

第11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8年9月8日（火）10：00～12：30

場 所：福岡県中小企業振興センター

出席者：福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長

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 松田都市政策課長

小竹町 古賀企画調整課長

香春町 緒方総合政策課長補佐（代理）

糸田町 柴田地域振興課主査（代理）

赤村 神吉総務課長

福智町 立花企画振興課地域振興係長（代理）

みやこ町 吉元行政経営課長補佐（代理）

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 津留地方鉄道再構築推進調整官

九州運輸局福岡運輸支局 野中首席運輸企画専門官

警察本部交通部 友成交通規制課長補佐（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

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

福岡県市町村・地域振興部 江崎市町村政策支援課長

福岡県商工部観光局 山崎観光政策課長

福岡県教育庁教育振興部 重田高校教育課長

福岡県教育庁教育振興部 草野特別支援教育課長補佐（代理）

福岡県市町村・地域振興部空港・交通政策局 交通政策課 堺企画監

1 開会

・事務局から27名中26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）今後の協議の進め方について

○事務局から、今後の協議の進め方について、資料１により説明

【質疑応答】

（田川市 大森都市計画課長）

・２ページにおいて鉄道の運行終了が令和１０年度末と記載されているが、バスの運行開始は令和１０年度中となっている。この１年間において、どのあたりでのバスの運行開始を予定しているのか。

（事務局）

・バスの運行開始については、具体的な時期等はまだ決定されていない。今後、沿線市町村やバス事業を引き受ける事業者等の意見を聞きながら、時期を検討することになる。

（田川市 大森都市計画課長）

・今から早くて１年半後、遅くても２年半後にはバスの運行が開始されるということであると理解した。おおむね２年後ぐらいに開始ということか。

・３ページにバスの運行開始に向けたスケジュールが記載されているが、バスの運行開始には今から行わなければいけないことが多くあると考えられる。そういったものがこのスケジュールに落とし込まれていないため、こういった根拠をもって、２年後にはバスの運行開始ができると判断しているのだろうか。

（事務局）

・バスの運行開始時期の目安については、最速の場合、令和１０年度内という見込みを示しているものである。

・鉄道を維持する期間が長くなればなるほど、安全性を確保するための鉄道施設の老朽化対策や市町村の費用負担が増大することなどを踏まえると、早急にバスへの転換が必要と理解している。

・昨年度に決定した路線バス案は、本協議会において、委員の皆様にご承認いただいた基本的な考え方や平成筑豊鉄道の利用状況の調査をもとに作成したものであり、実現可能性の高い案であると考えており、これをもとにバスルートやダイヤについては、今後、沿線市町村はじめ委員の皆様からご意見をいただきながら進めていくことになる。

（田川市 大森都市計画課長）

・確かに市町村側としても、鉄道をこのまま継続した場合、費用負担が非常に大きくなるため、早期に転換を進めてほしいと考えている。

・しかしながら、今のお話を伺うと、なるべく期間を短縮するために目標として

ここを定めているという印象を受けた。これは、これから行わなければいけない作業を一つずつ積み上げていくとこれだけの時間がかかるという考え方ではなく、先に目標を設定し、何とかそこまでにやり遂げようという意思のもとで目標を定めたのか、あるいは本当にこの時期に実行できるつもりで作成した計画なのか、その点を確認したい。

(事務局)

- ・ご指摘の件について、事務局としては、平成筑豊鉄道を取り巻く状況や昨年度のサウンディングの結果を踏まえ、このスケジュールに基づいて検討を進めていく案として、今回の法定協議会に示している。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・その点は理解するが、本当にこれが実施可能なのか、2年後にバスの運行が開始できるのかということを探っている。
- ・今年3月にバス転換が決定したが、現時点では明確に決定している事項は特になく、これから決定しなければならない事項が山積していると考えられる。
- ・まずバスルートが決定しておらず、ダイヤも決定していない。さらに、これからバス車両の購入も必要であり、営業所や車庫の整備も進めなければならない。何よりも運転手の確保が必須である。こういった事項が2年の間に円滑に進行するのかどうか、非常に懸念しており、本当に実行可能なのか疑問に思っている。
- ・バス事業において、こういった新規路線をゼロベースから構築する場合、2年という期間で実行可能なものなのかどうか、一般的な観点からお尋ねしたい。河合委員におかれましてはバス会社に在籍され、バスの新規路線等に携わられた経験をお持ちだと思われるが、2年でのゼロベースからの運行開始は可能なのだろうか。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・1点確認したい。大森委員はこの協議会に市町村の担当者として参加されている立場であり、決定されたスケジュールに向けて検討を進める上でも協力される立場ということで間違いはないか。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・もちろんそのつもりである。私が指摘しているのは、一旦ゴールを設定しそれを発表してしまうと、遅延が許されない状況になるということである。本当にこの期日どおりに間違いなく実行できる期日が設定されているのかどうか、疑問を感じている。
- ・確かに現在、案として提示されているものは存在する。しかし、これは3つの

案を比較する際に金額を試算するための案であり、今後協議を重ねて内容を変更しなければならない状態の案であると認識している。案は存在するものの、今後ルート等も含めてすべて再検討しなければならない状況から、運行開始までに2年という期間で間に合うのだろうかという疑問からの質問である。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・その案がどの程度のものかという点も論点の一つと考えられるため、案の策定経緯やどのようなプロセスで進められてきたかという点について、まず事務局から説明を求めたい。
- ・また、先ほど大森委員から指名があった河合委員から、一般的な観点から見解があれば発言をお願いしたい。

(事務局)

