第1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1月31日（金）10：00～11：40

場所：福岡県中小企業振興センター

出席者：福岡県企画・地域振興部 窪西交通政策課長

直方市 田辺都市計画課長

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 佐々木企画調整課長

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 木村まちづくり総合政策課長

みやこ町 永川行政経営課長

九州運輸局 交通政策部 鈴木交通企画課長

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 高崎交通規制課調査官兼課長補佐（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 中嶋計画担当課長

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 政策支援課 和田地域政策監（代理）

福岡県保健医療介護部 医療指導課 森田課長補佐（代理）

福岡県商工部 観光局 観光政策課 山北課長補佐（代理）

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27名が出席し、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 座長挨拶（窪西座長）

- ・我が国においては、人口減少や物価高騰などにより、地域公共交通全体を取り巻く環境が急速に厳しさを増している。
- ・こうした中、平成筑豊鉄道においても、安全な輸送体制の確保を大前提としつつ、これまで様々な経営努力を重ねてこられた。
- ・しかしながら、昨年6月、社内における現状分析の結果、今後も鉄道を維持していく場合、年間約10億円の赤字が継続的に発生するという大変厳しい見通しが示されたところ。
- ・こうした状況を受け、平成筑豊鉄道、そして沿線市町村から要請をいただき、この度、県として平成筑豊鉄道沿線における地域公共交通の未来を考えるための協議会を立ち上げる運びとなった。
- ・平成筑豊鉄道は、筑豊・京築両地域において、その皆様にとって大切な移動手段であり、地域の発展を支える重要な交通基盤。
- ・一方、9つの市町村の区域にまたがり、各地域が抱える課題や取り巻く状況も必ずしも同じではないため、広域的な交通ネットワークとして、また持続可能な形で維持・確保していくためには、関係する地域の皆様が具体的な事実とデータに基づいて議論をし、相互に理解を深めていくことが大変重要である。
- ・県としては、この協議会で、委員の皆様から様々なご意見をいただきながら、現状把握や必要なデータの収集、事実の確認に努め、丁寧な合意形成を図ってまいります。
- ・また、現在の平成筑豊鉄道の経営状況や沿線市町村の皆さんの財政負担の状況を踏まえると、スピード感をもって議論を進めていくことも必要。
- ・この点、これまで平成筑豊鉄道が会社として取り組んでこられたあり方検討の成果を最大限活用し、これを基礎に調査や議論を効率的に進めていきたいと考えている。
- ・これから、平成筑豊鉄道沿線の交通ネットワークのあり方を導き出す議論を始めるわけだが、皆様からの忌憚のないご意見とお力添えを切にお願いしたい。

3 委員紹介

- ・委員名簿に沿って、事務局から紹介。

4 議事（1）今後の協議の進め方

- ・事務局から、資料1により説明。
（委員からの意見等なし）

5 議事（2）平成筑豊鉄道（株）におけるこれまでの検討状況

- ・平成筑豊鉄道（株）河合代表取締役社長から、資料2により説明。

【質疑応答】

（田川市 大森都市計画課長）

- ・道路は、交通量が少ないところでも、税金を使い維持されているが、その一方で、鉄道・バスは乗客が少なければ廃止される。
- ・このような状況が続けば、地方ではマイカーに頼らざるを得ない状況になり、その結果、鉄道・バスの利用者は増えず、マイカーの利用が増えるという悪循環に陥っている。
- ・日本では、民間企業が運賃収入を得て、運営していくビジネスとして扱われているが、ヨーロッパでは、「公共交通は税金による公共サービスにすべき」という考えが広がっていると聞いている。
- ・公共交通が民間企業のビジネスという考えから税金による公共サービスという考えに転換しなければいけないと考えるが、国の考えを伺いたい。
- ・また、地方の鉄道における存廃の判断基準は、沿線自治体が鉄道事業者へ財政支援できるか否かで決まっているように感じる。
- ・鉄道の存廃は、沿線自治体の財政支援の有無で決まるのではなく、国として、鉄道ネットワークがどうあるべきかを示す必要があるかと思うが、そのような鉄道ネットワークを含めた計画を策定していく考えはあるか。
- ・そして、バス運行で赤字が出た場合、その赤字に対し、関係自治体が財政支援をすると、その8割を特別交付税として、国から支援をしてもらえる。
- ・一方、第三セクター鉄道に関係自治体が支援すると、一部は起債対象になるものの、全体が特別交付税の対象にはならない。
- ・バスと第三セクター鉄道に対する支援に差があるため、第三セクター鉄道の経営が苦しくなっているのではないかと感じている。
- ・そのため、第三セクター鉄道もバスと同様の支援をする考えはないのか伺いたい。

（九州運輸局 鉄道部 井料計画課長）

- ・公共交通を税金による公共サービスに転換してはどうかというところだが、平成筑豊鉄道は、国鉄改革を機に、地元の要望により、福岡県及び沿線自治体等が出資する第3セクターとして、平成元年10月に運行を開始したものと承知している。
- ・1980年代の国鉄改革というものは、民間的な手法の導入、また自主的な

