

第6回古賀市公共交通活性化委員会 会議録（要点筆記）

開催日時	平成 27 年 5 月 22 日（金） 10：00～11:30		
開催場所	市役所 501・502 会議室	公開の可否	可
事務局	総務部 経営企画課	傍聴者数	5 人
公開しなかった理由			
出席者	委員	鈴木委員長 中園委員、後藤委員（代理）、辻委員、長崎委員、前田委員、佐藤委員 今村委員、廣池委員、河村委員、坂崎委員、松崎委員、三坂委員、高原委員	
	事務局	中野総務部長 水野経営企画課長、藤本係員	
	その他	大庭弘幹氏（西鉄バス宗像）	
議題	<ul style="list-style-type: none"> ・中長期的課題の検討について （コミュニティバスの現状と課題について） 		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・レジュメ ・コミュニティバスの現状と課題について 		

第6回古賀市公共交通活性化委員会（会議概要）

1. 委員長あいさつ

第6回古賀市公共交通活性化委員会を開催する。次回7回目の委員会で意見書を取りまとめるにあたり、第6回ではコミュニティバスの現状と課題について意見交換し、取りまとめに反映したいと思う。九州産業大学の学生に、コミュニティバスの現状について説明してもらおう。26年度の福岡県のコミュニティバスの運行状況と併せて見ながら、現在市町村でどのような話がされているのか把握しながら議論を進めたい。

2. 議題

中長期的課題の検討について

コミュニティバスの現状と課題

（調査報告）

コミュニティバスの現状と課題の概要について報告したい。コミュニティバスが近年様々な市町村で導入を検討される背景には、人口減少と同時に高齢化が進み、一般乗合バスの経営状況の悪化があり、国は平成14年の改正道路運送法により規制緩和を行い、福岡県でも不採算路線バスの廃止が進み、市民の生活交通を確保するためコミュニティバスの導入を検討するようになった（グラフ参照）。人口の多い熊本市、長崎市、鹿児島市には、既存の乗り合いバスもあるが、山間部の交通空白地域においてコミュニティバスも導入している。人口密度の高い福岡県の春日市、大野城市、太宰府市では、交通空白地域はもちろん観光の振興、公共施設間の移動手段として導入している。人口が15万人未満の市は、交通空白地域への対応としてコミュニティバスを導入しているところが急激に多くなっている。古賀市と同様の規模の市においては、コミュニティバスを導入していない市も多く、生活交通を確保するためにコミュニティバスを導入するかどうかは、様々な地域の状況により答えが一つではない。コミュニティバスは、現在福岡県の36都市42路線で運行されている状況である。運行開始の理由は、交通空白地域への対応、路線バスの廃止、通院や公共施設利用など住民サービスの向上のためである。運賃は100円や200円等利用者の利便性を図り一律料金を設定している地域が多い。運行形態は、時刻表どおり運行型、電話予約型、自治体独自の形態型がある。

コミュニティバスの課題として、運行市町村間の連携不足で情報の蓄積と共有がされていないということが挙げられる。導入を検討しようとしている自治体独自で情報収集をしなければいけないことが問題になっている。国土交通省のホームページに事例集が掲載しているが、画一的なもので、市町村が直面している問題等が異なるので十分な情報が得られないのが実情である。

規制緩和について制度上の問題がある。八女市ではタクシー車両を活用した予約型乗り合いタクシーを導入しているが、運休時に通常のタクシーとして利用できないなど制度上の問題が指摘されている。筑後市、古賀市が導入している自治会が運行しているバスは、補助金を利用して運行しているため運賃を取ることができず、常に補助金が必要になるという問題がある。

近年、住民の生活行動が広域化していることへの対応として、隣接する市町村のバス路線設定が必要となったり、広域運行実現のため車輛バスの購入費の負担が生ずるなど課題は多い。

糸島市と福岡市を行き来するコミュニティバスは、九州大学伊都キャンパスに通学移動手段の確保のため導入している。

コミュニティバスの収支改善。現在導入されている福岡県のコミュニティバスは、赤字運営となっている。100円や200円等安い運賃設定で採算が考慮されていない。また、市民のニーズにあった効率的な運行がされていないのが問題である。