- ・平成筑豊鉄道が会社として設定した案の中には、鉄道案や BRT 案が存在していたが、路線バス案についてはさらなる精査が必要であった。そのため、学生の利用者数や、実際に鉄道を利用している方々の状況等についてアンケート調査等を実施し、必要な情報を収集した上で路線バス案を設定した。
- ・事務局において事業者へ委託の上、利用者の実際の状況を把握するための OD 調査(起終点調査)や事業者へのサウンディング調査等を実施した。OD 調査に基づき、特に朝の通勤時間帯など利用者が多い時間帯にも対応可能な便数を設定してダイヤを作成した。また、サウンディング調査で得られた意見も踏まえ、運転手の休憩等を考慮した必要人数や、大型バスと小型バスのどちらが適切か、必要な車両台数は何台かといった点を考慮し、路線バスの転換案を作成したところである。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・私の過去の経験や、平成筑豊鉄道の存廃問題が浮上した際に、自分なりにどの程度の期間が必要であるか試算して資料にまとめたことがあるが、その試算によると、やはり3年を要するという結論に至っている。
- ・3年といっても、実質的な前後での意思決定やその後の訓練などを考慮すると、実際に物理的な準備を行う期間はおおむね2年程度になるものと考えている。
- ・地元住民等への事前説明、地区説明会の開催などを実施し、その中で寄せられる様々な要望に対応しながら調整を繰り返すというプロセスが発生すると認識している。PDCA サイクルを何度も回す必要があり、それに伴う相応の準備が不可欠である。
- ・そのため、現在のスケジュール感で言うと、実質1年半程度で運行に向けた実務的な調整を固めていくことは極めて困難であると考えている。もっとも、私が

実施の可否を評価する立場にはなく、情報も十分に持ち合わせていないため、あくまで一般的な見解としてこのように捉えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・他のバス事業者からのコメントはあるか。

(JR九州バス(株) 常務取締役 吉住企画運輸部長)

・これまでの経過に関する事例として、我々はJR九州からの委託を受け、BRT 日田彦山線を2023年8月28日から運行している。その経緯の時系列を申し上げますと、2017年7月に九州北部豪雨が発生し、鉄道の復旧が極めて困難であることから、2018年から2020年にかけて日田彦山線復旧会議が実施された。県の皆様や地元自治体も参加し、2020年7月の第6回復旧会議においてBRTでの復旧が正式に決定した。その後、2023年8月にBRTとして運行を開始したため、決定から運行開始まで時間軸として3年を要したことになる。

・この際、JR九州が経営主体となり、専用道路の整備やバス車両の購入などを進め、我々JR九州バスが一手に受託して乗務員の確保等も実施した。

・そのため懸念される点として、事業主体がどこであるのか、また実際に運行する主体が具体的にどこになるのかが明確に決定されていないと、形式的な枠組みだけを構築しても実現は非常に困難であると考えられる。

・実際に、私もBRT復旧決定後にバス事業に配属され実務に携わったが、これは専門的な体制で専従として取り組まなければ到底片手間でできる業務ではない。先ほど河合委員からも言及があったとおり、鉄道からバスへ転換したBRTであるため、運賃を鉄道に準拠させる等の細かな取り決めや、バス車両へのICカードシステムの導入の有無など、多くの細部を決定する必要がある。そのため、専従で対応できる主体が中心となり諸事項を決定していく必要がある。路線バスの認可申請については、運行主体であるJR九州バスが運輸局へ申請を行ったが、バス停の設置場所について警察との協議を行うなど、実務的な調整事項が数多く存在する。

・したがって、そうした実務上の課題を一つ一つ洗い出してスケジュールに落とし込んでいかなければ、あっという間に期日が到来してしまうというのが肌感覚である。

・2年半という期間が長いかわりに短いかわりに言及する立場にはないが、BRT復旧の事例においては以上のようなスケジュールを経て何とか間に合わせたという状況である。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・国の方からコメントをお願いしたい。

(九州運輸局福岡運輸支局 野中首席運輸企画専門官)

- ・今述べられたとおり、事業を開始するにあたって決定しなければならない事項が山積しているが、現時点で実施主体が決定していない。実施主体が確定していなければ、例えば交通空白地帯解消のための補助金の申請すら行うことができない。

- ・令和8年度のスケジュールに沿えば、次回分については3月までに申請を行わなければならない、それは第1次公募にあたる。そのため、それまでに必要金額等を算出しなければならない状況となる。

- ・したがって、のんびり構えている状況ではなく、文字どおり必死で取り組む必要があり、今すぐにでも叩き台等を作成して提示しなければ間に合わないのではないかと危惧している。

- ・また、何をどこまでこの協議会で決定するのかという点について疑問がある。

- ・実施主体をこの協議会で決定するのか、あるいは別の場で決定するのか、これまでの協議の進め方を聞く限り全く明確になっていない。実施主体こそが物事を決定していく主体となるわけだが、それを誰がどのように決定するのか。例えば事業者を選定するにあたって、その手法や誰が事業者を決定するのかといった事項が全く未定であり、いつ誰が決定するのか、いつまでに決定するのかといったロードマップを示していただきたいと考えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・スケジュールについて、今後どのように進めていくかという点につき、事務局から説明を求める。

(事務局)

- ・先ほどからご意見をいただいているとおり、ルートの問題や運転手の確保をはじめとする様々な課題が山積していることは認識している。そのため、繰り返しにはなるが、まずは沿線市町村の意向が重要であると考えており、協議の場を多く設けて一つ一つの課題を確認し合いながら物事を決定していく方針である。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・先ほど3ページの資料の中で、運輸支局から説明があった3ページの下から2段目の「交通空白リ・デザインプロジェクト補助金」について、これは申請の段階で運行主体が決定していなければならないという指摘があった。

- ・さらに言えば、令和9年度に補助金を活用して事業を実施する場合、もし市町村が財政負担して進めるのであれば、遅くとも11月にはその必要金額を算出して予算要求を行わなければ、令和9年度の当初予算に財源を確保することができ

ない。

・そういった点を考慮すると、このスケジュールは極めて厳しいのではないかと懸念している。先ほども述べたように、私もバス事業を何とか円滑に進めたいと考えているが、このスケジュールは余りにもタイトであるため、もし２ページにある「令和１０年度末鉄道運行終了」という資料が提示されそのとおりに進めると今日ここで発表されてしまえば、もう後に引けなくなる。それでもこのスケジュールで実行するということをこの場で確認するかどうか、その点を確認したい。

(行橋市 松田都市政策課長)