経営体制のもとで効率的に鉄道運営を行うという側面があり、平成筑豊鉄道もその過程で誕生したものと認識している。

- ・他方で、30年以上経過しており、さきほど、河合社長からも説明があったとおり、輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性を十分に発揮できないというローカル鉄道が全国的にも増えている。
- ・その中で、鉄道事業者、沿線自治体等の地域全体で、鉄道の現状や課題のほか、観光、まちづくり等の地域戦略上、鉄道が地域に果たす役割や公共政策的意義を再確認した上で、地域や利用者にとって最適な形で交通手段を維持確保すべきとされており、この法定協議会もその趣旨に基づいて設置されたと認識している。
- ・国としても、ローカル鉄道の再構築については、地域の関係者の合意形成に対して制度面、予算面等で支援、関与をしていくこととしている。
- ・また、地域交通法においては、地域における地域旅客運送サービスの提供を確保するため、国、都道府県、市町村の役割が規定されているが、国としては、経営基盤の脆弱なローカル鉄道事業者に対して、安全性の向上に必要な施設設備の更新等に関する支援を補助金で行っており、今後も引き続き支援していきたい。
- ・鉄道ネットワークについては、在来線の鉄道ネットワークのあり方として、JR会社法に基づく大臣指針において、JR上場各社に対し、現に営業する路線の適切な維持を求めているところ。
- ・特に、特急列車、貨物列車が走行する基幹的鉄道ネットワークについては維持することが重要と考えている。
- ・他方で、大量輸送機関としての鉄道特性が生かされていない路線については、鉄道事業者、地方公共団体など、地域の関係者が十分に議論を行い、地域や利用者にとって最適な形で交通手段の維持確保を図ることが重要。
- ・国は、令和5年に地域交通法を改正し、再構築に向けた制度面、予算面の仕組みを整えており、引き続き支援していきたいと考えている。
- ・交付税の件については、地域鉄道は、地方公共団体が負担する費用について地方債を100%起債することが可能。
- ・また、元利償還金については、30%が普通交付税として措置されている。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・これから平成筑豊鉄道の細かい議論をしていくにあたり、様々な平成筑豊鉄道特有の事情等もこれから出ていくことが予想されるため、支援のあり方を柔軟に考えていただきたい。

(北九州市立大学 副学長 内田教授)

- ・乗車人員について、2018年から2019年に1日あたり49人と、少しとはいえ増えているのは、地方の鉄道事業者では非常に珍しい。
- ・2019年度は2月頃からコロナが拡大してきており、3月には学校も休校になるという措置が取られた中で、乗車人員が増加している。
- ・コロナがなければ、年間ベースだと、おおよそ2万人ほど増えたのではないかと推測するが、その要因は何か。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・新駅「令和コスタ行橋駅」の開業、「ことこと列車」の開業が2019年にあり、乗車人員が増加したと思われる。
- ・2018年には、災害が発生しており、その戻りということもある。
- ・また、平成から令和に変わる年ということもあり、マスコミ報道も平成筑豊鉄道を多く報じ、追い風が吹いていた。

(北九州市立大学 副学長 内田教授)

- ・新駅開業、ことこと列車も、今後の収益改善の検討にあたっては、そういうところがヒントになるのではないかと思う。

6 議事(3) 本協議会における調査事項

- ・事務局から、資料3により説明。

【質疑応答】

(田川市 大森都市計画課長)

- ・資料2に路線バス・BRT・鉄道の比較表が載っており、定時性・速達性・輸送人員は鉄道が一番優れているように見える。
- ・鉄道は、経費がかかるということが最大の短所だと思う。
- ・逆に、この表を見る限り、経費の問題が解決できれば、鉄道を残すということが1番の選択肢だと見えるため、今後、鉄道維持案を詳細に説明してもらう際には、国や県からの支援を最大限活用していくと、沿線市町村の負担がどれだけ減るのか、沿線市町村の負担が減るような形の試算を示していただきたい。

(事務局)

- ・法定協議会での議論を踏まえ、今後、地域公共交通計画を作成し、鉄道の維持・高度化、又はバス転換を行う場合、その施設・設備整備に対して、

- 補助率 1/2 の社会資本整備総合交付金など、国の支援なども期待できる。
- ・今のシミュレーションには、そうした交付金が入ってないと思われるため、今後の具体的なシミュレーションをする際に国の補助金など、どのように盛り込むのか、そもそも盛り込むことができるのかどうかということも含め、所管している九州運輸局とも相談しながら検討したい。

(九州産業大学 理工学部 情報科学科 稲永教授)

- ・沿線の学生利用状況調査について、重要な利用をしていただく学生さんの調査というのは、有意義なもの。
- ・ただ、現時点の高校生の現状だけでは、これから先のことを検討するには若干情報が足りないかなと考えている。
- ・例えば中学3年生など、少し下の学年まで調査の範囲を広げてもいいのではないかと思っている。
- ・当然、まだ進路が決まっていない生徒さんもいるので、参考程度ということになると思うが、少し幅を見ていただければと個人的に考えている。
- ・在学証明書の情報を収集するということで、在学証明書は、個人情報が入っているため、使用目的に関しては、情報収集する時点で証明書を出す学生に理解や了承を取っておかないといけないと思っている。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・在学証明書は、定期券の販売時に貰っているが、使用目的に関する項目はなかったと思われる。
- ・社内で扱う分には当然問題ないと思うが、この協議会に出すこと自体、社内の扱いと違うため、事務局と相談の上、どのような方法が適正か慎重に検討したいと考えている。

