

「第13回鳥栖市地域公共交通会議」
「第13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2月29日18:00～19:50

■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法人タクシー協会理事長（元福岡大学工学部教授）	井上 信昭
鳥栖市区長連合会会長	小石 正明
鳥栖市地域婦人連絡協議会	今村 悦子
鳥栖市民生委員・児童委員連絡協議会	古賀 芳子
NPO法人とさくさん理事長	白水 峰子
鳥栖市老人クラブ連合会会長	高原 克昌
鳥栖商工会議所 地域振興課長兼総務課長代理	村山 傑
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)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	田中 洋介（代理 笹井 輝真）
国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局長	保利 昌宏 （代理 川本 美徳、松岡 史朗、 剣持 宗宏）
鳥栖警察署交通課長	仁部 茂雄
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 1名（佐賀新聞社 宇都宮氏）

■次第及び関連資料：

1 開 会

2 協 議

- (1) 市内路線バス弥生が丘線の運行見直しルート（案）について
- (2) ミニバス（基里地区・旭地区）の運行形態について
- (3) ミニバス（基里地区・旭地区）の運行事業者選定方法について
- (4) ミニバス回数券の導入について

3 議 事

議案第1号 平成24年度事業計画（案）について

4 その他

5 閉 会

議事要旨

■協 議：

(1) 市内路線バス弥生が丘線の運行見直しルート（案）について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : ご質問ご意見等ございませんでしょうか。特にご利用される住民代表の方、何かあればお出しいただきたいのですが。

E委員 : アウトレットの方には行かないんですよね。アウトレット線は幡崎の方から行くのと他に何かありますか。

事務局 : 仰られているアウトレット線というのは企業が出しているバスで、路線バスの弥生が丘線についてはアウトレットの方まで行かずに、共同運行事業者との共同運行でしたので産業団地を回って共同運行事業者の敷地内を通過して弥生が丘駅へ行くような形で運行しております。

E委員 : アウトレットの駐車場はすごいんですよね、今。うちの近くはアウトレット線が通っていますので、行くときはそれに乗って行けばいいんですけど、他の地域の人は遠いので車で行って渋滞がまた増えるのかなと思います。

C委員 : 「北部グラウンド西」の近くに共同運行事業者があるんですかね。それだったら距離は殆ど変わらないと思います。

事務局 : 今お話がありましたアウトレット線については、アウトレットの企業がバスを出しております、小郡と鳥栖を経由する形で結んでいます。弥生が丘線につきましては、県道のバイパスよりの東側の共同運行事業者のルートを通っております、今回の見直し案については弥生が丘の住居のある地区に近いところを通るということで考えております。今までは負担いただいていたこともありますから共同運行事業者を终点として、産業団地の中に入っていました、そういう制約もなくなりましたので住居の多い地区を通行したいと検討しています。

E委員 : 私たちは結構アウトレットの方に行きますので、なるべくなら車を使わずにバスを利用したいと思っているんですけど、少しでも鳥栖市の方達が楽になるかと思ったものですから。

議 長 : アウトレット線とバス停が重なるところがあるんですか。乗り換えだとか、利便性に影響するということを仰りたかったんですかね。

E委員 : なるべく鳥栖市民の方が自家用車を使わなくていいのかなと思ったので。かなり渋滞して全然動けないんですよね。バスに乗れるようになればいいかなと思ってですね。折角こういうバスの運行のことについて話し合う上で、少しでも渋滞が減ったらいいかなと思ったものですから。

議 長 : アウトレット線との乗換えはどこでできるんですか。

事務局 : アウトレット線は直通のイメージで持っていたきたいと思います。ただ、小郡駅からの便は幡崎と姫方のバス停には停車しましてアウトレットへ行くというような形になっております。

