

建設経済常任委員会記録

平成30年4月5日（木）

場所：鳥栖市議会 第3委員会室

平成30年 4 月 5 日 日程及び付議事件

日 次	月 日	摘 要
第 1 日	4 月 5 日 (木)	案 件 職員の人事異動について 鳥栖市地域公共交通総合連携計画について 〔説明、質疑〕

1 出席委員氏名

委員長 江副 康成
副委員長 伊藤 克也
委員 小石 弘和 内川 隆則 久保山日出男
久保山博幸 池田 利幸

2 欠席委員氏名

なし

3 説明のため出席した者の職氏名

産業経済部長兼上下水道局長	松雪 努
産業経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長	佐藤 道夫
商工振興課長補佐兼新産業集積エリア事業推進室長補佐兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長補佐	向井 道宣
商工振興課商工観光労政係長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室肥前さが幕末維新博覧会事業推進係長	犬丸喜代子
商工振興課企業立地係長兼新産業集積エリア事業推進室新産業集積エリア事業推進係長	三橋 秀成
産業経済部次長兼農林課長	松隈 久雄
農業委員会事務局長	倉地 信夫
産業経済部次長兼建設課長	佐藤 晃一
産業経済部次長兼建設課参事兼総務部次長兼庁舎建設課参事	萩原 有高
維持管理課長	大石 泰之
維持管理課参事兼課長補佐	三澄 洋文
維持管理課管理係長	徳淵 英樹
維持管理課維持係長	山下 美知
国道・交通対策課長	中内 利和
国道・交通対策課道路・交通政策係長	増田 義仁
国道・交通対策課道路・交通政策係主査	江藤 誠
上下水道局次長兼管理課長	高尾 浩伸
上下水道局管理課長補佐兼総務係長	樋本 太郎

上下水道局管理課長補佐兼業務係長	小川 智裕
上下水道局次長兼事業課長	今村 利昭
浄水場長	平塚 俊範
上下水道局事業課水道事業係長	中垣 秀隆
上下水道局事業課長補佐兼浄水・水質係長	松雪 秀雄
上下水道局事業長補佐兼課下水道事業係長	中牟田 恒

4 出席した議会事務局職員の職氏名

議事調査係主事 古賀 隆介

5 日程

職員の人事異動について

鳥栖市地域公共交通総合連携計画について

6 傍聴者

なし

7 その他

なし

開会

午前10時

開議

江副康成委員長

ただいまより、建設経済常任委員会を開会いたします。



審査日程の決定

江副康成委員長

本日の日程につきましては、お手元にお配りしております。

まず、職員の人事異動をお受けいたしまして、御挨拶を受けます。

そのあと、勉強会として、鳥栖市地域公共交通総合連携計画についてをしたいと思います。

それから、その他という流れになると思います。

以上の日程でよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

本日の日程については、以上のとおり決定いたしました。



職員の人事異動について

江副康成委員長

それでは、新年度の人事異動に伴いまして、執行部より異動の挨拶をお受けしたいと思います。なお、挨拶につきましては、係長以上の職員で新しく異動された方及び内部で異動があった方とさせていただきたいと思います。

あらかじめ御了承のほどよろしくお願いいたします。

それではお願いいたします。

松雪努産業経済部長兼上下水道局長

改めまして、おはようございます。

本日、産業経済部の異動に伴います御挨拶をさせていただきます。総勢21名でございます。

それでは、それぞれ自己紹介させていただきますのでよろしくお願いいたします。

佐藤道夫産業経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長
おはようございます。

このたびの4月1日の人事異動によりまして、産業経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長を拝命いたしました佐藤でございます。

引き続き、よろしくお願いいたします。

向井道宣商工振興課長補佐兼新産業集積エリア事業推進室長補佐兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長補佐
おはようございます。

同じく、このたびの人事異動に伴いまして、商工振興課長補佐兼新産業集積エリア事業推進室長補佐兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室長補佐を拝命いたしました向井でございます。

よろしくお願い致します。

犬丸喜代子商工振興課商工観光労政係長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室肥前さが幕末維新博覧会事業推進係長
おはようございます。

