

「第14回鳥栖市地域公共交通会議」  
「第14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24年6月25日18:00～20:45

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法人タツ・コバ 理事長	井上 信昭
鳥栖市社会福祉協議会副会長	小石 正明
鳥栖市地域婦人連絡協議会会長	今村 悦子
鳥栖商工会議所女性会理事	江頭 照江
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
(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 美智子
国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局長	三浦 俊一 (代理 川本 美徳、嘉村 英夫、 牟田 嘉伊座)
鳥栖土木事務所長	吉田 恭一
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
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 協 議
  - (1) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行について
    - 1) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行内容について
    - 2) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行事業者の選定結果について
  - (2) 市内路線バスの運行内容見直しについて
    - 1) 弥生が丘循環線の運行形態の見直しについて
    - 2) 河内線及び麓線の通過時刻表の見直しについて
  - (3) 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)の申請に伴う生活交通ネットワーク計画の策定について
    - 1) 地域公共交通確保維持改善事業について
    - 2) 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の策定について

### 3 議 事

議案第1号 専決処分事項の承認について

平成23年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算の補正

議案第2号 平成23年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支決算(案)

議案第3号 平成24年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算(案)

### 4 報告事項及び確認

(1) 平成24年度路線バス及びミニバス等に関する実施内容について

(2) 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の二次評価について

(3) 路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について

### 5 閉 会

## 議事要旨

### 2 協 議

#### (1) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行について

##### 1) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行内容について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : ただいまの資料1の説明について、何かご質問等ございましたら挙手でよろしくお願いします。

A 委員 : 基里地区は、いままでバスが通っていたが、ミニバスとどの部分が変わったのか。どこからどこまでが変わったかということで結構です。

事務局 : 西鉄鳥栖から鳥栖駅までのルートがなくなります。フレスポと鳥栖駅を起点として基本的には、同じルートで動くこととなりますが、幡崎と日恵寺が住宅地の中をを通ることが変更点です。

議 長 : よろしいでしょうか。他に何かありますでしょうか。  
それでは、次にすすみますが、よろしいでしょうか。

委 員 : 「異議なし」

##### 2) 鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行事業者の選定結果について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : 資料2に基づきまして運行事業者は、選定委員会に基づいて株式会社鳥栖構内タクシーというご提案ですが。これについて、何かご意見ご質問ありましたら挙手してください。1)と2)について併せてお願いします。

議 長 : それでは、特に何もなさそうですがよろしいでしょうか。

それでは、鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行事業者の選定について、ご提案とおり株式会社鳥栖構内タクシーで承認することでよろしいでしょうか。

委 員 : 「異議なし」

議 長 : ありがとうございます。それでは、運行事業者については株式会社鳥栖構内タクシーが承認されました。

## (2) 市内路線バスの運行内容見直しについて

### 1) 弥生が丘循環線の運行形態の見直しについて

### 2) 河内線及び麓線の通過時刻表の見直しについて

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : (2) 市内路線バスの運行内容見直しについては、1) と2) と両方同時に説明をしてもらいました。前からいらっしゃる委員さんは、よくおわかりですが、資料3の1. ~ 3. までは前回までの会議で承認済みですが、もしこの中で新しい委員さんでわからないことなどありましたら、ご質問を伺いたいのですが。

B 委員 : お願いします。資料の地図にはスケールをいれていただきたい。意味は、歩行距離からはずれているからそれを見直していくような形で見れると助かります。あわせて、系統については、資料1の図中にミニバスの延長が1周で何キロなのかなどの情報をいれていただくとよりルートの中身などが理解しやすいと思いますので、お願いします。

事務局 : 次回からスケールをいれるようにします。資料1の基里地区は10.0kmです。旭地区は10.8kmです。

議長 : 他には何かございませんでしょうか。

それでは、(2) 市内路線バスの運行内容見直しについては、ご承認いただいたということによろしいでしょうか。

委員 : 「異議なし」

議長 : ありがとうございました。

## (3) 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)の申請に伴う生活交通ネットワーク計画の策定について

### 1) 地域公共交通確保維持改善事業について

C 委員 : (資料に基づき説明) 略

議長 : それでは、ただ今の説明について質問等ありましたらお願いします。

委員 : 「異議なし」

議長 : それでは、2) 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の策定について事務局説明をお願いします。