財政負担の拡大。コミュニティバスを導入するためには県や市町村の財政負担が必要となる。平成21年では、県1億円、市町村10億円と平成15年と比較すると倍増している。市町村の10億円の負担額のうち6ないし7億円は、コミュニティバス運行費用が占めている。今後、県や市町村の負担増額が見込まれている。

具体的対策として福岡県生活交通確保対策会議を設置し、さらにこの会議をベースにコミュニティバスに関する情報の蓄積や共有を行うためのコミュニティバス検討部会を設置し、市町村間の情報共有を促進し各市町村の実態に合ったバス運行ができるよう対策を取っている。制度上の問題を解決するために生活交通特区検討部会を設置し、地域の事情に合った規制緩和を国に求める枠組みも行っている。

住民生活行動の広域化に対して、県内を15地域に分け福岡県広域地域会議において地域間の意見の交換・調整が出来る場を設け、コミュニティバスの広域運行ができるような試みも実施している。国や県、市町村においてコミュニティバスの様々な問題を解決するために対策は考えられているが充分ではない。いかにして古賀市の事情にあった情報を蓄積し地域内の議論に活用して行くかが今後の課題ではないかと思う。

(委員長)

今の報告は、福岡県生活交通確保対策会議がベースとなっている。平成23年3月のデータで4年前のものとなり、若干古いのがホームページでダウンロードが出来る。数年前から議論が蓄積されコミュニティバス路線も増えて古賀市も参考になるのでは。ベースになっているデータが古いので議論の前に最近の状況を国・県の方に話していただきたい。

(委員長)

国、県においては、どうか。県は、市町村間の情報交換について、生活交通確保対策会議の中で何か取組みを行っているか。

(委員)

先日、初任者研修を行った。九州管内の担当者が集まり、グループ討議などを通じて、実務レベルの情報交換をしてもらった。

(委員)

元々、日本には公共交通はほとんどなく、公営のバス会社はあるが、民間バス事業者に対し免許制で任せるので公共交通は守ってくださいということで民間に一任して維持してきた。民間に任せているので収益が上がらなければ路線維持は難しく枝線からなくなり幹線だけになってきた。そういう案件を受け、市町村が関わって住民の意見を聞きながら使い勝手の良いコミュニティバスを導入しようという動きが全国的にでてきた。道路運送法の改正を行い市町村やNPOが自家用の自動車を使ってお金をもらう枠組みも出来た。交通に関する役割を決め、交通政策基本法が成立した。公共交通維持確保に関して責任が明確でなかったのが国は国の責務として予算化を含めやっていく。利用者も公共交通を守るために努力目標がある。国も公共交通活性化のために補助金を出している。民間の公共交通事業者の収益が上がれば一番良いが利用者が増えるようなモビリティマネジメント（皆さんに乗ってもらう）のような施策も行っていく。

路線が廃止された場合は、コミュニティバス導入となり、そのときは事業者の経営努力だけでやっていくのではなく、市町村が一定の関与をし、税金を投入し、路線確保する場合もある。それがダメな場合は、市町村が自家用有償運送の許可を取り行う。コミュニティバスの問題は、経費負担で何処の自治体も高齢化が進み、行政サービスを拡充しようとして細かいサービスを行って行政コストがかさんでいるのが実情である。要望調査をすると「バスが欲しい」となる。欲しいと言っていたのにコミュニティバスを導入したら乗る人が少なく赤字になり税金負担で困っているというのが現状である。

コミュニティバスを検討されるとき国が提案しているのが、まずは、青ナンバーのバスについて一回見直しをしよう。それでも維持ができないときは、市町村が委託するコミュニティバスの導入になる。そのときも利用人数をしっかり把握しなければ民間で赤字だったのだから、利用者が増加しなければいくら公費を入れても赤字のままである。次に考えられるのが自家用バスである。運賃を下げがちなのでコストがかかる。財政負担の観点、利用者負担の観点から見て100円が良いのかはっきりしておかないと赤字が膨らむだけで民間会社が運営していたときと同じようになる。そのようなことについて話し合う場として公共交通会議を活用していただきたい。皆さん良い自治体のまねをされるが、状況が違うので上手くいかない。生活交通確保維持改善事業を活用され地域の公共交通のストック、利用者の分配など詳細な情報を取った上で、公共交通活性化