このたびの人事異動により、商工振興課商工観光労政係長兼肥前さが幕末維新博覧会事業推進室肥前さが幕末維新博覧会事業推進係長を拝命いたしました犬丸喜代子と申します。

よろしくお願いいたします。

三橋秀成商工振興課企業立地係長兼新産業集積エリア事業推進室新産業集積エリア事業推進係長
おはようございます。

このたびの人事異動によりまして、産業経済部商工振興課企業立地係長兼新産業集積エリア事業推進室新産業集積エリア事業推進担当係長を拝命しました三橋と申します。

よろしくお願い致します。

松隈久雄産業経済部次長兼農林課長

おはようございます。

このたびの異動によりまして、産業経済部次長兼農林課長を拝命しました松隈と申します。

よろしくお願いいたします。

佐藤晃一産業経済部次長兼建設課長

4月1日から産業経済部次長兼建設課長を拝命しました佐藤です。

よろしくお願いいたします。

萩原有高産業経済部次長兼建設課参事兼総務部次長兼庁舎建設課参事

このたびの人事異動に伴い、産業経済部次長兼建設課参事及び総務部次長兼庁舎建設課参事を拝命しました萩原でございます。

よろしく願いいたします。

大石泰之維持管理課長

おはようございます。

このたび、産業経済部維持管理課長を拝命いたしました大石でございます。

どうぞよろしく願いいたします。

三澄洋文維持管理課参事兼課長補佐

おはようございます。

このたびの人事異動に伴いまして、産業経済部維持管理課参事兼課長補佐を拝命しました三澄です。

よろしく願いします。

徳淵英樹維持管理課管理係長

おはようございます。

このたびの人事異動と、機構改革によりまして、管理係長を拝命しました徳淵と申します。

昨年に引き続き、委員の皆様の御指導御鞭撻のほどよろしく願いいたします。

山下美知維持管理課維持係長

このたびの人事異動に伴いまして、産業経済部維持管理課維持係長を拝命いたしました山下です。

どうぞよろしく願いします。

中内利和国道・交通対策課長

おはようございます。

このたび、4月に国道・交通対策課の課長でまいりました中内と申します。

よろしく願いいたします。

倉地信夫農業委員会事務局長

おはようございます。

このたびの人事異動で農業委員会事務局長を拝命しました倉地です。

引き続き、よろしく願いします。

高尾浩伸上下水道局次長兼管理課長

おはようございます。

上下水道局でございます。

このたびの異動で上下水道局次長兼管理課長を拝命しました高尾でございます。

よろしく願いいたします。

樋本太郎上下水道局管理課長補佐兼総務係長

4月1日付で管理課長補佐兼総務係長を拝命いたしました樋本と申します。

引き続き、よろしく願いいたします。

小川智裕上下水道局管理課長補佐兼業務係長

おはようございます。

このたびの異動で上下水道局管理課長補佐兼業務係長を拝命しております、小川と申します。

引き続き、よろしく願いいたします。

今村利昭上下水道局次長兼事業課長

おはようございます。

このたびの異動で上下水道局次長兼事業課長を拝命しました今村です。あわせて水道技術管理者をしております。

今後ともよろしく願いいたします。

平塚俊範浄水場長

おはようございます。

今回の異動で、浄水場の場長を拝命いたしました平塚でございます。

よろしく願いいたします。

松雪秀雄上下水道局事業課長補佐兼浄水・水質係長

おはようございます。

今回の人事異動に伴い、事業課長補佐兼浄水・水質係長を拝命いたしました松雪でございます。

よろしく願いいたします。

中牟田恒上下水道局事業課長補佐兼下水道事業係長

おはようございます。

同じく事業課長補佐兼下水道事業係長を拝命しました中牟田です。

今後ともよろしく願いいたします。

中垣秀隆上下水道局事業課水道事業係長

上下水道局事業課水道事業係長を拝命しました中垣と申します。

よろしく願いいたします。

松雪努産業経済部長兼上下水道局長

以上、異動の御挨拶でございました。

総勢21名でございます。

どうもありがとうございました。

江副康成委員長

以上で、人事異動に伴う御挨拶を終わります。(発言する者あり)

