

「第12回鳥栖市地域公共交通会議」
「第12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1月24日18:00～21:30

■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 松岡 史朗、剣持 宗宏）
佐賀県 空港・交通課課長	八谷 幸浩（代理 福市 繁幸）
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 なし

■次第及び関連資料：

1 開 会

2 報告事項

- (1) 鳥栖市ミニバス運行事業者募集状況について
- (2) 利用促進策の実施状況について
- (3) 路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について

3 協 議

- (1) 計画事業の評価及び改善策の検討について
- (2) 市内線路線バス弥生が丘循環線の運行形態見直しについて
- (3) 新たなミニバスの展開について
- (4) 鳥栖市ミニバス鳥栖地区の乗降自由区間の設定について

4 議 事

- (1) 計画事業（実証運行）に係る事後評価について

5 その他

6 閉 会

議事要旨

■報告事項：

- (1) 鳥栖市ミニバス運行事業者募集状況について
- (2) 利用促進策の実施状況について
- (3) 路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 麓線が厳しい(利用者が減少している)という感じがあるのですが、この辺の地区の人口の状況はどのようになっているのでしょうか。

F委員 : 詳しくはわかりませんが、減少はしていないと思います。

事務局 : 麓線につきましては、広域線の「綾部線」が一部同じ道路を走っておりまして、新鳥栖駅の開業に合わせたダイヤ改正で、2つの路線の時間の間隔が接近している部分がありますので、そういったことも原因の一つではないかと考えております。

議長 : 他にご質問、ご意見等ございますでしょうか。

A委員 : 市内線の輸送人員については福祉の無料乗車パス利用者も含んでいるのでしょうか。

事務局 : 含んでいます。

A委員 : ミニバスの運賃収入は利用者数に単純に乗車料金の200円をかければよいのでしょうか。

事務局 : そのとおりです。

■協 議：

- (1) 計画事業の評価及び改善策の検討について

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。

D委員 : アンケートはどのように取られているのでしょうか。

事務局 : 昨年11月に職員が直接バスに乗り込み、実態調査を行いました。対象路線は路線バス市内線で各路線、各便で調査を行い、内容としましては目的・行き先等を確認させていただき、それに基づいて、例えば、資料中の通勤者や一般利用者等項目を分けて調査結果をお示ししております。

議長 : 確認ですが、資料中の昨年との比較は2010年の調査結果と2011年の調査結果の比較ということですね。

事務局 : そのとおりです。

議長 : 他にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

G委員 : バスマップについてですが、市内各世帯に配布されているのでしょうか。また、いつ頃配布されて、改正されるとまた新たに配布されるものなのでしょうか。

事務局 : バスマップについては、今年度改訂いたしまして昨年10月に全戸配布しています。今後もルートの見直し等改正があれば時期を見て作り直して配布させてい

ただきたいと思います。

- 議 長 : そうしますと、資料の中で運行ルートやダイヤについての情報提供を望まれている所もあるようですが、全戸配布であればこれである程度はわかるわけですよ。その点は、事務局はどのようにお考えですか。
- 事務局 : ルートやダイヤの変更を行なっておりますので、そのお知らせとしてバスマップを全戸配布しておりますが、利用者が必要なときに情報を引き出せるかということがあるかと思えます。
- 議 長 : その辺はユーザーとしていかがでしょう。
- B 委員 : マップ配布をすると見る人はよく見ており、それが利用につながる。しかし、マップの配布すら確認できない人もいる。一昨年の夏にミニバスのチラシを直接配布した効果は高いです。全戸配布するときは他の書類と一緒に配布される。そうしますと、他の書類と積んだままになって確認していないということも多いと思います。
- E 委員 : 利用者は自分が乗るところだけを知りたいので、高齢者の方はあまり沢山の情報が載っているとマップを開いて見るということはなかなかないみたいですね。大変かもしれないけれど、地区毎に分けて文字が大きいものを作っていたらありがたいと思います。印刷費の問題もあると思いますが。
- D 委員 : 何人かの方に聞きましたが、飯田町の場合は今回のバスマップは前回のもの比べて文字も大きくなっているので評判がよかったです。
- C 委員 : 興味がある方、バスに乗車される方は見ていると思いますが、乗車しない方が関心を持つにはどうしたらよいのか考えたいと思います。
- F 委員 : 自分の住居の近くにバスが走っていればありがたいと思ってバスマップを見ていると思いますが、歩いて行ける距離にバスが走っていなければ関心がないんですよ。だからと言って、バスマップがなければ利用者は困ると思いますので、その前に路線を利用できるところに引っ張ってもらいたいと思いますが、公共交通ですのでいろんな条件があって難しいとは思いますが。
- 議 長 : 今のご意見を聞いて事務局から何かありますか。
- 事務局 : 事務局の考えとしましては、全体のバスマップについては、変更等があれば配布して皆さまにお知らせしたいと思えます。また、地区毎については利用促進といった形でルート近辺には個別対応させていただきたいと思えます。
- 議 長 : 資料4について他に何かありますか。
- A 委員 : 資料4について質問ですが、路線ごとに時間帯別の利用者数のデータがありますが、運行がない時間帯も「0」という数字が入っているのではないですか。「0」という数字が入っていると、運行しているのに利用者がいないとの見方をして誤解を招くので表記しないほうがよいのではないのでしょうか。それから、2 ページの表 2 のミニバスの利用者数の基準値というのはなんでしたかね。
- 事務局 : 基準値については平成 23 年の目標値を 8,900 人と設定しまして、それに至るまでの平成 22 年時点での数値です。
- A 委員 : 一度、目標値を高め設定し直したという記憶がありますが。
- 事務局 : 当初、目標値を 7,000 人としておりましたが、平成 21 年度に 8,400 人と目標値

を上回りましたので、昨年目標値を 8,900 人と再設定をさせていただいております。

A 委員 : そのことは書いておいたほうがよいと思います。1 年やってみて当初の予想以上にもっと伸びたので、もう一回上を目指したというのはいいと思いますが、当初の目標に対しては予想以上のものが出ています。表現の問題だとは思いますが、このあと国土交通省への報告をするときも、予定していたものよりもどれだけ実績を示したかということになると、2 年目だけ見ると予想に近い結果しか出てないということになるので。開業当初は今までない所にサービスを始める訳ですから上がりますが、いずれすぐ頭打ちの状況になってくると思いますから、結果が出たときは堂々と出たと言っていいと思いますのでそういう表現を考えた方がいいような気がします。

