

「第16回鳥栖市地域公共交通会議」
「第16回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議
—議事要旨—

■日時：平成25年3月15日18:00～20:30

■場所：鳥栖市役所 3階大会議室

■出席者：

久留米大学経済学部教授	伊佐 淳
NPO法人タウン・コンパニ理事長	井上 信昭
鳥栖市社会福祉協議会会長	小石 正明
鳥栖市地域婦人連絡協議会会長	今村 悦子
NPO法人子供と文化のネットワーク ぽっぽわーど理事長	藤 知映
鳥栖市老人クラブ連合会麓地区女性部長	下田 節子
鳥栖市区長連合会副会長	大隈 直美
鳥栖市長	橋本 康志
西鉄バス佐賀(株)代表取締役社長	山下 敬助(代理 笹井輝真)
(株)鳥栖構内タクシー常務取締役	多々良 芳樹
社団法人佐賀県バス・タクシー協会専務理事	森川 直行
西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社運転士	吉村 美智代
国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局長	三浦 俊一 (代理 嘉村 英夫、牟田 嘉伊座)
佐賀県新幹線・地域交通課	八谷 幸浩(代理 立石芳己)
鳥栖警察署交通課長	堀田 明男(代理 古賀靖英)
鳥栖市建設部長	松田 和敏

■事務局：鳥栖市建設部都市整備課道路・交通政策室

■傍聴者 0名

■次第及び関連資料：

1 開 会

2 報 告

(1) 平成25年度 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の一部変更について

(2) 平成24年度 事業報告(案)

3 協 議

(1) 平成24年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

(2) 平成25年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)について

(3) 平成25年度 事業計画(案)

4 閉 会

議事要旨

2 報 告

(1) 平成 25 年度 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の一部変更について

事務局 : (資料 1 に基づき説明) 略

議 長 : 以上の資料 1 の説明につきまして、何かご質問ご意見ある方、挙手でよろしく
お願いします。

事務局 : 説明の補足をさせていただきます。前回の協議会でご説明しましたとおり、今回の
内容の変更といたしましては、マックスバリュ鳥栖村田店への接続と広域線の
鳥栖～神埼線への接続がありまして、広域線の路線は 34 号を通っている路線と
なっておりまして、そのバス停の位置がマックスバリュから歩いてすぐ行ける位
置にありまして、広域線との接続が可能となってきます。

議 長 : 何がございませうでしょうか。それでは、ないということで次に進みます。

(2) 平成 24 年度 事業報告 (案)

事務局 : (資料 2 に基づき説明) 略

議 長 : 旭地区に配布したバスマップは、皆様のお手元にある本日配布資料のバスマッ
プですか。

事務局 : お手元に配布している白黒のバスマップを A 3 拡大版にしたものを旭地区に全
戸配布しております。

A 委員 : 利用促進策で行っている利用実態調査の結果というのは、協議会の中で報告い
ただいたでしょうか。それとも、今後ということでしたら予定を教えてください。
い。

事務局 : ご質問についてですが、資料 3 をお配りしていますが、資料 3 の 6 ページ以降
に 11 月に実施した調査の概要をつけさせていただいておりますので、資料 3 の
ところでご説明させていただきます。

B 委員 : 利用促進策のギャラリーバスについてですが、3 月初旬から約 1 ヶ月というこ
とで、1 ヶ月後の報告については、後日していただくとして、現状いかがでし
ょうか利用者は伸びてますでしょうか。

事務局 : 利用者については、西鉄バス佐賀様の方よりご報告をお願いしたいと思います。

C 委員代理 : ギャラリーバスについては、乗務員からの提案で実施したところです。当初は、
市内 3 路線及び広域線を行うことを検討しておりましたが、広域線に関しま
しては、自治体の関係もある事から市内 3 路線で実施することとなりました。
鳥栖市内の 5 つの保育園及び幼稚園のご協力をいただきまして、こちらの方
から絵を描く用紙を準備して描いて頂いてます。今回は、初めての実施とい
うことで最初の内は保育園及び幼稚園の先生方がとまどったこともありまし
たけども、気持ちよく受けて頂いております。また、この絵をバスの車内に
貼っております。このことについて、保育園の保護者の方やおじいちゃんお
ばあちゃんからどこに貼っているかなどの問い合わせもあっております。返
答として、どの園は何線に貼っているなどの受け答えをしております。ぜひ、

