

第 1 回 大牟田・荒尾地域公共交通活性化合同協議会 議事録要旨

日時：平成 29 年 11 月 21 日（火）午前 9 時 30 分～午前 11 時 10 分

場所：大牟田市企業局 3 階 講習室

出席者：大牟田・荒尾市地域公共交通合同協議会委員 15 名（内代理出席者 1 名）

※別紙出席者名簿のとおり

【事務局】

（大牟田市 都市整備部国県道路対策室）末藤部長、米崎調整監、松井室長、伊東主査、壇

（荒尾市 総務部政策企画課）石川部長、宮脇課長、田中課長補佐兼政策経営室長、平山

1. 開会

松井室長（大牟田市）が、開会を宣言し、資料の確認を行った後、指名により大牟田市副市長である坂田委員が議長に就任した。就任に当たり、坂田議長からあいさつがなされた。

- ・ 1 回目となる今回の会議については、大牟田市側から議長を出させていただくこととなった。
- ・ 大牟田市と荒尾市は石炭産業で栄えた経緯から一体となった生活圏・経済圏を有しており、人や物の移動が多い状況にある。
- ・ 有明圏域定住自立圏という枠組みができたことや、明治日本の産業革命遺産が世界文化遺産に登録されたことなど、両市の連携は一層不可欠なものとなっており、人口減少が進む中、地域の活力を維持していくためには、両市が直面する公共交通の課題に対し、連携して施策を展開することは効果的であると考えます。
- ・ 本日は、専門的立場からご意見をいただきたい。

2. 議事

（1）大牟田・荒尾市間の移動実態及び両市に共通する課題について

事務局（松井室長：大牟田市）が、資料 1 に基づき、本協議会の概要について説明した後、事務局（伊東主査：大牟田市）が、資料 2-1 に基づき、大牟田・荒尾市間の移動実態（公共交通を取り巻く現状整理）について説明を行った。続いて、事務局（平山：荒尾市）が、資料 2-2 に基づき、大牟田・荒尾市間の移動実態（アンケート調査結果）について説明を行い、続いて、事務局（伊東主査：大牟田市）が、資料 2-3 に基づき、両市に共通する課題について説明を行った。

《主な質問・意見など》

- ・資料 2-1 の P.10 に記載されている大牟田市の公共交通利用者の推移について、西鉄バスの利用者数が平成 21 年度に上昇に転じているが、何か対策をされたのか。
- →毎年、ニーズに合わせたダイヤ改正等を行っているが、急激に利用者が増えるということはなかなかない。可能性としてあるのは、この時期に IC カードを導入しており、利用者数の計測の精度が向上したことがあるのではないかと考えられる。

- →これは年間の利用者数か。どうやって年間の利用者数を算出しているのか。
- →以前はバスカードの利用実績と整理券の数を積み上げていたが、定期券利用者など整理券を取らない利用者もおり、IC 化によりその数が把握できるようになったことが影響しているのではないかと思う。
- →精度の問題でここまで利用者数が急増するのか。
- →売上の的にはこのような上昇はしていないので、利用者数が急増しているということはないかと思う。
- ・資料 2-1 の P.18 に公共交通空白地が記載されているが、空白地とされている具体的な地名（字名）が分かれば教えていただきたい。
- 事務局 →資料 2-1 の P.5 に大牟田市の人口分布を示しており、この地図と重ねると、三池小学校校区などが公共交通空白地となっていることが分かる。なお、先日開催した大牟田市地域公共交通活性化協議会では、三池小学校校区や今山団地周辺などが公共交通空白地となっている旨を紹介した。本日は両市間の移動実態を踏まえた公共交通の課題について説明させていただきたく、市内の具体的な公共交通空白地については掲載していない。
- ・資料 2-3 について、これが本日のメインになる資料かと思うが、これらの課題の対策を練っていくに当たり、現状どのような公共交通機関が使われているのかを教えていただきたい。
- 事務局 →現状、荒尾駅～大牟田駅間に西鉄バスが運行されている。また、倉掛バス停において産交バスと西鉄バスの路線が接続しており、荒尾市東部の庄山バス停における乗合タクシーと西鉄バスの接続を含めると、生活路線としては大きく 3 つの結節点がある。移動実態としては、荒尾駅周辺から大牟田駅までの移動が多くなっているが、アンケート調査からは買い物における荒尾市から大牟田市への移動が多く見られたところであり、具体的には、大牟田市中心部にある「ゆめタウン大牟田」を目的地とする移動が多いのではないかと考えられる。既存の路線を乗り継ぐことで当該施設への移動は可能であるため、そのことを PR しつつ、既存の路線を活用しながら、移動ニーズを踏まえた具体的な対策については今後検討していきたい。
- ・観光客の維持・増加に向けて公共交通網の確保が課題とされているが、これまで公共交通施策として実施したものがあれば、実績も含めて教えていただきたい。
- 事務局 →世界遺産登録後に週末限定で周遊バスを運行した経緯があり、現在もタクシー事業者により観光タクシーを運行している状況である。なお、周遊バスについては、両市の世界遺産施設の一斉公開に合わせて運行した経緯があり、イベント実施時の利用者数は比較的好調だったが、それ以外の期間においては、荒尾駅～万田坑～宮原坑を結ぶ周遊バスの利用者数は 1 便当たり 0.62 人と低調であった。これに石炭産業科学館や大牟田駅を加えて運行したこともあるが、それでも 1 便当たり 1.41 人という利用状況であった。これらの数字も踏ま