・行橋市としても、スケジュールは非常に厳しいのではないかと考えている。
・厳しい状況ではあるが、何らかの形でスケジュールを策定し、市町村が一体となって県に協力していきたいと考えている。しかし、新たな交通モードの導入にあたっては、地域住民や既存の交通事業者との丁寧な合意形成や法的な手続きに一定の時間を要することは皆様ご承知のとおりである。それに対して、余裕のないスケジュールを設定しても実行は困難ではないかと考えている。
・また、協議会のスケジュールに関し、地域公共交通計画や利便増進実施計画といった計画策定の部分のみが示されているが、実務的な協議のスケジュールが見えてこない。利用者である住民にとっては、具体的な路線バスの運行ルート、運行本数、時刻表などが直接関わる事項であり必要不可欠である。しかし、現在提示されている協議会のスケジュールにおいては、路線バスの運行体系や時刻表などの具体的な内容をどのタイミングで検討・決定していくのかが不明であるため、大森委員が指摘したように、このままではスケジュールが遅延する可能性があるのではないかと。いつ、どの段階で運行体系や時刻表についての議論をこの場で進めていくのか疑問に感じている。

(直方市 和泉都市計画課長)

・直方市としても同様に、スケジュール的には極めて厳しいのではないかとというのが正直な感想である。３ページに記載されている「交通空白」の活用という施策について、当然、我々沿線市町村には示されていたものであるが、本日出席されている他の委員の方々にとってはこれが初めての情報となるのではないかと。そもそもシミュレーションを実施した段階では、イニシャルコストについて社会資本整備総合交付金を活用する方針で進めていたはずが、なぜ「交通空白」に関連する補助金等を使わなければならないのか、その経緯について何ら説明がなされていないと感じている。
・このスケジュールについても、沿線市町村に提示された詳細な資料があるはずであるのに、本日は提示されていない。そうした点についての県の考え方をどの

ように整理しているのか示していただきたい。

（福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長）

・そもそも法定協議会は公開を前提としており、本日の議論のやり取りも基本的には議事概要という形で公表されるべきものである。また、共有されている資料についてもホームページにそのまま公開されることとなる。そのため、9市町村の意見やそれぞれの事情を踏まえ、これをどういう形で表に出すべきかを確認した上でこの場で皆様の意見を伺うというプロセスでこれまで進められてきたと認識している。

・したがって、現在のルート案やスケジュール案といった詳細な事項について現在協議を進めている段階であるならば、必要に応じて次の協議会等に提示して議論や意見をいただくという形で進めるべきではないか。

（直方市 和泉都市計画課長）

・しかし、このような漠然としたスケジュールを他の委員の方々がご覧になった際、沿線市町村との間で議論した内容が果たして伝わるのかという点を指摘している。

（福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長）

・国の補助金の考え方が変更された経緯について、事務局から説明を求める。

（事務局）

・今年3月に大きな方向性として決定した路線バス案については、国の補助金を最大限活用するという前提で準備や試算を行ってきた。今年度は、具体的な活用方法について、国との協議を重ねた結果、社会資本整備総合交付金と、交通空白解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト補助金を併せて活用するかたちでスケジュールの見直しを行ったもの。

（直方市 和泉都市計画課長）

・3ページに示されているスケジュールについて、一見すると余裕のあるスケジュールであると誤解されがちであるため、現状が極めて綱渡り状態であるという実態について明確に言葉として表現していただきたい。

・仮に綱渡り状態であったとしても、どこかでつまずいた際にその不具合を修正できる手法が確保されているのであればこうしたスケジュールを組むことも可能かもしれないが、先週土曜日の毎日新聞においても本法定協議会が報道されており、当然ながら令和10年度末といった具体的な時期まで報じられているわけではないにせよ、そうした情報が既に世間に知れ渡りつつあり、報道によっては県

が方針を固めたかのような表現がなされている。そのような状況であるため、より一層慎重に物事を進めなければならないと感じている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・和泉委員及び松田委員から指摘があったとおり、議論のプロセスや何をどのように決定していくのかが明確ではないという意見があった。事務局において、この意見を踏まえて今後の会議において明確な案を示すようにしてほしい。

- ・スケジュールの示し方に関して、進めていくという提案がなされているが、この点について平成筑豊鉄道からコメントがあればお願いしたい。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・本会議における最大の問題は円滑なモード移行であると認識しているため、鉄道側としては受動的な立場で臨むべきと考えている。主導権を持つのはバスの準備状況であり、それに鉄道側が合わせるほかに現実的な選択肢はない。両者がバラバラに動いた場合、過剰に重複すれば無駄な出費となり、逆に重複しなければ高校生等の通学に支障をきたすこととなる。そうした意味で、我々は受動的な立場ではあるが、鉄道の特性上、投資規模が大きく、取得する設備は高価かつ長寿命であるため、計画的に準備を進める必要がある。

- ・特に半導体不足の問題もあり、資機材の調達が困難な状況にある。これはバスの準備においても同様であると思われる。双方が現在物資不足に直面している。

- ・具体的な鉄道終了時期が誰によって、いつ、どの場で示されるのかという点について、現段階でお答えいただければ持ち帰って検討したいので、よろしくお願いしたい。

- ・主従を明確に定める必要はないとしても、例えが適切かどうか分からないが、それぞれロケットを打ち上げて宇宙空間でドッキングさせるような極めて困難な作業である。調和を保って進めなければ、先ほど述べたように利用者が大変な不安を抱えることとなるため、ご配慮をお願いしたい。

(事務局)

- ・鉄道終了時期は、この法定協議会の場において、どのようにバス転換を遂行していくかについて丁寧に議論を重ねた上で決定していくものと考えている。

(北九州市立大学副学長 内田教授)

- ・2ページの現在の記載において、バスの運行開始が「28年度中」となっており、鉄道の運行終了が「2028年度末」となっている。これは表現として矛盾しているというか、基本的には空白期間を設けるべきではないはずであるため、鉄道運行終了の翌日がバスの運行開始日という認識である。