それから、7 ページの「財政負担額」のところですが、確かに 10 万円削減となっていますが、一方で「運行キロ当たりの財政負担額」はちょっとですが上がっていて下を「△」としているのであれば、上の「財政負担額」も「△」がよいのではないかという気がします、これは他の委員の方の意見を伺った方がよいのかもしれない。

議 長 : いかがでしょうか。もう少し意見を伺った方がよろしいですかね。L 委員はどうでしょうか。

L 委員 : 後の方で出てくる事後評価の資料を見ましたが、先ほど言われたミニバスの当初目標 7,000 人の修正については記述されていますし、「財政負担」の件については市自体がどう評価したかということになると思いますので、こちらからどうとはちょっと言いづらいところです。

議 長 : 他の委員のご意見も聞きたいところですが、事業者側から見て森川委員いかがですか。

J 委員 : 先ほど言われましたように「財政負担」を 10 万削減したから「○」、また上の方の「利用者数」が 1,000 人増えて「×」というのもどうかと思います。利用者も 1,000 人増やしたということは「○」ではないかと思います。確かに平成 20 年度と比べて 1,000 人増ですが、平成 21 年度とは横並びで評価では「×」となっている。今の乗合バスというのは対前年の利用者数を維持するというのが大変なんですよ。そのいろんな対策を行いながら対前年を維持できたというのはそれなりに評価していいという感じはいたします。また、それで 10 万円の削減ができたというのはそれもまた評価すべきだと思います。

議 長 : 正に貴重なご意見ですね。B 委員いかがですか。

B 委員 : 基準値がちょっと邪魔していると思います。対比であれば、1,000 円でも抑えられれば、1 人でも増えれば「○」となるのではないかと。基準値に大きくウェイトを置いた判定をされているのではないかと思います。

議 長 : 正に積極的に評価するかどうかというところで、「財政負担」に基準値を設けていけば「△」あるいは「×」になると思うので比べにくいところはあると思いますが、J 委員が仰ったように「利用者数」を 1,000 人伸ばしているというのはプラス評価なので、基準値は下回っているけれども、私は厳し目に見ても「△」でよいのではないかと思いますね。「財政負担」は 10 万円程度しか変わらない

ので「△」でよいのではないかと思います。みなさんいかがでしょうか。

J委員 : 市内線「利用者数」の基準値が平成 21 年度から平成 23 年度にかけてずっと伸びてきているんですね。平成 21 年度の 96,000 人に達していないのに平成 22 年度は 100,000 人を基準値とされており、平成 23 年度は 115,000 人とされている。ここは絶対に「○」になることはないですね。まずは 96,000 人に達しましょうという風にやってもいいといい感じがしますし、ミニバスにしても 8,600 人が基準値としてあって、次にこれをオーバーするようにしていくとしていてもいいんじゃないかと思います。毎年上を望んで行くというのは非常にきついことだと思います。

議 長 : そういう基準値の数値目標はこの場で変更は可能ですか。

L委員 : 見直しの結果としては可能だと思いますが、当初の計画として連携計画のなかにこの目標値が掲げてあったと思います。皆さんご承知のとおり路線バスは利用者数が減ってきている状況ですから目標値としては高かったのかなと思いますが、実際やってみたら厳しいところがあるので見直しましょうというのは可能だと思います。逆にミニバスは当初 7,000 人だった目標がはるかに超えてきている状況だということは非常にいいことだと思いますし、それでもっと高い所に目標を掲げるといようなやり方も可能だと思います。

議 長 : 見直しも可能だということですね。いかがでしょうか。H委員はいかがでしょう。

H委員 : それぞれ温かいご意見ありがとうございます。実態としてはやはり修正していかなければならないという感じはしています。一方では鳥栖の場合まだ人口が増えておりまして、そのことをどう勘案すべきなのかというのが一つあるのかなと思います。大体、月に 100 人程で今年の夏には人口 70,000 人を超えるのではないかと予想しておりますが、実は全体では増えていますが 76 町区の中の 6 割は減っている状況です。4 割の町区で増えているだけで、弥生が丘、蔵上、あさひ新町の 3 町が増加傾向にあり、旧来の市街地は減少傾向にあるというのが基本的な流れですので、そういったこともルートについて勘案をしなければならないと思います。また、6 割の減少傾向にあるところについては当然ながら高齢化が進行しておりまして 3 割が高齢者で、人口増加しているところについては十数%となっていますので、利用者や運行時間をどこに設定するかというのは随分変わってくる話だと思います。ミニバスの場合は高齢者の方の買い物代行という位置づけですので、そういうエリア・ダイヤの設定がなされていますのでそこをどう見ていくのかとなってくるのだと思います。高齢者の方については無料乗車パスというのを今やっていますが、交通空白地域に住んでいる方は使えないという状況があることから、見直し政策を行なっていて、今年中にはもう少し使い易く不平等にならないような対応が必要ではないかという議論をしていますので、そういうことがどう利用状況に響くのかということも見なければなりません。我々の責務としては、人口の分布の状況や高齢化の状況等も勘案しながら進めなければならぬと考えております。

議 長 : そうしますと、人口の状況等により違って来るので基準値自体は変える必要はないというご意見ですか。

H会長 : 低くしてもよろしいということであれば、見た目上は「○」が増えて良かったということになるのでしょうか、皆さまが変えてよろしいということであれば変えさせていただきますし、これはこれで（いいと思います）。例えば、企業進出についても今年から稼働を初めていただく企業については、原則マイカー通勤は禁止という企業もいらっしゃるんです。それが近辺の生活実態に合うのかどうかということもありますが、就業者の方がどういう利用をされるかによっても随分変わってくるところがあって、基里地区についてもグリーンロジスティックパークが本格的に稼働し始めると就業者がどういう交通手段を使うかというのも頭に置いておかなければならないでしょう。まだまだ、ものすごく動きがある街なので、そこをそうフォローしていくかを考えなければなりませんね。