議 長 : そうしましたら、時刻表を作る時にその辺を考えるべきということが一つある

- わけですね。
- 事務局 : 補足ですが、アウトレット線につきましてはJR鳥栖駅、新鳥栖駅、弥生が丘駅、西鉄小郡駅を結んで直通運行をしまして、便数もかなりありますので。
- 議長 : それなら、弥生が丘線を使って弥生が丘駅まで行って乗換えということも可能ですね。そうしますと、時刻表を考える時に乗り継ぎを勘案してもらうということかなと思います。
- 事務局 : アウトレットが主目的であれば鳥栖駅から乗っていただく方がよいかと思います。弥生が丘線は今の沿線の中で住民の方の利用を重要視した形のルート設定としております。
- 議長 : ルートとしてこれでいいかということですね。時刻の調整はまだ後の事として、ということでもよろしいでしょうか。他に何かございませんか。
- N委員 : 「弥生が丘3丁目」というバス停がありますが、アマゾンの出入り口にちょうどあたると思われますので、バス停としてはそぐわないのではないかと思います。
- 事務局 : (資料で) バス停を示していますが、これについては具体的に関係施設等ともまだ協議をさせていただいていませんから、今後、調整等させていただいて決めて参りたいと考えております。ご指摘いただいた交差点に近い部分とか出入り口の関係とかは極力避けるように取り組みたいと思います。
- 議長 : 他に何かございますでしょうか。
- G委員 : 弥生が丘の南区の6丁目あたりにはバスは別で通るのかということと、平日のみ運行するのかどうか、もう一つが、真ん中の並木道路が若干細くなっている問題がないのかどうか、よろしく願います。
- 事務局 : 1点目については、事務局で考えているのはお示ししているルートで弥生が丘6丁目の中まで回るというのは特に考えておりません。2点目については、運行日ですが、その点については今まで通り毎日運行としています。3点目については、通行について特に問題はないと思っております。
- C委員 : 真ん中のこの道路はどうなんですかね。
- J委員 : 俗に言うコミュニティ道路みたいな作り方ですね。歩行者を優先して作ったような道路ですね。
- 議長 : それは運行者としては大丈夫ということですかね。
- J委員 : 通行には問題ないと思います。ただ、道路自体が車よりも歩行者を優先しているような道路ですね。
- E委員 : ちょっと狭いですよね。
- J委員 : 通常、私なんかは極力通行を避けますけどね。
- 議長 : 逆に言うと、そういうところをバスが通るとかなり便利になるということですね。
- C委員 : アマゾンからの大型トラックは小学校の方を通ったりしないのでしょうか。
- H委員 : アマゾンさんの出入りにつきましては、弥生が丘の町区内は通らないということで、基本的に基山側を主体に使われるということになっております。それと、長崎側に行かれる時はアウトレットの方の道路を通過して、学校の近辺は通らないルートを設定されていると聞いております。極力町区内の道路は通らないという道路設定をさせていただいております。また、加えて申しますと、アマゾン

さんの会社の方針としては、基本的に自家用車通勤は認めないということでございまして、企業バスで社員の送迎をする分と公共交通機関の利用と一部自家用車も若干認めざるを得ないという話はいただいておりますが、基本的に通勤は公共交通機関を使う、トラックの通行は学校の近辺は避けるということです。

議 長 : よろしいでしょうか。あと、特になければ。

E委員 : 1つよろしいでしょうか。大久保公園の近くですが、あそこらへんに今すごい住宅ができますよね。中の方よりもすごい勢いでできているんじゃないかと思ったんですけど、どんなでしょうか。小さい子供がいるお家も多いようですし、保育園もあります。小学校の近くの方は住宅ができて結構永いので子供たちも大きいですが、大久保公園付近の子達は、新興住宅地なので子供を見ることが結構あったのでどうなのかなと今思いました。

議 長 : それを意識したルート設定だったんですか。

事務局 : 元々が共同運行事業者の中に入り込んだ形でのルートだったので産業団地を考慮したルートでしたが、今回はそういった縛りも無くなったことから、比較的に地区住民の皆さまにご利用いただけるようなものとして、少し南側にルートを伸ばしたような形で設定させていただいておりますので、例えば五丁目・六丁目の方が新たに利用いただけるようなことも考えております。

M委員 : 西鉄様に確認したいのですが、弥生が丘線の運行を行うバスは大型ですか。

L委員 : 中型です。

M委員 : 先ほど住民代表の方が仰られてあった弥生が丘五丁目のコミュニティ道路の通行は運行上、大丈夫ですか。

L委員 : 大丈夫です。大型ではありませんので。

議 長 : それでは他になければ、市内路線バス弥生が丘線の運行見直しルート（案）について承認ということでよろしいでしょうか。

(一 同 同 意)

(2) ミニバス（基里地区・旭地区）の運行形態について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : ご質問ご意見等ございませんでしょうか。

E委員 : 基里地区のことについてお願いしたいことがあります。姫方公園前から反対側に関しまして3号線沿いの住宅地があります。住宅地の方々に何人か知り合いがいるんですが、なかなか自分たちの方へ入って来てくれないという意見を数件聞いてましたので、特に高齢者の方が結構いらっしゃる地域でもありますので、できればもうちょっと中の方まで入っていただくことができないかなと思います。

事務局 : このルートについては、現在の路線バス基里線を基本としまして、そこから細かい部分に入っていける様な計画をさせていただいております。今お話がありましたところについては、現行の利用者を考慮して、現状も維持しながらやって行きたいと考えておりますので、やや厳しいのかと考えております。

