

「第9回鳥栖市地域公共交通会議」
「第9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23年1月27日18：10～20：00

■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
タウン・コンパス副理事長（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
鳥栖市老人クラブ連合会会長	高原 克昌
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
鳥栖商工会議所総務・相談係長	山本 一成
市長	橋本 康志
西鉄バス佐賀(株)代表取締役社長	安河内 広造
(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	中野 達郎（代理 鳥栖支社長：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 史郎、田中 清二）
佐賀県 空港・交通課課長	瀬戸口 義郎（代理 副課長 江島 秀臣）
鳥栖土木事務所長	深町 淑郎
鳥栖市建設部長	大石 哲信

■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

■次第及び関連資料：

1 開 会

2 協 議

(1) 利用状況について

(2) 利用促進策の実施状況について

(3) 計画事業の評価及び改善策の検討について

(4) 路線バス麓線（市内線）の新鳥栖駅への乗り入れについて

3 議 事

(1) 議案第1号

計画事業に係る事後評価について

4 閉 会

議事要旨

2 協 議

(1) 利用状況について

(2) 利用促進策の実施状況について

(3) 計画事業の評価及び改善策の検討について

事務局 : (資料の説明)

議 長 : 質問ご意見等はありませんか。

F 委員 : 今日ミニバスに乗ってみました。3 度目となりますが、委員として知っておかないといけないと思い乗りました。基里線も乗りたかったが、朝 3 便と夕方 3 便なので都合が悪かったので乗れませんでした。いろんな情報がいりました。

これは、私が個人的に話している時に聞いたことですが、行っているところは良いという意見と、運行していないところにも来て欲しいという意見があって、区長さんを通じて訴えて頂きたいということは言っていますが、区長さんは言っていないのだろうかということも耳に入りました。

今日、ミニバスに乗ったとき、当初は何も無かったが BGM を流して頂いており、雰囲気良かったです。

あとは、マップを時間帯が書いてあるところは高齢者向けではないということ言われていました。(時刻の数字を)もう少し大きく書いてもらいたいということも聞きました。

時間帯としては、フレスポに付くのが 9 時 4 0 分ぐらいに着くので、開店 (1 0 時) まで 20 分くらい開きがあります。今寒いので、もうちょっとフレスポの時間を考えて欲しい。また、帰りの時間が早いので、時間を遅めにしてもらおうと助かるのではないかという意見がありました。

通っていないところの地域からは、バスを小さくして、原町や姫方町の中にちょっと入ってもらえたら助かるという意見があります。今のミニバスのルートよりも広いので通れるのではではないかと思います。狭くても運転手さんが上手なので、行けるなと思いました。また、辺ぴなところも回ってもらったら助かるのではないか。なんとなく決まったとこばかり行っているという感じがします。ルートの変更を考えて頂くと良いかなと思います。乗ってもらう人を増やすことは大切ですが、田代地区も若い人も乗っていたので、路線の工夫をして利用者の確保に繋がらどうかと思いました。基里線には乗れなかったが、たまたま出くわしたが、乗られていないと思いました。基里線のバスは大きいので、大変助かっていると思いますが、もうちょっと小さいバスで回ってもらう方が利用者を獲得できるのではないかと思います。

H 委員 : 各地区を回っていると、特にバスが走っていない地区の方も関心を持って頂いており、あとは密度の問題と利用状況の問題だと考えております。今日から高原委員に加入して頂いておりますが、バスが走っていない地区にお住まいですので、そういう観点からあるべき姿についてのご意見を頂きたいと思っております。