ですから、目標を変えてもそれはそれでよしとするんですが、我々としては低炭素社会を目指すとか、或いは高齢者の移動手段を一定程度確保するとか、いろんな諸要件を満たしていかなければいけないというのがありますので、そういう時に、例えば市の職員も駐車場は有料にして極力公共交通手段を使うようにするとか、公共駐車場はもっと料金を上げるとかいうことにしていくのか、いろいろな利用促進策をやっていく必要があると思います。あと、今年に限って言えば、サガン鳥栖がJ1に昇格しましたので、お客様も増えるだろうということで、鳥栖の特性としては公共交通機関で来ていただくような手を打たないと、道路混雑がものすごい事になりますので公共交通機関に誘導する必要も出てくると思います。基本的に低炭素社会を目指し、高齢化が進んでいる中で皆さんが安全に異動するためにはどうするのかを考えていく必要があると思います。

議長 : そうすると、今のご意見を伺っていますと、目標値は変えずとも評価の方で「△」1,000人増えているということで「△」にすることは可能ですよね。より高い目標を追い求めるということで、まだ開拓の余地がありますし。

A委員 : 私もこの市内線の「利用者数」の目標値は変えなくてもいいだろうと思います。また、「△」にするというのは、減少傾向にある中でプラスになったということで評価をするということですね。それと、この目標値を決めるときにミニバスの利用者を含んでないんですよ。ただども、ミニバスも正しく公共交通の利用者なんで、統計上のこの数値には入ってないけれども、ミニバスの10,000人分も本来入れていい数値であるということくらいは言って、要するに鳥栖市では路線バス絡みの利用者が少し増える傾向になっているということをどこかで書いておけばどこでも通用するのではないかと思います。

議長 : 利用者のニーズということを考えると今デマンド交通とかありますが、コスト的にもかかり、そういう難しさもありますが、そこも表していますね。

皆さんのご意見まとめますと「利用者数」の目標値は変えなくてもよろしいということですね。その上で、評価の方は1,000人増ということで「△」に変えるということで、また、「財政負担」の方も「△」というように変えていただくということで皆さんよろしいでしょうか。ご意義ございませんか。

(一 同 同 意)

資料4の議論は以上、ということで事務局よろしいでしょうか。

事務局 : はい。

A委員 : 4 ページに交通空白エリアが減ったとありますが、数字で言えば2地区や3地区減ったということですが、当初、交通空白エリアを検討した際に人口データを取っていましたよね。

事務局 : 高齢者数を取っております。

A委員 : 特に今のミニバスの2つのエリアの高齢者数はかなり多いと思います。交通空白エリアにお住まいの高齢者が例えば10,000人いるとして、そのうちのこの2つのエリアだけで2,000人なら20%の解消というような人口ベースの解消率がわかればそれも入れておいた方がよいのではないかと思います。

議長 : 全くその通りですね。評価のところには特に入ってはいないんですが、1ページ目の目標のところ「高齢者等の日常生活において必要な公共交通」とありますので必要な視点ですね。

それでは、資料4についてはよろしいでしょうか。協議事項(1)については以上とさせていただきます。

(2) 市内線路線バス弥生が丘循環線の運行形態見直しについて

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 今、共同運行事業者に置かれているバス停はなくすということですか。近くに移動させるだけですかね。

事務局 : 今現在、企業の敷地内にバス停を設置していますが、一般の利用者が利用しやすいように道路側まで出したいと考えております。

議長 : わかりました。何かご質問・ご意見ございますでしょうか。

A委員 : 資料5の2のところ「共同運行の見送り」ということであっさり書いてあるんですけど、ここに書くことではないかもしれませんが、共同運行事業者さんの経済環境が、大震災の影響もあったかもしれませんが、厳しい状況にあってもやむを得ず辞めざるを得ないと書かないと、日本で唯一の仕組みで国土交通省も凄く期待していた取り組みだったので、非常にいいことをしていたんだけど経済環境の予想外の変化の中でこういう方向にせざるを得ないという書き込みをしていただきたいという気がしますけどね。

議長 : そうですね。いかがでしょうか。

事務局 : 共同運行事業者からいただいている文書によると、共同運行事業者の送迎バス自体を廃止するという申し出をいただいておりますので、どこまで書けるかということは共同運行事業者と相談する必要があると思います。

議長 : 厳しい見方をすると共同運行事業者の勝手ではないかということにもなるので、それを防ぐためにもどうしてもやむを得なかったという事情を書いていいかという辺りですよ。

事務局 : 確かにA委員が仰るような部分で共同運行事業者の方から申し出があったというのは事実でございます。我々としても、その辺まで言及していいものか、考えもしましたが、議長が仰るようにそういうことを言うことによって共同運行事業者のいたしかたないという理由を表現できるという認識があれば、我々も

そういう表現でいいと思っております。また、共同運行事業者と西鉄バス佐賀さんとは、協議会の中でA委員のご提言を頂いく中でも、3者協議を続けてきた経緯もございます。共同運行をなるべく継続するためにはそれぞれ課題は何かということで話を定期的にする中で、共同運行事業者の方から早めの相談があったこともございますし、協議会の中でもこういう意見があったということで、理由を示して表現したいということができれば、そういう形で進めさせていただきたいと思っております。

議 長 : 確認しながら、ということですね。よろしく申し上げます。他に何かありませんか。

A委員 : 前の話に戻ってもいいですか。先ほど自分で資料4で「財政負担」が額からすると殆ど変わってないので「○」だったものを「△」にと言ったんですが、実は共同運行によって弥生が丘線のサービスが向上して、基里線のサービスが生まれたんですね。財政負担の増加なしにそういうサービスが出来たというのは実質的にはかなりの財政負担削減効果と見られると思います。ということは市内線の「財政負担額」の評価は「◎」でもいいような気がするんですけど、こういうことはどこかに書けないんですかね。

議 長 : 平成22年の実績値4,049万円には弥生が丘線の共同運行分も算出されて入っているんですね。だから、削減効果の一つに共同運行があったと考えても良いわけですね。

事務局 : そうです。財政負担の中には当然共同運行事業者が負担していただいたおかげによりまして、市が負担しなくてよくなった分が無くなっております。また、共同運行することによって基里線を運行できたということも一つございますし、もし、共同運行しないままに基里線を運行するのであればそれ以上の（財政負担がかかりました）。共同運行の0.5台分についても半分は共同運行事業者から頂戴していますから、そういう意味では基里線を運行するための財政措置として共同運行がなければ成り立たなかったと言うことが言えますので、そういう文言を入れて表現できればと思います。