D委員 : これは原町、姫方町の区長さんには言っているんですか。

B委員 : 話はさせていただいております。

D委員 : それでは、大体、区の様子はわかっていますよね。

E委員 : じゃあ、区長さんは納得されているということですね。では、そういう風に伝えます。

議長 : 区長さんの方から住民の方々に説明していただいた方がいいかもしれませんね。事務局としては区長さんに了承をもらったということですね。

事務局 : お話はさせていただいております。

議長 : 特に今のような意見はありませんでしたか。

事務局 : ありませんでした。

B委員 : ただ、その時に、これでいいということではなくて、ある程度したら路線の見直しも当然考慮するということも含めながら、はっきり言いますと、基里公民館へ行ったらどうかとかいう意見もあるんですが、それはそれとして、次の機会にその辺も考えてみようというような話も私からさせていただいております。これが、将来に向けて固定したルートではないということだけは申し上げております。ただ、利用率が非常に多ければ考えていかなければならないし、要望が強ければ配慮する必要があるんですが、今のところ強烈なご意見というのはまだ出ていません。今までのルートでも乗車率があまり高くないものですから、区長としてはその辺も痛し痒しというようなところもあるので、両面から検討する材料にはなると思います。1回やってみて、(バスが)小さくなるので狭い道でもどうかという意見も確かに出ております。将来的に検討していくというのもひとつの条件としては原区の中では出ております。

議長 : そうすると、事務局としては今回この案でさせてもらって、それでもう一回再検証するというところでよろしいでしょうか。

事務局 : 事務局といたしましては、スケジュール等の問題もありますので、この案でいかせていただきたいと考えております。10月1日から運行のスケジュールで、結構詰まっておりますので、実施に向けて考えますと、皆さまにもお話をさせていただいておりますので、この案で進めさせていただけないかと思っております。

議長 : もし変更するとしたら、小石委員が仰っていましたが、乗降率の具合で伸びないので、もっと獲得するために変更できないかということと、地元の方も区長さんを通じて猛烈にアピールしてもらおうということがあれば見直しも有り得るという風に思います。

他にご意見等ありませんか。

H委員 : 確認ですが、それぞれ、基里地区、旭地区の1回の運行にかかる時間を教えてほしいのと、例えば、今までやっているところでも逆回りとかしていますが、その辺りはどう考えているのか教えてください。

事務局 : ルートにつきましては、試走ということで、距離と時間について測らせていただきました。基里地区につきましては概ね9.9Km、旭地区は10.8Kmくらいです。基里地区の運行時間につきましては、信号のかかり具合とか車の大小によって違うと思いますが、概ね43分かかりました。旭地区の方が大体38分かかりました。現行の鳥栖・田代地区につきましては概ね40分で、今現在運行しておりますので、距離にしましても10Km程度で両地区とも運行しておりますので、大体同

じような運行の時間と距離ということで考えているところでございます。両回りの件でございますが、今鳥栖地区が右回り・左回りでの運行をしております、田代地区につきましては一部狭い道路がございますので、片回りだけになっておりますけれども、この基里地区・旭地区につきましては両回りで検討したいと考えております。

議 長 : 両回りというのは、1日のうちで両回りをするということですね。

事務局 : そうです。

B委員 : 今、時間と距離を教えてくださいなんですが、基里地区は9.9Kmと仰いましたよね。そうすると、道が狭いところを通ってくれるのかな。それと、旭の方は通りやすいから距離が長くても38分と5分程違いますよね。この辺はどういう影響で時間差が出ているのでしょうか。

事務局 : 旭地区につきましては、例えば起点を旭公民館として住宅地通って、県道江口長門石江島線を通りまして、於保里の方に行きまして、農道を通りまして、三島あるいは下野の方ということで、基本的に交通量が少ないところを通る形になっております。そういった関係上、やはり信号機がないものですから時間的にはかかってないということだと思います。基里地区につきましては、鳥栖駅前を出発して、どうしても交通量が多い道路を通ったり、3号線も前後がちょっと渋滞しているところもございますので、そういったところの経路を考えますとやはり時間がかかっているのかなということで理解をしているところでございます。

B委員 : わかりました。

議 長 : 他に何かありますでしょうか。なければ、ミニバス運行形態についてはご了承いただけるでしょうか。

(一 同 同 意)

(3) ミニバス(基里地区・旭地区)の運行事業者選定方法について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : ご質問ご意見等ございませんでしょうか。これについては、特に事業者の方々はいかがですか。

J委員 : 資料2の鳥栖市ミニバス運行内容の「8. 乗客数」のところですが、乗客数が9名~14名という風になっておりますので、ドライバーを入れますと10名~15名ということになると思いますが、車両が違ってきますので応募をする時の非常に大きな要素になってきますので、できましたら車両をどのようにして選ぶのか決まらないことには応募もしづらいと思います。