どうぞ。

小石弘和委員

これ平成28年度ばってん、農業委員会事務局の局長は農林課長が兼務だったたいね。

そして平成29年の4月1日から、農業委員会事務局の単独制を敷いとるわけよね。

行政改革して、ちょっとこう見よったら、局長さんが1年で変わっている。こんなことでいいと。

部長さんのちょっと意見をお聞きしたいと思うんですけどね。

あんまりもう、機構改革をしてね、結局慣れないうちになんでこういうふうなことをやるんかなあと思って。

ちょっと部長さんの御意見も入っているのかなあと思ひながら、お聞きしているわけです。

以上です。

松雪努産業経済部長兼上下水道局長

私の意見というものは、入っているか、入っていないかということで申し上げますと、入っておりません。

昨年の農業委員会の局長——昨年もお答えをさせていただいているところでございますけれども、昨年度は制度改正に伴う体制強化というふうなことが主な理由だったというふうに総務部のほうから話を聞いております。

今回につきましては、以前の浄水場長が退職をされたということで、その後任だというふうに理解をしているところでございます。

以上でございます。

江副康成委員長

よろしいですか。

小石弘和委員

体制強化でこれだけしとって、何で1年で人事を変えるのかというふうなことが私は腑に落ちないわけ。体制強化をしとるわけですよ。

また今度1年で変われば、またいろいろな、これをやっていかないかんやん、強化やないやんね。そういうふうなことを思っております。

以上です。

公共交通の課題を整理しまして、連携計画の策定というような構成になっております。

1 ページ目でございます。

下のほうで、本計画をつくるに至りました背景、それから目的についてでございますけれども、当時の問題意識としましては、路線バスの利用者が減少していたということと、交通空白地域が存在していたという問題点がありまして、路線バスに対する補助を出すことが一補助を出しているほどの効果がないのではないかというような問題意識がありまして、当時、検討を開始しました。

わかりやすく利用しやすい公共交通の実現と、それから交通空白地域の解消と、そういったあたりを進めるために今計画を策定したところでございます。

次の2 ページでございます。

検討の方向性ですけれども、市民生活の足の確保、それから公共交通の利用促進、わかりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けて検討を行いまして、具体的には、当時のバス路線の効率化、それから交通空白地域への公共交通の確保でございます。

その下のほうの検討の方向性①から③まででございますけれども、①としましては、財政状況に配慮しながらも、わかりやすく利用しやすい公共交通を実現していくという点が1点でございます。

それから2番目につきましては、財政負担も当然、無視はできないんですけれども、路線廃止だけじゃなくて、必要最低限の公共交通のインフラについては確保するというのが2点目でございます。

それから3番目につきましては、交通空白地域の対応としまして、こちらに必要とされる公共交通の確保を目指すという、以上3点が検討の方向性でございます。

こちら踏まえまして、高齢者の移動手段の確保を主眼としまして、バス路線の市内線を、検討の対象として、検討いたしております。

次に、4 ページ目でございます。

こちらで、鳥栖市内における高齢者、それから主要施設関係の分布についての整理を行っております。

この中で、65歳以上の人口が多い地域、それから少ない地域、そのあたりの全体的な分布を調査しまして、それと公共施設等の配置等の整理を行っているところでございます。

次に5 ページでございます。

5 ページで、公共交通の現状ということで、路線バスの現状でございます。

当時の路線バスですけれども、広域路線が3路線、それから市内路線が3路線という、現在と同様、路線数としましては6路線を西鉄バスのほうで運行しておりました。

特徴としましては、それぞれこちら8項目ございますけれども、当時こういった路線バスが走っていたということで、現状整理をいたしております。

次、6ページでございます。

この計画の中で、交通空白地域の定義づけを行っております。

交通空白地域につきましては、バス停から半径300メートル圏内を超え、かつ鉄道駅の半径500メートルを超える部分で、一定の集落が認められるところにつきましては、交通空白地域という形で定義づけを行っております。このとき、その地域が漏れるということで、7エリアを交通空白地域として設定をいたしております。