見に行ってくださいということを増収に向けて行っております。それと、毎年9月に実施しております、バスの日のイベントを行う予定ですが、その中で、用紙等を準備して子供達に描いて頂いて車内に貼る予定としております。委員の皆様にもお子様お孫様がいらっしゃいましたらご協力をお願いいたします。描いて頂いた方には、バスのペーパークラフトを差し上げております。よろしくお願い致します。

- D 委員 : バスの日イベントの時に配布されるのは、画用紙ですか。長い用紙ですか。
C 委員代理 : 複数の人数で描くような、長い用紙を準備します。
D 委員 : いい企画だと思います。
E 委員 : 子供達の絵がある内に、その保育園の子供達を乗せてどこか市内に行くなどの企画などをしてみてはいかがでしょうか。ご検討お願いします。

3 協 議

(1) 平成 24 年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

- 事務局 : (資料3に基づき説明) 略
議 長 : 以上の資料3の説明につきまして、何かご質問ご意見ある方、挙手でよろしくお願い致します。
A 委員 : 旭地区のデータが4件という説明でしたが、加えて他の路線のアンケートの数を教えてください。
事務局 : 路線バスについては、概ね100件となっております。ミニバスについては、整理して、後で回答いたします。
F 委員 : 先ほどの質問に関連です。平成24年11月に実施した利用実態調査が、件数がものすごく少ないのであれば、旭地区などの利用者の5割が今のままでいいなどの判断が難しくなると思います。ですので、実態調査からの判断するのであれば乗っている方の何パーセントで全部そろえるなど、利用者が100人であればその30パーセントにするなどされた方がよろしいのではないのでしょうか。もし、利用者の5割がと表記されるのであれば全数調査しないとわからないと思う。ですので、調査サンプルの中の5割がこのように感じているなどの表記にされた方がいいと思う。
事務局 : サンプル数としては、旭地区の母数が4件しかいないということで、このグラフ等の結果については、参考値ということで見て頂きたいと思う。但し、改善要望等に関する貴重なご意見がございましたので、具体的な要望に関しましては運行ルートのマックスバリュへの接続や市街地方面への接続など他地区への要望があっているということをご紹介させて頂ければということで、今回は載せて頂いたところです。
F 委員 : 全体的にみれば、よく運営されていると思います。しかし、旭地区循環線については、目標値が少し高すぎたのかなと、1000人を超える目標値を設定されて実績は133人ですから、元々目標値が高かったのかなという感じがしています。それと、マックスバリュへの接続というのは、いい案だと思います。フィー

ダ一系の要件としてもよくなるし、幹線系統にも接続されますので非常によかったと感じています。

議長 : 私からも質問よろしいでしょうか。旭地区の目標値の話がありましたけれども、この目標値の根拠について説明をお願いします。

事務局 : 数値目標については、昨年6月の協議会で平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画を策定した際に設定した目標値です。目標値の算出根拠については、利用対象者を65歳以上の高齢者の交通不便者の移動手段を確保することを目的としていまして、エリアの65歳以上の人口を割り出している。それから、鳥栖地区・田代地区の初年度の高齢者一人当たりの利用回数が実績としてありますので、それに旭地区の65歳以上の人口にかけて、目標値の利用者数をだしている。整理すると、対象としては、65歳以上の人口に絞っていること、それと実績のある鳥栖地区・田代地区の初年度の65歳高齢者一人当たりの利用回数をだして、それにエリアの65歳以上の人口を掛けて利用者の目標値を設定しているということです。

議長 : そうすると、根拠はあるということですが、なかなか利用者数が増えなかったことがどういうことなのかは興味深いですね。今のところ何が原因なのかというところは分析されていますか。