議 長 : もうちょっと定員を絞って、ということですか。

J委員 : はっきりしていただかないと(応募しづらい)。

事務局 : これにつきましては、公募でございますので、応募者の自由度を広げる意味で広範囲に募集をさせていただくためにこのような形にさせていただいております。

議 長 : ということは、9名定員と14名定員とでは大きさが違うということですね。

J委員 : そうです。今のお話ですと、応募する側が車両の大きさのある程度判断して、

- 応募しなさいということですね。わかりました。
- 議長 : 自社で保有しているもので最適と思うものを出せばいいということですね。利用者側からするとどうでしょうか。9名~14名と幅がありますけど。
- D委員 : 今までの経験から、基里線にどれくらい乗っているかはわかるでしょ。私は10名くらいで十分だと思います。余裕を持って。
- 事務局 : 応募していただきまして、選定委員会の中で選定させていただきます。金額等も含めて総合的に判断していただく場でございますので、その選定委員会の中で選定いただけるのではないかと考えております。
- E委員 : 今、鳥栖構内タクシーさんで運転されてある方は2種の免許を持っていると思うんですが、応募の条件として、10名以内は普通の免許で運転できると思うんですが、11名以上は2種になるので、その辺の違いも募集要項の中に規定はあるのでしょうか。
- 議長 : それがこの「要件」に書いてあることではないですかね。
- 事務局 : 「募集要件」というところで書かせていただいているところですね。こういった条件をつけておりますので、それなりの実績がないと参加できないということになっております。
- M委員 : 確認ですが、募集要項の②の項に、鳥栖市内に事業所があるものとありますが、無ければ当然手は挙げられないということですね。この事業所というのは何でもいいんですか。営業所とかでも。募集を受付されると思うんですが、許可を得られそうかどうかの判断は大丈夫でしょうか。例えばタクシー事業者とかであれば大丈夫かなというのはわかると思うんですが、全くの新規の方がやりますと言っても、計画自体はこの会議で決まればできるんですけど、その他の運行管理者や整備管理者は国家資格を有しないと、仮にスキーム自体は公共交通会議で合意しているからOKとしても、その他の安全面での審査も国の方ではあります。それが無ければ、仮にプロポーザルで通ったとしても許可は出ませんので、その件は、理解されているのか。受付段階で事務局でおわかりかというのがちょっとだけ気になります。つまり、資格要件はあるんですけど、許認可を受けて業務開始までに確実に運行できる能力があるものと書いていますけど、実際この者かどうか事務局の方でわかるのかなというのが気にはなります。
- 事務局 : それは、募集要件として訂正した方がよいということでしょうか。
- M委員 : いや、そういうことがあれば運輸支局の方に言っていただければ、少しこういうことを確認してくださいという指示が出せると思います。最初から全然許可を受けられない人の募集を受けてもしょうがないと思うので。どうしても、安全管理、整備・車両管理等の問題がありますので、そこはいかに会議に諮って通ったとしても絶対に許可は無理です。あと、事業所とあるのも運送事業をやっているものとするのか、単にやってみようという人も全部受けるのか。
- 事務局 : 事業所というよりも、①の方の運送法で縛られてくるのだらうと捉えておりました。国家資格を取るのとは簡単なことではないと考えております。
- M委員 : ただ、問題は「受けようとする者」という言葉が入っているものですから、受けようとするというのは受ける気持ちさえあればいいのかと思ひまして。今、景気も悪いですし、事業者も各自治体の運送許可を受けたいという気持ちもある

と思います。かなり運送事業も苦しいこともありますので。そうした中で、ちょっとしますから、応募を受けてくださいとなった場合、処理できるのかと思います。ですから、事務局がどのレベルで募集をかけるのかということもあると思いますが、今、運送事業をしていなくても受けられるのか、トラックなりタクシーなり何らかの運送を行っていないと受けられないのか、その辺はどんな感じなんでしょうね。

事務局 : 仰られるとおり、①の書き方ですと、「運行できる能力を持つ者」となっておりますので、誰でも手を挙げられるということにはなりません。ですから、提出していただいた提案書や資格等を拝見させていただく中で、選定委員会の中でもご検討いただくことになるとは思いますが、その上で、あくまで選定委員会でお出された結果については参考として、市の方で最終的な決定権はございますので、その段階で運輸支局の方に、どういう形での事業所が適当であるのかという最終確認はさせていただくという形は取りたいと思っております。ですから、今の段階ではどなたでも出していただける。ただし、安全性、保守の観点等がございまして、鳥栖・田代地区の募集でもそうでしたが、単に経費が安いという判断だけではなくて、当然、乗っていらっしゃる方の命を預かる業務でございまして、それらの安全性をよく確かめて選定をしてくださいということは運輸局の方からもご指摘いただいておりますので、そこを含めた上で選定を行う、ただし、門戸は広げているということでございます。