- えて対策を検討していきたい。
- 事務局 → 荒尾市から新幹線を利用しようとする、新大牟田駅までの公共交通手段が確保されていない。高齢化していくと乗継ぎも難しくなってくるだろうし、観光振興の観点からも新幹線駅からの直通バス等も検討されるべきではないか。
 - 事務局 → 現状、新大牟田駅までのアクセスとしては高速バスが 1 日 24 便程度運行しており、役割分担をしているところである。
 - 事務局 → 荒尾市内へは西鉄バスのグリーンランド線と大牟田市内線が入ってきており、ニーズがあるのであれば政策上は推進してもらいたいが、制度上、西鉄バスが他県に入り込むことに課題はあるのか。また、今回実施した調査からは、現在の公共交通利用者からの評価は分かるが、自動車利用者の転換可能性が考慮されていないのではないか。
 - 事務局 → 制度的には難しい事情もある。タクシー事業であれば事業区域の問題があり、県をまたぐ両市では基本的運賃が異なったりしているが、路線バスについては路線で認可を取るため、どこを走ってはいけないということはない。2 社以上のバス会社が競合する際には運賃の問題が発生するが、現在は規制緩和されているため運賃の差を抑制する制度はない。企画担当として申し上げますと、利用者にとって何がベストなのかを考え、両市をまたぐ移動についても移動手段の確保を検討していただきたい。利便性が高まれば利用者が増えていくことも考えられる。
 - 事務局 → 今回の調査では、現在公共交通を利用していない方の意見も反映しているが、結果を見ると、勤労世代については自動車依存度が高く、公共交通への転換は難しいという印象である。一方、高齢者については今後公共交通への転換が考えられるため、移動実態を踏まえ対策を検討したい。しかし、対策を行う上で、事業者の違いというものが非常に大きいという印象を抱いている。事業者にとっては民間企業であるので利益確保の課題もあり、移動の実態に合わせた利便性の向上と、経営上 2 社が両立していくことをバランス良く考えなければならないと考えている。利用者満足度を高めつつ、それぞれの事業者が今後発展していけるよう、行政がコーディネーターとしての役割を果たしていきたい。
 - 事務局 → アンケート調査結果を自動車利用者限定して分析するなどして、転換可能性も含めたより具体的なニーズを把握できるとよい。

(2) 地域公共交通網形成計画における両市共通の基本方針について

事務局（伊東主査：大牟田市）が、資料 3 に基づき、地域公共交通網形成計画における両市共通の基本方針について説明を行った。

《主な質問・意見など》

- 事務局 → 荒尾市の場合は立地適正化計画が策定されているが、大牟田市では立地適正化計画の策定についてはどのような状況か。両市の移動を考えると、公民館は考えにくい、病院や遊園地など、県境を越えても利用できる施設については、両市の連携について調整する必要があるのではないか。また、事業者としては他事業者の運行エリアに入り込むことについてどのよう

に考えているのか。

- 事務局 →今年度、大牟田市においても立地適正化計画の策定を進めている。市街地が連担している荒尾市との関係については留意して策定を進める。
- →資料 2-1 の P.19 にそれぞれのまちづくりのイメージについて記載しているが、大牟田市においては、荒尾市ほど拠点を絞って集約するようなイメージでは整理できておらず、概ね小学校単位で地域拠点を設定しているところである。
 - →過去からの経緯からすると、運行エリアの境界付近についてはシビアに考える状況にあるが、運賃については、荒尾市内の運賃は産交バスの運賃に合わせている。現状では当社の独断で荒尾市内に乗り込むことは考えられず、荒尾市の人口集積からすると収益性の問題もある上、乗務員不足の問題もあるので考えにくい。しかしながら、事業者同士の関係により利用者の利便性を損なってはいけないので、自治体にも協力をいただきながら、ニーズに対応できるよう検討していきたい。
 - →他事業者の運行エリアに入り込むことは厳しい印象にあり、気を遣うところである。しかし、休日の高校生の大牟田市へのニーズが多いという点について、日曜は便数を絞っている状況にあるのでやりがいを感じる点はある。いずれにしても、西鉄バスや両市との協議が必要と感じている。
 - ・新大牟田駅に公共交通でアクセスできることを知らないという意見もあり、公共交通網については情報提供が不十分であるように思う。利用促進策についても、FM たんとなどを活用しながら、連携して取り組んでいただきたい。
 - ・荒尾市側では、乗合タクシーを導入し、平井地区と府本地区をカバーしている状況である。今後、フィーダーとして乗合タクシーを導入する際には、住民の不満が無いよう、路線バスへの乗継ぎ拠点を設定していただきたい。大牟田市には新幹線や鉄道駅、路線バスも充実しているので、移動手段に関しては荒尾市と比べても便利な状況にあると思う。立地適正化計画においても、荒尾市については荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の 2 核に絞らざるを得なかったところもあるが、大牟田市についてはそれ以上に増えることになると思う。
 - ・今後のまとめ方について、資料 2-3 で共通課題をまとめられているので、この内容が見えるように、実施事業や目標設定についても、共通する内容が記載できるよう、両市の網形成計画の中で整理していただきたい。
 - ・基本方針は共通になっているが、今後具体的な施策の調整はどのように実施していくのか。
- 事務局 →本日の会議で具体的な事業も提示できればよかったが、両市の作業工程の違いにより提示できなかった。今後、事務局間で調整を図りながら、両市の協議会や本協議会など、然るべき場で提示させていただきたい。

3. 閉会

伊東主査（大牟田市）が、計画策定に向けたパブリックコメントの実施などの今後の流れを説明した後、松井室長（大牟田市）が、閉会を宣言した。