続きまして、7ページでございます。

路線バスの利用状況ということでございまして、当時、平成14年度と19年度比較いたしまして、市内線、広域線とも大幅な利用者の減がございまして、このあたりの対策ということで、このあたりの計画の策定を進めているところでございます。

下の(4)で路線バスへの補助額。平成14年から19年の数字が出ておりますけれども、右肩上がりで、当時、平成19年でも5,300万円を超えるような負担があったというところでございます。

それから、9ページ目をお願いいたします。

こちらで、利用実態の調査をいたしております。

利用実態調査につきましては、市内線の河内線、弥生が丘線、それから麓・小郡線、それぞれ乗り込み調査をいたしまして、利用の実態について調査をいたしたところでございます。

次、10ページでございます。

利用の実態調査に合わせまして、市民アンケートも行っております。

当時、アンケートにつきましては、全世帯に配布をいたしまして、回収率としては3割程度だったですけれども、実施をいたしました。

アンケートの中身としましては、11ページ以降にありますけれども、最初、公共交通への財政負担に関する質問です、知っていたか、知らなかったか。それと財政負担に対する水準の確認ですね。それから下のほうで外出とか帰宅時間についてのアンケートをとっております。

12ページ目、主たる利用の交通手段。7割以上が自家用車を使われているという結果が出ているところでございます。

下のほうで、バスを利用しない理由についても聞いてございまして、他の交通手段のほうが使いやすいというのが多かったんですけれども、なかなか使いやすいバスがないとか、自分が乗りたいバスがないとか、そういった御意見が多かったところでございます。

13ページ目で、市内の移動需要について整理をしまして、それぞれ移動需要が多いところについての把握をしておるところでございます。

14ページ目で、市内路線バスの改善点につきまして、調査をいたしまして、そのときは手を挙げればどこでも乗れるようにするというような御意見が多かったようなことでございます。

下のほうで今後取り組んでほしい公共交通ということで御意見をいただいているところでございます。

こういった調査等を踏まえまして、15ページのほうの公共交通に関する分析というものを行っております。分析するに当たりましては、バス運行地域については、路線バスの利用者、それから学童輸送の関係という視点。それから、高齢者の視点というのをターゲットといたしております。

それから、交通空白地域につきましては、高齢者をターゲットといたしまして、それぞれの特徴、それから課題の把握を行ってきたところでございます。

次のページでございますけど、16ページで、まずバス運行地域につきまして、特徴と課題を整理をいたしております。

一番上の部分で、市内3路線全体の特徴についてのまず整理をしまして、その下で、河内線、弥生が丘線、麓・小郡線、それぞれ全体的な特徴の整理を行っております。

さらに、河内線につきましては、ちょっと2つの区域、区域を分けまして、その特徴についての分析を行いました。

弥生が丘線も弥生が丘地区の部分を抜き出しまして、特徴について整理を行っております。

麓・小郡線につきましては、鳥栖市内を東西に横断するような形で、当時通っている路線でございましたので、駅の東側、それから西側と下野地区という形で、それぞれ特徴の整理を行ったところでございます。

次のページで、先ほどがバスの運行地域についての特徴と課題でございましたが、次は交通空白地域の特徴と課題の整理を行っております。

交通空白地域につきましては、7つのエリアを設定いたしております。①山都町、②古賀町、③田代地区、それから④飯田地区、それと⑤鳥栖地区、⑥三島地区の不動島、⑦江島町周辺という交通空白地域の設定で、それぞれ特徴と課題について整理を行ったところでございます。

そして次の18ページの中で、その中でも、交通空白地域の優先度を立地条件——立地条件につきましては、バス停からの距離、それから駅からの距離、それから道路の状況ですね、そのあたりを中心に立地条件。それから移動需要、それから高齢者数、独居・老人世帯数と、

