員不足が続く中で、各市との協定内容についても見直しを進めており、大野城市については令和9年度末が協定期間となっている中で、現在の運行台数と乗務員を維持するというのは難しいと考えている。それからすると、この目標値は今の規模を維

- 持したままでないと難しいのではないかと思いますので、運行エリアを減らすのか、他の事業者を入れて同じ規模を維持していくのかを知りたい。（委員）
- まどか号の利用者数について、西鉄さんの現状では現在の運行体制の維持は難しいということは聞いているが、一つの方法としては、西鉄さんが受託できないエリアを他の事業者にお願ひした場合は、全体のまどか号の利用者は変わらない。この目標値の設定に関しては、実際にどうするかは決まっていないが、デマンド型交通に置き換えるといった前提ではなく、現在のまどか号の状態を維持するということで設定している。どこの事業者が運行するのは一旦置いておいて、計画の14ページに利用者数の推移を載せているが、コロナ禍前は480,000人弱の利用者数があって、そこまでのポテンシャルはあったということで、そこまでは至らないにしてもそれに近いかたちで目標値を設定している。また、現にまどか号を7台保有しているが、それをきちんと活用しなければならないという使命もあるので、それを踏まえて目標値を設定させてもらっている。（事務局）
- ・デマンド型交通の利用者数が6,000人と記載されているが、基本的に利用者数はそんなに増えるものではないと思う。コミュニティバスを利用している人がデマンド型交通に移行するのであれば、1人の利用者がコミバスからデマンド型交通に移るだけなので、全体の利用者数が増えることはない。公共交通を利用する人が増えれば増えるが、目標値がダブル計上になっていないか気になっている。（委員）
- デマンド型交通の利用者数について、重複している部分があるのではということだが、この目標値についてはふれあい号をどうするのかによっても利用者数が変わってくるし、実際にどれくらいの人が新しく導入したものを利用されるのかというのは読めない部分もある。その中で6,000人と設定しているが、説明のときにもお話したが設定が難しいとは感じている。ただし、この計画の施策として目標値には設定したいということで一旦設定させてもらっている。このことから結果として数字が大幅にずれるということも考えられるので、その際はPDCAサイクルの中で適宜修正を行っていききたい。（事務局）
- ・まどか号の収支率で目標値として30%ということで記載しているが、西鉄としては乗務員不足で乗務員の待遇をすごく上げており、待遇改善にかなりの原資を投入している。確かに運賃を上げれば収支率は多少向上すると思うが、逆に費用の面が加味されていないのかなと思う。そういった意味で実行性が薄いのかなと感じている。費用も含めて数値の検討をいただければと思う。（委員）
- まどか号の収支率について、令和6年度から令和7年度にかけて1.8倍くらい上がっており、8年度も少し上がるというところで、費用の方は上がっていく見込みとなっている。一応、今西鉄さんからいただいている費用を加味した上で目標値は設定しているが、数値が現状と離れているなど状況は変わってくる部分もあると思うので、実際にやっていく中で状況を見ながら数値の見直しは行っていききたい。（事務局）
- 現状24.1%で目標値を30%で掲げたが、実際には20%でしたみたいなことになると、そもそも計画として何を目標にしているのか見えてこなくなると思うので、できるだけ現実に近づけた方がよいと思う。（委員）
- ・評価指標のシェアサイクルの利用者数の現状値として2,928人となっているが、推計値であれば少し数字を丸めてはどうか。また、市としてシェアサイクルは推進していく立場で目標値を設定しているのか。（委員）
- 現状値についてはキリの良い数字とさせてもらおう。また、市としては推進していききたいと考えており、乗り場であるポート数も今後増やしていく予定があるので、利用者数の増加を図りたいということで目標値を設定している。（事務局）
- ・来年の4月頃パブリック・コメントを実施されるが、市民としては第6章に一番関心があるが施策に対するコメントが出てくると思う。ただし、計画の中には回送運行など記載はあるが本当にできるのかというような項目もあると思う。そのため、もう少し施策を具体的に決めておかないとパブコメでいろいろと要望が出てくるのではと心配している。（委員）
- ご意見のとおりパブリック・コメントでは様々な意見が出ると思う。委員に様々なご意見をいただき作り上げているが、不足があったり、そういうことがあればしっかりと対応していきたい。また、現在書面開催となっており他のパブコメの結果をみると会議の開催まで必要な大きな変更はないのではと考えているが、大きな方向性の変更があればまた協議会でご議論いただきたいと考えている。（事務局）
- ・P10の図にJR水城駅の記載がない。（委員）
- 図を修正する。（事務局）

