

第25回飯塚市地域公共交通協議会幹事会 議事録

日時：令和3年3月3日（水） 10:00～
場所：飯塚市役所本庁2階 202・203会議室

議事次第

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 議 事
 - (1) 議題第1号 西鉄バス筑豊株式会社による筑豊（急行）福岡線廃止の申出への対応について
 - (2) 議題第2号 令和3年度 飯塚市コミュニティ交通の運行について
4. その他
5. 閉会

1. 開 会

事 務 局： 本日の出欠状況は、逢坂委員が欠席で、出席の委員は13名となる。
それでは、第25回飯塚市地域公共交通協議会幹事会を開催する。

2. 会長挨拶

事 務 局： 本協議会会長である久家市民協働部長からご挨拶を申し上げます。

会 長： 本日の会議にご出席賜り感謝する。
本日は議題が2件あるのでよろしくお願い申し上げます。
その前に本日の議事の取扱について事務局からの説明を求める。

事 務 局： まず、幹事会における議題の取扱について説明させていただく。
この幹事会は協議会規約第12条に定める通り、地域公共交通協議会・交通会議の書面開催を想定し、事前に議案の内容について調整をするためのもの。現在、新型コロナウイルスの感染拡大により、30人以上が参加する会議の開催が困難なため、地域公共交通協議会・交通会議の書面開催を想定し、今回の幹事会の中で議案を調整したうえで、委員全員に対し書面審議をお願いする予定である。これからの議事進行については、久家会長にお願いする。

3. 議 事

(1) 議題第1号 西鉄バス筑豊株式会社による筑豊（急行）福岡線廃止の申出への対応について

会 長： 「議題第1号 西鉄バス筑豊株式会社による筑豊（急行）福岡線廃止の申出への対応について」について事務局から説明を求める。資料の内容が数種類にわたっているため、説明及び質疑応答は2回に分けて行う。まずは本件の協議・取組経過について説明する。

事 務 局： 西鉄バス筑豊株式会社から、令和3年10月1日をもって廃止したい旨の申出があった「筑豊（急行）福岡線」に関する協議・取組経過について説明する。資料1-1には主な協議に

について記載している。令和2年8月25日に開催された福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会の部分を補足説明する。この会議では本路線の沿線自治体関係者、福岡県及び九州運輸局関係者、西鉄バス関係者の出席により、申出を受けた各自治体の意向の確認がされた。本市としては、この急行線は福岡空港へ直行できるという点が市の地域経済の発展に重要であると考え、路線廃止に反対の立場である。田川市、糸田町も同じく路線廃止に反対の立場、篠栗町、志免町、粕屋町、福岡市については代替交通が確保できる等の理由で路線廃止はやむを得ないという立場であった。本市としては、路線の存続を模索する中で、令和2年10月9日に当該路線のバス停「筑豊遊園」～「博多駅」の区間において乗降調査を行った。その結果が資料1-2である。併せて、当該路線及び筑豊(特急)福岡線の運行ルートや所要時間に関する調査等を行った。それを踏まえて、飯塚市から福岡空港まで直行できるバス路線を確保するため、令和3年1月27日に西鉄バス関係者へ、同じく福岡市方面に運行している「筑豊(特急)福岡線」で福岡空港を經由して終着地の天神に向かう系統を新たに創設できないか提案した。西鉄バスとしては、「筑豊(特急)福岡線」は数年前から赤字路線になっているが、天神と筑豊地区とを結ぶ当該路線を重要視しており、今後も特急バスのサービスレベルをできるだけ維持したいと考えている。その中で、福岡空港経由になると、天神までの所要時間が大幅に延びることにより路線としての利便性・利用価値が低下し、全体としては利用者減少につながる可能性が高いことが想定されるため、飯塚市から提案された運行は実施できないものと考えている旨の回答であった。このように、本市としては路線の存続を要請することと並行して代替運行の提案を行ってきたが、厳しい各路線の経営状況と乗務員不足の状況に改善がみられないということもあり、協議は平行線を辿った。改めて、西鉄バスに検討していただくため、令和3年2月25日に飯塚市から西鉄バス筑豊株式会社及び西日本鉄道株式会社に対して要望書を提出した(資料1-3)。