### 2) 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の策定について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : まず、国交省の新規事業ということで、先ほどC委員のほうから説明がありましたけども、これは全部で東日本大震災関係のもの分を含むということで306億円の内からということですよ。

C 委員 : はい

議長 : そして、質問なんですけどもこの地域公共交通確保維持事業というのが今回こちらで提出しようと思っている分ですが、あと他に地域公共交通バリア解消促進事業、それから地域公共交通調査事業とありましてこれ全部あわせて306億円ということですか。だいたいどのくらいの割合というのはこれからですか。

C 委員 : どれくらいの割合というのは事前には公表しておりませんで、もともとバスの

本体の補助については、地域公共交通確保維持改善事業ですのでこれが最も金額的には多くなっています。

議 長 : こちらの話をしているところは、市町村を主体とした協議会の取り組み支援と入っております。それから、資料として2年分用意しないといけないということで平成24年度の分と平成25年分のものでありまして、基本的にはだいたい同じであると、大きな違いは10ページ目の表1がありますけども、平成24年度はいままでの路線図で、それが協議の(1)(2)で新しく認められた旭地区・基里地区の分が平成25年度に加わってこのように申請内容が変わることになります。ですので、(3)というのは、(1)(2)が承認されたということを受けての計画書ですので後で配られたということです。

C 委員 : 生活交通ネットワークの計画については、2年ではなく3年でございます。事務局の資料も3年分をつけて頂いています。平成24年度だけが中途半端で半年分となっております、25～26年度までが計画をいただくことになっております。

事務局 : 只今ご指摘ありましたことについての補足ですけども、今回大きくわけて平成24年度及び平成25年度の資料となっております、それぞれ3か年分をつけておりまして、24年度の計画には24、25、26の計画をつけております。それから25年度については25、26、27年度の計画をつけておりまして、それから細かい計算の結果から24年度25年度の計画を算出しております。

議 長 : 平成24年度からはじまる3年度分ということで10ページと13ページが25年度分、それから16ページが26年度分と3か年分つけております。そして、平成25年度分の生活交通ネットワークについては、25年度が10ページで26年度分が13ページで、27年度分が16ページということでこれも3か年つけているということですね。ご意見ございませんか。

B 委員 : 35～36ページに交通不便地域の地図とか人口とかが入る図表があるんですが、このままで運輸局の提出はいいのか。

事務局 : こちらについては、生活交通ネットワークの様式になっておりまして、人口集中地区以外の人口ということで、人口を記載しております。交通不便地域の横バーについては、交通不便地域については、過疎地域等の法律に該当する場合記載となっており、鳥栖市は該当しませんので記載をしておりません。

議 長 : 運輸支局はこれでいいのでしょうか。

C 委員 : 先ほどの交通不便地域の指定についての話は、これとは別に旭地区が学童の輸送のために朝夕だけの3便で、最も交通を必要とする時間帯たとえば買い物や通院には使えない路線ということで、別段補助要綱上の別表がありまして、その中に運輸局長が指定する不便地域というのがこれとは別にありまして、それに指定になったということです。

B 委員 : 全然別の話ということか。

C 委員 : 別です。

B 委員 : なんで別なのか、他の町では、36ページにあるように交通不便地域の図がなくても指定されているんですよ。鳥栖の場合は、あるいは補助事業そのものの書類のしくみがおかしいような気がする。

C 委員 : この交通不便地域は、ここに書いている前提がありまして、離島振興法等の場合など限定付きのこの法律による交通不便地域でございまして、これだけでは規定できない部分、実際こまかに路線等をみてみないと本当にその地域が便利であるか不便であるか判断できないので別段要綱上これ以外の不便地域をしているという制度です。九州内に数か所、鳥栖市だけではなく、鳥栖市でも全域的には交通不便地域としては認められないが、旭地区だとか限定した地域の不便地域の指定をやっているということです。

