

「第7回鳥栖市地域公共交通会議」
「第7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22年3月9日18:00～19:30

■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
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	佐々木 政敏
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
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)構内タクシー代表取締役社長	斎藤 恭宏 (代理 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	矢野 睦敏
佐賀県 空港・交通課課長	瀬戸口 義郎
国土交通省佐賀国道事務所鳥栖維持出張所長	森山 義幸
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 なし

■次第及び関連資料：

1 開 会

2 協 議

(1) 地域公共交通活性化・再生総合事業第三者評価委員会の結果について

※ 補足 地域公共交通の利用促進について

(2) 市内線（路線バス）及び鳥栖市ミニバスの運行実績の経過報告について

3 議 事

(1) 議案第1号

平成22年度事業計画（案）

(2) 議案第2号

平成22年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算（案）

4 その他

5 閉 会

■協議：

(1) 地域公共交通活性化・再生総合事業第三者評価委員会の結果について

議長：それでは、協議に移ります。事務局より資料1および資料1-2の説明をお願いします。

事務局：(資料の説明。)略

議長：ありがとうございます。ただ今の説明についてご質問等ございますか。私の個人的な感想ですが、資料1-2の「市内バス路線のバスへのサガン鳥栖応援シールの貼付」について、これは地域公共交通だけでなく、地域のスポーツ振興なども兼ねるため、同じ予算で複数のねらいがあっていいことではないかと思えます。

A委員：利用促進策というのは、この後委員の方々からご意見を伺うための資料ですか、それとも今のご説明でこれは終わるということですか。

事務局：できれば、委員の皆様方からご提案をいただきたいと思っています。

A委員：そういう意味では、今日の内容からすると重要なのはこの議題だと思いますので、事務局からこのところについて皆さんに是非意見を出してくださいと聞き出すようにご提案をお願いしたいと思います。

事務局：A委員がおっしゃった通りです。ご提案の方、よろしくお願いたします。

E委員：西鉄小郡との連携について検証はしてないのですか。

事務局：西鉄小郡駅からの路線を無くしたことで、そちらの方の利用者の減少、収益面での減少といったところが出てきています。ただし昨年一年間ご協議いただいた中でも、この議論は一番大事な要素として捉えていました。要するに、駅間を結ぶ路線というのは非常に重要な要素である一方、鳥栖市民のアンケート調査等で把握した鳥栖市民の利用が少ない現状を踏まえ、どのような対応が必要かということでした。鳥栖市内にはそれ他にも空白地帯があったことも踏まえ、逆に今ある資源を有効に活用して、鳥栖市民に対して利便性の向上を図るということで計画をまとめさせて頂いたかと思えます。西鉄小郡に延ばしていた方が収入は確保できた気はしますが、あえてそこは決意をもって、鳥栖市内の空白地帯に重点化したということでご理解をいただきたいと思えます。

G委員：せっかく西鉄バスの方にサガン鳥栖の掲示もしていただいております、是非サガン鳥栖へのお客さんの集客の活動もしなければいけないというところもありますし、あとバスの方にも乗って欲しいという思いもありますので、例えば3月28日が愛媛FCとの試合がありますので、この日は鳥栖市民デーに設定しております。例えばその時に、バスの中でサガン鳥栖の応援歌を流していただくとか、あるいはハーフタイムの時に場内アナウンスで、「鳥栖市は公共交通機関の利用を促進していますので、是非サッカーにご来場の時は公共交通機関を使っただけませんか」という呼びかけをするのが良いと思えます。来年J1にいった場合、総動員が倍になってくるわけで、駐車場問題も非常に大きな課題になってくるため、今のうちからお客様に公共交通機関でお越しいただくという呼びかけは必要ではないかと思えます。例えばこの啓発のポラについても、試合の時にまいてみるとか、交通安全の対策協議会でティッシュ等を配っていますが、その時に公共

交通機関を使いましょうというビラも一緒にまくとか、そういう取り組みを行うと良いと思います。そんな努力を重ねていけたらなと考えております。それからもう一つ、例えば市内である催しのチラシを作る時は、その片隅に『公共交通機関を使ってご来場ください』という一文を必ず入れる等、いろいろな課と連携ながら、そこそこに公共交通機関を使いましょうという啓発を行っていく努力の積み重ねが必要と感じています。