会 長： 意見や質問等はないか。

青山 委員： 田川後藤寺から福岡空港までバスを1便走らせることでコストはどのくらいかかり、どのくらい乗客が乗れば収支が±0になるのか。

浦野 委員： 西鉄バス筑豊より回答する。コストについては、路線毎にみるのではなく、全体的な運営の中での収支をみている。車当たり収入がいくらになるかが重要になる。急行線の収入は、1日1台あたり2万円以下なので、1台当たりの単価を上げるために便数を減らしていつている。ただし、乗務員は昇級するし、燃料代も変わってくる。この急行線は西鉄本社が運行している時から赤字路線となっている。当時、特急線は黒字路線であったが、急行線は赤字路線であったので、少しずつ便数・台数を減らして運行を続けてきた。現在、急行線は西鉄バス筑豊の路線となっており、収支的には一番悪い路線で年間数千万円の赤字を出している。往復満員で運行できる状況であれば採算がとれると思われるが、今の状況では不可能に近い。具体的にいくらという数字は出せないが、そういう状況である。

会 長： ほかに意見・質問等がなければ、続いて筑豊（急行）福岡線に関する「福岡県バス対策協議会会長あての協議結果報告」の説明を求める。

事務局： （資料 1-4 の説明）

会 長： 意見や質問等はないか。

浦野 委員： 西鉄バスが毎年、路線の廃止を申し出ていることについては、地元住民に対して申し訳なく思う。乗務員不足も大きな要因ではあるが、西鉄バス筑豊という会社は、筑豊特急線以外、全ての飯塚市内の路線を運行しているので、赤字が出れば、そのまま会社経営に大きく影響してくる。

急行線以外の市内の路線については、国や県、市から補助金が出ているので、何とか収支を埋め合わせて運行できている。特急線や急行線は補助金がついていないので、赤字を埋めるのに、これまでは貸切バス事業の収益から補填を行っていたが、コロナ禍の影響で貸切バスの収入は 2 億円以上落ち込んでいる。貸切バス事業の見通しが立たない状況で、2020 年度は 1 億円以上の赤字が見込まれており、通常であれば会社の存続自体が危ぶまれる。コロナに関する助成金を各自治体から頂いても、最終的には約 8 千万円の赤字になる。

令和 3 年、緊急事態宣言があけても春の貸切バスはほぼキャンセルとなっている。この状況がいつまで続くかわからないが、秋頃の貸切バスの受注が少しずつ入ってきている。もし、今夏に第 4 波が来たら去年と同じ状況になる可能性があり、赤字で補助金の出ない路線については、廃止せざるを得なくなる。

急行線については、飯塚市が全額補助してくれれば何とか存続できるという話もしたが、なかなか難しい。現時点で飯塚市からは市内の路線に多額の補助を頂いているので、これ以上の補助は厳しいと思っている。何とか飯塚市内の他の路線を守るためにも、急行線の廃止は避けて通れない状況である。

会 長： ほかに意見はないか。それでは議題第 1 号については、書面審議としてよいか。

全 委 員： （異議なし）

（2）議題第 2 号 令和 3 年度 飯塚市コミュニティ交通の運行について

会 長： 「議題第 2 号 令和 3 年度 飯塚市コミュニティ交通の運行について」を議題とする。事務局の説明を求める。

事務局： 令和 3 年度における飯塚市コミュニティ交通の内容については、前回の協議会で了承を頂いているが、この他に軽微な変更があり、次年度に向けて各運行事業者において運輸支局に届出等の手続を行うにあたり、地域公共交通会議で協議を整えておく必要があるため、案件に挙げさせていただく。（資料 2 の説明）

会 長： 一点目の変更内容は、鎮西地区の路線ワゴンの利用者数によるものということだが、実際の利用者数はどうなっているのか。

事務局： 鎮西地区の路線ワゴンについて、10月に運行を開始して以降の1便目の月間利用者数は、10月が53人、11月が57人、12月が54人、1月が40人となっている。月間運行日数が20日前後なので、1日当たりの利用者数は2~3人となる。運行車両はジャンボタクシーとなっているので、1台で対応可能と考える。

会長： 質問や意見等はあるか。

和多委員： 二点目の変更内容について、井尻の停留所は蓮台寺から下ってきた方の片側の歩道が綺麗に整備され、標柱が立っているが、反対側は標柱がない。標柱は共有という考えか。

事務局： 道路の片側のみに標柱が立っている停留所について、反対方向での乗降にあたっては、これまでどおり、その標柱を目印に道の向かい側で乗降していただくことになる。

会長： ほかに意見はないか。議題第2号について書面審議としてよいか。

全委員： (異議なし)

4. その他

会長： その他、何が委員から意見等あるか。

全委員： (意見等なし)

5. 閉会

会長： 協議会規約第11条第3項に基づき、議事録署名人を指名する。今回は、田中委員、嶋田委員にお願いする。議事録作成後、事務局が伺うのでよろしくお願い申し上げる。
以上で、第25回飯塚市地域公共交通協議会幹事会を閉会する。