西鉄バスと構内タクシーさんには運行上、また運転手さんには気持ちよく対応頂いており感謝申し上げたいと思っておりますし、われわれも利用増に向けてがんば

って行きたいと考えていますのでよろしくお願いします。

E 委員 : うちの地区も未だに月 1 回集まるときには、お宅何回乗りましたかと聞くんですよ。ずっと細やかに何月にうちは何回ですって(報告)するのですが。考えてみますと、高齢化してお年で一人で住まれている方がそんなに毎日行くということは無いので、基本的に絶対数は少ないと思います。それで、市内線の財政負担分についてですが、もっと効率良くなれないかと思います。実は、基里であっても酒井町とかは(国道)3号線のバスは行きますが、(基里線は)通らないのですよね。飯田は良いね、バスが来るからと言われるのですが、飯田町の人たちも、もちろん便利ですが、まちづくりでも基本はやっぱり高齢化と言われており、高齢化をどうかすると足(の確保)しかないと思います。それで、ぜひ私は赤字でも続けて欲しいと最後まで言おうと思うのですが、空白のところをもっと効率良くなれないかと思います。例えば、飯田町の人でも1週間に3回でも良いと言うんですよ。あとの3回は他の空白のところに回すともっと人は運べるんですよ。だから、そういうことをもっときめ細やかに今から考えていくと、もっと乗れるバスをたくさん作れるのではないかと思います。

あと、基本的にはエコロジーを考えて、飯田町でも60~75歳の人は便利なので自分の車に乗るんですよ。忙しい人はしかたないが、やっぱりエコのために、この時間に合わせて買物に行きましょうとかを、4月には総会があるので、そういったことを区長さんからも伝えて下さい。私も言いますが。

議 長 : 利用者目線で色々ご意見が出ていますので、大変参考になると思います。他にご意見はありますか。

B 委員 : 私は、やれる範囲の効率化ですね。そういう立場で基里線でも見てるんですが、運転手が非常にやさしいですね。道が狭いので、対向車があれば前もって停まってもらったりする。おっしゃるように路線をあちこち広げたとき、運行時間がどうなるのかという面も今後は考えないといけない。それから、ミニバスマップを職員が暑い最中に配られていた。私達が配るからと提案したが、やっぱり自分達でということ配られた。課長も汗を掻きながら配っていたのを見かけた。こういった努力を利用者の方に分かってもらえるのか。ミニバスにしても同じ運転手なので、うちの家内もよく乗るが、フレスポで待っていたら、「もう一人お客さんが来るからもう少し待って下さい。」と待ってもらったりと、利用者に対する好意的な動きがあるバスが他にあるのかなという気がする。これが慣れっこになったときに、だんだん乗る人が横暴になるのではないかと心配している。

それから、小委員会では、麓地区や旭地区からは強烈に問題を提案されていた。我々は税金を払っているのに交通難民だとかも言われるのですが、それはそれとして、私が言うのは、今まで基里線というのは無かったが、やっと今度来たから利用率が上がっていけば、また新たに次の計画というように、なだめすかしていくようなこともあっています。

精一杯のところを利用して頂いているところですので、今は、色々言っても利用して頂くしかないと思います。範囲はこれ以上伸ばしたところで、バスが増便できるかというとなかなか難しいと思うので、基里線でも中に入れば、それだけ運行時間も

かかりますので、課題であると思います。そういうことよりも、麓地区や旭地区でやっていかないといけない。

今度、新鳥栖駅への乗り入れをするが、これも大きな要因だと思いますが、やはりPRしかないと思います。

I 委員： 私の立場からは、利用者の方や地元の方のご理解が絶対必要だと思っています。ダイヤの話とか路線の話とか色々出てくるのですが、バスを小さくすれば、燃料は少ないよということですが、人件費は変わりません。小さいバスを購入すればそれだけ経費がかかりますので、それもちよっと難しい。それよりも今の車を有効活用することが一番だと思っています。

それと自治体と事業者と利用者の3つの関係でご利用して頂かないとやれないのかなというふうに思っております。PRをしてご理解を頂くしかないと思います。

D 委員： 私は何十回もミニバスに乗らしてもらっており、今日も乗せて頂いたが、乗車されている方はほとんど顔ぶれが一緒です。それで、つくづく思ったのが、その方達は一生懸命乗って頂いているので、今まで利用していない方にぜひとも乗って頂きたいのです。その場合、どのようなPRをした方が良いのかなとずっと考え中なんです。