再生法にもとづく公共交通網形成計画を作りながら、まちづくりと併せ、どうしたら公共交通を守ることができるか、まちづくりにマッチしたものになるのかと再編計画を立てて取り組んでいるところもある。

(委員長)

国と県の考えを聞いていただいた。質問・意見等はないか。

(委員)

コミュニティバスについて検討するうえでは、採算を度外視しないと議論ができないと思う。採算のことを考えるから難しい問題が生じてくる。古賀市の場合、高齢化が進み自家用車を手放し、長時間の歩行が困難な人もいる。買い物・通院で公共交通を必要とする人が増えているなかで、採算は度外視しなければコミュニティバスは、導入できないのではないか。採算を度外視してコミュニティバスを運行している市町村があるのかどうかお聞きしたい。

(委員)

個別具体的な内容は把握していないが、市町村によっても色々な意見があろうかと思われる。一方で、赤字を放置したままで良いのだろうかという議論もある。利用者を増やすことは必要なことである。運賃設定は妥当か等議論が出てくるのは必至ではないか。また、仮に赤字を是とするのであれば、許容範囲は、どれくらいまでならよいのかという議論もあると思われる。

(委員)

運賃 100 円であっても、自治体の赤字負担が未来永劫続いても市町村に財源があれば構わないのではないか。

ただし、今後の就労人口が減って財政も厳しくなることが予想される中で、行政サービスを要求する人が増え税負担をどのように考えるのか。維持することが大事であって、交通手段を持たない人、免許証を返納した人、学生が利用出来るものであれば良い。地域の人たちが公共交通を守ろうとする意識を持ち、公共交通を利用するのが税金の使い方を含めて良いのではないかと思う。

(委員)

新宮町は、公共交通の赤字補填ではなく福祉の観点からコミュニティバスを導入していると聞いている。赤字補填と考えるのか、福祉の観点からと考えるのかで議論が変わってくる。福祉の観点から考えていただきたい。

(委員)

そういうことを議論していただくために、国はメニューを提示しているので、自治体が会議を主催して地域の方とどうやって公共交通を維持していくか議論していただきたい。一番問題になるのが、民間バスの路線とコミュニティバスの路線がぶつかるとコミュニティバス路線が安いので民間会社が路線廃止する。そしてまた、コミュニティバスを走らせることになる悪循環を考えると、既存のバスの利用者を増やし税金負担を減らし、自分のまちにあった形態は何かを議論していただくのが良いと思う。

(委員長)

二つ情報を提示してから議論していただきたい。財政負担の話である。一般会計平成24年度決算に占めるコミュニティバスの負担が、人口密度が高い自治体である、春日市0.15%、大野城市0.2%、太宰府市0.5%、となっている。一方で新宮町0.6%、福津市0.2%ぐらい市の負担がある。一般会計に占める割合がどのくらいまでなら市民が容認できるのだろうか。

人口密度が高いほど採算性が向上しやすいのでコミュニティバスの経営は成り立つ。コミュニティバスの議論が活性化したきっかけである東京の武蔵野市は、人口密度も高く採算が取れるのでコミュニティバスが成り立つ自治体である。これを真似て地方で同じようにやった結果、赤字負担が増えていく現状になっている。

大野城市は、天神まで走っているバスがある。太宰府市は、西鉄大牟田線が走っていて、その路線にそって住宅が開発され駅までの足としてバスの経営が成り立っている。残りの空白地域にコミュニティバスを走らせて上手くいっている。古賀市は二つの顔があり駅周辺の地域は人口密度が高く、山間部ではコミュニティバスがないと移動手段がない。古賀市にあったコミュニティバスとはどのようなものか、そのためにはどのようなことを議論したらよいのか。

(委員)

都市部にはコミュニティバスの必要性はないと思われる。3号線から山側の地域でコミュニティバスに対する要望の調査をしたら良いのではないか。先日上京し港区を走っている20人乗りのバスを利用した。100円で20分に一本走り利用者が多い。70歳以上は、無料バスを持っている。都営バスも走っているが住民の足を考えた交通政策だと感じた。どの地域でどのような要望があるか調査しなくては絵も描けない。九産大の報告にもあったように広域化を図り例えば舞の里5丁目まで行ったバスは福津のイオンモールまで行くとか…。