あと、その他特徴等を合わせまして、この7地区の中で優先順位等の判断をしているところでございます。

いずれも交通空白地域につきましては、平成28年度で全て解消しているような状況でございます。

続きまして、19ページになります。

公共交通に関する分析を行いまして、当時の公共交通の課題をこちらで整理をいたしております。

課題の整理に当たりましては、地域特性それから公共交通の現状、バス運行地域と交通空白地域の分析結果に基づいて行ったところでございますが、下の6項目を課題として抽出をいたしております。

1つ目が学童の移動手段の確保、それから2番目として高齢者の移動手段の確保、再三申しておりますけれども、交通空白地域への対応、それから路線バスの効率化と路線バスの利用促進策。

それと、あと財政負担の維持・抑制というような、以上の6つの課題を抽出したところでございます。

次、20ページでございます。

20ページ以降が、連携計画の内容となっておりますけれども、これを基本方針としまして、上のほうにあります行政・市民・交通事業者・企業の協働のもと、財政負担を十分に配慮しつつ、市民がわかりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指すというところを基本方針としまして、目標を4つ掲げております。

1つ目としましては、高齢者の日常生活に必要な公共交通の確保を目指すということ。

それから2点目としまして、市内線の運行の効率化ですね。それと利用促進で収益の増加を目指すというところが2点目でございます。

3点目としましては、既存の交通資源の活用で、投資効果の向上を目指すというところでございます。

4番目が、新たな交通資源の投入等によりまして交通空白地域の解消を目指すというところを目標といたしております。この目標から、現在走っておりますミニバスの考え方が出てきているところでございます。

21ページの下の方の計画期間につきましては、平成21年度からおおむね10カ年という計画で策定をいたしております。

次のページでございます。

具体的にこちらで施策のほうになっていくんですけども、先ほど立てました目標を達成

するために、それぞれ事業、それから実施主体等の整理を行っているところでございます。

課題につきましては、先ほど申しました6つの項目に対しまして、課題解決の方向性をそれぞれ整理しまして、右側のほうで、今後の対応等含めました施策案ということで、記載をいたしております。

それで、1番目として学童輸送サービスを維持していくということですね。

それから2番目が、新たな公共交通サービスの提供、こちらでミニバスの実施ということが施策の案として出てきております。

それから、わかりやすく利用しやすい路線バスの運行形態の見直しということで、当時系統が幾つもありました。ちょっとわかりにくい面がございましたので、そのあたりのルートの見直しとか、検討のところを施策の案として出しております。

それから4番目に、弥生が丘の企業との共同運行の実施についての検討でございます。

それから5番目が、利用促進策としまして、バスマップの作成とか、ジョイフルタウンと書いていますけど、現在のフレスポ鳥栖ですね。そちらの乗り入れとか、フリー乗降の関係、それと高齢者対応車両の検討と利用促進策の実施についての施策案を整理をいたしております。23ページの図面の中で、それぞれ落としているところでございます。

①、②につきましては、河内線のルートの変更の関係でございます。

河内線につきましては、①、②、それから⑨ということで、古賀町のあたりを河内町の運行ルートの見直し等で対応したらどうかという案がありましたので、そのあたりですね。

それから弥生が丘につきましては、企業との共同運行などの実証実験の実施ということで③。それから②のほうでも弥生が丘線が重複して通っている部分がありますので、そのあたりで弥生が丘線の関係でございます。

それから④と⑥、⑧のあたりが、麓・小郡線の関係に対する施策案でございます。

あと残りのところですけども、⑦が鳥栖地区、田代地区のミニバスの関係ですね。それから⑩のほうが山都町の交通空白地域への対応ですね。

⑪が旭地区のミニバスの関係ということで、市内全域の施策案の整理をちょっと行っているところでございます。

続きまして、24ページ以降が具体的な事業計画になってまいります。

まず学童輸送サービスについては、引き続き維持をしていくということでございまして、河内、それから下野につきましては、引き続き、学童輸送の足を確保するというところでございます。

続きまして、25ページが交通空白地域への対応としまして、ミニバスの実証運行の実施でございまして、

ちょっと真ん中より下ぐらいになりますけれども、こちらで乗り合いタクシー、ミニバスの概要ということで、鳥栖地区、田代地区についてミニバスを運行するというで計画をしておりました。