A委員 : 確認ですが、見直し後2年目の4,049万円というのは鳥栖市の市内線のバスを維持するためにかかったお金ですね。それには基里線も入っていますよね。

事務局 : そうです。

A委員 : だから、見かけ上はこの数字なんですけど、実際には基里線のサービスを提供するため、それから弥生が丘線の運行本数を増やすため、このお金が共同運行による便益なんですよ。それだったら、先ほど言いましたように「○」どころか「◎」でもいいところですよ。でも、数値がそんなに変わっていないから少なくとも「○」に戻してもいいのではないのでしょうか。

事務局 : 評価の視点が「財政負担額」として出しているものですから、それだけを比較すればというところで（書いていますが）、例えば備考のところにも今仰っていた便益等の表現ができればと思います。

議 長 : ではそれは、例えば3ページの備考のところでも今の内容を盛り込んで書けば、「○」とする根拠となりますので、皆さんいかがですか。

事務局 : もちろん評価・課題把握の資料（資料4）もそうですが、最終的には国土交通

省に事後評価を提出しますが、それらの表現の中でも、今仰っていただいた件については言及させていただいて、こういう便益、サービスができたということは評価という形で入れさせていただきたいと思います。

議長 : 簡単に言うと、便益、サービスは増加した上で財政負担を 10 万円減らしているからこれは優秀だということになるわけですね。そういう訳で、「財政負担」については「△」から「○」に戻すということによろしいでしょうか。

(一 同 同 意)

B委員 : そうなると市内路線の「利用数」も基準値があるから 8.8 万人で実質「△」としましたが、これももう少し評価しないとですね。財政負担を減らした中で利用者を増やしている訳ですから、基準値が邪魔している感じがしますので、同じように理由付けをして「○」にしてもいいのではないかと思います。

議長 : というご意見ですが、H委員いかがでしょう。

H委員 : 温かいご意見ありがとうございます。

議長 : 実際、バスの運行を行なっている側からするといかがですか、K委員さん。

K委員 : 共同運行の件ですが、我々運送事業者としましてはサービス面での提供ができたと思っております。今の現状からしますと、バス事業では毎年お客様が減っている状況ではございますけれど、サービス面を充実させて今後お客様を増やしていきたいと常々思っております。今回の場合は基里線の応援分の 0.5 台が入っておりますが、こちらを共同運行事業者と鳥栖市さんの折半の分でのサービス提供で高齢者等の足になれたというところがございます。基里線については小さいバスですが満員にして運行したかったというのが心残りですが、まだまだ今年の 10 月まで運行はいたしますので頑張ります。

A委員 : この目標値というのは、確か先に基本計画で決まったものがここで事後承認をしたのではなかったでしょうか。

事務局 : 連携計画を作る際に目標数値として（基本計画の）路線バス 15,000 人、ミニバス 7,000 人ということで設定したものを協議会の中で承認していただきました。

A委員 : 最初からこの協議会で目標値を叩いていけば、高すぎる等の意見は出てたと思うんですけど、中々変えにくいと言う中でこの数字が決まったということもありますが、とにかくそういう経緯はどうあれ一応ここで決まったということしかないと思います。「財政負担」については、ここにカウントしていないサービスを提供しようとしたらこれだけかかったというのは数字で出せるんですが、一方で目標値は今ここで見直しをしようとしたらキリがない議論をすることになりますので、私は見直すのは今の時点では難しいと思います。減っていたものが増えたということは評価してもいいと思いますので、少なくとも「△」、しかし、「○」にしようとする目標値を見直さないといけないと思いますので、それはここではやりにくいということで「△」くらいでいかがでしょうか。

議長 : そうですね、それがいいと思いますね。最終年度の評価の時に、率直に反省して目標値が右肩上がりになっていたこと自体、需要予測が甘かったと、それを書いておくことも必要ですよ。

B委員 : 目標値を変えないということであれば高い数値を設定していたということを反省の意味を込めて書いていただきたい。

議 長 : そういうことを含めて書かざるを得なくなりますから、8.8万がいきなり10万や11万になるというのは難しいという感じはありますが、変更はしないで8.8万を上回るように努力はするということですね。

事務局 : 今いただきましたご意見につきましては、事後評価のシートの中では文言で反映させていただいて、国へも協議会ではこういう評価であったということをお示しさせていただきたいと思っております。現状ではそれらを含んでいない評価ですので議事の中でまたご意見もあるとは思いますが、基本的な承認はいただいた上で、修正した分については各委員には送付させていただきたいと思えます。

議 長 : そういうことで、数値目標は変えない、評価「△」、企業の撤退理由については先方が承諾するならやむを得なかった部分の経緯を書くということですね。

事務局 : 違う話ですが、資料に市報の「バスに乗ってサガン鳥栖を応援に行こう」というものを入れていましたが、昨年、西鉄バス佐賀さんからバスに色を塗らないかというお話がございまして、費用は西鉄さんが持っていて、鳥栖市のいい色を塗っていいですよとのお話でしたので、何とかこれをバス利用に繋げようと思った中で、サガン鳥栖の色をお願いしたところ、2台そのような色を使っていて、そのおかげもあってかJ1昇格し、パレードにも使わせていただいたり、いろいろな部分でバスを目立たせていただいたこともございまして、これも我々鳥栖市の負担でないところでサービスとして提供していただいたことをご紹介させていただきます。

議 長 : そうですね、大事なことですね。ありがとうございます。

(3) 新たなミニバスの展開について

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議 長 : 一点確認させてください。ミニバス化して基里地区を週3日に減らして、空いた3日は旭地区に投入するということですね。ということは、バスは1台ですね。

事務局 : はい。

議 長 : ということで、いかがでしょうか。D委員さんいかがですか。

D委員 : (交通) 空白のところにバスが通ったということは近隣の人にとっては何よりの喜びで、「足」ができて喜んで使っている方がたくさんいます。それは感謝しています。ただし、「空気」を運ぶことが多いということで、私も随分前から(基里地区は)週に3日でやるのではないかというのは提案しておりました。ただ、例えば老人センターで催し物があるとか、お風呂を月水金とか火木土とかに沸くとか、地域ごとに分けてやっていますので関連する福祉課とよく話合って進めていただきたいと思います。