乗車されている中であっている話ですが、この実証運行の期間が3年ということは認識されています。3年が済んで廃止になったらどうしようとか廃止してもらったら大変だから私たちはどんどん乗らないといけないねということをみんな言われています。

また、運転手さんもよく誰が何時に乗られてフレスポに買物に来たとか良く把握されています。今日乗った際も、「運転手さんもう時間ですよ」といっても、「もう一人必ずこの便で帰られるから」と待っていたら、その方がギリギリになって乗って来られました。運転手さんがそこまで把握しておられる。ということは、みんな顔ぶれが一緒なんです。

だから、私、今日ここで決意しました。乗っていない方に一生懸命口添えして乗ってもらうと。それが私達の使命だと思っています。

C 委員： 私は、今回初めて出席させて頂きました。最初は全然わからなかったんですが、皆さんのお話を聞きながらこういう事なのかと分かってきました。ところが、私が現在住んでいるところは、鳥栖市の西のはずれで、麓の端になる立石町に住んでおりまして、区からいうと一本杉になりますが、バス路線は川久保線しかないわけで、停留所は一本杉という停留所がございますが、1時間に1本しかバスがこないわけで、周りの住民さんは皆知っていますから、バスが利用できる時間に行って、それで用が足せるようであれば、バスを利用しているようですが、それ以外は当てにしておりません。実際には、電車とか、自家用車を1軒に1台はどこでも持っているわけですから、誘い合わせて一緒に乗って行くという状況ですよ。ところが、それをやっている、今日の会議の主題には全く合わないわけです。だから、乗客の利用が増えるような、方策を考える必要あるのでしょうか、一番怖いのは、川久保線は交通量が多いために、時間どおりに来ないわけです。だから、裏道を通って行くような路線をひとつぐらい新設して頂いて、言うなれば、川久保線を縦の線とみ

るならば、南北に横道がちょこちょこあるわけですね。そういう所を通りながら、主要な所に寄っていくことはできないものかと思います。例えば、麓の公民館へ行くとか、公民館を通り過ぎると小学校がありますから、学校なんか用がある方は利用できるでしょうし、今度、新幹線も出来ますから、そちらへ回る路線をつくるとか、そんなことをしていかないと、ちょっと乗客は増えはしないのかなど話を聞きながら思ったところでございます。

議 長 : これが実際に可能かどうかは、検討が別途必要かもしれませんが、バスマップづくりを住民参加でできないかなど、例えば「こういう所で通れないか」とか、意見を集めてみて、実験的にそういう場を設けてみて、何かやってみてもいいのではないかなど。

N 委員 : 鳥栖市さんの取組は企業共同運行など非常にユニークで、九州でもめずらしい事例の一つであります。新幹線の新駅も開業しますし、重粒子線の施設もできるということで、九州のクロスポイントになる、非常によい立地条件をもっており、これから、物流、観光、人の交流などが盛んになってくると思いますが、鳥栖市さんで成功できなければ、佐賀県は厳しいものがある。是非、成功させて頂きたい。

また、取組みの中でも、バスの日の取組ですとか、市職員総出でバスマップを投函されるなどは、なかなか出来そうで出来ない取組みです。例えば、公共交通活性化協議会をされている自治体さんはたくさんあるんですが、ほとんど説明もシンクタンクさんまかせで、中身についても、ほとんど丸投げというところが多い中で、鳥栖市さんは、手作りで、分かりやすいグラフなどをたくさん使われて、非常にいつも、感心させられているところでございます。

この中で言いますと、利用促進というのは、どこでも語られる程非常に難しい問題でありまして、地域の方の熱意にかかっております。「バスはあったほうがいい」しかし「乗らない」というのは、ほとんど方程式のようなものでありまして、今後は、「自分達が乗って残す」「盛り立てていく」という意識を住民の方に持って頂くことが重要であります。

O 委員 : 道路管理者の立場から述べさせていただきますと、鳥栖の東部地区は、一番交通渋滞が激しいところでございます。このバスの取組みは「交通渋滞の解消」という意味で応援したいと思っております。しかし、評価の視点に「交通混雑の解消」を取り入れられないのだろうかとも思います。特に、朝夕のラッシュの時間が一番道路としては厳しいわけですから、企業と一緒に、交通混雑緩和の観点から、「バスを利用して下さい」というPRもやってもらいたいと思っております。