- ・期間が重複することも考えにくいため、基本的には鉄道終了の翌日にバス運行開始ということになると思われるが、これが2028年度中なのか2029年度中なのかという点については、スケジュール的に2年で間に合うのかという懸念もあるため、今後より一層しっかりと議論を深めなければならない。

- ・そうした場合、ある程度バス運行開始の目処が立った段階で、鉄道の運行終了時期が自動的に決定されるということになる。もちろん廃止の届出を行う必要があるため、その届出に要する期間等のスケジュール的な問題も存在している。

- ・したがって、2ページの記載方法として、あえて「鉄道運行終了」と明記しなくても、バス運行開始の目処がここに示されていれば、その前日が鉄道運行終了の時期になるのではないかと。

- ・ゆえに、バスの運行開始の目処がいつ頃になりそうかという点と、当然ながら河合委員が述べたように、鉄道の運行終了はその時点に連動するという形になるのではないかと感じている。

(事務局)

- ・バスの運行開始時期と鉄道終了時期に関し、鉄道終了の翌日から直ちにバスを運行させるべきか否かという点についても議論がある。一定の併存期間を設けることで、バスに乗車する機会を確保することにより、鉄道運行期間中に経路や所要時間等の利用方法を事前に確認することが可能となり、バス利用に対する不安感の軽減につながるという観点から、一つの案として一定期間の併存期間を設けることもあり得る。今後沿線市町村等の意向も踏まえて進めていくべきテーマであると認識している。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・利用者に説明するための確認であるが、今回はこのような目標が提示され、2ページ目の記載内容以上のものはこの場には存在しないということによろしいか。その場合、先ほどの質問の繰り返しになるが、具体的なバスの運行開始時期が例えば2028年度の3月や2月といった形で決定されるのはどの時期で、誰が決定するのだろうか。その辺りの今後の見通しも含めて教えていただきたい。

(事務局)

- ・本格的なバス運行をいつから開始するかについては、現時点でお答えできる段階には至っていないため、今後協議を重ね、決定したタイミングにおいて何らかの形で提示していく方針である。

(行橋市 松田都市政策課長)

- ・バス運行に関して併存期間を設ける可能性について言及があったため、現在資

料に記載されている「令和10年度末鉄道運行終了」という文言は削除すべきではないかと考える。内田委員が指摘したように、バス運行開始と鉄道廃止は翌日前後であるという認識を皆が持っていると思われるが、バスを並行運行させるという考え方も存在するのであれば、該当する一行は削除すべきである。

・また、「鉄道運行終了」というものが目標であっても報道されることとなる。その際の影響も踏まえるべきではないか。

(田川市 大森都市計画課長)

・今日この場でこの目標をどのように修正するか、あるいは具体的な期日を盛り込むことはもはや不可能であると考えている。このスケジュールについては次回以降の会議において改めて議論することが必要ではないか。

(福岡県市町村・地域振興部空港・交通政策局 交通政策課 堺企画監)

・鉄道運行終了時期を令和10年度末としない場合、例えば1年延期されたときの影響や、1年延期された場合に市町村の負担として鉄道運行の継続に係る財政負担が引き続き増加することになるが、そうした状況について市町村として受け入れることが可能なのかどうか伺いたい。

(田川市 大森都市計画課長)

・私が9市町村のすべての意見を代表して発言する立場にはないため、田川市の事情に限定して述べる。1年延期されることにより市町村の負担が増加することも事実である。そこは田川市としても財政的に極めて痛手を伴う内容である。しかしながら、実行不可能なスケジュールを発表して後から遅延が判明し、さらに財政負担が生じることと比較すれば、後者のほうがはるかにダメージが大きい。

・現時点においては未だ目標を発表する段階であるため、中身を十分に議論してスケジュールを策定し、実行可能な時期をしっかりと協議して決定した結果この時期になったので、これより前倒しすることは困難であるという説明であれば、田川市役所内においても、また市民に対しても説明が可能であると考えている。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

・即答することは困難であるが、市町村や県、国の財政負担によって我々は成り立っており、原資は税金であるため、市民の視点から見て無駄な投資となるような事態は避けなければならないということは間違いない。

・その点も含めて精密なすり合わせが必要であるため、今後皆様との議論を深めていきたいと考えている。円滑なモード転換を心掛けたいと考えており、皆様におかれてもご留意いただきたい。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・資料２ページの鉄道運行終了時期の記載については、資料だけを見て一人歩きする懸念があるため、文言としては残しつつ、見出し処理や議論の経緯が分かるような形で取り扱うという方向で進めたいと思うが、いかがか。

(異議なし)

２ 議事（２）地域公共交通計画（骨子）について

○事務局から、地域公共交通計画（骨子）について、資料２により説明

【質疑応答】

(田川市 大森都市計画課長)

・計画の骨子案の内容自体には異存はないが、４ページに計画の目標値が示されている。目標値がこのように示されているものの、バスの運行ルートも、ダイヤも、運行本数も、運賃もいまだ決定していない。

・本来であれば、順番が逆なのではないかと考えている。すなわち、運行ルート、ダイヤ、本数、運賃といった事項を一つずつ検討し、どのようにすれば利用者が便利になるのか、利便性の高いバスとなるのかについての議論をこの場で重ねて一つずつ固めていくことこそが重要であり、その内容を振り返ってみた結果としてこの計画の中身そのものが形成されていくべきものと考えている。

・したがって、進め方としては、そうした事項をまず決定した後に計画を策定するのが適切であると考えているが、この点について見解があれば伺いたい。

(事務局)

・現状における数値の設定根拠については、先ほど説明したとおり、昨年度の協議会において議論された収支シミュレーションにおける路線バス案の数値をもとに設定しているものである。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・事務局の説明の確認であるが、大きな選択肢を選択する際の根拠となった数値を目標として設定しているという趣旨か。

(事務局)

・そのとおりである。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・あのシミュレーションは費用を算出するためのものであったため実際の運行時には変更が生じるものと考えられるが、そうした変更が生じた場合、どのように対応していくのだろうか。

(事務局)