議 長 : そうしますと、過疎地域の指定では広すぎるので、鳥栖市全体が交通不便地域ではないので、その中で一部地域がある場合は、指定を受けないということですね。

C 委員 : ご指摘のとおり、不便地域という用語が重なっているのでちょっとわかりにくいとは思いますが、ご指摘のとおりです。

議 長 : 住民の皆様からの目から見てわからないことがあれば、ぜひこの機会に。こちら協議会の皆様の合意の上申請するようですから、事務局が安心して提出できるようにご協力ください。

よろしいでしょうか。なければ、それでは、(3)地域公共交通確保維持改善事業の申請に伴う生活交通ネットワーク計画の策定について承認するというところでよろしいでしょうか。

委 員 : 「異議なし」

議 長 : ありがとうございます。それでは、協議事項(3)は承認されました。

議 長 : それでは次に議事に進みます。

## 議 事

### 議案第1号 専決処分事項の承認について

#### 平成23年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算の補正

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : 専決処分という言葉について説明が必要ではないでしょうか。

事務局 : 専決処分とは、会議等を開く暇がなかったりした場合に事前に予算等を使わせていただきましたという部分でその承認をもとめるものです。

議 長 : とくに何か疑問等なければよろしいでしょうか。

委 員 : 「異議なし」

議 長 : では、議案第1号については、承認されたことによりよろしくお願いします。

### 議案第2号 平成23年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支決算(案)

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : 決算(案)について141円について翌年度繰り越すということですが、何か質問ありますでしょうか。

委 員 : 「異議なし」

議 長 : 特になしということですので次に進みます。

次は、監査報告について報告いただきたいと思います。

監事 : 平成 23 年度収支決算の監査報告をさせていただきます。

平成 24 年 6 月 14 日鳥栖市地域公共交通活性化協議会財務規程第 9 条第 2 項規程により平成 23 年度収支決算に関する関係帳簿証拠書類を監査した結果、適正に執行されておりましたのでここにご報告します。

議長 : ありがとうございました。ということであわせて、先ほどの収支決算(案)と監査も行われたということで、I 委員が代表して報告されました。この 2 つについてご質問等ございませんでしょうか。

委員 : 「異議なし」

議長 : それでは、ただいまの第 2 号議案については承認されました。

#### 議案第 3 号 平成 24 年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算(案)

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 議案第 3 号について何かご質問ありませんでしょうか。

質問がないようですので議案第 3 号は承認されたということによろしいでしょうか。

委員 : 「異議なし」

それでは、議案第 2 号および議案第 3 号の(案)を消してください。

## 4 報告事項及び確認

### (1) 平成 24 年度路線バス及びミニバス等に関する実施内容について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : なにかご質問ありませんでしょうか。

資料 7 の 1 ページ目のこちらで協議している事業と社会福祉課の事業が別事業ということでしたけれど、社会福祉課の事業を利用してバスに乗られた方はバス利用者にカウントされると思いますが、運賃には反映されるのか。

事務局 : 基本的に別事業といいますか、料金の交付を別の課がやっているということで基本的には福祉の方のサービスについては上限枠がありまして、上限枠に対しての 70% を補助する。ミニバスについては、年齢等の制限等もなく混同しないようにご説明させていただきました。利用者についてはカウントしていくこととなります。

議長 : 料金は、7 割補助なので 3 割分だけの安い料金で乗れる形にする。運賃収入は、普通の人が 300 円使ったら安くなるんですか。

事務局 : 社会福祉課の方で同じ鳥栖市なんですけど、鳥栖市の事業として特別乗車証を鳥栖市の市内線にのみ無料で高齢者に乗っていただいていた事業があったのですが、これを廃止して高齢者福祉乗車券の助成事業を新たに始めるということで 5000 円分の券を 1500 円で購入できますが、その分の補填は鳥栖市が行うということで収入等については同じ考え方です。説明させて頂いていた中で違うと言っておりましたことが現在ミニバスで回数券を使っておりますのでそのミニバスの回数券と高齢者の回数券のまちがいがないようにとの話をさせていただきました。