事務局 : 十分、横の連絡を取って進めさせていただきたいと思えます。

議 長 : 是非よろしく願います。これは確かに高齢者対策に関わりますから。他に何かございませんでしょうか。

F委員 : (交通) 空白地域へのミニバス対応についてですが、山都町の方を検討するというお考えで資料が出ていますが、山都町だけでなく麓地区は全体が交通空白地

域なんですよ。東西の路線バスは走っているけれども運行回数が少なく、利用度が低い。問題は、東西の路線バスを利用するには、南北の動きが必要となる訳ですよ。南北から人が東西の路線バスの所まで来なければ利用できない訳ですよ。ですから、山都町のような交通空白地域を解消しようというお考えは大変素晴らしいと思いますが、既にある東西の路線に繋ぐように南北の線を入れるということをしてもらいたい。ただ、これは様々な問題があって簡単にいくことではないと思います。そこで、共同運行と同じような考え方で、現在は自家用車で乗合いで移動していますが、それを組織立てた方法で利用できないかと思います。老人会には自動車運転免許を持っていて、働きたいと思っている現役老人が3割程います。ところが、機会がないため働けない。乗合自家用車のようなものを数箇所に拠点を置いて、会員制にして老人会の方を運転手として雇えば、雇われる方も喜び、雇う方も安い経費で済むというシステムを検討してはどうかという話が出ている。これもいろんな問題があると思います。人を運ぶとなると、2種免許が必要となるが、会員制であれば2種免許がなくてもよいのではないかということです。こういうことを検討いただければありがたいと思います。交通空白地域を解消するといっても先の話ですよ。だから、それまでの間をそういう形で補完できればと思います。

議長 : 似たような事例を聞いたことがあるような気がするんですが、A委員はご存知ないですか。

A委員 : 住民と行政が連携をして普通免許で市民を輸送するという仕組みは結構あります。この辺では、小郡市、朝倉市、大野城市、宗像市などがあります。だから、可能性はあると思います。特に鳥栖市も交通空白地域をどう解消するかというのはまだ課題として残ってしまっていて、とりあえずは、需要の多い所から手を加えていますから、財政負担は大きくは膨らまないのですが、人口密度が低い所とかに手を加えようとするとな大変なことになる。その時にどうするかというと、住民の方が加わっていただいて、いくつかの自治体の例でいくと、例えば車と保険だけ行政で用意をしてあとは住民の方に任せるという形に落ち着くところが多いです。行政が手を着けようとしても大変な行政負担がかかるという所では、これからはそういう形での対応をやらざるを得ないという状況に来ていると思います。

議長 : そういう場合は2種免許が必要ない範囲での車両ということですね。

N委員 : 先ほどのお話の中で、元気な老人の方が運転手を買って出ることがありましたが、料金等が発生する場合は道路運送車両法違反ということ無資格運転になりますので、A委員が言われるような行政が車だけ用意して自己で運転する分については問題ないかと思われませんが、有料となると法律上問題になると思われま。

議長 : 白タク行為ということですね。その辺はE委員もご存知ですよ。

E委員 : 私たちも福祉施設ですから、移送サービスなども考えております。先ほどN委員が言われたように、白タクでは何かがあった時に困りますし、やはりきちんとした手続きをとったものでないと後が怖いですね。一番通用しそうなのはやはり今騒がれているデマンド交通ですよ。でも、そのシステムを入れるだけ

でも相当の金額がかかりますから、とても大変なものだとは思いますが、事故があってはならないという考えが第一で出発しなければなりませんので、事故があった時のことを考えてされるのであれば、いいと思いますが安易な考え方では進められないのではないかと思います。

議長 : 貴重なご意見ありがとうございます。これはまた別途検討いただくということによろしいですかね。

F委員 : 別途、検討いただくという方がいいと思います。

L委員 : 先程のお話は市等が車両を調達して任意の地区の協議会に貸出をして、その中からドライバーとして運転して、その分の対価をみなさんでちょっとつつ出して、その方が仕事になるし利用者も助かるといった形態ということですか。

A委員 : 利用者から直接お金を集める仕組みは（法的に）だめですよ。

L委員 : 利用者から一切お金を受け取らなければ全てよいというわけではないです。例えば、自治体等から補助金が出たという場合、基山町などはされています。住民の方からは無料、町が全額負担という形でされている場合、当然営業ナンバーでの許可が必要です。見た目だけで判断しますと有償性を間違えます。また、今タクシー会社はかなり厳しい状態です。交通空白を解消するというのは地域のためになっております。ただ、あまりコミュニティバスを充実させすぎるとタクシー業者が影響を受けるんです。タクシーの実績はものすごく落ちています。私が確認したいのは、鳥栖構内タクシー様はタクシー事業者の代表として委員の席に座ってらっしゃると思いますが、事業者としての意見を確認していただきたいです。旅客運送というのは、住民の方から見た面、行政から見た面、事業者から見た面、安全面といろんなところから配慮して、ある面だけを見てはいけないと思います。特に客体はお客様ですから奪い合いになる可能性が大きいです。そういう全てを見て合意した上で申請していただきたいので、よければタクシー事業者からの面もご検討いただいて合意を諮っていただきたいという気はします。

議長 : I委員はいかがでしょう。

I委員 : 今、鳥栖・田代地区で私たちが運行しているミニバスは10人乗りですが、基里・旭に展開するミニバスはそれ以上車両もありえると思います。ですから、タクシー会社だけでなく、当然バス会社も該当してくると思います。実際、基里地区は現在西鉄バスさんが運行されているでしょうし、それを単純にミニバス化するのではないかとイメージしました。小型のバスになるという風に漠然と考えていました。

L委員 : 基里地区はいいんですが、今度旭地区を追加しますよね。旭地区は交通空白地域ということであれば、タクシーを利用されている方もいるのではないかと思いますし、鳥栖市内でもタクシー事業者は4社くらいありますので、運輸支局としては「公共交通会議」の位置づけとしましてはいろんな立場の関係者からの意見を調整の上、合意いただいて申請するので、ほとんどスループアスで認可します。だから、ある意味ここは最終決定の場なんです。ですから、「住民のため」、「行政のため」もわかりますがタクシー事業者も大事な公共交通機関の一つですので、タクシー事業者の合意をいただいているかの確認をしたいと思います。

今回、ここで方針を決定されて、今後プロポーザル等の準備に入っていくられるんでしょうけど、その前にここにいないタクシー事業者は納得しているのかというのはかなり気になるところです。タクシー事業者も考慮した上での設定なのか、単に交通空白を埋めるためだけの設定なのか確認したいですね。普通はタクシー事業者へ根回しをします。その地区のタクシー事業者の事前の了解を得ないという話はテーブルに乗せられません。そのあたりが出来てないんじゃないかという気がします。