- ・現時点において個別の変更時の対応を明確に規定したものは用意していないが、今後モニタリングを実施していく中で適宜判断していくものと考えている。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・計画をシミュレーションに基づいて策定すること自体に反対しているわけではない。

- ・ただ、計画を策定したとしても、その前提となった運行ルート、運行本数、運転手人数といった事項は運行開始までに間違いなく変更されるはずである。その変更が生じた際に、運行開始までにこの計画が適切に変更されるという点を確認したいのが1点目である。

- ・また、今後変更が生じるのであれば、今慌てて策定せずとも、もう少し計画の時期を後ろに倒してもよいのではないかと考えているが、なぜこれほどまでに計画策定を急ぐのかという疑問がある。今後の計画について、スケジュールに合わせて柔軟に変更していく方針があるのかどうか確認させてほしい。

- ・運行開始までに正しい数値へと目標値を置き換える対応をとる予定はないということなのだろうか。

(事務局)

- ・目標値に関して、例えば沿線市町村負担額について3路線でそれぞれ1億数千万円と算出されているが、これを30年間継続して積み上げていけば、3案で示した際の110億円に到達することとなる。ダイヤやルートを検討するにあたっては、沿線市町村負担額ができる限り過大にならないようなダイヤ、ルート、運賃を設定していくという方針を前提とし、一つの目標値として設定したものである。事業内容の中にダイヤやルートの検討も含まれているため、まずはこの目標値を目指して設定していくことが重要であると考えている。

- ・もう1点、実際ルートやダイヤにおいて大幅な見直しが行われた場合には、国の公共交通計画策定の手引きにおいても状況に応じて目標値を変更するよう定められているため、今後の協議内容を踏まえて柔軟に対応していくものと考えている。

(北九州市立大学副学長 内田教授)

- ・大森委員の指摘はそのとおりであると感じている。今年春頃、半年ほど前にバス転換という大きな方向性が示され、地域住民は次の情報を待ち望んでいるところである。

- ・その中で、この公共交通計画こそがまさに地域住民が知りうる手段であり、パブリックコメントが実施されるわけであるが、パブリックコメントを実施する目的は地域のニーズを正確に把握するためである。そのためには、具体的な路線やダイヤ、本数、料金といった住民が最も関心を持つ事項をある程度提示しなければならない。

- ・そうした事項を提示しないままであれば、これまで半年間や1年間何を議論してきたのかと問われることとなる。したがって、地域公共交通計画の策定にあたっては、目標達成のための事業内容をどこまで明確にするのかという問題がある。

- ・ある程度案で構わないが、当然ながら目標値として京築線、特急号、田川豊津線などが存在するため、これらが把握できるようなルート図や本数等の情報が不可欠であると考えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・先ほどのスケジュールの議論にも関連する事項であるため、一旦意見として承り、次の質問があれば受けたいと思う。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・資料4ページの下欄に記載されている利用者数に関し単純な質問であるが、筑豊地区においては主に直方方面と伊田方面があり、特急号と各駅停車号が並行して運行されているが、この52万9千人における特急号と各駅停車号の内訳をご教示いただきたい。

(事務局)

- ・52万9千人の内訳について、特急号はあくまで試算ではあるが28万1千人、各駅停車号は24万8千人であり、両者を合算しておおむね52万9千人として試算しているところである。

(平成筑豊鉄道(株) 河合代表取締役社長)

- ・高校生のラッシュ時における輸送力について、確実に運送可能であることを確認しており、試算との整合性が取れているという理解でよろしいか。

(事務局)

- ・ラッシュ時も考慮した数値として試算を行っているところである。

(田川市 大森都市計画課長)

・先ほど内田委員の発言にもあったとおり、計画の中にルート、本数、運賃といった項目を盛り込むべきではないかという意見があったが、そうした項目が本計画に盛り込まれるという認識でよろしいか。

(事務局)

・ご指摘のあったルートやダイヤ等については、地域公共交通計画ではなく、その実行計画である利便増進実施計画において提示することになると考えている。

(田川市 大森都市計画課長)

・そうすると、パブリックコメントを実施する時点においては、ルート等の案が一切不明な状態で計画案のパブリックコメントを行うということになるのか。

(事務局)

・ご指摘のとおりである。

(田川市 大森都市計画課長)

・先ほど内田委員が述べたとおり、意見を述べようとする住民はルート、ダイヤ、運賃等を含めて意見を表明したいと考えているはずであるが、そうした機会が提供されないということになるため、このような進め方で妥当なのか疑問である。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・ただいまの指摘に関し、今後の計画内容等の検討と併せて検討いただきたい。

(直方市 和泉都市計画課長)

・国の委員から意見を伺いたい。

(福岡運輸支局 野中首席運輸企画専門官)

・計画の策定手法として、あらかじめ目標値を設定するバックキャストという手法が存在し、目標値を設定すること自体が不適切であるとは考えていない。先に目標を設定し、それに向けて取り組むという手法自体はあり得る。ただし、その目標の設定プロセス自体には疑問を抱いている。この110億円という数値は、大まかな方向性を決定する際に算出されたものであり、あくまでそうなる可能性があるという結果に過ぎず、特段この数値を望んでいたわけではないと思われるため、さらに金額を削減したいという意見を持つ自治体が存在するかもしれない。

・そうした議論の積み重ねが一切存在しないまま、前回のシミュレーションで

110億円であったという理由のみでそれを割り振ったとすれば、決定方法としていささか不適切ではないかと考える。各自治体が協議を行い、自らの財政負担はこれくらいの規模に抑えなければ維持できないといった議論が行われた上で決定されるべきであり、その意味において大森委員が主張するような議論の積み重ねが必要不可欠であると考えている。

(九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授)

・実務的な観点からの質問であるが、今回は地域公共交通計画策定の支援業務をどこかに委託する予定はあるのか。

(事務局)

・地域公共交通計画の策定そのものについて、基礎情報の収集等に関しては委託を行っている部分もあり法定協議会の資料等にも活用しているが、計画本文の策定作業に関しては、基本的には特に外部委託する予定はなく、これまでの資料をもとに自主的に策定していく方針で進めているところである。