続きまして、26ページが運行形態の見直しということで麓・小郡線が東西に横断するような形でしたので、そちらを2系統に整理するというでございまして。

それから27ページ目としまして、ルートの見直しで河内線の利用実態、どこで乗っているかとか、どこら辺の利用が多いかというあたりを踏まえまして、こちらのルートの見直しを計画いたしました。

麓・小郡線につきましては、2系統に分けるといふところと、基里地区についてはミニバスですね、そのあたりを検討するという事業計画案をしております。

それから次の29ページでございまして。

弥生が丘線につきまして、企業との共同運行での実証運行についての計画でございまして。

弥生が丘線につきましては、もともと田代公園入り口のところで曲がる系統と、そのまま真っすぐ行きまして、国道3号まで出るような系統が当時ありましたけれども、そこら辺につきましても、見直しを行っているようなところでございまして。

30ページでございまして。

こちら利用促進策としまして、バスマップの設計ということで、当時バスマップを策定いたしましたので、現在もございまして、皆さんにまず知ってもらうことが大切であるということで、まずバスマップをつくっております。

それから31ページでございまして。

利用促進策としまして、一番声が多かった当時のジョイフルタウンへの乗り入れという部分ですね。

現在ミニバスで乗り入れをしておりますけれども、ここの部分についての計画を記載しております。

それから真ん中でフリー乗降の検討、それから下のほうで、高齢者対応車両の導入と、そのあたりを利用促進策としまして、実際計画に盛り込んだところでございまして。

続けて32ページで、実際に事業の実施時期、それから実施主体についてそれぞれ整理をいたしまして、平成21年から23年までに実施する短期の計画、それから平成24年以降に行います計画。あと実施主体等につきまして、整理を行っております。

それから次が33ページになります。

こちらが、先ほど御説明いたしました事業計画のまとめとなっております。

上から弥生が丘線の再生ということで企業との共同運行、それからルートの見直し。河内

線につきましても、ルートを変更いたしております。

それから麓・小郡線も系統を分けまして、仮として基里線。こちらについては別途検討するというような形になっております。

一番下のところで田代地区、鳥栖地区については、ミニバスの導入という計画をいたしております。

それから34ページ、35ページで実際にそういった計画をする際の数値目標としまして、市内路線バスの利用数、それからミニバスを導入しまして、利用者の目標につきまして、設定をして、本計画につきましては、整理を終えているところでございます。

簡単でございますが、以上が概要の説明でございます。

江副康成委員長

ありがとうございました。

ちょっと最初に私のほうからですけれども、今の地域公共交通、この連携計画ですか、これに基づいて整備がずっと進められているなというのがお聞きして、よくよくわかったんですけれども、平成21年度から10年間ということで、今年度以降、次の10年っていうか、中長期の計画を立てる時期に入っているということによろしいんでしょうかね、確認ですけど。

松雪努産業経済部長兼上下水道局長

このことにつきましては、さきの一般質問でもお答えをさせていただいたところでございますけれども、今度は地域公共交通網形成計画という形で、今年度から策定をしていきたいというふうに考えているところでございます。

予算的なものもお願いをし、先日可決いただいたところでございますけれども、一般質問の中でも幅広い方々のお声を聞きながらというところ、またこの委員会での積極的な関与っていうところもございましたので、ちょっと、当初1年間というふうに考えておりましたけれども、少し期間を延ばして、来年度まで、よくよくお声を聞きながら、委員会とも話をしながらということで、2年間で策定をしていきたいなというふうにちょっと今、方針転換を図ろうということで、正式な決裁ではないですけれども、そういう考え方で今いるところでございます。

