

第6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11月20日（木）10：00～11：30

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 嶺西交通政策課長

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 田中総務課長

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 篠原交通規制課長補佐（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

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 政策支援課 森参事（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 柳原觀光政策課長

福岡県教育庁教育振興部 高校教育課 永田課長補佐（代理）

福岡県教育庁教育振興部 特別支援教育課 黒岩課長補佐（代理）

福岡県企画・地域振興部交通政策課 秋田企画監

1 開 会

- ・事務局から委員 27 名中 26 名出席し、出席者が過半数を超えていたため、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) 本協議会における調査事項 (路線バス転換案調査報告)

- 事務局から、資料 1 により説明。

【質疑応答】

(九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授)

- ・バス運行を事業者が受けるにあたり、運転手の取り合いとなって、既存の交通が減便になる可能性があるのか、それとも新たに運転手を確保して、既存の交通は維持できる前提なのか。
- ・朝課外を行っている高校が 4 つあるが、今後なくなっていくのか。
なくなるのであれば、それを前提にシミュレーションが必要ではないか。
- ・祝日・お盆・年末年始のダイヤはどうのように考えているのか。

(福岡県企画・地域振興部 嶺西交通政策課長)

- ・運転手不足については、非常に重い課題だと考えており、行政も一緒に取り組み、既存の交通に影響が出ないように、運転手確保に努めていくことが必要であると認識している。

(福岡県教育庁教育振興部 高校教育課 永田課長補佐)

- ・今後の朝課外の見通しについて、将来にわたって維持していくかはわからないが、近々に無くすという話は聞いていない。

(事務局)

- ・シミュレーションでは、祝日・お盆・年末年始のダイヤは日曜日のダイヤを想定している。
- ・実際に運行する場合は、事業者との調整により決めていくものと考える。

(九州運輸局福岡運輸支局 辻首席運輸企画専門官)

- ・現時点では、シミュレーション上、逸走率 30 %で進めていただいているが、仮に路線バスに転換する方向性になった場合、アンケート結果だけで逸走率を決めるのではなく、将来どういった地域にしていくのかという観点から逸走率等議論した上で、地域公共交通計画を作成していただきたい。

3 議事（2）大きな方向性の選択肢

○事務局から、大きな方向性を決定するまでの流れについて、資料2により説明
質疑なし

○事務局から、大きな方向性の軸となる鉄道維持案・BRT案、路線バス案について資料3により説明

【質疑応答】

(田川市 大森都市計画課長)

- ・鉄道維持と上下分離方式の今後30年間赤字額について、約30億円の差があるが、どういった要因か。

(事務局)

- ・国の支援制度の違いが要因となっている。
- ・上下分離案については、鉄道事業再構築実施計画を策定することで、国の社会資本整備交付金の活用が可能となる。
- ・それに加え、社会资本整備交付金を活用してなお生じる自治体への負担額に対して、地方財政措置を活用できるという前提でシミュレーションを行っているため、鉄道維持と上下分離で差額が生じている。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・平成筑豊鉄道を上下分離で残すとなった場合、シミュレーションでは国から毎年1億円の支援をいただけるということで非常にありがたいことではあるが、鉄道の経営からすると、わずかな金額でしかない。
- ・また、鉄道は施設整備について補助はあるが、運行の赤字に対しては支援がないと認識している。
- ・それに対し、バスは鉄道と同様に施設整備した場合、補助があることに加え、運行赤字に対しても支援がある。
- ・そして、補助金を当てた後に赤字が残っており、その赤字を自治体が補填した場合、8割の特別交付税措置がある。
- ・そうなるとバスは、最大で運行赤字の9割近くに国の支援を充てられることがある。
- ・これは国として鉄道の廃止を促進し、バスに切り替えていこうという方針に見えてしまうが、どのように理解したらよいか。

(九州運輸局鉄道部 井料計画課長)

- ・鉄道事業とバス事業にかかる費用を比べた場合、どうしても鉄道事業は設備投資に多額の費用がかかってしまう。
- ・バス事業と比べると、費用規模も全く違うところ。
- ・その上で、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業で鉄道施設の設備に要する経費の支援を行っている。
- ・補助率は通常 1 / 3 であるが、鉄道事業再構築実施計画の認定を受ければ、1 / 2 に嵩上げとなる。
- ・また、駅施設の改修に社会資本整備総合交付金を活用できる。
- ・鉄道についても、地方債を 100 % 起債することが可能となっており、その 30 % が普通交付税で措置される。
- ・また、社会資本総合交付金を受けて行う鉄道施設の整備については、45 % が普通交付税で措置される。
- ・令和 5 年に地域交通法が改正され、ローカル鉄道の再構築が、全国で進められており、全国で 20 件の鉄道事業再構築実施計画が提出され、上下分離が導入されている。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・全国的に鉄道の在り方に関する協議会がだんだん増えている。
その上で、鉄道を残すという時金額がどうしても大きくなるため、選択肢として選べないということが起きると思っている。
- ・制度の在り方について、全国的な規模で、検討していただきたい。

(九州運輸局鉄道部 井料計画課長)