(事務局)

- ・県立高校については、県の教育委員会が担当しており、事務局として、県の教育委員会とも協議しながら、県立高校に対する調査項目を考えていきたい。
- ・調査対象を中学生まで拡大することについては、市町村教育委員会との関わりも出てくるため、実現可能かどうかも含め、検討させていただきたい。

(北九州市立大学 副学長 内田教授)

- ・県立高校生の本人を対象とするということは、沿線の県立高校生全員に尋ねるものなのか、平成筑豊鉄道を利用していない高校生も対象にするの

- か。
- ・通学を念頭にアンケート設計されると思うが、通学目的以外でも、休日や部活動などでも平成筑豊鉄道を利用しているのかなどや平成筑豊鉄道を利用していない学生は、最初の設問で絞り込むなどしつつ、幅広く調査すべきかと思う。
 - ・調査方法として、高校生は、ほとんどスマホを持っていると思われるため、学校での回答は規則などで難しくても、自宅でQRコードを読み取り回答するようにすれば、広範囲の調査が可能となる。
 - ・中学生も対象とし調査を行うことに賛成で、例えば育徳館のような中高一貫教育校であれば、高校生になっても利用する可能性が高いため、可能であれば、中高一貫教育校などの中学生の意見も聞ければよいのではないか。

(事務局)

- ・アンケートのやり方も含めて、これから教育委員会とも協議をしながらアンケートの制度設計を行いたい。
- ・現時点では、沿線の県立高校に在学する学生全員に対して調査をやりたいと考えている。
- ・アンケート内容として、日常使いなどの行動様式を見ていくことは、有意義なことと思われるため、アンケート内容を検討する際に、ご指摘を踏まえ、考えていきたい。
- ・沿線の中高一貫の県立中学校に関して、ご意見も踏まえ、検討していきたい。

(JR九州バス(株) 常務取締役 吉住企画運輸部長)

- ・転換案ということで、路線バス・BRT・鉄道維持ということであるが、利用実態などを踏まえると、4~5割が学生の利用ということで、例えば各学校が必要とするスクールバスの台数を調査し、生徒の輸送を分散させることで混雑を緩和できるのではないかと考える。私立高校では、既に独自のスクールバスを運行している事例が多く見られる。
- ・例えば、50人乗りのバスだと3,000人が利用する場合、60台必要になるため、ハイブリッドな方法を取らないと厳しい。
- ・まず、バスや鉄道を利用する高校生の数を正確に把握することが重要。
- ・路線バス・BRT・鉄道維持の3案の相対評価をつけているが、転換している中で、誰が担えるのかという視点も入れていただきたい。
- ・バス業界は、担い手不足であり、乗務員不足から路線バスの見直しや減便

- などの対応を迫られている。
- ・日田彦山線 BRT の事例では、新たな支店に社員を配置するのに大変苦労した。
 - ・担い手不足が非常にネックとなるため、今後協議会で議論したい。

(西日本鉄道(株) 自動車事業本部 計画部 中嶋計画担当課長)

- ・吉住委員の言うとおりに、現状の輸送人員をバスで輸送するには、相当数のバスが必要になると思われるため、スクールバスの活用も選択肢の一つ。
- ・鉄道利用状況調査をする際は、個々の便の輸送状況を把握することが重要。
- ・バスも朝の輸送量に基づいて全体の台数が決まってしまうため、時間帯別・方面別の移動状況を把握できる形で OD 調査をしてもらいたい。

7 議題(4) その他

(九州運輸局 交通政策部 鈴木交通企画課長)

- ・平成筑豊鉄道の今後の検討ということについて、自治体を含めた費用負担は重要な論点であるが、それだけではなく、利用促進や利便性の向上をいかに図っていくかという視点でも今後議論、検討いただきたい。
- ・今後の追加調査部分も含めて色々調査いただき、調査結果を踏まえ、より利用されて、より持続可能性のある移動手段としてどうあるべきかというところの議論が必要であると思っている。
- ・バス・BRT・鉄道の3案については、費用以外は、鉄道が優れているという話もあったが、移動目的、移動需要によって変わってくる。
- ・いかに利用されるような移動手段、公共交通を維持・確保していくかというところが今般の議論の根幹とっており、今後、そういったところを忘れずに議論、検討いただきたい。
- ・九州運輸局では、九州管内の他ローカル鉄道の検討、協議に参画しているところ、そこから得られた知見を踏まえて、適宜助言、アドバイスをさせていただきます。
- ・また、大きな方向性が決まり、今後整備など手続きを進めていくにあたって段階においても、制度面や予算面を含めて、支援していきたい。
- ・より利用され持続可能な移動手段を守っていくかというところの議論で、この協議会全体の結論が導き出せればいいと思っているので、よろしく願いしたい。

8 閉会