事務局 : 交通混雑の緩和は、ひとつのキーワードになってくるとおられる。JR鳥栖駅も今、九州で20番目に乗降客が多く、1日、1万3千人以上のお客様がいらっしゃるわけで、そこには、お子様やお父様を車で送迎される方が結構いらっしゃる。また、マイカーで通勤される方も含めると、そういう形での混雑が多いわけです。

そういう方々が、公共交通機関を利用していただく方向に持っていくことが、先ほど課題として挙げていただいた定時制の確保などにも繋がってまいりますので、「交通混雑緩和の観点」は今後、促進策のひとつとして考えていきたいと思っております。

A 委員 : いくつか気付いたところを述べさせていただきます。まず、「利用者数の変化」ですが、市全体の目標値が達成できなかったという事では、確かに辛いところありますが、今までサービスがあったところでは、「サービスが少し変わった」というぐらいでは中々急には人は増えない。ミニバスについては、今までサービスがなかったところに入ったため、利用者がどっと増えた。ところが、今までサービスがあった「弥生が丘線」なんかは、それなりに利用者が伸びておりますが、それ以外のところはほとんど手を加えていない、むしろある意味では「麓線」なんかは、以前から比べるとサービスが落ちているわけです。そのようなことを考えますと、1年間でマイナス傾向からプラスになったという事で、それだけでも「やったじゃないか」という評価を私はしてもいいのではないかと思います。

一方で、このように着実な施策を積み重ねていくことで、段々効果が浸透していき、あるところからグッと伸びてくるという期待もできるのではないかと思いますので、全体として利用者数の目標に達していなかったという事をあまり悲観する必要はないかと思います。

例えば、ミニバスは2つの路線があつて、鳥栖地区の利用者が相対的に少ないとありますが、月別に見るとびっくりするような傾向がでてますね。鳥栖地区の方が田代地区をオーバーしている場合があります。9月とか12月とか、今までと全然違う傾向もでています。よく見てみますと、鳥栖地区はどんどん増えてきて、あまり遜色がないような状況も発生してきています。そういうことで、プラスのところをもっともっとアピールして頂きたいと思います。

ただ、バス1便あたりの利用者を見ると、ミニバスは4.1人なのに、路線バスは3.2人となっており、大きなバスを走らせているのに、ミニバスよりも利用者が少ないという辛いところをしっかりと理解したうえで、それへの対策を考えていくことが必要であります。

やっぱり、公共交通の事をもっともっとPRすべきだという風な意見がありました。確かに、今年は色々な事をされておりますが、紙の媒体で何を伝えきったのかと言うと、今日の資料の中では、「バスに乗ってみませんか」ということぐらいしか私には伝わってきていない。公共交通のPRをやっていないと、このように小さく単発的な記事を出すぐらいでは、市民の方には伝わらない。福岡県の朝倉市でも公共交通連携会議が進んでいるのですが、そこでは、確か「公共交通ニュース」というA4版1枚で毎月つくって、それを市政だよりの中に差し込んで、全戸に配布している。それぐらいの事をやっても、いいのではないかなという気はします。ミニバスの良さを、どのように伝えたらいいのかとご提案がありましたが、これはやっぱり、実際に利用されている方のプラスの声を伝えるのが、1番いいだろうと思います。行政の方の堅苦しい言葉ではなくて、市民の、利用者の、生の、プラスの声をいかに伝えるか、そういうことを考えたらいいいのではないかなと思います。

もう一つは、片手落ちだと言わざるを得ないのですが、弥生が丘線、鳥栖地区運行線、田代地区運行線、基里線など、要するに、プラスの方向に手を加えたところには、しっかり分析をしているが、「麓線や河内線はどうだったの？」というふうな視点を入れてもらわないと、市全体で目標とする利用者数が、ちょっとしか増えま