- 議長 : とういことは両方使えることですよ。これを使ってもいいし、一般の方と同じものを使っていいということですよ。運賃収入への影響がどうなるのかと思ったものですから。
- 事務局 : 運賃収入については、額面で計算させていただくということになりますので。
- 議長 : ようするに 5000 円分全部つかえば 5000 円ということですよ。
- 事務局 : はい
- 議長 : 他になにかございませんでしょうか。
- D 委員 : 5000 円分が 1500 円で買えるということで、これはミニバスにも使っているの  
ですか。
- 事務局 : ミニバスにも使えます。  
75 歳以上もしくは 70 歳以上で免許証を自主返納された方には、サービスを受けられます。特にミニバスであったり市内線であったり広域線であったりそういったものに使えるということです。ただし、ミニバスが一律 200 円ということで、例えば 160 円券の場合使いにくい面もある。
- 議長 : 福祉の観点からやっている事業で、免許の自主返納者も含まれますので、そういう方々も含めてまわりにいらっしゃいましたら進めて頂いて、みんなで公共交通機関を利用しましょう。
- E 委員 : いろいろ混乱してまして、申し訳ありません。特別割引で販売するものは、いままで 75 歳以上の方に市内路線に限り無料で乗車できるパスをだしておりました。ところが市内路線が走っていないところがありまして、その方はバスもこないのに何でパスだけもらってどうするのか、などの声があったことが一つありました。あと、バスも市内バスと広域線と 2 種類がありまして、この広域を走るバスには乗れないという状況がありましたので、目の前を走っているバスがありまして乗れない方、使えない方がいたということがありまして、より広く使って頂けるようにしようと無料パスを廃止して、運行業者の方にはお手数をお掛けするのですが広い皆様によりバスを使っただけのようにということではじめたことで、ミニバスの回数券は車内で買えるのですが、割引の乗車券は市役所の窓口に来ないと買えないというご不便はあるんですが、これは一人当たりの上限枠を作りましたのでこの方にいくら売ったという控えを作らせていただくので、その関係で窓口を制限させていただくという若干のご不便はおかけするんですけども、そのかわり割引くということでもよろしく願います。
- 議長 : よくわかりました。広域線に使えるということが便利になるということですよ。そのかわり上限があるということですよ。
- F 委員 : 私はいつも乗車している方の意見を聞くのですが、この乗車券ができてよかったという方が何人もいます。いままで、75 歳以上でも元気でまだまだ買い物弱者の方もいるのに、無料は気が咎めるといわれていた方が大変よかったと言っていたことを聞きました。
- 議長 : それでは、よろしいでしょうか。
- 委員 : 「異議なし」

## (2) 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の二次評価について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 我々の協議会についての評価等に係る事ではないので、細かくは説明しませんので後でご一読ください。この中で、事業全体の総価をしているということですが、最後に事業の推進についてということで本事業における取組について協議会等地域と一体となって検討協議を進めていくことが望ましいということで、おそらくその部分を受けてこの場があるのだと個人的には把握しております。この資料8については、後で読んでいただくということで特にこの場だけの話ではありませんので全体の評価ですのでお読みいただければと思います。また、新しく委員になられた方もこちらで前の委員さんたちが取り組まれたことがこのように全体として評価されたということで、他の地域もありますのでよくわかると思います。

## (3) 路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 市内線、広域線、ミニバスの利用実績が示されております。協議でなされた(1)や(2)などの運行見直しであるとか、新しい運行であるとかを協議しましたけども、私が思うことは利用実績がいかに改善していくかということにつながるように見直しをしているという状況です。また、来年もよりよくしていくために協議を重ねて新しくしていきますということですよね。そこで、先ほど気になったことが、例えば福祉事業の回数券がありましたけども、この場合に輸送人員と運賃収入をだしますけど、輸送人員は増えてくるけども運賃収入も増えてくるのかを聞いたかったです。