M委員 : 資料2が仕様書になるんですか。

事務局 : 仕様書は別途作成しまして、前回も前々回もそうでしたが、運輸支局様への確認は今回もさせていただきたいと思っております。

M委員 : わかりました。その時に私の方でこれがなければ絶対に許可が受けられないというところを入れさせていただきます。そうしておかないと、選定された後もゼロからやり直しということもあり得ますので、絶対これはなければいけないというのは盛り込ませていただきたいと思いますと思っておりますが、よろしいでしょうか。

事務局 : それは、こちらとしても、そういった形でお願いできれば一番いいと思っております。

議長 : わかりました。あとは、「業務開始日までに確実に運行できる能力を持つ者」となっていますから、確実にできなかった場合ですが、その辺も事業者選定の時によく見るでしょうし、運輸支局さんから情報をもらって確認していただけたらと思いますので。

D委員 : 広告に入っていた「(法人名)」の運送サービスが、旭地区と重なるところで始めるということで、そこの兼ね合いというのはお話し等はしているのですかね。

事務局 : そちらの件については、直接状況確認ができておりません。

D委員 : 旭の方が自分たちでデマンド交通に近いような形で始めているので、それがどのような兼ね合いになるのかなと思って。それを踏まえて考えるのであれば、ミニバスの状態も変わってくるのかと思ったものですから。

議長 : 自主的に何かしているんですか。

J委員 : 有償ボランティアでしょ。趣旨が全然違うものですので。

- D委員 : 趣旨は違っても、地域的にはそこの方が始めているものですから。
- 議長 : 福祉関係のものですか。
- J委員 : 完全に福祉のものですね。
- 議長 : その影響はないのかということですかね。D委員さん。
- D委員 : 地域的には、いくらか補完できるので他のところにした方がいいのかということを考えてみたのかと思ひまして。
- J委員 : 有償ボランティアは登録制です。登録した方しか送迎できませんので。
- 議長 : 今回は登録していない方も幅広く利用できますから影響ないということですね。
- J委員 : 影響云々ではなくて、全く別の輸送手段です。
- 議長 : 対象が違うということですね。
- E委員 : 福祉になれば、高齢者になりますので、対象は同じではないですか。ミニバスは高齢者の方の交通の便を良くしようということから始まったと思います。それがだんだん膨らんできて、子供がいらっしゃるお母さん達もとても助かるということで、始まったと思うんですが。「(法人名)」のデマンド交通も福祉の関係でされていると思うんですけど、福祉は高齢者も障害者も含みますよね。
- K委員 : 福祉という言葉で結んでしまうと、高齢者の方まで入ってきます。福祉の有償運送で許可しているのは、障害をお持ちの方で、通常の公共交通機関をご利用できない方を対象としたものです。
- E委員 : じゃあ、高齢者の方を対象とするのとは別なんですね。
- K委員 : そうです。「(法人名)」という組織は鳥栖地区の福祉有償運送の許可の事業者ではないですよ。多分ご自分のところで何か、そういう施設をお持ちで、無償で会員を運んでいるということではないんですか。
- D委員 : 年会費が3,000円で、1回につき100円で利用できますというのを新聞広告で出していたものだから、民生委員の方がこういう良いものがあるということで、高齢者部会でこれをできたら利用しましょうかということでしたが、私が聞いたことがないから調べましようと言ったら、持ってきた方がこれは運輸支局からちゃんと許可を得ているものだから間違いありませんと言われたので、市役所の都市整備課に持って行ったんです。
- K委員 : つい2、3日前に東部地区福祉有償運送運営協議会というのがあったんですよ。東部地区というのは、鳥栖とか基山、みやき町とかそういう一帯の自治体を集めさせていただいてやりますけど、そういう席で出てこないんですよ、そういう方針が。
- L委員 : それは認定されているんですか。身障何級とか。
- D委員 : 広告チラシの中にはそういうことは書いてありませんで、全くデマンド交通という感じだったので、私は多分、高齢者や障害者の方が対象だと思ひました。
- M委員 : 実際、運行されている状況なんですか。
- D委員 : もう走らせていると思ひますよ。
- M委員 : 有償で運ぶということであれば何らかの許可が必要なんですけど、運輸支局の方ではそういった許可をした事実はありません。昨年、こういうことをやりたいという相談があったことはあったんですが、その時も有償であれば許可が必要ですよという話になって、元々無償でやっていたということだったので、無償