A 委員 : 今の意見の一つは関連しますが、このサッカー場とバス路線はどういう風に対応しているのかというのを教えていただきたい。それから、サガン鳥栖を好きという言葉を入れたのであれば、バスが好きと入れても良いのではないかと感じました。また、公共交通の利用啓発ポスターの内容が非常に重要になってくると思います。おそらくその内容の一つとして、公共交通は環境にやさしいというのが出てくると思いますが、現在の状況では実はやさしくありません。今の鳥栖市内を走っているバスの利用密度からすると、残念ながら乗用車の方がやさしい状況になっています。全国平均値としてバスは環境にやさしいと言われていますが、実態はやさしくありません。そういう中で、公共交通利用啓発をどうして行っていくかということが非常に重要で、そのような細かいところの議論をしていくことが大切になります。また再度お聞きしたいのですが、職員の現在の通勤手当はどうなっているのか教えてください。それから、これもバスの乗車密度、利用状況が低いということに関連しますが、空気を運んでいるバスがものすごく多く、土日祝日は平日よりも圧倒的に利用者が少ないということをお聞きしましたが、こうした状況を踏まえ、何か特別に土日とか祝日はバスを半額や無料にする等の取組が必要ではないかと思えます。利用促進策はとても重要で、特に空気を運んでいるような時に何をするか、というあたりをこの会議の中で色々ご検討いただかないといけないのではないかなという気がいたします。

事務局 : サッカー場とバス路線の関係ですが、市内の路線バス全て、鳥栖駅前に集中して停まりますので、サッカー場は鳥栖駅をまたいで、鳥栖駅の東側に位置しますので、駅前から徒歩（早足）で5、6分で着くかたちとなります。ポスターについては、環境のことも載せていますが、どちらかという年に一回だけでも使ってくださいよという利用の呼びかけに重点を置いたポスターとしております。職員の手当については、当然支出しておりまして、通勤距離2 km以上からまず2千円、それから段階を経て、支給をしているという状況です。その他、JR等の利用については、定期代について実費分を出すというようなことで、公共交通機関を利用しない場合についても、2 km以上の距離に応じた手当が支給されているということです。

A 委員 : マイカー通勤の場合や駐車場料金への対応なども含め、一度整理して、今の職員の通勤手当体系で良いのかということを考えていただきたいと思えます。

議長 : ということは、バスに乗ったらお得だという何かがあれば良いわけですね。ポイント制なども使えると思えます。

B 委員 : バスへの親しみの創出というようなことも書かれていますので、私の提案を申し上げます。先程もお話があった小郡までの路線を迂回して基里の方に廻したこと

は大きなメリットがあったと思います。ただしこれによって小郡の方に治療に行っていた方々の足がなくなってしまいました。それらの方々には一応了解はしてもらっているのですが、現在も小郡からアウトレットに直行バスが走っているので、それをなんとか利用できるようになったら良いのではないかと考えています。全てのバス停ではなく、仮に2、3箇所の停留所を貸していただけるようなかたちでも良いと思いますので。これは、基里の方だけでなく他の方からもよく耳にすることで、私としては、今まで難しいかと思ってきましたが、バスを身近に親しみを感じるということからすると、西鉄さんとアウトレットとの問題でもあるかと思いますが、その辺を検討していただくのも一つかなと思います。それからもう一つ、いろんな情報を出していただければ、配送については我々が行っていますので、協力したいと思っています。

議 長 : 様子がわからないのですが、アウトレットと鳥栖駅と小郡との位置関係を教えて頂けないでしょうか。

事務局 : 小郡から姫方等を通りまして、基山方面・福岡方面に行きまして、基山との境に弥生が丘があるのですが、その地域にアウトレットがございます。今のB委員からお話があったことにつきましては、アウトレットさんの方で接客の一環として、西鉄さんに委託された形で、小郡駅から直行便が出ている状況です。それが沿線を通りますので、それを利用できないかというようなお話かと思いますが、当然、そういう形で利用者がいれば、収入にもなりますので、この辺の考え方も一つあると思います。ただし、アウトレットさんの方でも費用負担ということもございますので、一概に私どもだけで決められる問題ではございませんので、その辺は事業者のどのようなご意見をお持ちなのかということはお聞きしていく必要があるのかなと思っています。