ほかに何かご質問とご意見ありませんでしょうか。

B 委員 : 今日の変更する予定のものに対する市民への説明というのはどうなっているか。例えば、基里線を路線バスからミニバスにするとか、弥生が丘線は運行便数が減るとか、特別乗車券の制度が変わるとかの市民の方への説明は今の段階ではどうなっているのか。

事務局 : 市民の方へのご説明させていただいている内容なんですけど、基里地区・旭地区のミニバスにつきましては、昨年度以来こちらの計画を地元の基里地区でしたら地元の区長さんにご説明する形で進めさせていただいております。また、旭地区につきましても同様にこういったまずは変更するという形のご説明を皆様にお話しさせていただいて先に進めるということで考えております。

B 委員 : 弥生が丘線は。

事務局 : 弥生が丘線につきましては、便数の減についてはまだなんですけど、大きなお話はさせていただいております。大きなお話というのが、弥生が丘線のルートの変更したということと、あと今回の見直しになりますきっかけと申しますのが共同運行をこれまでさせていただいていたことについて1.5台分ということで、やむなく今回1.0台の形で進めさせていただくということをお話を、そういった原因がありまして弥生が丘線についても見直しをさせていただきますということについてお話しさせていただいております。

- B 委員 :最後に特別乗車券については。
- 事務局 :特別乗車券については、私どもの課で対応していないのですが、社会福祉課の方でお話をさせて頂いております。
- 社会福祉課に聞いたところ4/15号の市報に掲載していると聞いており、10月からですので8月にも掲載予定と聞いております。
- 福祉の回数券については、西鉄の路線バスの車内に掲示しております。
- B 委員 :バスを運行する地区の住民への直接的な説明はお考えなのか。
- 事務局 :資料7をご覧ください。利用促進策の実施のところで路線バス、ミニバス利用者数増加獲得を目指し、継続的な利用促進を行うということで各家庭にバスマップを作成して配布したり、市報とすまたはチラシを配布したり9月予定の「バスの日のイベント」の際にPRしたり、そのような形で考えておるところです。
- B 委員 :2点気になります。一つは基里線のサービスが大きく変わるので、そここのころはもうちょっと住民に直接何か説明をするとかの対応が必要ではないかという気がします。それともう一つは、弥生が丘線なんですが、企業との共同運行が無くなったとうことはしょうがないんですが、現行ルートを変更ルートに変えるという場合にH社の従業員の人たちは、これを変更後も十分に使えるのかということを検討した内容になっているのかどうか、それとも従業員の人たちは今回は使わないんだというものになっているのかというのを事務局としての考えを教えてください。それから、便数が減るとということがどういう考え方でどういう便数を減らそうとしているか、そこは重要であると思います。もう一つもっと重要なのが、市内線3つをこうして資料9の実績とか運行本数というものを並べてみたときに結局先ほどのご説明でもあった通り弥生が丘線は珍しくどんどん増えている路線なんです。今年度もまた、増えてましてこれを事情があるからといって切るというのはすごく怖い。それで運行本数と利用者数の関係でみると弥生が丘線が一番輸送効率良さそうなんです。その辺のチェックもしたうえで、今日もある程度決まったんですけどもこれでいいのかなというあたりをチェックしたほうがよさそうな気がしております。
- 事務局 :まず初めの地元への説明については、先ほど事務局から説明がありましたとおり市報であったり、そういう機会機会で説明を地元の区長さん等に相談しながらどういった周知がいいのかを進めてまいりたいと考えております。2点目の弥生が丘のH社様のこれまでの中への入り込みが今回変わるということでございますけども、そちらにつきましては、いままでが敷地内にバスが入っていたものを、今回ルートを変えて、すべて道路敷きにバス停を持ってくる形にしております。今回H社のバス停を廃止にする代わりに北部グラウンド西バス停が最寄にできますので、そちらでのご利用が可能であると考えております。それなりの企業送迎バスも今回なくなりますものですから、そちらの廃止に伴う路線バスの利用もあるものではないかと考えております。もう1点が26便から19便への減については、これまで26便自体が1.5台ということで、本来弥生が丘線の系統だけの運行が必要だったのを共同運行ということで9便応援便を基里線からだされてました。元々が9便応援する前が1.0台で17便ということで運行していたものが、今回0.5台が見送りになったものですから、17便