せんでしたということになってしまう訳です。やっぱり、全体の路線を対象にして欲しい。そのためには、この会議の中の議論で漏れているのは、久留米とかと繋ぐ幹線のバス路線なんですね。それが、どの程度の割合なのか、そこの問題点は議論しなくていいのか、それもやっていかななくてはいけないだろう。全部いっぺんには無理かもしれません。しかし、少なくとも、これまで対象としてきた「市内線」について、何でここで抜けている路線があるのかという事を、私は申し上げたい。課題や改善策を全部の路線を対象にすると、「全市に共通するもの」「複数の路線に共通するもの」「個別の路線毎の課題」というふうに、また違う整理ができると思います。

もう一点は、ミニバスの目標値ですが、今年度の目標値は7,000人を出して、それが達成されたので「良かった」となるのはいいのですが、一方で、なぜH27年の目標値(10,000人)がでてくるのか、これはどこで議論をしたのですか。ここ(協議会)で議論をしていないと私は記憶しているのですが…こういう目標値は、こういうところ(協議会)で議論をして、それがオーソライズされるというのが、協議会の役割だと思いますので、この点については、事務局の方よりご説明をお願いします。

議長：最後に厳しいこと言われましたけど…。私としては、もう一つミニバスのH27目標値に加えて、ご指摘があったところでコメントが欲しいところがあります。他の路線(幹線を含めて)については、評価対象とするのかは別問題なんですけど、評価対象となる所を直接的に取り上げられて出されていると思うんですが、その他に参考値として、他の路線も見ておいたほうがいいと思います。交通は、総合的な兼ね合いがあるので。事務局としては、いかがでしょうか。

事務局：H27年の10,000人というのは、ここに書いてますとおり、来年度以降の総合計画の中で、それぞれの各セッションで取り組んでいく事業、施策の中での項目について、その5年後、どういった目標を設定するのかということ、確かに協議会の中で色々ご議論いただいて実証運行しておりますので、ここ(協議会)で諮っておくべきだったと反省しておりますが、市役所内部で検討させて頂いて、一応10,000人という数値を出させていただいておりますので、各たる協議会の中でのオーソライズがなかったということについては、率直にお詫びをさせて頂きたいと思います。

全体の部分につきましては、基本的には計画事業の弥生が丘線とミニバスという観点から今回もつくらせて頂いておりますが、全体の市内路線の運行も目標値としておりますので、情報として、それがどういう状況であって、今後どういう形を検討する方向があるのかということについては、今後、まずは市内路線の全体についての考え方の整理をさせて頂いて、次回の協議会でも話をさせて頂ければと思います。

議長：参考資料の2のところの、参考資料(5)の市政情報ワイドというのが7ページ目にありますが、毎月このぐらい(ページを)頂いて、1年くらいシリーズ化したらどうでしょう。シリーズの中身は、「バス路線の実態を知らせる」ということで、プラス面もマイナス面も、皆様に現状を知っていただくということと、先ほど白水さんや小石さんに「こういうところがいいんだよ」と評価された点、アピールでき

るところを、できれば顔写真付きで、この人が言っていると、そういう「利用者の声」を交えて、毎月途切れなくバスの関係の情報がいつもでてくると、それがいいアピールになるのではないかなと思います。広報関係の部署とお話して頂いて、ご検討下さい。

事務局 : 先ほどから色々なアイデア、ご意見をご提案いただき、非常に参考にさせて頂ける部分が多いと思っておりました。いい評価も頂きながら、一方でなかなか周知ができない部分もございましたので、今日、提案いただきましたご意見を、うちの方でも検討させて頂いて、具体化できるものから始めていきたいと考えております。