2 議事（３）バス事業の運行形態について

○事務局から、バス事業の運行形態について資料３により説明

【質疑応答】

(行橋市 松田都市政策課長)

・事務局からの提案に関し、サウンディングの結果は重く受け止めており、民間事業者の意向を反映した現実的なアプローチであると認識している。しかしながら、道路運送法において４条運行（一般旅客自動車運送事業）が原則であり、７８条運行（自家用有償旅客運送）については、地域輸送が不足する場合等の補完的な例外措置として位置づけられていると理解しているが、行橋市としては、現時点で７８条運行を検討するという方向性が示されたものの、今後も４条運行の可能性を含めて並行して検討していただくことはできないか意見を伺いたい。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・７８条運行の活用に関する意見について、各交通事業者からコメントがあればお願いしたい。

(太陽交通株式会社交通事業部 野田旅客課長)

・交通事業者の立場としては、７８条運行が望ましいと考えている。報道等でも取り上げられているとおり、乗務員不足や乗務員の高齢化が現在も継続しており、

大型２種免許所持者を対象として雇用募集を行っているものの、希望人数には到底達しておらず、自社においても減便を余儀なくされている現状にある。

・雇用促進に向けて、バス事業者としても就職説明会等へ積極的に参加しているものの、実際の雇用には結びつかず極めて厳しい状態である。４条運行が可能であればそれに越したことはないが、現状においては、７８条運行であれば業界全体で協力し、大型２種免許以外の要件も含めて幅広く人材を募集することができるのではないかと考えている。

(田川市 大森都市計画課長)

・バス事業者が運転手の確保に苦慮している中で７８条運行を希望されているという事情は理解した。

・資料の３ページから４ページにかけて４条と７８条の違いについて詳細に記載されているが、これだけでは４条と７８条のどちらが今回の平筑代替バスに、より適しているのかを判断しかねると感じている。違いが存在することは理解できる。

例えば、４ページには運行に対する補助について記載されており、４条と７８条で支援メニューが異なることは分かるが、今回の事例においてどちらがより適しているのかという比較がこの表からは読み取れない。また、安全管理の項目に関し、７８条では簡易な点呼や記録整備等とされており、４条許可と比較して容易であるとされている。これは運行事業者にとっては確かに負担が少ないと思われるが、全体として俯瞰した際に、どちらの方がより安全な運行を確保できると言えるのかといった点についても考慮する必要がある。さらに、この表には一切記載されていないが、バス停の設置においても４条と７８条で制限が異なるため設置場所にも影響が生じるものと思われる。そうした観点から、この表を見ただけではどちらがより優れているのか比較判断しにくいと感じている。

私は、７８条となるのであればそれでも構わないが、４条と７８条をしっかりと比較した上でどちらが適切であるのか、あるいは本当は４条が望ましいものの現実的に７８条を選択せざるを得ないのかという点を明確に確認した上で進めるべきであると考えており、現在の表の記載内容では判断を下しかねる。

・もう１点、２ページのサウンディング調査について、今後事業者を選定するにあたってどのように選定するのかという疑問がある。この県内外９社の中から選定するのか、あるいは全国的に公募するのか。公募を実施する場合、この９社においては７８条でなければ対応不可能であったとしても、それ以外の事業者の中から４条運行が可能であると名乗り出る事業者が現れる可能性もあるのではないかと考えれば、選定方法についてもう少し慎重に検討するべきではないかと考えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 堺企画監)

・4条運行と78条運行のどちらが適切かという点に関して、運輸局や交通事業者を確認しても、原則が4条であるということは間違いのない事実である。ただ、サウンディングの結果として4条運行が可能な事業者が存在しなかったという事実を踏まえて検討を行った結果、事務局としても78条の活用で進めざるをえないと考えているということだと理解している。事業者を選定する際の手法については、特定の9社に限定せず広く公募という形態をとり、本事業に参画可能な事業者を広く募る方針であると理解している。

(田川市 大森都市計画課長)

・意外に感じたのは、4条と78条を比較した場合、やはり原則としては4条の方が望ましいという見解が示されたことである。それであれば、まだ9社に対してしかヒアリングを行っていない段階であるため、まずは4条を前提として募集を行い、それで応募者が現れなかった場合に初めて78条に移行するという手法も考えられるのではないかなと思うが、いかがだろうか。

(事務局)

・先ほど堺委員から発言があった今後の事業者選定方法については、現時点において正式に決定しているわけではないため、様々な手法を検討しながら慎重に手続きを進めてまいりたいと考えているところである。

(田川市 大森都市計画課長)

・本日の段階では、どちらかに決定するわけではないということか。

(事務局)

・先ほどの発言の趣旨としては、公募を実施するのか、あるいはサウンディングに参加した事業者から募るのかといった具体的な選定手法については未定であるというものである。

・実際にこの地域の路線をどのように運行していくかという点については、これまでの経緯を踏まえれば78条という手法を採用することが現実的であるという認識の下、本日資料としてお諮りしているものである。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・大森委員にお尋ねするが、具体的にこの事業者であれば運行可能であるとか、こうした形態であれば実施できるといった具体的な代案はお持ちか。

(田川市 大森都市計画課長)

・私はサウンディングを実施していないため、具体的な事業者の心当たりがあるわけではない。ただ、丁寧なサウンディングを実施していただいたことには感謝しているが、すべての事業者を網羅してヒアリングを行ったわけではないため、今回の結果をもって4条運行が不可能であると早急に判断してしまうのは時期尚早ではないかと感じた次第である。

・もっとも、本日の議論を通じて本協議会としてやはり78条を前提とすることで妥当であるという結論に至るのであれば、私としては78条を進めることに対して異議を唱えるものではない。

(直方市 和泉都市計画課長)

・そもそも論かもしれないが、78条登録の要件である「バス・タクシー事業が成り立たない場合」という定義について、1年ほど前に実施されたサウンディングの結果をもってそれに該当すると判断してよいのかどうか、国の見解を伺いたい。