事務局 : 鳥栖地区・田代地区にミニバスを導入した際にも、当時はバスも通ってなく、タクシーもないところでの事業化ということで「連携計画」の中でも位置づけをさせていただいて取り組んでいます。今回の基里地区・旭地区も同じような位置づけで行なっておりますので、公共交通会議・活性化協議会の中でご了承いただければ、当然みなさまの合意が得られたものという風に捉えております。以前のミニバスを新規事業化する時も同様のやり方をしていましたので、今回もみなさまのご了解を得られればそのように進めていきたいと思えます。

L委員 : 以前と同様にしたいという気持ちはわかりますが、タクシー事業者に影響があっていいのかという問題があります。タクシーの乗務員の給与をご存知ないと思うんですよ。1年間の年収は200万を切っているくらいですよ。ここは「公共交通会議」ですから、以前はそうやって決まったんだから今回もタクシー事業者に話を通さずに、という訳にはいかない。旅客運送では既存の業者に気を遣うというのは大事なんです。他の会社は他で勝手にやってるんだから我々が話して合意してしまえば関係ありませんということでは、運輸支局は合意できません。乗合いの基準があって、西鉄バス等であれば許可基準は満たしていますが、「公共交通会議」を通さなければ許可は出せないんです。この場で認めているから運輸支局も許可しているんです。だから、タクシー事業者を抜きにしてこの場で合意したとしても私は合意できません。

D委員 : そもそもこの「公共交通会議」が始まる前に、どこに問題があるかとなった時にやはり鳥栖市の市民が健康で長生きしていけるように、高齢・少子化していく中で交通弱者の救済が大きな目的とすることから発想が出てミニバスができた。だから、経済的な面から言ったらいろんな業者が関わるということは大切でしょうし、根回しをするということも行政の方では大切でしょうけど、目的に戻りますと、やはり交通弱者に「足」を提供して市の中でみんなが自分の思うような生活ができるという方針を持った意味で考えれば、高齢者対策も入りますし、病弱な人、障害者の人、いろんな人のことを考えて、行政が運営するならば、経済的な面だけでなく、大きな他の意味があるということはわかっていたいただきたい、と住民の立場ではそう思います。

L委員 : 仰っておられることはよくわかります。私も運輸支局ですので乗合いも乗用も両方担当していますので、どちらかだけを見て言っているのではありません。ただ、「公共交通会議」の在り方として、ここの委員には本来、全事業者入れてもいいんですよ。市内タクシー事業者が全員いれば何も言いません。発言する場を与えてない所で意見も聞かずに決めるのはやり方に問題があるのではないかなと言っているんです。住民サービスが向上するのは私も望むところで

すし、是非進めて欲しいと思います。ただ、利害関係者がいるということは一方では忘れてはいけません。例えば、旭地区にミニバスを導入したことによってそこを拠点としているタクシー事業者、乗務員が影響を受けて、さらに運収が下がるのであれば、そういうのを無視しても進めるべきなのか、そうではないのか、そういうのを含めて考えて欲しいと言っているんです。鳥栖市内のみなさまの利用者利便の向上が図れるのであれば、それは私も最も望むところです。ただ、そればかり言ってもいけない。影響する方の気持ちも少し酌んだ上で、意見を聞いた上での話し合いにすべきだと言いたいんです。できたら全事業者入れていただくのであれば運輸支局としては何も言いません。そこも一切聞かずにここで合意したから認可を取りに行くというのであれば流れがおかしいと言いたいんです。

議 長 : 確認したいんですが、J委員はバス・タクシー協会ということで、タクシーにも関係していますよね。

J委員 : 他県ではバス協会とタクシー協会と分かれています。佐賀県の場合は事業者数が少ないので、立上げのときからバスとタクシーと一緒に協会としてやっています。私としてもどちらの立場としてお話しすべきか悩ましいところですが、今でこそタクシーも公共交通という枠の中に入っていますが、つい最近までは公共的交通機関だったんです。バスと電車等だけが公共交通機関だったんですが、法律の改正等もありまして現在ではタクシーも公共交通機関として含まれています。それで、タクシーは事業区域によって事業を行なっておりますので、例えば駅の前に事業者がいるということではなくて、ここはこの事業者が事業をできるというようなエリアになっている。だから、そこにミニバスを走らせる場合にどうするのかと言った場合に、競合する運行はやめてくださいというお願いはさせていただいております。当然どこか拠点となる停留所で接続できるようなダイヤを組んでいただくとかそういう形で広く利用していただきたい、両方の公共交通を利用していただきたいということから入ります。運輸支局からお話がありましたように確かにタクシーは厳しいです。バスも厳しいです。私の立場からしましては、しょうがないですねとは中々言えないので、もう少し具体的なものが見えて、地域の事業者とも話合ったということが欲しいという感じはします。

議 長 : 運輸支局と同意見ということですね。

J委員 : それと、ここで言われるミニバスというのもマイクロバスの車両等も含めてミニバスとお考えいただいてももう少し詰めた内容でやっていただきたいと思いますが、計画としてこういうことを考えていきたいということであれば今回は説明だけでいいと思います。

議 長 : 後でそういった細かいことは詰めていくということではなかったですかね。
事務局 : 先ほどご説明いたしましたように、弥生が丘線の共同運行がなくなることに伴って、基里線を維持継続していくためにはどういう運行形態でできるのかということから、ミニバスは実証運行により成果も出ていますので、そういった対応していきたいという方向性でお願いをしております。また、交通空白地域である旭地区も同時に対応できるのではないかと考えております。運輸支局様

が仰られたようなタクシー事業者への対応の件については、この会議の場では鳥構内タクシー様が代表として来ていただいておりますので、そのご意見としてお願いいたしております。ただ、鳥栖市内のタクシー事業者様には、鳥栖・田代地区のミニバス導入の時も、ミニバスの事業者選定の際には、もしご応募できるようにしたら是非お願いしたいというお話を事前にしてきた経過もございますので、今回の基里・旭地区についても同じような形で各タクシー事業者様にお話には行く予定にはしてありましたし、もし事前にこういうことを計画しているという説明が必要ということであれば各社にお伺いしてお話させていただきたいと思います。