議 長 : C Xカーゴさんと、企業と共同で行っているわけですから、同じようにアウトレットさんと共同で行うという話は、できない話ではないと思います。私はおもしろい促進策ではないかと気がします。

B委員 : 平日はどれぐらい運行しているのでしょうか。

K委員 : アウトレット線は、平日が2車2乗番。土日が3車3乗番で運行しています。だいたい30分ヘッドで運行しています。バーゲンの時とかは、満車になる状態ですが、冬の寒い時期などは、従業員の方の輸送という部分が多いです。平日も何も無い時は、それこそ先程言われましたとおり、空気を運んでいるということもございます。

議 長 : その時間帯と通院とかが重なれば、それを利用させてもらうことも良いのではないのでしょうか。

F委員 : 姫方に前は停留所がありました。その姫方の停留所で乗り降りする人が結構いたと思います。アウトレット線だと、小郡から姫方を通って、基山の方に行きます。飯田の方のバスの路線を変えていただき、姫方で乗り降りができないかなと、以前から感じています。飯田の中を入っていきますので、その周りの方はなかなか利用できていない気がします。また、大きな病院の前だけに停まり、小さな病院は通過している状況で、停まる場所についても、もう少し検討の余地があるの

かと感じているところです。一人一人の意見を聞いているときりがありませんけども、やはり意見の一つとして頭に置いておかなければいけないと思っています。それから、先ほど言われていたようなエコ的な問題ですね。廃油の天ぷら油など、他の地域で取り組んでいるところもありますので、住民の天ぷら油を集めて使う取組なども良いのではないかと思いますし、バスの宣伝にも繋がらないかというのが、私の個人的な意見です。

議 長 : それは、技術的に可能なことですか。

H委員 : 私どもの西鉄の本社の方の整備担当の方で、検討していました。ただし実用化までは至っておりません。実証実験という形では運輸局さんのご協力のもとに、取り組んではいます。

議 長 : それも何かどこかでひっきりな気がしますね。多分これから苦労することもあると思いますが、それと、商工会との連携ができないかという話が去年あった気がしたのですが、それは検討されていないですか。要するに商店街も公共交通機関利用者もみんながプラスになるやり方で促進すればという話であったかと思いますが。

C委員 : 私も姫方に住んでいるわけですが、結局地域公共交通は何を対象にしてやるかという、もう少し次元の高いところで考えると、結論の出方が違って行くと思います。新幹線もこの4月から走ると言っていますし、それに対し横の西鉄との連絡、つまり小郡などとの連絡が途中で切れてしまったわけですから、その辺りを何とか通していただけると良いのではないかと感じています。もともと市内だけで地域公共交通を考えるのではなくて、隣接の自治体との関係も考えるというのが法律の主旨ですので、その辺りをあまり矮小化して考えると、変なことになるのではないかと感じています。

事務局 : 昨年の連携計画検討の中で、小郡線について議論していただいた上で、市内の空白地域対策を重点化していこうといった結論から、今回の基里線の新設ということになってきましたので、今のC委員のおっしゃったことは一つ大きなくりの中では考えることはあるかと思いますが、どちらを取るかという話になると、財政的な部分もございますので、なかなか全てを網羅できるということは難しいのではないかとということも考えています。まずは今ある路線について、利用促進策によって、皆様に周知し、使っていただくということが大事だと思っています。

議 長 : 少し疑問なのですが、C委員のおっしゃった姫方の方というのは、先程のアウトレット線が、かするところですよ。そうであれば、新規に開設しなくても、そういう利用の仕方ができれば良いわけですね。空気を運んでいる時間帯に使えるれば、路線の新設は必要ないということだと思います。

C委員 : そのようになりますが、ただし新幹線の新鳥栖駅までは行かない状況です。

議 長 : なるほど、そういうことですか。その辺がまた別の交通政策の大きな枠の中なのかもしれませんね。

B委員 : もう一点、ミニバスの運賃について、今は200円ですが、土曜日曜の時は、ワンコインというように、ワンコインにしてみるのも良いと思います。前回も話をしたのですが、75才以上の方は市内線は無料で、ミニバスは200円という状況

です。うちの近所は、フレスポ鳥栖まで行くのに5分くらいで行くわけですが、200円というのは少し高いというような意見も出だしてきている。ただ、私が言いたいのは全てを100円にするということではなくて、乗車の少ない日、祭日等に100円、ワンコインでバスを走らせるのが良いのではないかとことです。田代地区では、火木土に運行しているため、例えば土曜日をテストとして行ってみるのも良いのではないかと思います。