が19便と若干微増したもので、妥当であると考えております。

B 委員 : H社の従業員は、弥生が丘線を利用することを前提に考えておられるのかどうか。いままでは、企業の送迎対象としてカウント対象外だったけども今回からは需要の対象として見ていくのかどうか。そしてそのうえで需要の対象としてみて運行本数の設定、それからバス停の設定に繋がっているのかどうか。

事務局 : いままでは1.5台ということだったものですから、実質運転手が二人でやっていたので、朝夕などH社の企業にあわせて時間を設定していました。現在のところは1.0人ということで1人で往復することになりますので、すべてがH社の時間にあわせることができないということになるべく便数を確保するような形で時刻の設定をしております。H社とのお話なんですけども、これは前の話になるんですが、場合によっては今後もバスが利用される方がいらっしゃる場合には、場合によっては就業時間を若干変更させるとかそういった物での対応をできるかなあということでは言っていたいておりますが、今回の便設定につきましては、できる限り1人で便数を確保するのを優先させていただいておりますので、H社さんの就業時間には特に併せてはいない状況です。

B 委員 : H社の利用者数は送迎バスとして多かったと思う。それがなくなって、まず会社はどういう対応をする予定なんですか。会社は従業員にどういう説明をするのか。路線バスを使ってください。その分の通勤費は手当しますと言っているのか、送迎に係る費用はめんどろみないと言っているのか。そういうところからしないと大変なことになる気がします。

事務局 : 今のご質問については、調べさせていただきたいと思う。

事務局 : 資料3に弥生が丘三丁目というバス停を新たに設置しておりますが、ここに新たな企業の物流センターが新しくオープンすることになります。それと、既存企業の研修場の施設がオープンしておりますので、その部分の利用という部分も多少見込まれるということを含めたところでの変更をしているということでご了解いただきたい。

B 委員 : それはわかります。要するにいままで弥生が丘線の利用者数としてみてたものが増えそうなのかそれとも減りそうなのか。他の資料では単純に運行本数の削減率を掛けて減らしているんだけども本当にこれでいいのかという気がする。加えて要するに鳥栖市の公共交通に係る経費、確かにこれまでH社が1千万円ほどだしていたから、その分を何とかしようとしたらサービスを減らすという考え方もありますけども、せっかく弥生が丘線が増えてきたものをその事情だけで処理していいのかという気がする。特別乗車券の仕組みをかえることによって、ここで、もしも今まで1千万円の市の負担があったものが自己負担が入ることによって、市の負担が5百万円で済んだとすると5百万をこの弥生が丘線に使うという手もある。トータルとしては鳥栖市の公共交通に係る経費は今までと変わりませんか、弥生が丘線については、こういう事情に対応するためにこうしますとかいうところがあってもいいなという気がして、せっかく鳥栖市がいままでやってきたことを一つの事情だけで一つのところだけで対応しようとしてしまうのはもったいない気がします。

事務局 : お話のとおり弥生が丘線については人も増えておりますので、できれば維持し

たいという思いはもちろんあるんですけども、その始まった企業との共同運行の考え方として、今まで弥生が丘線 1.5 台でやっておりましてけれども、それにとともにまして 0.5 台の基里線の方をミニバスに変更し、かつ弥生が丘線は元に戻すということで財政負担も減ったうえで、また旭地区についても展開するという考え方で進めているところです。弥生が丘線のところについては、特別乗車券につきまして今後市の収入も増えるしどうでしょうかというお話ですけども、今の時点ではこれまでの考え方でまずは進めさせていただいて、弥生が丘線については、今後運行をさせて頂く形の中で他の経費等が工面等できたら、それを基に弥生が丘線に戻すとかそういったことを柔軟に考えていくことは出来ると思う。