事務局 : 想定ではっきりしてはいませんが、基里地区も旭地区も先程説明しました通り同じように積算した数値を目標値として設定しております。基里地区については、元々バスが通っておりましてバスに乗られる地域であったという特性があったので目標値よりも多くなったと考えられます。旭地区については、生活のスタイルが久留米側の方とそれ以外の鳥栖の方若しくは三養基郡の方とバスが元々通っておりませんでしたので、バスを使う文化が無いという部分の差が出ているのではないかと感じているところです。そういう部分を確認したいと思いアンケート調査を取ったのですが実際乗られた方が少なく、そこまで確認できなかったのが現状です。

G 委員 : 旭地区は、いままで交通手段が無かったものですから、各自がバイクや自家用車で足を確保していた。ですから、バスが出来たからと言って急に切替というまでには至っていないのではないかと思います。旭地区は65歳以上の年齢の方はほとんど車に乗っている。ですので、よそに比べたら自家用車などを持っている方が多いのではないのかと思う。徐々に増えていくのではないのかと思う。

事務局 : 先ほどA委員のご質問にございました、利用実態調査の調査件数について整理しましたのでご報告させていただきます。路線バスについては、100件程ございました。ミニバスについては、鳥栖地区が35件、田代地区が50件、基里地区が42件、旭地区が4件ということで概ね40件ほどの有効回答となっております。

A 委員 : 市内線の具体的な件数は。

事務局 : 集計します。

A 委員 : 資料3の表紙の下に記載の※印の地域間幹線系統確保維持事業については、広域線は全て対象でしたでしょうか。

事務局 : 鳥栖市を走っています広域路線3路線については、全て対象となっております。

- A 委員 : 説明の記載として、広域線は地域間幹線系統確保維持事業として県が事務局の協議会で評価をしていますと書いて頂いたほうがいいと思う。それから、ミニバスの3ページについて、24年度の財政負担額は新しい2路線を加えていると思うがどの数値をどの分だけ加えた結果であるか説明をお願いしたい。
- 事務局 : 平成24年度については、ミニバス旭地区の分を足していますので、増加しています。平成24年度4月から平成25年3月までは566万という金額ですが、こちらにつきましては、1年間の金額ということで国庫補助を加えた金額を記載しております。
- A 委員 : 566万という数値は、後で路線ごとの数値を全部足すとあわなくなっている。どの数値をどうたすと566万になるのかを聞きたい。基本的な考え方だけでいいので教えて頂きたい。
- 事務局 : 566万というのが、平成24年4月から平成25年3月までの1年間の数値となっております。この件についても、整理してから後でご回答します。
- A 委員 : 鳥栖地区と田代地区については、この評価の中で平成24年度の輸送実績は、田代地区については、さらに順調であるが鳥栖地区の方は減っている結果となっている、月毎のデータを見てみると平成24年度の初めあたりは鳥栖地区田代地区ほとんど変わらなかったが、ミニバス開始以来比較的両地区とも順調に来ていたものが鳥栖地区は頭打ちから減少傾向、田代地区はさらによくなっている、トレンドが変わってきているようだ。その辺の理由に分析しているのであれば教えて頂きたい。これからということであれば、状況を伺いたい。
- 事務局 : 事務局の方でも鳥栖地区については、最近若干減ってきているという認識があります。この要因といたしまして、まず事業者の鳥栖構内タクシーに確認いたしました。その結果として、想定ではありますが、これまで利用されていた方がリピーターとしての利用が多く、そのリピーターの方の数名が病気等の要因でここ最近利用されていないなど、理由ははっきりわかりませんが運転手さんから聞いた話ではリピーターの方が減っているとの状況を聞いております。その想定以外の具体的なところについては、現在把握しておりません。
- A 委員 : これからは、想定先のところをいろいろな角度から検討をいただければと思います。
- H 委員 : 今の話の運転手から確認した話を若干補足します。運転手に最近利用しなくなった方が分かるか聞いたところ、分かったことは非常に利用されていた方ということです。確認したら7名いらしゃいました。ほぼ毎回利用されていた方が7名程利用されていないとのことでした。これは、運行日には7名少なくなっているということです。直接本人には確認できませんので、他のお客様に聞いて頂いた話では、引っ越しされた方や体調が悪くなっているなどではないかと教えて頂きました。計算すると減っていることの約9割はつじつまがあることがわかった。年々自然減になるとういことがわかった。
- 事務局 : 先ほどの財政負担の話について確認しましたところ、各ページ毎に記載しているのが実の財政負担でございます、3ページに記載しております、566万円につきましては、国の方から100万円いただいておりますので、その分を差し引いた額を記載しております。その分合計額が合わないようになっております。