議長 : 安河内さんにお伺いしたいのですが、西鉄バスのイメージで申し上げますと、公共的な事業者でありながら、でも民間企業でもあり、民間事業者の視点でいくと、収入が増えることを是非したいわけですよね。私は利用者ですが、最近、西鉄バスの利用が個人的に増えております。それは、ニモカの小額を払わずに済む利便性と、バスに乗るたびにポイントが増え、次にいろんなところでお買物に使えるところです。ちょっとお徳感が付くわけですね。つまり、顧客にとってプラスであれば、利用者が伸び、事業者もプラスになる。だから、先ほどのバスを増やす、増やさないのほかに、その辺をソフト的な面で、何か出来ることはないかということです。例えば、利用者が落ち込んでいる水曜日にポイント10倍にするとか、そういった需要の掘り起こしを、是非事業者として、いろんな武器をお持ちでしょうから、考えて頂ければなと思いますが、いかがでしょうか。

I 委員 : ニモカの保有率はどれぐらいあるか、正直分かりませんが、お客様のご意見としては、非常に便利だと聞いております。それと、おっしゃって頂いておりますポイントは、JRさんのスゴカやハヤカなどと共同利用ということでやってますけど、商業施設の利用はいまいちみたいです。ただ、ポイントはこれからも益々増やしていかなければならないと考えております。現在、鳥栖市で運行しておりますバスについては全て(ニモカを)利用できます。

議長 : アウトレット線でもそうですが、アウトレットで何かお徳感があるとか、プレスポでも何かお徳感があるというのを打ち出すと、そのとき一旦利便性を覚えてしまったら、だんだん抜けられなくなるとか、そういった事もございますので、是非、事業者側でも色々と知恵を絞って頂けたらと思います。

E 委員 : 基本的なことを聞いて失礼ですが、3年で見直しとっていたので、うちの地区の人に「3年間で見直すから、よく考えておいてね」と言っておいたのですが、もう23年になり、3年経つわけですが、(見直しをする)そういった臭いがしない。大幅にではなくてもいいのですが、一応見直しというのは、基本的には考えているのですか。

事務局 : (質問されている)見直しというのは、例えば、基里線で言えば3年経ちましたから、少なければ・・・という話ですかね。

もちろん、当初計画を策定する時から、一応3年間の実証運行としておりますが、連携計画にも書いておりますように、長期のスパンとしては10年という部分は持っております。ただ、実証運行という意味では、国からの補助をいただいておりますので、それでまずは立ち上がりの支援を行い、それ以降については、地域の中で

考えて、独自で出来るようにして下さいという意味での補助でございますので、そういう意味では、利用者が増えていただかないと次の展開がないということのお話でもございました。ただ、ミニバスは既に定着をしておりますし、路線バスについても、これから皆様にもご利用いただければ、次の本格運行について23年度の中で24年度以降、どうしていけば繋がっていきけるのかということについては、検討する必要がございます。

そういう意味からも、委員の方々には、今まで以上にお口添えいただき、PRしていただければ幸いですと考えております。

(4) 路線バス麓線（市内線）の新鳥栖駅への乗り入れについて

M 委員 : 今報告ということであげられたことですが、今回初めてお話ということでございますよね。路線やダイヤを延長するというところでございますので、手続きが必要となります。手続きが必要ということはこの会議で合意が必要ということになるので、報告ではなく協議になるのではないかと思いますので、報告ではなく協議になるのではないかと思いますので、報告ではなく協議になるのではないかと思いますので、報告ではなく協議になるのではないかと思いますので、報告ではなく協議になるのではないかと思います。

事務局 : 申し訳ございません。今ご指摘いただいた分で報告事項ではなく訂正させていただきますまして協議というかたちでよろしければしていただきたいと思います。

議長 : ありがとうございます。貴重なご指摘で、こういう時に助かります。皆さんそういうことで、皆さんでお認めいただければ報告ではなく協議で、承認するかは別問題ですが、ご意見もご質問もありました、減便ということが出てくるわけですが、予算上しかたがないということでしたけども、それに対して何かご意見はないですか。

B 委員 : 新幹線という話があったものですから良いことだということで賛成しています。

議長 : 他に特にご意見がなければ、このまま承認ということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