B 委員 : おっしゃることはわかる。しかし、行政でいう縦割りですよ。今回は縦割りではいけない。特別乗車券という路線バスとかミニバスを扱う以外のところがやっていたことと、ここで議論していること、やっぱり同じところにのせつつある。一つの問題をそこだけで解決するというのと、その特性とか鳥栖市全体の特性をみると一つの問題を一つの箇所だけで対応するのではなくて、やっぱり今の時代は、全体で常に見て全体で対応を考えてみる。どこに一番大きな問題があるからここから対応しましょうとかいうふうにしなないといけない。いまから 10 月 1 日までのタイムスパンのなかで私が申し上げているものの中で一つでも二つでも解決対応できるものはないのかということは考えて頂きたい。できるんだったらそれを取り込んだものを新しい計画として実行し、もう動かせないものはしょうがない。動かせるものが一つでも二つでもあると感じる物があつたらそれはぜひ実行していただきたい。

事務局 : ご指摘いただいた点は参考にして、今後何かできる点がありましたら改善させていただきますと思う。

議長 : 私も B 委員が質問する前は同じところをみてまして、19 便まで減便することはどのように影響出のかとの質問をしようと思ってましたので、ちょうど同じような感じでした。例えば、資料 4 などは河内線と弥生が丘線の通過時刻が近いですのでそれをずらすことで利用者をより分散させるといいですか、そういうかたちですが。より全体が増えればいいですけども。大きな路線変更については周知をちゃんとしないと利用者からすると怒りから先にでてきますので、それをご指摘していただいたと思います。新しい委員さんについても利用者の目線で意見がありましたらお願いしたいと思います。住民の目線で直観でもいいですのでお願いします。

G 委員 : H 社から 1 千万円でいたということも知らなかった。思ったのは、バスの都合にあわせて会社が時間を変えるというのは、私はどうかなと思う。会社の時間を変えてまで時間運行を決めないといけないということは、サービスに反するのではないかと思う。

事務局 : 誤解が無いようにしたいのですが、会社の方が時間を変えるというのは口頭でするので、どうされるかは会社の方のご判断となります。それと、沿線にはたくさんの方の企業がありますことから、いままで H 社の力をおかりしてはあるんですけども、全体をみたときにどうかという点はある。

- 議 長 : その点でいいますと、新たな企業も立地しますし、他の会社も利用されることも見込まれているということですね。ですから、大半の方が良く利用される時間を見つけ出してこのあたり設定するという事は可能でしょうか。
- 事務局 : 一つは利用される方の状況もあると思うが、今は出来る限り時間をフルに利用して 19 便で同じ経費で設定しています。
- 議 長 : 便数が減ったということがあったので、逆に時間設定はどのくらい気をつかったのかと思ったんです。要するに便数が減ったことは減ったんですが通勤者が不便を感じないという人が多ければ文句はないと思う。ところが自分が今まで乗っていたものが減ってしまったということになると使えなくなるので、その辺の影響が多ければ多いほど利用者が多く減ってしまう可能性があるのもその辺が怖い気がする。便数を変えるというよりは時間を設定するときにその辺を考慮したのかを聞きたい。
- 事務局 : 弥生が丘線の便数は減っているのですが、お配りしております時刻表とバスマップについております、現在の時刻表を見比べていただきますと、基本的には運行台数が減ったという問題で便数を減らさざるを得ないという中での時刻の調整なんです、基本的には当然一番利用者数が考えられる朝夕の時間帯については 7 時 8 時 9 時台、および夕方についても 16 時から 19 時までの間については便の確保をしています。間の 10 時から 15 時台については間を配分しています。基本的には利用者数が一番考えられる弥生が丘線の通勤帯については確保していると考えています。
- 議 長 : はい、やってみてからということもありますので、また今後協議会で利用者実績については見えてきますので、それから、結果はみえてきますから。あと、何かございますでしょうか。
- C 委員 : 資料 6 におきまして、交通不便地域の指定について要綱上確認しましたら離島振興法等で不便地域というのは指定されて地域全体を指定されるということはお説明しましたが、それでも救えない地域を運輸局長の方で指定させていただくということで、補完しているということをご理解いただきたい。したがって、ダブルスタンダードとなっているわけではないということです。
- 議 長 : よろしいでしょうか。これで議事次第そのものは終わりました。