

第4回平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会 議事概要

日 時：令和7年7月14日（月）15：00～16：40

場 所：福岡県中小企業振興センター 401会議室

出席者：福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長

直方市 和泉都市計画課長

田川市 大森都市計画課長

行橋市 土肥都市政策課長

小竹町 古賀企画調整課長

香春町 國安まちづくり課長

糸田町 藤村地域振興課長

赤村 佐々木総務課長補佐（代理）

福智町 木村企画振興課長

みやこ町 吉武行政経営課長

九州運輸局交通政策部 小堀交通企画課長

九州運輸局鉄道部 井料計画課長

九州運輸局福岡運輸支局 辻首席運輸企画専門官

警察本部交通部交通規制課 重松都市交通対策係長（代理）

平成筑豊鉄道（株） 河合代表取締役社長

西日本鉄道（株）自動車事業本部計画部 井上計画担当課長

JR九州バス（株）常務取締役 吉住企画運輸部長

太陽交通（株）交通事業部 野田旅客課長

筑豊地区タクシー協会 四元専務

北九州市立大学副学長 内田教授

九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授

福岡県企画・地域振興部 市町村振興局 福田地域政策監（代理）

福岡県保健医療介護部 白垣医療指導課長

福岡県商工部観光局 柳原観光政策課長

福岡県教育庁教育振興部 古島高校教育課長

福岡県教育庁教育振興部 黒岩特別支援教育課長補佐（代理）

福岡県企画・地域振興部交通政策課 秋田企画監

九州運輸局自動車交通部旅客第一課 白水主査

1 開 会

- ・事務局から委員 27 名中 27 名出席し、出席者が過半数を超えているため、協議会が成立していることを報告。

（平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会設置要綱第 6 条第 2 項）

2 議事（１）地域公共交通計画の構成

○事務局から、資料 1 により説明。

【質疑応答】

（北九州市立大学副学長 内田教授）

- ・今回作成する地域公共交通計画は、基本的に平成筑豊鉄道を今後どうするかについての方針・目標を計画に盛り込むという考えでよいか。
- ・または、ＪＲや路線バス等の他の交通モードを含めての計画になるのか。

（事務局）

- ・他の交通モードについては、現状に関する項目は記載する予定だが、平成筑豊鉄道をどうするかについて議論しているため、平成筑豊鉄道に関する記載が主になると思う。

（北九州市立大学副学長 内田教授）

- ・平成筑豊鉄道を今後どうするかということを考える時に、乗り換え機能や駅からのフィーダー交通をどうするのかというところまで、ある程度踏み込めればよいと思っているため、そこは少し考慮いただきたい。

（企画・地域振興部 窪西交通政策課長）

- ・構成案の「はじめに」の「上位、関連計画との整理」には、市町村の地域公共交通計画も含まれると理解している。
- ・市町村ごとに、区域内の交通をどうするかという議論との関連性は重要なポイントになってくるため、議論していく必要があると考えている。

（九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授）

- ・沿線市町村は、必要に応じて各区域の地域公共交通計画を作成されている。
- また、県全体として、地域公共交通計画を作成されている。
- 今回作られる地域公共交通計画とそれらの計画との関係性はどのようなものになっているのか。

- ・例えば県の地域公共交通計画の下位という位置づけになるのか。
- ・また、それぞれの市町村で作成されている地域公共交通計画の上に来るのか。それとも上ではなく、独立した形での地域公共交通計画になるのか。

(事務局)

- ・他県の地域公共交通計画の研究や市町村の地域公共交通計画の洗い出しが終わっていないため、これから整理させていただきたい。

(九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授)

- ・今回作成する地域公共交通計画の位置づけや立てつけで、各市町村がしなければならぬことが変わることがあると思われるため、早めに位置づけ・立てつけを明確にすると各市町村も動きやすくなると思われる。

3 議事（２）鉄道事業及びバス事業等の諸手続きに関する勉強会 ○九州運輸局から、資料２により説明

【質疑応答】

(田川市 大森都市計画課長)

- ・内容が難しく、理解できないところが多かった。今後も適時、助言をお願いしたい。
- ・資料２の４ページの「地域公共交通再構築事業」と、５ページ「鉄道事業再構築事業」の違いは何か。
- ・１１ページ「地域公共交通利便増進事業」は、直接の補助事業ではないと受け取った。地域公共交通利便増進事業を行うことで、他事業の補助金の増額などのメリットがあると理解したが間違いないか。

(九州運輸局鉄道部 井料計画課長)

- ・「鉄道事業再構築事業」は、地域公共交通特定事業の枠組みの中に入る１つの事業。
- ・もう一方の社会資本整備総合交付金の「地域公共交通再構築事業」は、地域公共交通特定事業の認定を受けた後に、予算上の措置などの特例措置を受けることができるもの。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・鉄道事業再構築事業を行うと、その後、地域公共交通再構築事業として社会資本整備総合交付金の補助を受けられるということか。

(九州運輸局鉄道部 井料計画課長)

- ・ そのとおり。
- ・ 鉄道事業再構築事業の認定を受けて、社会資本整備総合交付金の活用ができるという仕組みになっている。

(九州運輸局交通政策部 小堀交通企画課長)

- ・ 「地域公共交通利便増進事業」については、ご認識のとおり。

4 議事（３）事例紹介①（ＢＲＴ転換/かしてつＢＲＴ）

○事務局から、資料３により説明

【質疑応答】

(西日本鉄道（株）自動車事業本部計画部 井上計画担当課長)

- ・ 運行補助及び車両購入補助は導入時のみということだが、初年度以降は関東鉄道が自力で運行しているのか。

(事務局)

- ・ そのとおり。

(西日本鉄道（株）自動車事業本部計画部 井上計画担当課長)

- ・ 事業主体と運行者が異なる場合、諸手続きはどちらが行うことになるのか。例えば、この場合であれば運行者が手続きを行わないといけない。この場合は事業主体が手続きを行わないといけないところを教えてください。
- ・ 今回、平成筑豊鉄道がもしバス転換となった場合、いきなりバス事業者が事業としてやれると言われるとなかなか厳しいと想定される中で、こういった形のスキームであれば認められるかというところを教えてください。

(九州運輸局自動車交通部旅客第一課 白水主査)

- ・ 道路運送法上の手続きに関しては、運送事業者いわゆる運行主体が行う事となっている。

(ＪＲ九州バス(株) 常務取締役 吉住企画運輸部長)

- ・日田彦山線ＢＲＴの場合は、事業主体はＪＲ九州、運行は委託を受けてＪＲ九州バスがやっている。
- ・専用道の路線許可や運賃の認可申請などは、すべて運行主体であるＪＲ九州バスが行い、運行している。
- ・一方、ＪＲ東日本の事例も参考にしたが、東日本大震災で被災した大船渡や気仙沼ＢＲＴについては、少し趣向が違い、ＪＲ東日本が旅客自動車運送事業の認可を受けており、その認可に基づいて、全部手続きを行った上で、地元のバス会社に委託している。
- ・様々なパターンがあるが、実際は自動車免許を持って運行する主体の方が申請を行うのではないかと考えている。

(九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授)

- ・ＢＲＴに変わったのは、元の鹿島鉄道の一部で全線ではないと思うが、残りの部分は、別の何かに変わっているのか、完全に無くなっているのか。

(事務局)

- ・路線バスで、銚田まで運行されている状況。

5 議事(4) 平成筑豊鉄道の運賃改定

○平成筑豊鉄道から、運賃改定を予定している旨報告。

6 議事(5) その他

○事務局から、資料4により説明

7 閉 会