江副康成委員長

ありがとうございました。

それではこの件につきまして、御質問、確認したいことございましたら挙手の上、御発言をお願いいたします。

小石弘和委員

今部長がお答えになったように、いろいろな意見というのは、どこの意見をお聞きするわ

けですかね。

これ意見を聞くなら組織的なものじゃなくて、やはり、現地の意見を取り入れていただくかんこつには、何も先に進まないと思うんですよね。

一方的に、結局、決められても、現地の意向が全く入らないというようなことが今まで現実にあるわけですよ。

そういうところを踏まえてね、よく考えていただきたいなと思っております。

松雪努産業経済部長兼上下水道局長

一般質問でも御指摘をいただきました。

各まちセンのほうにも出向いて行って、そういう御意見をお聞きしていきたいというふうに考えております。

江副康成委員長

よろしいですか。

ほかにございませんでしょうか。

池田利幸委員

すいません。

ミニバスのほうではないのかもしれないですけど、学童の移動手段の確保っていうところをもともと維持していくっていう、これ今現状的には、どんな感じなのかなと思って、今の現状を把握できている分を教えていただければと思うんですけれども。

増田義仁国道・交通対策課道路・交通政策係長

学童の移送につきましては、バスでいきますと河内線、それから下野線の関係がありますけれども河内線につきましては、実態として学童は利用されていないのかなと今思っています。

というのも送迎等もありますので、路線バスは朝と夕方としておりますけれども、下野町につきましては、朝夕の利用があっているというふうな状況は確認しております。

池田利幸委員

そうしたら、今基本的にはもう学童が乗られているのは、下野から鳥栖駅に向かっているバスぐらいしか学童は利用されていないということですかね。（「調査しとらんさ」と呼ぶ者あり）

増田義仁国道・交通対策課道路・交通政策係長

河内町のお子様の状況にもよるんですけれども、学年が変わってきますと当然、通学の仕方等も変わってまいりますし、そのあたりにつきましては、また調査しながら利用実態について把握してまいりたいというふうに考えております。

池田利幸委員

そうしたら今度の網形成計画の中でそういうところの御意見もしっかり聞いていただきながら、学童の確保っていう部分、目指している分であるならば、その辺もしっかりやっていただければと思います。

江副康成委員長

ほかにございませんでしょうか。

伊藤克也委員

御説明の中で企業送迎バス等の実証運行という説明があったと思うんですね、弥生ヶ丘の企業等についてで、具体的にそういった実証運行されてどのような結果を見られたのかがわかれば教えてください。

江藤誠国道・交通対策課主査

弥生が丘循環線の企業の共同運行なんですけれども、平成24年度にシーエックスカーゴさんと、当時シーエックスカーゴさんも、鳥栖駅前から通勤の方の送迎をされて、通勤送迎をされてあると。

市のほうも鳥栖駅前から弥生が丘循環線ということで走らせておったというところで、共同で運行することで利用促進と、当然、費用の負担の軽減というところがあったんですけれども、結果的には平成24年度で終了をしております。

当時、理由としましてはシーエックスカーゴさんのほうが、どうしてもやっぱりフレキシブルな出勤と退勤の時間に、やはり日常生活の路線バスの時刻変更というのがなかなか、すぐに対応できないという点と、シーエックスカーゴさん自体の企業業績もありまして、シーエックスカーゴさんのほうからちょっと共同運行のほうを撤退させていただきたいということで、現在のところ、弥生が丘循環線26便あったものを、19便のほうに減便して、今の形で運行をしておるところでございます。

以上になります。

伊藤克也委員

ということは現状としては、見通しとしては今後なかなか厳しいなっていうところだというふうに思うんですけれども、ほかにも例えばこれ、今後交通網形成計画等にこういったことも反映をしていくおつもりなのか、それともまた違った形で、そういったことで生かす方を別にまた考えていかれるのか。

その辺の現時点でのお考えはいかがでしょうか。

増田義仁国道・交通対策課道路・交通政策係長

公共交通につきましては、路線バスだけではなくて、鉄道、それからタクシー、言われま

すように、企業での送迎等また福祉関係の移送等も当然あると思いますので、そちらにつきましても、こういった状況になっているのかを確認しながら、相互に連携できる部分がある分については、そのあたりも当然考えながら、検討はいたしたいと思っております。