- 事務局 : 先ほどA委員からご質問がありました路線バスのアンケート調査の調査数ですが、河内線が107件、麓線も107件、弥生が丘線は93件となっております。
- B 委員 : 19ページについてですが、主な改善要望については4名の意見ですか。
- 事務局 : 改善要望については、アンケートを受けていただいた4名の内の1名の方の意見を記載しております、具体的な意見をいただきましたので、今回ご紹介させていただきます。
- I 委員 : このアンケート調査は、乗車されている方の要望ですよね。ミニバスの話は、一般ではあまり聞かない。たしかに今回のアンケート調査でも意見はいろいろ出ているが、基里地区の場合、以前路線バスが毎日運行されていたのでミニバスが隔日運行ということで毎日運行の要望は割と強いはず。しかし、これは利用者の意見であって、これを一般で調査して情報を的確にすれば、もっと詳しい情報が出るのではないかと思う。
- 事務局 : ただ今の利用増進に向けたご意見について、大変ありがたいと思います。
- 議長 : これは、旭地区についてですか。
- I 委員 : 私が基里地区ですので基里地区の話です。
- D 委員 : 旭地区について、私が70歳ですけども70歳をすぎると運転がダメになってきている。ミニバスの要望について対応を進めていくことで利用者が増えていくのか、対応ができないから運行を減らしていくのか、その所が大事だと思う。とにかく運転がしづらくなって、ミニバス利用者は増えていくだろうということは推測されるように思います。これから先利用者が減っていくことはないかと思う。
- 議長 : そうすると目標値に関わってくるとも思われ、ずっと減っていくと考えていくのか、そうではないのか。
- D 委員 : そうですね。2年位様子をみないとわからないと思う。
- 議長 : それでは、評価が妥当であるかを委員の皆様にお諮りすることでよろしいでしょうか。それでは、いかがでしょうか。
- I 議員 : これで行きながら進んでいくことでもいいのではないのでしょうか。
- 議長 : 他の委員さんはいかがでしょうか。妥当ということでよろしいでしょうか。
- A 委員 : あえてということで申し上げますが、ミニバスの場合、運行地区が倍になっている。その倍になっているところも含めて、いっしょくたにミニバス全体として評価すると、結局中身が見えないところがある。ようするに全体利用者は増えるけれども財政負担も増えるということでトータルどうなるかということサンカクとなる。ですので、実績があるものと、新規で行うものとは分けて、これまでやってきて実績があるものと新しく行うものは分けて評価した方がいいのではないかという気がします。それで、新しいものについては、評価が難しければ難しいという書き方でいいと思う。そういうやり方もあるのではないかという気がしています。
- 事務局 : ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。
- 議長 : これについて、評価の表記を変えるということもあるのか。
- A 委員 : 今回は、そこまでする必要はないと思う。しかし、今後のやり方としては、やったことについて、しっかり評価をしようとする、何もかもをひっくるめて

しまうと行った内容がよく評価されにくくなりあいまいになってしまう。特にミニバスについてはその結果が出ていると思う。ミニバスの基礎なところはマルであるが、新規については、一つがバツになっているということです。全体を評価した後に個別の評価があるので、今後どこまでやるのかは問題なんです。少なくとも今回行っているミニバス全体での評価はあまり意味がないように思う。

議 長 : 今の話がありましたように、新年度から検討していただければと思います。それでは、総合評価も含めまして5ページが全体の評価ですが、こういったまとめ方でいきたいというのが事務局の提案ですが、皆さんいかがでしょうか。