(福岡運輸支局 野中首席運輸企画専門官)

・各自治体の交通会議等においても同様であるが、数値等の基準で決められるものではなく、極論を言えば、会議の場に公共交通事業者にも出席してもらい、既存の事業者への影響が生じず、かつ既存事業者による運行が難しいということで納得の上で、住民の移動手段を確保するためならば78条の活用が認められるという考え方になる。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・手続きとして、適切な協議の場において確認を行うというステップを踏むことが必要であるという理解でよろしいか。

(福岡運輸支局 野中首席運輸企画専門官)

・協議が調った上で証明書を発行してもらい、その内容を確認した上で許可を行うこととなる。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・事務局からの提案は、サウンディング等の諸々の状況を勘案し、交通事業者からの意見も踏まえた上で、今後の進め方として78条運行を前提として検討を進めてまいりたいというものであった。

・実際に運輸局から許可を取得するためのステップが別途必要であるという前提の下、この場においては事務局の提案どおり、78条運行をまずは前提として検

討を進めることとして、特に異議がなければその方針で進めたいと考えるが、よろしいだろうか。

(異議なし)

・それでは、議題3については事務局案のとおり検討を進めることとする。

2 議事(4) その他

【質疑応答】

(田川市 大森都市計画課長)

・九州運輸局に質問したい。国土交通省の本省において有識者会議が設置された。これは地方鉄道に関する有識者会議であり、昨年設置されて以来6回の会議が開催され、今年の4月にその成果が取りまとめられている。その内容を拝見すると、地方鉄道の今後のあり方やその財源確保について今後議論していく旨が読み取れる。また、地方鉄道に対する新たな支援制度の構築についても示唆されているように読めなくもない。ローカル鉄道を維持するために社会全体で広く費用を負担していく仕組みなども視野に入れられているようである。そこで2点質問したいが、有識者会議においてどのような議論が交わされたのかその概要を教えてください。もう1点として、ローカル鉄道に対する国の考え方や今後の対応方針について、現時点で把握している内容があればご教示いただきたい。

(九州運輸局鉄道部 津留地方鉄道再構築推進調整官)

・国土交通省の有識者検討会による「第二期提言」に関する報告であるが、まず令和3年度から4年度にかけて第1期検討会が開催され、その提言を踏まえて国が地域公共交通活性化再生法を改正し、令和5年10月から「みなし上下分離」を含む支援対象の拡大等の運用が開始されたという経緯がある。直近では、九州内の事業者においても計画が認定されるなど、制度を活用した取組が進められているところである。

・こうした法改正から2年が経過したことを踏まえ、現状の確認とさらなる取組に向けて第二期検討会が開催され、本年4月10日に「課題整理・今後取り組むべき方向性」として第二期提言が公表された。この検討会においては、事業者からは公的支援の仕組みづくりが求められ、自治体からは継続的かつ安定的な支援や予算の拡充が求められたほか、委員からは環境税等を参考にした安定財源の確保や、地域に必要なネットワークをしっかりと担保する仕組みづくりについて意見が交わされた。

・今回の第二期提言は、ローカル鉄道の存廃について国が新たな方向性を一方的

に決定する性質のものではなく、あくまで有識者委員からの意見を取りまとめたものであるが、国や地域に向けた主な提言として大きく3点が挙げられている。

- ・一つ目は支援に係る予算確保等の「ローカル鉄道の再構築推進のための制度の充実・強化」、二つ目は地域のまちづくりビジョンを踏まえた「地域とローカル鉄道の関係」における主体的・能動的な判断、三つ目は広域的な基幹ネットワークを持続的に支える安定財源や受益者負担の仕組みの検討といった「鉄道ネットワークを支える財源確保」である。

- ・国土交通省の今後の対応としては、この提言内容を踏まえ、鉄道ネットワークのあり方や安定財源の確保策について議論を深めていく段階にあると聞いており、こうした検討はローカル鉄道の存廃に関する国の方針変更を意味するものではなく、「地域関係者が主体的に議論し合意形成を図る」という地域交通法の基本方針に変更が生じるものではない。

(田川市 大森都市計画課長)

- ・あくまで有識者が取りまとめたものであり、それを国に対して提示している段階であって、国として現時点で何らかの方針が変更されるわけではないものの、そうした議論や検討は今後も継続されるという理解で間違いないか。

(九州運輸局鉄道部 津留地方鉄道再構築推進調整官)

- ・そのとおりである。

(九州産業大学理工学部情報科学科 稲永教授)

- ・本日は具体的な事項についても議論がなされたが、スピード感という観点から見るとかなり厳しい状況にあるのではないかと多くの委員が認識しているところではないかと推察している。本協議会の今年度の初回開催が9月となったことについて様々な事情はあると推測するが、スケジュール感としては非常にタイトであるという印象を抱いており、今後の会議におけるスピード感がどのように推移していくのか非常に懸念しているところである。本日は直ちに対応を求めるものではないが、事務局である交通政策課におかれては、今後どのようにアクセルを踏み込んでいくのか、上手にコントロールしながらどのように議論を進めていくお考えなのか、具体的な方針についてまた別の機会等でお聞かせいただきたいと考えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

- ・ただいまのご意見に関し、現在極めてタイトなスケジュールの中で多数の事項を決定しなければならない状況下にある。今後のスケジュールについては事務局において検討を進めることとしており、その際にあたっては沿線市町村をはじめ

とする委員の皆様のご意見を伺いながら検討を進めていくことになる。

・意思決定のプロセスについては、市町村との協議を通じて決定していく事項もあれば、本協議会の場において意見を聴取し合意形成を図っていく事項もあるため、スケジュールの見直しに伴い今後の開催回数についても計画を示した上で、もう少し回数を重ねる必要が生じると認識しているところである。

(田川市 大森都市計画課長)