伊藤克也委員

わかりました。

もう一点。

次に高齢者対応車両の導入を検討をされているというふうなことの説明というか、この中に書かれているんですね。

これについては検討をされて継続的に検討されているのか、既に導入をされているのか、いかがですかその辺。

江藤誠国道・交通対策課主査

高齢者の方に対応した車両ということで、現在ミニバスのほうはステップと手すり等をつけて、当然、ミニバスについては高齢者の方の移動手段を主眼に置いておりますので、そういった形でステップと手すりのほうをつけさせていただいて、乗り降りが簡単に、利用しやすいようにさせていただいているところです。

あと路線バスについては既にワンステップ型のバスが全ての路線で導入されているというふうに西鉄のほうから聞き及んでいるところでございます。

伊藤克也委員

ありがとうございます。

鳥栖市の路線バスを眺めてみますと、前回の委員会の中でもいろいろあったように、空気を走らせているじゃないかっていう等の委員の問題意識もあって、私もやっぱりそのとおりだなんていうふうな思いがあるわけですね。

できたらやはり、今大型バスではない、中型ぐらいの、20人前後ぐらい乗れるようなバスを試験的に運行をするのも一つの方法かなっていうふうな思いがあるわけですね。

もちろん、当初の負担としてはかなり発生するというふうに思いますけれども、ただ中長期的に見るとそういった運行のほうがいいのではないかな、現に私もいろいろ調査したわけではないんですが、隣の小郡市等を含めて、ほぼ大型バスはもう見かけない。

鳥栖市の循環バスで大型バスが西鉄小郡駅にとまっているんですが、大型、それ以外はほぼ小さめの中型バスの運行が主になっているのかなっていうふうに思っているんですね。

鳥栖市もその辺、周りの状況等も含めてしっかり調査をしていただいた上で、ぜひそういう試験的な運行を目指していただきたいなっていうふうに思っておりますが、その辺の見解はいかがでしょう。

増田義仁国道・交通対策課道路・交通政策係長

路線バスの小型化につきましては、西鉄バスともお話を、確認等をしているところでございますけれども、先ほど議員もおっしゃられましたように、当然、イニシャルコストがまたかかると思います。

それに対する減価償却費も当然、毎年かかってくるものでございますので、西鉄のほうのバスの調達関係の状況等もございまして、ちょっと現時点では、すぐに中型なり、小型なりにできるような状況じゃないというのが現状でございます。

伊藤克也委員

現状では状況じゃないということなんですが、やはり今から検討していかないとね、いつまでたっても状況は変わらないというふうに思いますんで、できないのではなくて、できるような方向でぜひ検討を進めていただきたいなというふうに思いますんで、よろしく願いいたします。

内川隆則委員

きょうのこの議論ね、稲田防衛大臣の答弁のごたつ格好にね、なりはしないかという懸念がするわけ。課長は全く白紙やろ。

そして部長と係長がどんどんどんどん答えよってね、私は知らんやったよっていうふうにな、なりはしないかというふうな、思いが今してならんわけ。

だから今この時期に、このことは、深く議論する時期かなというふうな思いが聞きながら、しよるわけ。

だから、例えばいろいろ思う——今、副委員長が言ったことに対しては、西鉄のほうは、西鉄バスから佐賀交通はリースで借りているわけ。これが一番安くつくわけ。

ミニバスにしてくださいって言ったら、じゃあ市役所、ミニバス買ってくださいというふうな話になっているわけやね。そのことはあなたたちはっきり言わんしね。

それからデマンド方式に対してもね、こういう計算方法でやりましたが、こういう実情ですというふうなことも言わん。

そういうふうなことも含めて、四千何百万円、4,600万円ぐらいの対応をね、どういうふうに分けていくかだけの話やろ。

だから、そのことを、きちんと西鉄はこう言っております、ですからこうしかありません、ああしかありませんっていうふうなこと言っていかなと、我々の思いとちょっと通じていかんわけよ。

だからその辺をね、しっかりあなたたちも遠慮会釈なしに答弁してやっていかんと、話はなかなか前に進まんわけよ。

鳥栖市議会委員会条例第29条の規定によりここに押印する。

鳥栖市議会建設経済常任委員長 江 副 康 成