E 委員 : 総合評価はこれでいいとしても、ミニバスに関しまして運行ダイヤなどの改善要望がありますが、毎日運行や土日祝日運行や17時以降のなど。これが、ミニバスの制約上でこれができないと先程言われているが、これを来年のダイヤ改正の際に改善する余地はあるのでしょうか。私は、ミニバスの当初から携わっていないのでミニバスの制約というのがなぜこのように決まったのかわからないところで質問です。

事務局 : ミニバスの改善要望の毎日運行や日祝日運行などについては、現在のミニバスの制約では、隔日運行や日祝日は運行や運行時間帯も概ね9時台から16時台という中で運行経費などの制約の中で行っている状況です。ですので、現在の制約でいくと要望内容については難しいのではないかと思います。今後については、要望のような意見があるということについても把握しておかないといけないと考えております。

議 長 : 結論から行くと早急には難しいというところでしょうか。

事務局 : ミニバスについては、現在1台で2地区運行しており、これを毎日となると単純に倍の費用がかかりますので、そういうところを踏まえたところでの議論になりますので、現在のところは厳しいと考えております。

事務局 : 補足をしますと、ミニバスのアンケート調査今年度も実施しておりまして、実際にミニバスの利用状況としては、高齢者をターゲットにしております。利用目的が買物であったり通院であったりします。特に買物については、アンケート調査の中では、毎日運行でなくてもまとめ買いでもできるなどの意見もあっているところです。また、毎日運行ではなくても隔日運行で十分満足しているなどの意見もありますし、高齢者として毎日でかける状況でもないという意見もうかがわれますので、基本的には交通空白地域への展開ということと、隔日運行で地区を増やしていくということと、朝夕については、路線バスがございまして、高齢者については、9時~16時台の運行で利用が多いのではないかとこのところからの出発ですので、そういったところでの考えで行っております。

議 長 : 財政負担が単純に倍になるので難しいのではないかと話です。

J 委員 : 来年度また改善策を考えるということですが、私から要望したいのですが、ミニバスがお盆とお正月が12月28日までの運行で29日から運行しておりません。普段ミニバスを利用している方が、12月の29日からお正月のお買い物に行くのに、運行しないので高齢者の方は大変です。ですので、是非とも検討をお願い

いたい。12月28日までの運行ではなくて、せめて30日くらいまでは運行していただきたい。お盆もよろしく申し上げます。

事務局 : 今、即答はできませんが貴重なご意見として承ります。

議長 : それでは、他に質問がなければ、平成24年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について承認することよろしいでしょうか。

委員 : はい

議長 : ありがとうございます。承認されました。

(2) 平成25年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）について

事務局 : (資料4に基づき説明) 略

議長 : 以上の資料4の説明につきまして、何かご質問ご意見ある方、挙手でよろしく申し上げます。

B 委員 : C評価の旭地区の目標値を変更することは可能でしょうか。というのが、マックスバリュに接続したことで来年以降に評価がBやAに上がっていくものでしょうか。現在の約1000人の目標値を800人や500人に落として様子を見ていくということはないのでしょうか。

事務局 : この目標値はネットワーク計画に基づくもので、他の路線と横並びでの目標値設定の考え方になっていまして、現実的には今の状況を見ると及ばないところもあるのですが、目標としては今の数値を掲げさせていただきたいと思います。しかし、現実的な目標としては、他にあるのかもしれませんが。

B 委員 : 当分Cが続くような気がする。

事務局 : 本日、F委員にご出席いただいておりますので、目標値設定の考え方についてご教授いただければと思います。

F 委員 : 私見で申し上げますが、旭地区については、おそらく約1000人の目標値をたてると、九分九厘達成できないと思われる。もともと達成できない理由を述べてある程度適正な目標値にした方がいいのではないかと思います。そうでないと、評価の際はC評価となってきますから、達成できないままの評価となりますので。ただ、評価がCになったからと言って補助金を下げられるというようなペナルティは無いのですが、評価自体が意味が無いものになってしまいますので、目標値は何らかの理由をもって下げられた方がいいのではないかと思います。そして、それを達成できるように努力した方がいいと思う。

