

平成 29 年度 第 4 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 議事録要旨

日時：平成 30 年 1 月 23 日（火）午前 10 時～午前 11 時 30 分

場所：荒尾市役所 42・43 号会議室

出席者：荒尾市地域公共交通活性化協議会委員 31 名（内代理出席者 2 名）

オブザーバー 2 名 ※別紙出席者名簿のとおり

【事務局】

（政策企画課）石川部長、宮脇課長、田中課長補佐兼政策経営室長、平山

（日本工営株式会社）上野部長、大和

1. 開会

宮脇課長が、開会を宣言し、資料の確認を行った後、欠席委員及び代理出席者の紹介を行った。

2. 会長あいさつ

会長である田上副市長からあいさつがなされた。

- ・前回の会議では、人口分布や高齢化の状況などの地域の現状についてご報告した上で本市が抱える課題について整理し、今後本市が目指す将来像や、取組みの基本的な方針についてご提案し、承認をいただいた。
- ・本日は、荒尾市地域公共交通網形成計画(素案)についてご報告させていただき、今後 5 年間で実施していく取組みの方向性等についてご協議いただく予定にしているので、それぞれのお立場から、忌憚の無いご意見をいただきたい。

3. 議事

宮脇課長が、委員出席が過半数を超えており、本会議が成立している旨の報告を行った後、設置要綱第 6 条第 2 項により、会長が議長に就任した。

(1) 第 3 回会議の議事録要旨について

(2) 第 1 回大牟田・荒尾地域公共交通活性化合同協議会における協議内容について事務局（田中）が、資料 1 及び資料 2 に基づき、第 3 回会議の議事録要旨及び第 1 回大牟田・荒尾地域公共交通活性化協議会における協議内容について説明を行った。質問や意見等は無かった。

(3) 荒尾市地域公共交通網形成計画(素案)について

(4) 今後のスケジュールについて

事務局（平山）が、資料 3 及び参考資料③に基づき、荒尾市地域公共交通網形成計画(素案)について説明を行った。また、資料 4 に基づき、協議の経過と今後の予定について説明を行った。

協議の結果、承認された。

《主な質問・意見など》

- ・資料 3 の P.31 に、数値目標として、荒尾駅一大牟田駅間の鉄道本数の維持と記載されているが、先般 JR 九州から発表された平成 30 年春ダイヤ改正の内容に鑑みると、今後、特急をはじめ、両市間を運行する列車の本数が減ることは確実である。事務局においては改正の内容を十分に調査の上、対応を検討していただきたい。
- →JR が発足して 30 年になり、これまで増便を進めてきたところであるが、駅周辺等の人口減少が進む中、利用が低迷している路線があることが乗込み調査により分かったため、今回見直しに踏み切ったものである。減便というよりも、効率的な運行を行うために見直しを行うという考えである。
今後は、高齢化が進む中、高齢者に対してどのように鉄道の利用促進を行っていくのが課題であると考えているが、荒尾駅は駅舎がバリアフリーでないという課題があるので、荒尾市と協力して対応していきたい。また、東口に抜けることができる自由通路ができれば、さらなる利用促進が図れると考えているし、駅からの二次アクセスについても、観光客への対応を含め検討しなければならないと考えている。本数だけでなく、利用しやすい駅づくりについても、委員各位と検討していきたい。
- →荒尾駅周辺のみちづくりとして南新地土地区画整理事業を進めているところであり、駅の最寄りの地域として利便性に直結すると思われるため、本数の確保をお願いする。
- →荒尾駅から大牟田駅の間という短い距離で本数を増やすというのは難しいところがあることをご理解いただきたい。
- ・荒尾駅はバリアフリー化も含めて駅舎自体が使いにくいので、そこが一番の課題になっていると思う。
- 会 長 →駅舎については市としても長年の課題と捉えており、南新地地区の土地区画整理事業の進捗も踏まえながら、時期を捉えて JR と引き続き協議をしていきたい。
- ・公共交通の利用者を増やすためには、交通弱者の利用を促す視点と観光来訪者の利用を促す視点があると思う。南荒尾駅の付近にビジターセンターができる予定であるため、観光来訪者にも分かりやすいよう、駅名の変更はできないかと考えていたが、時刻表の変更など様々な影響が出てくるためあきらめた。案内板などの充実を検討していきたいが、併せて、乗継ぎの利便性向上や周遊バスの運行を検討してもらいたい。
- 事務局 →本計画でも、観光来訪者に向けた情報発信の強化を記載しており、観光担当部署とも連携しながら対応していきたい。
- ・P.31 に記載されている数値目標である大牟田市内線 31 万 2 千人とは、大牟田市内を運行する路線の利用者の総数か。
- →大牟田市内利用者の総数ではない。西鉄バス大牟田(株)が運行している路線が 8 路線あるが、一般路線バスの大牟田市内線の利用者のうち、荒尾駅に乗り入れる系

