

会議結果報告書

- 会議名：令和5年度第2回 大野城市交通活性化協議会
- 日時：令和6年3月22日（金）13：30～15：00
- 場所：大野城市役所 本館3階 災害対策本部室
- 出席者：委員14人中 出席14人
事務局4人
- 会議要旨：下記のとおり

説明事項

1. アンケートの調査結果について

説明概要

7月に実施したまどか号利用者の実態調査結果（以下「実態調査結果」という）や8月に実施した市民アンケート調査の分析結果の説明を行った。

質疑・意見等

- ・南地区の満足度が一番低い。その理由として、まどか号が通っておらず、路線バスしかなく、運賃も高いことなどが考えられる。近隣のコミュニティバスと連携をするなど、南地区への対策が一番の課題ではないか。
- ・東地区の中に乙金ルートと大城ルートとあるので、ルートごとにアンケート結果を分析すると見えてくるものがあるのではないか。（委員）
→路線バスの目的としては、南地区の住宅地と鉄道駅を結ぶものである。今までも、南地区における移動手段が問題と言われていたが、今回市外への買物のための移動が重要ということが明らかになった。また東地区の路線ごとの分析は、前回の協議会でも説明したとおり、大城ルートは乗客数が多く、東部ルートについては、利用者が少ないという結果になっている。コミュニティバスの路線再編については、使われていないバス停も含め、利用者のニーズに沿った形でルートの見直しを行いたいと考えている。（事務局）
- ・他市のコミュニティバスについて、利用促進の周知をするべきではないか。
- ・買物に行くのも、病院に行くのも午前中が多い。午前と午後の利用客を平準化できるよう周知などができないか。（委員）
→確かに午前中にピークがある。運行本数を増やせばよいが、財政面の問題と運転士不足があるので、効率的な運行とすることで対応したい。また、利用時間の平準化対策として、あまり利用されていない時間帯に誘導する料金施策というのが考えられるので、今後議論の一つにしていきたい。（事務局）
- ・利用者が少ないバス停というのは、どれくらいあるか。（委員）
→1日10人も使われていないバス停も存在している。御笠川沿いとか、住居地域が伴わないバス停というのは、1桁台というところも多い。そのようなバス停は統廃合していきたい。ニーズの高い住宅地に移動させる、廃止を行い運行時間の短縮を行うなどルート見直しの中で検討したい。（事務局）
- ・地区ごとに公共交通に関する全体満足度を調べているが、年代別はないのか。もう1つ、バス同士の乗り継ぎについて満足度を尋ねているが、他の自治体の例だと、鉄道とバスの乗り継ぎ抵抗がかなり大きいこと、年代によってかなり差が出てくるのがあったが、そのあたりは確認しているか。（会長）
→総合評価の年代別は今回の分析ではやっていないので、必要に応じて検討したい。2点目の鉄道との乗り継ぎ抵抗についても、今後、検討したい。（事務局）