3 議 事

(1) 議案第1号 計画事業に係る事後評価について

議長 : これに関して質問のある方はございませんでしょうか。

私から一つだけ質問がございまして、参考資料の2ページ目にありますが、ちょっと気になって確認してないのが、井上委員のほうからご指摘がありました市内線利用者数のところで千人増だから×ではなくて△くらいでいいのではないのか、これを反映させるかどうかですね。皆さんいかがでしょうか、これが資料になるのですから、厳しめにみて×のままでもいいのか、逆にミニバス利用者においては目標値7千というのは次の目標値についてはどうなのかということもありますし、議論を反映させた資料を出すと、この資料5のなかにちょっと修正がはいってくる。それから、今後の改善策といいますか、そういったあたりを議論のうへ、提案した部分を加えるとすれば、もうすこしプラスにしないといけないといいますか、その辺はいかがなかなと思います。事務局側で返答していただいてよろしいでしょうか。これは皆さんの会議の中で修正する余地はあるんですよね。ですから、皆様にお伺いしますけれども、先ほどバスというところは△くらいにしてもいいんじゃないかというお話はいかがでしょう。それともこのままでいったほうがいいのかですね。

B 委員 : 評価を△とかにすればはつきりしないので、今のように○と×で良いのでは。

- 議 長 : とういご意見ですね。これはこのままで、次に期待できるとういこと。それから、あとはこの中で議論した内容も加えていただいて評価に加えていただければなあと 思うのですが。私の質問は以上ですけども。これ、若干修正でますよね、修正したものは後で皆さんにお配りするとか、資料5 ですね、これは国に提出するものですかね。
- 事務局 : 事前に皆様方には資料を配布してありまして、基本的にはこれで出させていただきますなど、もちろん今議論があった部分ではですね今後の資料で変更点があれば。
- 議 長 : それでは、変更した部分につきましては特にお配りはしなくて、ほしいとうい方があれば差し上げるくらいですかね。
- 事務局 : 一応、とうい形で出しまして、また2 次評価がまた国の方でこれに基づいて出てまいりますし、そこでのご指摘もございますので、資料5 につきましては、2 次評価のときにまた協議会の中でも議論いたしたいと思っておりますので、変更点があればその時点でまた修正等させていただきますと思っております。
- 議 長 : 今回、いろいろな意見が出たと思っておりますので、それをどこで反映するかですが。
- 事務局 : 先ほどの利用促進策の中では、次の展開のなかに含めさせていただきますと思っておりますけども、ただどれを具体化できるのかとうい部分を含めて内部で協議をさせていただいて、23 年度の事業計画の次回もお願いする話になりますから、この中で含めさせていただきますと思っております。
- 議 長 : とういありがとうございました。あと何かございませんでしょうか。
- F 委員 : 次回までに提案とか何か考えとかなないといけないとういことですかね、私たちから。
- 事務局 : 今日いただいたご意見を、次の協議会のなかで利用促進策の具体化できる部分を協議した結果として反映をさせていただきます。すべてお話しいただいた全てが入られるかどうかはわかりませんが、今日いただいたご意見を参考にさせていただいて具体的な次の展開も次回の協議会の資料の中でお示しさせていただきます、それについてご協議いただくとういことをお願いしたいと考えております。
- F 委員 : 現状の路線だけではなくて、いろいろな議論をしながら、延長するか増やすとかの話もされるのですか。
- 事務局 : それは23 年度の協議になります。後程ご連絡いたしますけども最終的に23 年度の計画を22 年度中に決める必要がございますので、3 月1 日に再度開かせていただきたいと考えております。
- 議 長 : 他にもしご意見ご質問なければ、今日の議論を締めさせていただきますのですが、よろしいでしょうか。長時間のご議論とういございました。それでは、事務局の方にお返しいたします。
- 事務局 : 長時間とういございました。伊佐議長とういございました。皆様方にはたくさんのご意見とういございました。では今後の予定とういことでご連絡させていただきます。来年の申請を含めました事業計画予算につきましては、先ほども言いましたように今年3 月1 日(火)に再度協議をお願いすることとしております。また、その際はよろしくお願ひします。それでは以上をもちまして第9 回鳥栖市地域公共交通会議、鳥栖市地域公共交通活性化協議会合同会議を終了いたします。ご協力とういございました。