- ・令和 4 年に中央（国土交通省）でローカル鉄道に関する検討が行われていたが、
その第 2 期が今立ち上がって、検討されている状況。

(福智町 木村企画振興課長)

- ・シミュレーションの中で自治体全体の負担額を示していただいたが、今後、地元の意見集約の際に、それぞれの沿線自治体の負担額がどれぐらいなのかという話が出てくると思う。
- ・鉄道の場合は、現状の負担割合だとしても、バスに転換した場合の負担割合については、他地域の事例など一般に用いられている負担割合の考え方で構わないもので、市町村ごとの仮の負担額をシミュレーションして示していただきたい。

(事務局)

- ・市町村ごとの負担額の試算について、なるべく早く算出し委員の皆様に共有させていただきたい。

(行橋市 土肥都市政策課長)

- ・現時点において、今回の3案が選択肢のベースになることに関して違和感はないが、前提として、平成筑豊鉄道の伊田線、糸田線、田川線の全てを3案の中のいずれかに転換するかというものになっていると思う。
- ・今後、それぞれの自治体で、地元の意見集約をする中で、一部でも鉄道を残してほしい、一部区間をバスに切り替えてはどうかというようなご意見をいただくことも想定される。
- ・そのようなご意見をいただいた場合にすぐ検討できるよう、物理的・技術的に対応可能な一部鉄道一部バス転換案のシミュレーションを準備していただきたい。

(事務局)

- ・一部鉄道一部バスの組み合わせについて、現時点では、無限にあるものだと考えている。
- ・ただ、いただいたご意見はごもっともであり、平成筑豊鉄道とも協議させていただき、可能な範囲で準備をさせていただきたい。

(みやこ町 吉武行政経営課長)

- ・仮に、路線バスに転換した場合、一部専用道化ということであるが、運行していく中で、輸送効率や安全性を考慮し、必要であれば専用道にする箇所を増やすことは可能と考えてよいか。
- ・BRTが選択された場合でも、専用道化が完了するまで路線バスで運行していくことになるが、線路敷をすべて専用道にするのではなく、路線バスの運行時間帯や輸送効率も悪くないところは、事業の途中でも専用道化しないということはできるのか。

(福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長)

- ・路線バス案は、今、最低限の専用道整備ということになっているが、利便性や渋滞の状況などを考慮して、様々な工夫の一環として、専用道の区間が追加で整備されることは、あり得ると考える。

(直方市 和泉都市計画課長)

- ・BRTと路線バスを比較した時、BRTは、各自治体がコストをかけて行い、維持管理はそれほどかからないかなと思っている。
- ・路線バスになると、各自治体が今後、平成筑豊鉄道の鉄道敷の維持管理も含めて引き継いでいかなければならぬと思っており、路線バス案に対してどれくらい自治体負担が必要となるか教えていただきたい。
- ・また、鉄道敷の今後の利活用方法について、事例を今後教えていただきたい。

(福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長)

- ・維持管理費について、必要に応じて平成筑豊鉄道から情報提供をお願いしたい。

(事務局)

- ・鉄道敷の利活用方法については、すでに収集している情報を含め、情報をまとめて共有させていただきたい。

(JR九州バス（株）常務取締役 吉住企画運輸部長)

- ・路線バスの経費は、どういった基準で算出されたのか。

(事務局)

- ・事業者へのサウンディングにより得られた単価で算出しているため、詳細はお伝え出来ないが、路線バス案を説明した上で、実際に運行するとしたらという仮定でお話いただいた単価で算出している。

(JR九州バス（株）常務取締役 吉住企画運輸部長)

- ・単純に資料だけ見ると、お金が安い方に流れそうな感じがしているが、44人ぐらい乗務員が新たに必要ということになる。
- ・上下分離だといまいる運転士の活用はできると思うが、BRT、路線バスについては、新たに乗務員を確保しなければいけない。
- ・お金だけで見ると路線バスだが、その分人を新たに採用しなければいけない。
- ・そういうものも含めて、議論の中に入れていただくのも必要かなと思う。

(福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長)

- ・費用面と運転手不足、両面課題があるということで、後者については稻永委員からご指摘がありましたとおり、自治体も一緒になり、しっかり取り組んでいくべき課題だというふうに認識している。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・第9回の書面決議で大きな方向性を決議ということだが、すべての委員が上下分離・BRT・路線バスどれかで提出し、多いものに決まるという認識でよい
- か。

(福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長)

- ・規約の第6条4項に議事は出席した委員の過半数で決定するということになっている。
- ・また、委員は棄権することもできるようになっており、棄権した人を除いて過半数で決定することとなっている。
- ・大きな方向性の選択肢について、最終的な決定を行いたいと考えている。
書面による決議を行いたいため、ご対応をお願いしたい。
- ・書面決議の依頼文書については、数日中に皆様にメールで送付させていただく予定。
- ・決議の結果、選択肢が決定したら、直ちに皆様に文書にてお知らせする。
- ・市町村の皆様には、その選択肢をベースに地元の意見集約をお願いしたい。

4 議事（3）その他

特になし

5 閉会