2. 大野城市地域公共交通計画における交通ネットワークの整備方針について

説明概要

実態調査結果を踏まえ、交通ネットワークの整備方針について説明を行った

質疑・意見等

- ・ルートの件だが、近隣の自治体との相互乗り入れは検討していないのか。南地区は太宰府市と春日市と連携すれば、新たなルートを作らなくても最短距離で買物に行くことができる。例えば、春日市の大型商業施設、太宰府市のスーパーなどは近隣の自治体との相互乗り入れにすれば、便利ではないか。次に乗降方法の変更であるが、市によってバラバラにならないように近隣の自治体と連携できないか。(委員)
- 1点目の相互乗り入れだが、春日市では「やよい」、太宰府市では「まほろば号」が運行している。筑紫地区の5市でどういったことが出来るのか担当者同士で話しており、路線のあり方やデマンド型バスの運行について、どのような連携が可能であるかなど協議をしていきたい。また車両の乗降方法だが、基本的には西鉄路線バスの乗り方が最も一般的であるので、そのように統一したい。(事務局)
- ・運賃に関しては、「値上げ」や「受益者負担」といった言葉を使うのではなく、「適正な料金」や「妥当な料金」といった言葉のほうが、柔らかくてよいのではないか。
- ・西鉄と大野城駅への乗り入れについて協議を行うとのことだが、西鉄バスにお願いするだけでは難しいのではないか。(委員)
- 値上げに関する表現だが、市民に向けて発信する際の表現については、参考にさせていただきたい。また、大野城駅への乗り入れについては、民間バス路線ではあるが、市民の要望も踏まえ、最適な公共交通の形を目指すところで、行政も入って議論をしたい。(事務局)
- ・大野城駅は今でもバスを乗り入れている。今後増便をしたほうが良いというところまで利用が増えるのかという判断があるところである。下大利駅系統の利用者が多いので、大野城駅系統に振り替えるという事はなかなかできない。利用状況も見ながら、判断していきたい。大野城駅に利用者のニーズがあるといいながらも、現在運行中の便で超満員とか積み残しがあるとかいう状況ではない。ただ、大野城駅への乗り入れ増を否定するものではないので、利用状況を見ながらという回答になる。(委員(西鉄))
- ・JRと西鉄の協議が必要というところについて私からも1つ補足したい。福岡県の運転手不足問題に関する協議会や福岡市の都市交通審議会に参加しているが、その中では2024年問題、いわゆる運転士不足の問題と地域公共交通の存続等、西鉄、JR関係なく共通の問題を抱えている。以前は競争というものがあつたと思うが、今は共創に舵を切っている。課題は多いかと思うが、共通の課題を解決する方向に向かっている。事業者間で協議をすることは以前ほどの難しさはないのではないかと思う。(会長)
- ・大野城駅への乗り入れは、西鉄バスばかりでなく、JRにとってもメリットがある。西鉄バスは西鉄電車に送りたいだろうが、それをあえてJRルートを作るのなら、JRも西鉄に協力等できることがあるのではないか。そういうことも一緒に議論した方がよいのではないか。(委員)
- この協議会は、旧バス交通協議会を発展して設置している。この経緯の中で、運行事業者としては西鉄のみが入ってきているが、交通活性化法の趣旨としては、あるものを総動員してというところであるので、今後の議論の中でJRに協議会の中に入れてもらうか検討すべきことと考えている。(事務局)
- ・今回の西鉄電車のダイヤ改正で春日原駅に特急が停まるようになり便数が増えたので、春日原駅までの乗り込み、また、快速が停まる大野城駅への乗り込みなど、利便性の高い駅へのルートを考えたら利用者も増えるのではないか。(委員)
- 西鉄のリリース文書を読むと春日原駅を春日市、大野城市の交通拠点と考えていく旨が書かれている。まどか号についても春日原駅乗り入れを春日市と話している。アンケート結果の中にもあつたが、鉄道駅への接続というのは、市民の多くが要望していることであるので、春日原駅は重要な位置付けということで進めていきたい。(事務局)
- ・確認だが、今回のネットワークの整備方針には、地域で運行しているふれあい号、おげんき号、なかよし号といったものは含んでいるのか。あくまでも西鉄バスやコミュニティバスのネットワーク再構築と置いていいのか。(委員)
- 今日提案しているのは既存のまどか号をどうしていくかという事と、デマンド型まどか号の導入についてである。ただ、地域で運行している高齢者移動支援事業は運転士不足の問題や運転手確保という、将来にわたる共通の課題を抱えているので、こういった連携ができるの

か、こういった在り方で進んでいくのがいいのか、これから地元と協議を進めていき、この協議会の中で議論できたらと考えている。（事務局）

- ・中央地区なので、公共交通に関しては満足度が高いところだが、西鉄高架の完成により、街の姿、道路の形状、車の流れ、人の流れが変わってきている。そうなってくると、子供たちや高齢者の方の移動における安全確保の問題等もでてきている。政策を進めていくときはコストや利便性も大切だが、行政が関与する以上、全体的に優しさも取り入れた方がいいのではないか。（委員）

→公共交通というのは交通弱者をどう救っていくかということである。市全体で高齢化が進むのは間違いない。今回の公共交通計画は10年間を見据えた計画になっているが、それで終わるわけではない。その中で、社会情勢が大きく変わっていくと考えている。最近話題となっているライドシェア制度の導入や自動運転技術の進歩という課題も出てきている。それがどういった形で私たちの生活に入ってくるのかという情報は、常に追いかけないといけない。ひとつ決めて終わりではなく、議論を続けながら、新たな問題についてどう解決していくかを考えていきたい。

→また、大野城駅への接続の話があったが、南地区方面からの大野城駅へのマイカー利用による送迎が非常に多く、混雑している状況である。今回の交通再編というのは究極的にはマイカーをいかに減らせるかというのが目標になると思っている。再編が進むことによって朝の車の数を減らすということも子供達の安全に繋がると考える。（事務局）

3. その他

説明概要

桜並木駅の開業と西鉄春日原駅に特急が停まるタイミングで西鉄グループとしてバスのダイヤ改正を行っているので、その点について委員（西鉄）から説明を行った。