- ・ P17 の近接市で福岡市、春日市、太宰府市、宇美町とあるが、那珂川市の記載がないのはなぜか。（委員）
- 案を作成した時点で那珂川市がコミュニティバスから AI デマンド型交通に変わる過渡期にあったため記載していなかったが、10 月から正式に AI デマンド型交通に移行しているので、那珂川市についても追記する。（事務局）
- ・ P76 に運転士等の公共交通を担う人材の確保とあるが、大型二種免許を取得するための補助金などを導入してはどうか。（委員）
- 運転士への補助金については、地域公共交通会議でも同様の意見が出ており、事務局としても検討したが、運転士に補助金を交付するとなったときに、果たして大野城市の公共交通の運転士になり得るのかという懸念がある。本市が補助金を交付したが他市の公共交通の運転士になる可能性もあり、現実的ではないのかなと感じている。事務局としては、国が補助金を一元化するなり、試験費用を安価にするなどに期待したいということもあり、記載内容の変更はしていない。（事務局）
- ・ P70 の JR 大野城駅への白木原・下大利線を活用した路線延伸について、図では下大利駅から白木原駅まで線路の西側を通るように見えるが東側ではないか。また、まどか号の大城ルートを下大利駅まで延伸するなど活用できないか。
日の浦池線を通るルートについて、道路の幅員で大型バスが通れるのかという懸念もあり、そもそもこのルートにニーズがあるのかなとも思う。（委員）
- 図については修正する。JR 大野城駅への乗り入れについては、令和 5 年度の市民アンケート調査において南地区の方から要望が多かったということがあり、施策として掲げているところである。まどか号大城ルートについては、東地区の需要に応えるものになるため今回の施策としては難しいと思う。南地区については、現在運行しているバスを活用して JR 大野城駅への接続を増やせないか協議をお願いしているところである。（事務局）
- ・ 西鉄バスの下大利一丁目の上りのバス停がなくなっており、地元の了解が得られていないという議会回答があっていたが、近隣の商業施設を利用していた人がバス停を利用できなくなっているがどのように考えているか。（委員）
- 下大利一丁目のバス停については、地権者の了承は得ているがそこで営業されている事業者の方の了承が得られていない状況である。現在も継続して協議しており、代替場所も色々検討しているが、駅に近くなりバス停の意味がなくなるということもあり、市としては最初から希望している場所に継続してお願いをしているという状況である。（事務局）
- ・ 子育て支援施設に来られた方にバスの利用について聞いたところ、子育て世帯は自家用車がないと不便だという意見がほとんどだった。色々理由はあると思うが、交通活性化という視点からすると、どういうバスが走っているか、ベビーカーをそのまま乗せて走れるのかとか、普段利用しないからこそ知らない世帯が多いと思うので、そういった子育て世帯に利用してもらうための啓発が必要ではないかと思う。また、P71 に公共交通の利用促進を図るための施策としてエコチャレンジがあげられているが、どれくらいの方が参加されているか。（委員）
- バスの利用方法や推進については、P78 に記載している「モビリティ・マネジメントの実施」の中で、広く周知をしていきたいと考えている。また、エコチャレンジの参加者数については数字を持ち合わせていないため回答ができない。（事務局）
- ・ 高齢化が進む中、高齢者にとって今問題になっている交通について、特に南地区が困っていると聞いている。バスはあるが本数が非常に少なく、駅へは接続するが市役所方面に向かう便がないとか、まどか号は 4 ルート走っているのに不公平じゃないかといった意見も聞いており、今後どのようにしていくのか聞かせてほしい。（委員）
- 南地区については、路線バスが走っている関係でまどか号が走っていないということで不公平感があるといった意見をいただくこともある。また、南地区は交通空白地が点在していることもあり、それらを踏まえてデマンド型交通といった新たな交通手段の導入を市内でも一番はじめに検討しているといった状況である。（事務局）
- ・ 先ほどふれあい号の話があり、課題としては定員以上の需要があることやドライバー不足と料金の部分があると伺い、デマンド型交通とふれあい号を並行して運行するといった話もあったが、今まで色々な地域を見ていく中で、地域のローカルな部分のふれあい号とデマンド型交通の両方を併存しているというところを知らない。例えば、3 月 31 日まではふれあい号を運行し、4 月 1 日からはデマンド型交通に切り替えるといった形で、自治体で大きな判断をしながら、地域住民に丁寧に説明し同意を得ながら進めていくというのが一般的によくあるかなと思うが、並行しながらというのはこれから先ずっと並行して走るのか、それとも実