事務局 : 今アドバイスをいただいた項目を踏まえまして再度事務局の方で検討させていただきたいと思いますので、その際は協議会に図らせていただきますのでよろしく申し上げます。

議長 : それでは、他に質問がなければ、平成25年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）について承認することよろしいでしょうか。

委員 : はい

議長 : ありがとうございます。承認されました。

(3) 平成 25 年度 事業計画 (案)

事務局 : (資料 5 に基づき説明) 略

議長 : 以上の資料 5 の説明につきまして、何かご質問ご意見ある方、挙手でよろしく
お願いします。

K 委員 : 質問です。ミニバス鳥栖地区沿線のイズミ鳥栖店が報道によると 8 月に閉店に
なります。報道によると建物を取り壊して更地になるという話ですので、ここ
に乗り入れることが難しくなると思います。ですのでルート変更の件とルート
変更の際にどこを通すかなど、どのタイミングで行うのかという話と、それ
に関して運行距離が変われば申請にも関わってくるので、その手続き等について
どのようなスケジュールなのか、分かっていたら教えてください。

事務局 : スーパーセンターイズミについては、報道がありましたとおり閉店されるとの
ことで、以前からこの情報については、少しずつ出てきてはいたのですが、本
日も市の商工振興課に確認したところ、具体的なところはわからないと聞いて
おりますので、状況をみながらタイミングを逃さないようなルート変更になる
ように手続きをしていきたいと考えております。現在、鳥栖地区のルートが鳥
栖南老人福祉センターから JR 長崎本線沿線を走り鉄道を横断してイズミ鳥栖
店に少し入り込んだ形で運行しております。将来的にこちらの方にミニバスの
必要性がなくなれば、イズミに入らずにまっすぐ次の轟木薬師堂前方面に伸ば
すことも今後検討すべきことと考えております。具体的にルートに関する事
や時期については状況を把握できたところで検討してまいりたいと考えており
ます。

K 委員 : 時期まで含めて聞いたのは、バスマップの印刷配布などは 9 月に行う予定とな
っているのですが、そういう事への影響とか路線の申請とか距離が変われば変わ
ってくるので、例えば臨時にこの会議を開催してご承認をいただく手続きもいる
でしょうから、いつごろまでまって手続きを進めていくのかわかれば伺いたい。

事務局 : 大まかではありますが、これまでの例では、10 月から変更するのであれば、6
月の協議会に図らせていただいております。それによって国への申請をしてい
ただいております。これまでは、10 月若しくは 4 月が大きな変更時期となっ
ておまして、特に 10 月を考えておりますけれども、6 月までにイズミ様の状況
の把握を行って行って状況の把握とルートの変更ができれば 10 月に変更、ど
うしても難しくなればそれ以降となると思われる。ただ、バスマップの印刷につ
いては、年に 2 回というわけにはいきませんので 10 月が一番いい時期であると
考えております。

事務局 : 補足ですが、イズミ様の後にどこが入られるかということもございますので、
具体的に施設がどこか入られるということになればルートはそのままというこ
とも考えられます。

事務局 : 詳細な部分については、今後運輸局様と話をさせていただきたいと思っておりますが、
もし無くなった場合、ショートカットするしか方法はありませんので、その案
を一つ考えるのと例えば別の方向に延伸するべきなのかを考えるのと他詳細に
ついては、運輸局様のご指導を仰ぎながら変更していきたいと考えておりま
すのでご理解よろしく願いいたします。

H 委員：新聞報道では8月末になっていると思う。先程10月が区切りがいいということですが、もし8月末で閉店されるとたぶん乗り入れできなくなると思う。そう考えると、10月の考えは難しくなるので、9月になると思う。全て更地にして返却するとの新聞報道でしたので。