- 統の利用人員のみを抽出し計上したものである。
- →荒尾市内の全体の路線バス利用者が 22 万人程度なのに対し、当該路線 1 本だけで 31 万人も運んでいるというのはすごいと思う。利用状況に大きな差があるため、秘訣について調べてもらいたい。
また、P.37 に記載されている「1 便当たり乗車人数」は「平均乗車密度」と理解してよいか？
- 事務局 →お見込みのとおりである。
(訂正：平均乗車密度とは、バスに乗車している人数の、起点から終点までの平均(起点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数)のことであるが、ここでは、利用者数を運行便数で割った 1 便当たりの平均利用人数を指標に設定している。※当日の発言に誤りがあったため、訂正します。)
- ・西鉄バスが、土日祝日に大牟田駅から万田坑へ乗り入れる路線バスを 1 時間に 1 便運行しているが、ほとんど利用者がいない状況である。産交バスも、荒尾駅から万田坑前のバス停を経由する路線バスを運行しているが、そちらも利用者が少ない。万田坑の来訪者では大牟田市の石炭産業科学館を訪れる方が多く、距離が離れている宮原坑に行かれる方は少ない。
- ・荒尾市の立地適正化計画においては、都市機能誘導区域を市街化区域の何%程度に設定しているか。なるべく密度を高めて、その中でネットワークを構築しないと、国の支援も受けにくくなるのが懸念される。
- 事務局 →確認し、後日お答えする。
(補足：荒尾市立地適正化計画においては、都市機能誘導区域を旧市街化区域の 19.4%に設定している。)
- ・生活路線と観光路線のリンクをどう行うかが今後の課題と考えている。
また、乗合タクシーの運行区域に関しては、路線バス、タクシーのすみ分けをしておかないと、公共交通体系のバランスが崩れることになる。荒尾駅を中心に、大量輸送が可能な路線バスが運行する区域と、路線バスに結節するフィーダー線が担う区域など、エリアを分け、路線バスとタクシーを融合しながら鉄道駅に繋いでいくことが重要だと思っている。
過疎化が進む地域には乗合タクシーが入っていくことになるだろうが、タクシーの経営も徐々に困難になりつつある。とはいえ、地域の特性を考えた対策が必要であるため、まちづくりの観点から市から要請があれば、交通事業者としても応えていきたいと考えている。
- ・自動車運転免許の自主返納者に対する割引制度などは、知らない方も多いかと思う。玉名営業所で把握したところで、昨年 1 年間で 150 名程度の方が自主返納をされている。テレビ等で高齢者の重大事故のニュースが報道されると、翌日には、家族と一緒に手続きをされる方が増えつつある気がする。
今後の利用促進に向けては、バス事業者としても、運転士不足などの限られた経営資源の中で、利用しやすいバスとなるよう、バス停間の移動距離の問題など、検証して対応していきたい。

- ・バスの乗務員不足は同様の状況だが、どうにか人員を確保し、路線バスを維持したいという気持ちで頑張っている。今回は大牟田市と連携して計画を策定するという中で、交通事業者としての責任は大きいと感じている。赤字路線も含め、どのように経営資源を有効に使い、効率化を図っていくのか、利用促進を行っていくのかを考えるに当たり、まずは収入を増やすことが一つの観点かと考えている。そのような中、大牟田・荒尾地区では、12月にクリスマスバスを運行するなど、話題になる取り組みも行っている。大牟田市内で様々な利用促進策を展開しているが、ひいては荒尾市域での利用者の増加にも寄与することが期待できると考えている。
- ・高齢者の交通事故が増えている中、自動車運転免許の自主返納をいかに地域で対応していくかが重要だと思う。公共交通の利用者数は、自動車運転免許の自主返納の状況とも関係すると思うが、家族が自主返納を説得しても本人が納得しないところもあるため、地域で対応できるよう行政も後押ししていただきたい。
- ・バス停の数は十分にあるが、本数が1時間に1本しかなく、荒尾市役所までも乗換えが必要である。主要な施設を循環するバスがあれば利用者が増えると思うので、ぜひ検討をお願いしたい。

事務局 →計画策定に当たり循環バスの導入を検討したが、本市で主要な施設を巡回すると40～50分かかり、利便性を高めるためには、右回り・左回りを運行する必要がある。そのためにはバスが2台、運転士が2人必要となり、現状ではそこまでの人員等が確保できないため、今回は導入が難しいとの結論に至った。乗継ぎの利便性については改善の余地があるため、円滑化については引き続き検討していきたい。

- ・自動車運転免許の免許返納については、家族の同意があれば、警察官からの説得も可能であるため、必要であればご相談いただきたい。ただし、返納後の代替手段を確保しなければならないため、公共交通機関の協力も必要である。さらに、割引などの優遇措置があれば説得の材料となるため、ご検討いただきたい。

事務局 →公共交通機関は、路線や時刻表などが分かりにくい面もあり、慣れが必要などころもあるため、今後は、自家用車が運転できなくなってからではなく、運転できる間に1度は路線バスに乗っていただくような取り組みを行っていききたいと考えている。

また、本市においては、70歳以上の方には「福祉特別乗車証」を発行しており、路線バスが市内全域1回100円で利用できる。乗合タクシーも1回200円という低料金で利用できるため、そのような強みを活かしながら、引き続き利用促進を行いたい。

(5) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

事務局（平山）が、資料5に基づき、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について説明を行った。

質問や意見等は無く、承認された。

4. その他

宮脇課長が、次回会議を3月下旬に開催し、パブリックコメントで寄せられた意見等について報告するとともに、計画の最終案について協議していただく予定であることを報告した。また、次回会議まで期間が空くため、議事録の確認は郵送等を行うことを報告した。

5. 閉会

宮脇課長が、閉会を宣言した。