でやりますという話までは聞いています。それから先、事実、有償でやられてあるということであれば、話はややこしくなるとは思いますけど。

D委員 : 100 円というのが手間賃ということで無償のつもりでやってあるのかどうか分かりませんので、市にお願いしました。

議長 : ちょっとこれは話が別になりますので、調べてもらうということで、その辺は運輸支局さんとやりとりをしてもらうということでよろしいでしょうか。他になければ、ミニバス（基里地区・旭地区）の運行事業者選定方法についてご承りいただけるということでよろしいでしょうか。

（ 一 同 同 意 ）

（４）ミニバス回数券の導入について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : ご質問ご意見等ございませんでしょうか。

J委員 : レイアウトの中身の方ですが、左上に「鳥栖市」と入っていますが、ちょっと小さすぎないかなと思うのですが。もう少し大きく「鳥栖市」と入れていただいた方がいいような気がします。

事務局 : ミニバス限定の回数券ということで、路線バスとは混同しないように「ミニバス」という文字を大きく表示したつもりだったのですが、「鳥栖市」のところも多少修正を加えて大きくしたいと思います。

議長 : 今のご意見は使われる側のご意見ですので、もっとこういう風にしたら使いやすいというのもあると思います。

B委員 : この「使用できません」というのは必要なんですかね。ここだけ外して下から切っていくでしょ。結局、使う時に3枚目に付くと思うんですが、「使用できません」というのはまず切って捨てるでしょう。利用者も高齢者ですから、外しておいた方がいいのではないかと思うんですよね。または、1番上に持ってきたらいいですね。

議長 : これはまだ改善の余地はありますでしょう。

事務局 : 小石委員のご意見は大変参考になりますので、そういった形で検討させていただきたいと思います。

G委員 : 同じようなことなんですが、このスペースが勿体ないと思いますので何か利用できないかということと、裏面にも宣伝広告とかあった方がいいかと思います。それと、販売場所については、もう少し多い方がいいのかなと思いました。

議長 : 販売場所が運行委託会社及びミニバス車内となっていますが、会社の事業所で販売するということですね。

事務局 : ミニバス車内の販売がメインとなると思っておりますが、鳥栖構内タクシー様の事業所でも販売していただけるということで、そちらの方でも対応させていただきたいと考えております。

議長 : あと、裏に何か入れるというご意見がありましたけれども。

事務局 : 今回初めて導入いたしますので、こういう形でさせていただきたいと考えておりますが、今後回数券利用が多くなれば、例えば裏に広告を入れてそういった形で収入をいただけるようなことも考えられるようになっていけばいいと思ってお

ります。それこそ、利用者が多いということで広告を出す事業者さんも検討できるような状況になってきますので、利用者を増やすことでそういう展開に持って行けたらいいと思っております。

J 委員 : 裏面は今のところ空白ですよね。私はタクシー事業者ですので実際にこういう回数券ですとか切符をもらった経験はございませんので何とも言えませんが、利用者が必ずしも表面を見せてお渡し頂けるかわかりませんよね。一番いいのは裏でもミニバス回数券とわかる方がいいと思います。私が思うのは、裏面にも「とっとちゃん」のデザインを入れられればいいのではないかと思います。

I 委員 : あまり裏面に小さな字で書いても、お年寄りの方は見えないから見ないんですよ。どちらかという、「使用できません」のところに、回数券をご利用くださいとか、みんなで一緒に乗りましょうというような喚起するようなことを入れてもらった方がいいと思うんですけどね。

議 長 : なるほど。利用しましょうという喚起の文句を入れるということですね。
事務局 : 今、大変建設的なご意見をいただきまして、参考させていただきたいと思います。裏面の話につきましてはですね、検討はしましたが、費用の面でなかなか厳しいところがありましたので、裏面も薄ピンクの色にはなりますので、その色でミニバスの回数券だと運転士さんにもご理解いただきたいと思います。裏面の費用も捻出できるような状況になれば検討したいと思います。

議 長 : 広告を入れることに関してはどうなんですかね。

J 委員 : 回数券というのはお金ですよ。200 円というお金ですから、裏に広告というのは偽造のタネになると思うんですよ。今は、パソコンでどんなにでも印刷できますので。だから、それを避けるためには下手に広告などは入れない方がいいのではないかと思います。

議 長 : わかりました。そういう面があるわけですね。それでは何か他にご意見等ありますでしょうか。井上委員、他の事例とかご存じですか。

A 委員 : 回数券については、あるコミュニティバスで偽物が出回ったという事例があります。その辺はちょっと気をつけておいた方がいいと思います。それからもう 1 点、販売場所なんですけど、フレスポにはチケット販売所とかそういうところはないんですか。あるとすれば是非そこで販売をしてもらうのが、かなり効果的だと思います。事業所さんのところまで行くということは殆どないだろうと思うので。新しく買おうという時に、バスに乗って買うというのはもちろんなんですけど、特にこの 2 ルートについては両方ともフレスポに入っていますので、お客さんもかなりフレスポには行かれると思います。これぐらいの規模の店舗であればチケット販売所はあると思います。特に手数料を払わずに、サービスで売ってもらうということくらいはされてもいいのではないかと思います。