J委員 : 説明資料のデメリットとしてある基里地区が隔日運行ということは当該地域の方々はもうご存知なんですか。

事務局 : 当該地区の代表である区長さんには事前にお話はさせていただいております。その際にはメリット・デメリットを示した資料でご説明させていただいておりますのでそのあたりは全てご理解いただいております。

J委員 : 旭地区にもですか。

事務局 : 旭地区には具体的にはご説明しておりませんが、地区会長にはこういう考えを持っているということは説明させていただき、ルートについても地元にご相談させていただくということをお話をさせていただいております。また、この協議会の下部組織であります小委員会で先だってお諮りしてご意見等も賜ったところでございます。

議長 : そうしますと、運輸支局さんはお話を聞いて納得されましたか。

L委員 : 乗客の奪い合いになって揉めるんですね。確かにタクシーを使ってないという方も多いと思うんですけど、中には使っている方もいるから続いているんですよ。ミニバスにしますと当然利便がいいんです。その分この地域もタクシー利用者の減少が激しいんです。どこの自治体でも1台しか通らないようなところも認可しているような状態で、殆どタクシーと同じ状態なんです。タクシーが走るルートを路線として認可している状態ですから、当然安いほう乗るに決まっているんです。ですからタクシーがどんどん先細りしているんで、そういう状況も踏まえて事務局には協議会に諮っていただきたいという意味です。鳥栖市のみなさまが笑顔になることであれば運輸支局はどんどん協力しますので、一方でタクシー事業者や乗務員が大変な思いをしていますのでそういうところも忘れないで欲しいという気持ちです。そこに影響を与えるということを経済局にはわかっていたいただきたいです。法律的にはこの場で合意いただければ認可基準を満たしますので構わないです。ただ、そういうところを踏まえてやって欲しいということです。

M委員 : 交通基本法に基づいて、平成23年4月から地域フィーダー系統についても国庫補助金を使えるということが決まって、コミュニティバスとデマンド交通が対象になり、この会議できめればいいということが決まっているわけです。これは、鉄道やバスやタクシーの役割分担をきちんとするということだと思います。住民代表の方が言われるように、より安くより便利にという希望は叶える方向で進むべきなんですよ。佐賀県としてはその一番いい方法がデマンド交通

だと考えています。これは、タクシー会社の売り上げを減らすとかではなくて、公共交通の利用者の底上げをしようということです。新たなミニバスという考えにプラスしてデマンド交通も検討して欲しいと思います。

議長 : ということで、基里・旭地区にはミニバスや他の手段で公共交通を導入するということが大まかに言っておいていいですかね。

L委員 : 今までみなさんタクシー事業者が影響を受けるとは思われなかったと思うんで、そういうことがあるということを知っていただいた上で、委員として発言されない、地域の方で話し合っていた結果として基準を緩和して認可を下ろしているところもあるので、運輸支局としてはこのことを進めることについては全く問題ありません。ただ、お願いとしては影響を与える利害関係者には事前に調整の上でやっていただきたいと思います。合意するのは構いません。

I委員 : 正直に言いますと、タクシー事業者としては、大なり小なり利用者を奪うことですからやりたくはありませんが、運輸支局が言われていることは、どうであれタクシー事業に影響があるのかないのか確認をしてください、ということだと思います。市としては「こういう計画である」と他の事業者にも確認をさせていただきたいと思います。うちの場合は、こういうご時勢なので反対ばかりはできないと考えておりますが、ただ、これが沢山の地区に出てきますと我々事業者にとって良いことなのか判断がつかないところです。

C委員 : 私は1日置きにミニバスを利用させていただいていますが、正直に言って運輸支局さんが言われたことは考えたこともないし、自分の利益だけ考えてミニバスに乗らせていただいていた。私もミニバスが導入されるまでは鳥栖駅までタクシーを使っていました。往復で2,000円くらいでしたから、それが今往復400円で行けるので本当に助かっていますが、今日は、お話を聞いて自分の利益だけを考えていたんだとつくづく考えさせられました。

E委員 : 6年前に福祉関係の会議で近所の高齢者がタクシーで買い物に行って、往復2,000円近くかかるけど、高齢者はそんなにお金は持っていませんというお話をさせていいただいて、乗る側としては少しでも安く乗せてあげたいと思いました。しかし、一方で、タクシーの運転手をしている知り合いもいますし大変な状態は聞いています。私たちも福祉業ですので移送サービス等考えているところも結構あると思いますが、そのあたりがある程度均等に判断されて申請の許可が出たりということがある訳ですね。何かがあってからでは遅いので安易な考えではできないと思います。市民の方やタクシー業界の方の事も考えるということはしなければならないと思います。ルールはルールですので筋を通した上で何でも進めていかないと、後で何かがあってからでは遅いと感じました。

議長 : A委員いかがですか、この議論について。

A委員 : 事務局の方が動くにしても、事務局の意思だけで動くわけにはいきませんので、ここで全部を決めようということではないですよ。とりあえず、次の鳥栖市の課題としてこんなものがあるので、こういう方向に進めたいということで、事務局の方は具体的に動いて行くことになると思うんです。当然のことながらタクシー事業者への説明もこれからのスケジュールの中に入っているはずなん

ですよ。そこでだめだとなれば、また、この場に持ってきて議論をすればいいのではないかと思います。これはどこでもあることです。今まで路線バスがないところにそれに近いサービスが生まれれば、既存の事業者との軋轢は当然ある訳ですよ。でも、世の中の全体の動きは今何なのかというと、やはり公共交通をできるだけ増やしていくということですね。そうすると既存の事業者はどうしなければいけないのか。先ほどタクシー事業者さんが言われましたが、流れの中である程度事業者も動きを変えていき、世の中の動きに沿った形でどこかで収まりを見つけ出していくということではないかと思います。そういう意味では基里・旭地区のミニバス化というのは今の段階では15人乗り、30人乗りになるかもしれないので、幅の広いものだと思います。とにかく今年までやってきた基里線の仕組みは、弥生が丘線の共同運行がなくなることによって変えないといけません。いまのままでは財政負担がどんどん増える訳ですから。少しでも財政負担を減らすためには、今のバスサービスを少し見直す、その手段として出たのがミニバスだろうと思います。ミニバスの中身はまだ決まっていない。それをここで決めてから事務局へ動けと言ってもそれはあまりにも事が先過ぎるのではないかと思います。方向性として既存の基里線のサービスを変えようということはここで認めて承認をいただかないと、事務局も動けないのではないかと思います。加えて、残っている交通空白地域についてはどうするのかというところで、これもいろいろな形態がありますが、行政としてはこれまでの流れの中で次の課題として取り組まないといけません。取り組むための手段としてミニバスを考えています。事務局が動く中でそれが動けなくなれば、ここへ戻ってきて他の形態へ変えるというのも有りうると思います。ここで決めたことがずっとそのままの形でいくというのは「公共交通会議」でもないし「活性化協議会」でもないと思います。方向性を決めて、その方向性が本当に形になるのかどうかは事務局の方で動いてもらって、問題があればここに戻ってくるし、問題なくいけそうであれば最終的にそれをここで決定すればいいということですから、今日の話の中であまりにも先のことまで含めて、その合意が取れなければやれないという話ではないという気がしました。