(委員長)

さきほど委員の意見は重要であって、古賀市民の行動範囲が古賀市内の駅に行く移動

だけではなく、市をまたぐ移動があるが、その連携についての議論は出ていない。新宮町と福津市にはコミュニティバスがあり古賀市に入るとなくなるのはあまりよろしくない。市町村間の連携の可能性、既存のバスを利用し新宮町・福津市に乗り入れてもらうなど、例えば福津のコミバスを古賀市内まで伸ばすなど、検討の余地はあるのか、またこれまでに協議した経緯などはあるか。

(委員)

基本的にコミュニティバスは、地域の交通弱者を対象に考えている。特定の施設にアクセスする幹線は、県・国が費用を赤字補填し維持している。そこにコミバスを乗り入れると既存の路線バスがなくなり悪循環に陥るのでなるべく既存バスを活用していただきたいという考えである。

安全対策等は青バスが、すぐれている。広域で行っているところもあるが、なかなか難しい。

(事務局)

新宮町と協議した経緯があり、新宮町でもコミュニティバスが走っていない地域があり走らせて欲しいという要望がある中で、古賀市まで乗り入れるのは町民に受け入れられないという回答をもらった。福津市とも協議をしたが、新宮町と同様で難しいということであった。

(委員長)

幹線は、福岡市と赤間の間を西鉄バスが走っていて、採算性が悪くなれば国・県が赤字補填をして維持し、市町村間の移動が確保されると考えられる。3号線と旧3号線に西鉄バスが走っているので、理論上ではコミュニティバスでそれらのバスにつなげばよい。そのような乗り継ぎは市民のニーズにあっていないのだろうか。どういうニーズがあるのか、時間をかけて議論する必要がある。

3号線より山側の地域にコミュニティバスなり何らかの対策が必要であると考えた場合、コミュニティバスという視点で見た場合、どのような議論が必要なのかご意見をいただきたい。

(委員)

コミュニティバスは、経済的な面と福祉の面、両面から見ないといけないと思う。近い将来、経済的に縮小されてくると思うので福祉だからといってどれだけでも税を投入できるわけではない。大阪の公営バスようになっていけなく、先ほどの話のように一般会計に占める割合は0.2%ぐらいが適当なのか？できる範囲で試案を作っていたきたい。

(委員長)

福岡県のコミュニティバスを導入している自治体における赤字推移はどのようになっているか。

(委員)

全体的に赤字額が増えている傾向であり、経営状況が良い自治体はないと思われる。

(委員長)

コミュニティバスにおいても赤字が続くようであれば、民間事業者と同様に支線から廃止されるということが起こり得るのか、また実際にそうなっている他の自治体の事例があればご紹介いただきたい。

(委員)

市町村合併によって面積が広がって、元々のそれぞれの市町村の福祉バスがあったり、交通施策がバラバラであったのを1つにするということで、コミュニティバスを導入した。面積が広いため全体に路線を引くことは困難であり、民に税で出来るのはこのくらいという情報を提示しながら、利用状況を示して少ないところには、乗ってもらうように働きかけ、それでも利用者数が少ないところはいったん廃止となることもある。そのあとをどうするかは、行政が何か新たなものをするのか、地域が何かするのかなど、地域公共交通会議などで話していただき、計画を策定するなどしていただきたい。

事情がそれぞれ違うため参考にして、検討していただければと思う。

(委員)

舞の里から利用するが、お客さんは多い。7~8割は女性。5年前に中村市長とコミュニティバスの話をした時に、西鉄バスが古賀市のコミュニティバスだと言い、3~4千万円支払っているという話をされていた。利用する側からすると1時間に一本くらいないと安心して使うことができない。住民の要望がどこにあるのかしっかりと聞けば、出来るのかできないのか分かるのではないか。

(委員)

要望をいかに掴むかが大事だと思う。要望に併せて走らせても乗客1~2人では赤字になるし、乗客が多ければ赤字でも市民も納得がいくのではないか。実態調査の結果も手元にあるし、今年度グランドバスの関係で意向調査をされる予定だと聞いている。西鉄が、残せるところ、残せないところを細かく整理して、時間をかけて利用につながる要望を聞いて、協議を重ねていかないと継続的な維持は難しいと思う。コミュニティバス