事務局 : 今回の回数券の販売収入の処理の方法とかですね、運行経費から差し引くこととかありますので、そういったことも考慮して検討していきたいと思います。

J 委員 : 基本的にはミニバスの車内での販売、多分 99.9% そうなると思うんですよ。うちの事業所でも販売と入れていただいているのは、一般的に会社自体が販売していないのは不審がられる可能性があると思うんですよ。それを避けるために市の方で文句を入れていただいていると思っています。会社も中心部から離れ

たところに事業所がございますので、実際回数券を買うためにお寄りになるというのは非常に稀だと思います。だから、ほぼ 100%に近い形で車内販売になると思います。

議 長 : フレスポで売るといのはプラスになりますかね。

J 委員 : うちよりもフレスポさんがプラスになると判断されるか、されないかですね。

議 長 : 話を持ち掛けてみる価値はあるということですかね。

J 委員 : どうでしょうか。私では判断しかねます。

E 委員 : 親が乗りますので、プレゼントとかで渡してあげようかと思うんですけど、そういう時にバスに必ず乗るといのはではなく、プレイガイドで売っていただければありがたいですね。

議 長 : それは検討する余地はありますね。

D 委員 : 私も高齢者ですから、車内で動いているときにパス券を買うのはとっても気になりますし、財布からお金を出すのに多分うろたえると思うから、できたらフレスポの案内あたりに売っていただくといのはあった方がいいと思います。

A 委員 : 今仰っているとおり、いろんなメリットがありますね。特にバスに乗っていて 1 万円しか持っていないくて、2,000 円の回数券は買えないんですね。本当にたくさんのメリットがあると思います。ミニバスはフレスポにお客さんをたくさん運んでいるので、仕組みとしては何らかの協賛金とか出して共同運行のようにするのが本来の形なんですけど、そこまでは言いませんから。あとは、話の持って行き方です。これだけの効果があるはずなんで、是非これは手数料なしで販売してくださいというくらいの交渉をすべきだと思います。

議 長 : 是非、前向きに話を持って行ってください。

事務局 : わかりました。

議 長 : 他になければミニバス回数券の導入についてはご了解いただけるということでもよろしいでしょうか。

(一 同 同 意)

■議 事 :

議案第 1 号 平成 2 4 年度事業計画 (案) について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : ご質問ご意見等ございませんでしょうか。

F 委員 : 路線バス麓線のダイヤ見直しというのが入っていますが、ダイヤの見直しとはどういう意味ですか。増やすのか、減らすのか。今、大体 1 時間に 1 本くらいしか来てないですよ。麓線といのは麓駅前に行く路線ですよ。