議 長 : ということは、事務局としては、もう一度この話が返ってくるということも想定してこの場に出していたということでもよろしいですか。

事務局 : A委員が言われたように、方向性としては、交通資源として鳥栖市で持っているミニバスがありますので、それを活用して基里・旭地区でもやっていきたいという方向性としてよろしいということであれば、細かい部分についても協議をして詰めて、また2月の末に次回の協議会も予定していますので、その段階でまたご紹介したいと思っております。タクシー事業者の方々への理解が必要だという提言もございましたので、この方向性ができた段階で関係各位の方にどうのお考えをお持ちか確認をさせていただきたいと思っております。

議 長 : そうしますと、基本的にはこの旭地区空白エリア解消のためにも何らかの措置をとるということで、詳細については今後話し合いをしてもらって、そういうことを前提でこの場ではよしとしましょう、ということでまとめることになりませんか。

- A委員 : いいと思いますが、このサービスを新しく導入するとなると当然財政負担が増えますよね。でも、これまでの話の基本はこれまでに行政が負担してきた負担額を大幅に超えてはいけないということですよね。事務局が提案していることがどれくらい財政負担が増えるのかということが出てきて、それが1千万も2千万もするということであれば、ここで決めたことも次の段階で止めるということも有り得ますよね。ここで決めたことが絶対の条件として最後まで形にしないといけないというような協議会は有り得ないと思います。でも、何かを決めないと事務局も動きにくい。事務局が提案として出したことに対してここで合意をする。それを形にする上で、既存のタクシー事業者やバス事業者と調整がどうしても取れないという問題が発生してくるかもしれない。それはここに戻ってこういう問題がありますが、どうしましょうかということで練り直す。その調整が取れても実際にそのサービスをしようとするものすごくお金がかかるがどうしますかというように持って来られたら、それはできないということでまた練り直す。ということで、ある方針に沿って何かをしてだめだったらキャッチボールをするような形で落としどころを作っていくというのが協議会というものではないのでしょうか。そういう風に私は思いますので、議長が言われたように方向性をまとめていただければいいのではないかと思います。
- 議長 : そういう余裕を持たせたところでいかがですか。事務局はスケジュールとして大丈夫ですか。
- 事務局 : 今回、方向性を整理していただければ、今日出た課題についても整理しながら、具体的にミニバスとしてこういう形でいきたいということを次回の協議会で提示させていただいて、その中で合意いただきたいと思います。
- 議長 : そういうことで運輸支局さんもよろしいでしょうか。
- L委員 : いろんな面を考えていただければ構いません。
- 議長 : I委員もよろしいでしょうか。
- I委員 : 要は、タクシー事業者の事も念頭に置いて協議してくださいということだけなんです。基里線に関しては今までが西鉄バスさんが運行をしているところですので、委員としてどこにどうこうということはありません。旭の方は交通空白地域を埋めるために今まで全くバスが走っていなかったところということであれば、先ほど言ったようなことを考えていただいた上で、計画をしていただければいいのかなと思います。
- 議長 : それではそういう方向に進めていただくということでよろしいですね。

(4) 鳥栖市ミニバス鳥栖地区の乗降自由区間の設定について

- 事務局 : (資料に基づき説明) 略
- 議長 : このことについて何かご質問ご意見等ございますか。
- E委員 : 追加については新たに提案してもよろしいのでしょうか。田代地区も危ないところがありますので追加ができるのかということですけど。
- 事務局 : 場所はどちらでしょうか。
- E委員 : 田代昌町のJA福祉前が、一番乗車率が高いと思うんですが、その場所に行くのが道を渡って行かなくてはならないのでとても危ないんです。信号がな

いから車が停ってくれないんですよ。5, 6人の方がこちら側から利用しているんですね。でも怖いから渡れない。もし追加が出来るのであれば検討していただきたいと思います。

事務局 : 乗り降り自由区間の設定については警察の了解も必要ですが、現地については路肩もかなり狭いと思います。交通量もかなり多い箇所になると思います。

E委員 : ですから、交通量が多いから渡れないんですよ。事故があつてからでは遅いですよね。じゃあ、そのための信号を付けてくれるのかとかそういう対策は考えてありますか。

事務局 : 今お話されているのは乗り降り自由区間についてのことになるかと思いますが、それが道路に停って乗降することになるので。

E委員 : それなら、道路に停らなくて空き地か何かに入れれば反対側も停っていただけるのでしょうか。うちの駐車場も空いてますし、2箇所ありますので。渡る人達の気持ちを考えてあげないと、高齢者が対象のミニバスですよ。そこをもう少し考えていただきたいと思います。

事務局 : 土地のお話がありましたが、今適当な土地がないので先ほどのような回答をさせていただきましたが、土地があるということであればまたお話をさせていただきたいと思います。

E委員 : また、もしもそういう追加とか検討の余地があるのであればルートを煮詰め直さないといけないのではないかと思います。行ってない場所とかもたくさんあります。折角このような追加ができるのであれば、鳥栖警察の方にも話をさせていただいてルートを見直していただきたいと思います。

議 長 : 今の件は別途検討してもらうということは出来るんですか。

事務局 : まずは現地の状況を確認させていただきたいと思います。今は停めるところがないためやむを得ず今の状況になっていますが、場所があるのであれば調整も必要と思います。

議 長 : 他に何かご意見はありますか。なければこれで承認ということにいたします。

■議 事 :

(1) 計画事業(実証運行)に係る事後評価について