・事務局に対して2点質問したい。1点目は、平成筑豊鉄道に関する署名活動についてである。新聞報道によると、署名活動を行っている「平成筑豊鉄道を考える会」という団体が県に対して情報公開請求を行ったところ、大部分が黒塗りにされた資料が交付されたと報じられていた。本協議会の場において、このような黒塗りで隠すような議論を行ってきたという認識はないが、一体どのような資料が請求され、どのような理由で黒塗り部分を非開示としたのか、その経緯について教えていただきたい。

・2点目は、平成筑豊鉄道の社員がいつまで勤務できるのか、あるいは再就職先のあっせんを受けられるのかといった不安を抱えているという点についてである。こうした事項に関し、本協議会の場においても、社員が抱える不安をいかにして解消すべきか、また再就職支援等について議論を行うことも有意義ではないかと考えるが、いかがだろうか。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・まず1点目の質問について、事務局から回答をお願いしたい。

(事務局)

・1点目の情報公開請求への対応についてであるが、請求者の権利保護の観点から、開示請求自体の存否を含め、個別の内容や対応に関する県からの回答は差し控えさせていただきたい。

・一般論としては、県に対して情報公開請求がなされた場合の対応は、福岡県情報公開条例の基準に基づき、開示あるいは非開示の判断を行っている。

・例えば、個人情報、法人等の事業情報、あるいは審議検討等に関する情報に該当する場合など、情報公開条例の基準に基づき非開示情報に該当すると判断されるものについては、非開示または部分開示として対応しているところである。なお、この情報公開の基準を定めた情報公開事務の手引きが作成されており、県のホームページ上で公開されている。

(田川市 大森都市計画課長)

・規定が存在し請求の存否すら回答できないということであればやむを得ない。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・沿線市町村における意見の取りまとめや住民への説明といった事項については、市町村の委員の皆様においてしっかりとご対応いただいているものと認識しているため、機会をとらえて必要な関係者に対して法定協議会における議論の経緯等をご説明いただければと考えている。

・2点目の質問については平成筑豊鉄道に関わる事項であるため、河合委員から発言をお願いしたい。

(平成筑豊鉄道 河合代表取締役社長)

・社員の再就職に関する質問であったと理解しているが、前段として、平成筑豊鉄道の社員の再就職が円滑に進むということは円滑なモード転換を遂行する上での極めて重大な課題であり、皆様のご同意も得られるものと考えている。その視点において、現在の会社としての最大の課題は、人的側面として、現在在籍している社員が最後まで安全第一で勤務を継続すること、そしてその後の再就職に向けた新たな人生の舞台が確保されることである。

・さらに人的資源のみならず、先ほど鉄道維持に多大な費用を要するという話をしたが、最後まで安全性を維持したまま運行を継続するためには莫大な資金が必要となる。また、これまであまり取り上げられてこなかった極めて大きな問題として、廃線後の様々な鉄道施設をどのように処理するかという問題が存在する。

これらの中には会社の所有物であるものや、JRから借用しているものも含まれるが、鉄道の敷地や跡地は非常に広大であり、場所によっては接道しておらず工事車両すら容易に進入できない場所が多数存在するため、そうした鉄道跡地等の財産処分をどう扱うかという問題は円滑なモード転換において地域社会に与える影響も大きいため、今後事務局とも協議を進める所存であるが、全体像についてもご関心を持っていただければ幸いである。

・ご質問の再就職に関する現状の取組について報告すると、社員を対象に個別面談を実施し希望を聴取したところ、大きく分けて2つの傾向が見られた。一つは業種として鉄道業界への再就職を希望するものであり、もう一つは勤務地を重視し地場企業や県内企業での就労を希望し、社員のために可能な限り多くの選択肢を用意したいと考えている。鉄道業界に関しては、日頃から交流があり第三セクターのネットワークも活用できるため、一定の開拓は可能であると考えている。

・一方で、地場企業等への就職にあたっては、経済界や職業安定機関等の協力が不可欠となるため、そうした機関に対して本協議会に参加されている委員の皆様からのご協力も賜れればと考えている。ただ、現時点における最大の課題は繰り返して申し訳ないがスケジュールが未確定であるという点である。採用側と協議を行っても、どこも深刻な人手不足に直面しているため前向きに検討したいとい

う回答を多数いただくものの、運行終了等のスケジュールが確定していない状況では具体的な調整に全く移行できない状況にある。そうした事情も含めて我々も全力を尽くす所存であるため、稲永委員が指摘したように議論のスピードアップを図っていただきたいと考えている。

・重ねて強調するが、モード転換が決定したという現実を受け入れた上で、私としては可能な限り多くの雇用先を見出し、社員が自身の人生を実現できる次のステージを確保してあげることが現在の最大の責務であると考えているため、皆様のご協力を切にお願い申し上げます。

(田川市 大森都市計画課長)

・鉄道会社として様々な取組を実施されていることは承知しており、地元自治体としても協力しなければならないと考えている。

・もう一点、本日の議論の中でも言及があったが、今後事業主体を決定していかなければならない。事業主体を決定するにあたっては当然ながら人員が必要となり、どのような人員配置とするかという問題も生じる。そうした局面において、新たな事業主体が社員の再就職先となり得るのではないかと考えており、この場の議論においてもそうした視点からの検討が行われれば望ましいと考えている。

(平成筑豊鉄道（株） 河合代表取締役社長)

・社員との個別面談において人数は控えるが、もしバス転換が実施されるのであればバス会社で勤務したいと希望している社員も実際に存在する。その理由は、自分が平成筑豊鉄道に入社した動機が「地元が好きであり、地元に貢献したい」という思いに基づいているからである。そうした意味において、この一連の議論を早期に具体化させ円滑な移行を実現することは、平成筑豊鉄道にとっても、将来バス運行を担う事業者にとっても極めて有意義なことであるため、よろしくお願いしたいと考えている。

(福岡県市町村・地域振興部 空港・交通政策局 秋田交通政策課長)

・先ほども申し上げたとおり、今後協議会の場においてお諮りすべき事項や検討を要する事項が多数発生することが予想されるため、市町村の委員の皆様におかれては検討にあたって極めて重要な役割を担っていただいていることを踏まえ、事務局に協力しながらしっかりと進めていっていただきたいと思う。

3 閉会