L 委員 : JR 鳥栖駅前から野田、大楠、新鳥栖駅に入りまして JR 麓駅に行って、立石を通過して西部工業団地へ行きます。

F 委員 : 私は麓地区に居住しておりますが、大体お客さんが乗っているのを殆ど見たことがないんですけど。

議 長 : これは前回の検証で、どうも電車の影響があるのではないかという話でしたよね。

- 事務局 : 新鳥栖駅の開業に伴いまして、ルート・ダイヤの見直しを昨年度行なっておりますけれども、その後の状況といたしましても減少傾向にあるということをご報告の協議会で報告させていただいたところでございます。私達でやることとして今考えていますのは、ちょうど麓線と綾部線が一部並行して走っておりますので、その辺の時間の間隔を調整することによって、乗客数の増加ができないかということで、ダイヤの見直しを考えております。
- 議長 : 高原委員が仰った便数については、減らしたりするということではないですよ。綾部線と麓線が重なって走っているところが多いということですかね。
- F委員 : 大体、今言われた JR の駅や工業団地が起点や終着点になっているわけですね。あそこにバスが来ているということは知っている人がいても、そこまで行って乗る人はまずいない。麓地区は大体、公共交通の過疎地区ですから、もう少し高齢者のために利便を高めていただきたいという風に申しましたが、公共交通に頼っていると、とてもこの地区は難しいのではないかと思います。前回、タクシー事業者のことも考えなくてはいけないということも出ましたから、考えてみたのですが、タクシーが車を停めて客待ちをしている場所が駅とかに限られているんですが、これを例えば立石の集落の中に置いてですね、区の方に言って場所を作らせて、そこにタクシーを置いていただいて、それをできれば乗合タクシーのような形にしてみたら、皆で利用できるんじゃないかと思えます。ただ、問題は乗合タクシーというのは行き先によって料金が違いますので、例えば4人のお客さんが乗り合わせで同じ場所に行くのなら割り勘でいいんだけど、ひとりの人は公民館で降りる、ひとりの人は駅まで行くとか距離が違いますと料金の配分といいますか割り勘の仕方が変わってきますね。だから、そういった問題もあるんだけど、立石区とか一本杉区とか山都区とかは殆ど自家用車で行くしかないような状況なんです。バス停までが遠いわけですよ。だから、そういうところに置いていただければ便利がいいと思いますが、どうなんですか。タクシー会社さんはそういうことは不可能でしょうか。
- J委員 : 不可能というか、意味がないです。なぜかと言うと、新鳥栖駅にもいますし、麓駅にもいますので、5分もあれば山都町まで行けるんですよ。だから、何ら山都に置く必要はないんですよ。本当にタクシーをご利用いただけるのであれば、お電話いただければ5分で行けますので。
- F委員 : それはわかっていますよ。そういうことではなくて、そういうものを置いていただくと地域住民が知っていれば、そこに行って乗り合わせて行くということですよ。先ほど言われてあった、デマンド交通のようなことを加味したことはできませんか。
- J委員 : 事業者として言えることは、山都の住民の方の親しい方が3人なり4人なり話し合われて、時間を打ち合わせで呼んでいただくということしかできませんよ。それを超える範囲は関係機関との調整が必要ですから。
- F委員 : それしかできないということであれば、それはもう無理は言えませんから。そうすると今度は地域住民だけで「足」を作ろうという話になるわけですよ。そうなってくると、タクシー会社さんの仕事を奪う形にはいけないと思うから、そういうのを加味したものはできないだろうかと言っているんです。

- J委員 : もしそういうことをしたければ、町内でどなたかが中心となってそういう計画を組まれて、調整を取ってもらい形になりますよね。F委員が言われるように、ずっと待機していても1人ずつ乗っていくかということそうではないわけですよ。
- F委員 : 1人でも乗れるし、2人でも乗れるし定員いっぱいまでは4人まで乗れるでしょう。それは、その時その時でどんどん動けばいいんですよ。
- J委員 : だから、もう一度言いますが、山都までは5分以内で絶対に来ますので、5分も待てないと言われれば話は別ですよ。
- 議長 : 呼ぶ手間暇を省きたいわけですね。そこに行くと、パッと乗れるという状態ありがたいというわけですね。
- E委員 : 鳥栖市としてはデマンド交通は受け入れはしないということですかね。今のところ。
- 議長 : これは公共交通、特にバスを中心に考えていますよね。タクシーはあまり今まで議論していなかったところもありますので、来年度の事業も殆どミニバスとバスですもんね。
- 事務局 : 鳥栖市としましては、今までミニバスということで実績もあり利用者数もどんどん伸びているような状況でございますので、このやり方が鳥栖には適しているのではないかと考えておりますので、現在のところはミニバスで進めさせていただきたいと考えております。
- 議長 : ひとつ確認したいんですが、この「地域公共交通会議」「地域公共交通活性化協議会」というのは、いつまでこの会議を置くというのはあるんですか。
- 事務局 : 2つの会議は合同会議としておりますが、「地域公共交通会議」は道路運送法、「地域公共交通活性化協議会」は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律のそれぞれの法律に基づくものでございますが、法律に基づく期限等もございません。
- 議長 : では、来年度は事業計画どおりいくべきですけど、再来年度以降は高原委員が言われたようなことを加味して、新しく考えていくことも可能ではあるんですね。
- 事務局 : 「地域公共交通会議」「地域公共交通活性化協議会」共に法律で定められて、鳥栖市として取り組むということで会議を開催させていただいております。今後、連携計画自体も概ね10年という目途でも思っておりますし、10年経った以降も、公共交通については皆さまからの意見を伺いながら進めていくということでは位置づけておりますので、続けて参るということで考えております。今お話しがありましたデマンド交通関係についても、その時点で必要性があるということであれば検討していく必要もありますし、現時点ではまだ、費用対効果を含めますと厳しいという判断をしておりますけれども、将来的にはその辺が議案として挙がってくる可能性もあるのではないかと考えています。
- 議長 : ですから、F委員もいつも主張するということが大事ですね。今回は入れられないけれども、事情が変わってくると議題になる可能性もあるということですね。
- では、来年度の事業計画については、この事業計画（案）のとおりよろしいで

しょうか。

(一 同 同 意)

■その他：

C委員 : お願いとご相談なんです、ミニバスは9人乗りなので、9人目の方が乗られる時は助手席を使わないといけないですよ。9人目の方が高齢者だったら、助手席が高くて乗り降りができないんですよ。可能であれば踏み台か何か置けないでしょうか。

J委員 : 踏み台ですね。検討いたします。