証運行期間を並行して走るのか。(委員)

→ふれあい号との並行運行に関しては、いつまで並行運行するかとかそのまま続けるのかとか、あるいは別のやり方で継続していくのかなどについては、地元とも協議を続けているところである。ボランティア運転手の中には、やりがいをもってやっていただいている方もいるので尊重しながら、デマンド型交通の導入に向けて進めていく中で、継続して地元と対話を続けていく。なお、ふれあい号は定時定路線で運行しており、デマンド型交通は区域運行になるので、ある程度の棲み分けはできるとは考えている。(事務局)

・中々難しい道のりでハードルは高いと思うが、国の補助金を使って自動運転にチャレンジする自治体が出てきているが、ドライバー不足に対して何か検討していることはあるか。

(委員)

→自動運転については、計画の 81 ページに掲げているが調査・研究という文言にとどめている。自動運転については、レベル4という運転士のいない自動運転が解禁されている反面、海外では自動運転で事故があり責任をどうするのかといった問題も起こっている。また、実際にレベル4の自動運転を導入しているところは道幅が広いところが多く、大野城市ではまだハードルが高いと感じている。一方で、自動運転は運転士不足の問題に非常に有効だと思うので、アンテナを張りながら情報収集に努めていきたい。(事務局)

・第7章の評価指標の中で、いくつか満足度を指標にしているところがあるが、目標値の設定の根拠があれば知りたい。また、物理的に環境が整っても満足度が伴わないということもあるし、ソフト面での効果を把握するという意味でも意味はあると思うが、果たして目標値に至るかという難しいのかなと感じている。評価指標については、数値の把握が難しいかもしれないが、例えばバス停までの距離を物理的に何%短くするといったかたちで設定する方法もあると思う。(委員)

→満足度について、目標値を設定するにあたり具体的な根拠を持って設定することは難しいが、計画の施策を実施していくので、もちろん今よりも良くしたいと考えており、現状値が低いものについては、増加率を高めに設定しており、現状値が高いものについては、伸びしろが少ないと思うので増加率を低めに設定している。委員が言われたようにバス停までの距離自体を目標値として設定するというのも方法としてあるが、どこを起点にするかなど中々数値の把握が難しいところがあるので、満足度で設定している。(事務局)

・計画の見直しという言葉が出てきていたが、全部の指標は難しいとしても中間的なモニタリングを行う予定はあるか。(委員)

→満足度などは5年に1回の調査で把握することになるので毎年報告はできないが、まどか号の利用率や収支率、デマンド型交通の利用者数などは毎年把握できるため、来年度以降も計画の施策の実現に向けて協議会を開催することになるので、それに合わせて進捗状況を報告させていただく。(事務局)

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

説明概要

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

・朝の3便については運行時間を増やさないルートとしてもらっている所以他の便への影響はないと思うが、夕方の便が少し運行時間が延びるのでその後のダイヤに影響があると思う。便数の減便はできるだけしないように考えるが、時刻の調整が夜の方で出てくると思うので了承いただければと思う。(委員)

3 その他

・現時点での予定はないが、パブリック・コメントなどの結果、再度この活性化協議会で協議する必要がある場合には、別途連絡させていただく。(事務局)