事務局：今後の状況を踏まえさせていただきたいと思います

A 委員：事業計画案について2点申し上げたいと思います。一つは、バスマップについて、表紙の問い合わせ先について、運行事業者名を入れて連絡先を書いた方がいいと思う。これだと自分がどこに連絡しているのかが分からないと思う。他のところを見れば事業者名はでてはいるが、ここにも事業者名を入れた方が親切だと思います。また、市役所の問い合わせ先がほとんどわからない。責任は半々ありますから発行・鳥栖市として問い合わせ先も入れた方がいいと思う。もう一点が来年度も利用実態調査をやるということですが、今日の議論のなかで、利用者について重要な情報が分かった。それはミニバスについて、1日1路線当たり40名ほどの利用者がいます。それで固定客が7名も利用者がいなくなったら15%とか20%の減少に繋がります。そういった意味で来年度の実態調査では、利用頻度の確認ができるような調査をお願いしたい。それから、もう一点、市民の方が平均して1年間で何回路線バスに乗ってますかという情報を持つておくのが非常にいい。先ほどのミニバスのリピーターを含めてバスを利用するお客は固定されている。市民一人当たり平均して鳥栖市では年に何回バスを利用しているだろうか、この情報は、調べていた方がいいです。市内線とミニバスは実績がわかる。問題は広域線です。広域線の利用者は年間33万人ほどいるが、はたして鳥栖市民の人あるいは、鳥栖市の中で乗り降りしている人たちが33万人のなかの一体何割なのか。この情報がわかると、鳥栖市民が平均して年何回利用しているのかということが分かります。これが分かると、鳥栖市民が他の都市と比べてバスの利用度が低いなどが分かってくると思う。たぶん広域線33万人の3分の1から半分もいかないかもかもしれないが、例えば半分としても16万人で市内線の12万人とあわせたら28万人になる。鳥栖市民が7万人であれば、年一人当たり4回です。それだけ少ない利用者になってしまっている。そうしたら、考え方も大きく変わってくる。これだけ少ない中でどうしたらいいのか。絶対値だけをみるよりも全然危機感が違うと思う。そういう視点から鳥栖市の公共交通の利用実態に迫るということもこれから必要であるということでも申し上げます。

事務局：貴重なご意見ありがとうございました。1点目について、なぜバスマップの表紙に連絡先をいれたのかというのが、前回までが表紙に全く連絡先が入っておらず、連絡先がわからない連絡先を乗せてほしいとの要望がありましたので、このような形で載せておりました。2点目の実態調査については、年に何回バスを利用する等のお話がありましたが、先ほどI委員の方から、基里地区でアンケートをとることを言われておりましたので、アンケートの内容についてそういう部分をいれられれば非常にいいかなあと考えております。参考に11月の乗り込み調査で確認をしております、利用回数については、聞いております。結果が、鳥栖地区が週3回乗っている方が約40%割、週に2回が約30%、

週1回約20%、月数回が数割ということです。あと、田代地区と基里地区を申し上げますと、田代地区は、週3回乗っている方が約25%、週に2回が約37%、週1回約22%、月数回が16%、これも地域特性がでています。基里地区については、週3回乗っている方が約12%、週に2回が約50%、週1回約20%、月数回が20%結果になっていることをご報告いたします。

A 委員 : 今の数値は非常に重要ですので、これを使う方向でどう使うのか。これを使わないのはもったいない。先ほどの鳥栖地区の方が減ったということにも関わってくるので。持っているデータをもっと使う姿勢が必要だと思う。そして、どうしても無いものは先ほどの話を踏まえてこれから入手していくという風にしていただきたいと思う。

議 長 : バスマップについて、先ほどA委員が言われたのは、ミニバスの連絡先ではなくて事業者名を入れた方がいいのではないかとのことですよね。もう一つは、鳥栖市の担当課の番号を乗せた方がいいのではないかと思います。そういうご意見であったと思います。

A 委員 : はい。

議 長 : それでは、他に質問がなければ、平成25年度 事業計画(案)について承認することよろしいでしょうか。

委 員 : はい

議 長 : ありがとうございます。承認されました。

議 長 : 以上で本日の議事は終了しました。