でやる部分と地域の中で出来る乗り合わせなど、助け合いでやっていくことが大事だとこの会議で感じた。

(委員長)

古賀市の中で西鉄が出来る地域、できない地域、また要望の強い地域などの色分けをしながらの議論が必要。コミュニティバスではなく、山間部では乗合タクシーのほうが採算的にも良い場合があるので地域別に意見の聴取と公共交通の施策に関わる場を継続的にするというのが重要なポイントではないだろうか。

(委員)

議員さんが、選挙の時にコミュニティバスのことを公約に掲げていたが、我々のように勉強していなかったと思う。市町村の負担が増えていくということもある。福工大前で新宮町のコミュニティバスを見ていたが、利用者数の少ないバスもあり、絞り込んだほうが良いと思う。私の提案は、コミュニティバスありきではなく、始めは1~2路線を山部からスーパー・病院に行く路線を3年間に絞って導入してはどうか。100円という運賃では常識的には維持が困難だと思う。その赤字をすべて市が負担するのかという問題にもなってくる。そうなると現在の西鉄バスの赤字補填と変わらない。

(委員)

西鉄が事業者として路線ごとに収支を分析した結果一日の本数を決めているのではないか。いままでの利用実績から、一日3本しか走っていないところはそうになっている。そのようなところに一日10本にしても客が増えるわけではない。

税金をどこまで使ってコミュニティバスをするつもりなのか。私はバスを使う必要がないので、これ以上の税金の投入はしてほしくない。受益者負担が良いのではないか。現状の補助が4千万円ならそれ以上の税金を使う必要はない。何故利用しない私たちが支払わなければならないのか。私は不便でないところに住んでいるのでそう思う。

(委員)

市民の要望を聞くのが行政の責任。そして、制約のある予算の中で市のしかるべき方針を決定すべき。

(委員)

前回の会議において出前講座で地域ごとの公共交通に関する意見交換を実施するということがあったが、実施後に意見を聞かれた中でコミュニティバスのことを検討されたら良いのではないか。

(委員長)

このような議論の中で、必ず出てくるのが市全体の公平な行政サービスと受益者負担の問題があり、利用する人としらない人での税金の負担はどうするのか。避けられない問題である。

コミュニティバスにもいろんな運行形態があって、その中で受益者負担でする部分、税金を使って西鉄路線バスを補助するような方法、タクシーのような予約型が良いのか、独自の方法が良いのかなど、古賀市にあった形を議論するため、要望を聞いて、意見交換が出来る場を設けることが重要ではないか。

(委員)

3号線から山間部と海側で地域の実情が違っている。市全体というよりももっと小さな地域、グリッドで考える必要がある。

米多比・谷山は想像以上に若い人が多く、高齢化率が下がっていて公共交通の依存率が低い。古賀市では花鶴丘3丁目の行政区が実施している買い物サポート事業のよい例がある。このような小さなもの、アイデアを集めて統合していくなど、行政区ごとのリサーチをしてデザインを描くことが不可欠。

これから古賀市の人口が減って、都市部と山間部の人たちの税金の負担が同じように増えていく中で、公共交通の赤字が増えていくことについて仕方がないという論理は成り立たないと思う。どうして一部の人たちのためにみんなの税金が使われているのか？という話になってくる。

小さなグリッドのニーズをつかむため、市役所でやるより行政区単位でリサーチがなされて、実態が把握されたうえで、新たなデザインをしていくと地域実情にあったものができるのではないだろうか。

5年、10年のスパンで実情が変わっている。20年、30年使えるものではない。短いスパンでデザインを見直す仕組みが必要。西鉄バスとコミュニティバスという対比だけでなく、もっと広い議論をしないと長期的に維持できるシステムはできないのではないか。

(委員長)

次の会では意見書をまとめる必要があるので住民の要望をいかにして吸い上げるのか利用する人、しない人がある程度納得できる議論、運行方法、サービスの水準をどうするかを議論する枠組みを作してほしいということ、最終的に提言書に盛り込みたい。また、継続的な議論を市民とする必要があるのを併せて盛り込みたい。

第6回委員会を終了する。