議 長 : フレスポ鳥栖はそのようなワンコインバスを乗りそうな方が集まる施設であれば、先ほどお話した中心市街地活性化に関連する課等と話をし、例えばイベントの時などに連携をして、イベント費用の一環で100円分を商店街にもってもらおう等、の取組を進めるのも良いのではないかと思います。それが好評であれば、もしかしたら毎週土曜になるかもしれませんし、月に一回土曜日でも良いのかもしれない。

D委員 : 実は、私今日利用させていただいたんですけども、利用者は少なかった。やはり市民の方にこのバスが大好きですという意識を高めていくことが、私たちの一番の仕事だと思います。何しろ利用していただかなくては、どうにもならないと思います。市民の方に、バスに乗らないと損するよというくらいの宣伝をしなくてはいけないかなと思っています。

議 長 : 買い物は皆さん車で来てらっしゃるのですか。

D委員 : バス停の前のお住まいの方が車で買い物します。利用されている方はほとんど同じ顔ぶれです。交流の場にはもってこいなのですが、やはり利用者を増やすことが課題と感じています。

議 長 : 多分一つは、買い物袋を下げたバスに乗るよりは車で行ったほうが楽ということだと思います。そのため、売っているお店の方が無料配送等を行うと効果的ではないかと思っています。行きもバスに乗って手ぶら、帰りも手ぶらで帰れるようにし、しかも100円で行けたらそれこそ最高というかたちになるのではないのでしょうか。

B委員 : 利用されている方からのミニバスの評判は非常に良い状況です。だから、やはり親しみを持てるような、何か魅力をミニバスに加えていくことが重要だと思います。

D委員 : うちの地域の方は普通の路線バスを使いますが、フレスポ鳥栖を利用する方はたくさんいますが、やはり荷物を持って駅まで行くことができないと言っています。だから自分の車で行くと言っています。ただし、路線バスがフレスポ鳥栖に乗り込むことができれば、乗ると言う方は結構います。

A委員 : 私が事務局に一番言いたかったのは、このようにしてもっと掘り下げて議論をしないと利用促進策というのはいまうまくいきませんよということです。表面的なことでは、利用者を増やすということには繋がらないだろうと思います。このように問題提起すると、いろんな意見が出てきます。あと一つ、家族という話が重要だと思います。今の家族の移動はマイカーばかりです。マイカーばかりになると、公衆道徳、家族の間の交流、親子の会話等がなくなってしまいます。これはいろんな意味でマイカーの問題でもあると思いますが、家族が一緒に行動して、話ができるような、日常を瞬間的にでも作るようなことが必要だろうと思います。そのような意味で、空気を運んでいるような時間帯や曜日に、家族で移動する場合

は安くするという取組が良いのではないかと思います。それともう一つは、例えば福岡で生活していると、自分のペースに交通が合わせてくれますが、鳥栖くらいに来ると、自分が交通のサービスに合わせるような行動をしないといけない、これは仕方がないと思います。ある意味では私たちの生活を少し変えると、そういう発想も必要なのだと思います。そのためにはやはり公共交通の良さを言わなければいけないと思うのですが、そこで先程の公共交通利用の啓発ポスターが重要になるとは思います、啓発じゃなくて、公共交通が良いということ言えば、それが納得してもらえれば、利用者は出てくるとは思います。その一つとして、議長がおっしゃったように、経済的なメリットも非常に重要となるかと思っています。それとともに、環境のことは今のところは言いませんが、利用者が増えてきたら、環境にもいいということをつか言えると思います。だから、そのためには今の段階で言えることは、車内で座ったら本が読める等の時間の使いやすさなどかと思っています。また交通事故はプロに任せた方が安心ですよ。その他、先程のお話にもありましたように、交流ですね。一つは家族の交流、他人との交流ができる可能性もあります。こうした他人との交流は子供達に公衆公德心を育むことにもつながります。とにかくもっと公共交通の良さを、身近なところで掘り下げて整理をして、そういうものを一つ一つ訴えていくことが必要かと思っています。

B委員 : ミニバスでは、フリー乗降区間が限定されていますが、確かに朝晩の車の多い時には、警察の方も無理を言わざるを得ないと思うのですが、お年寄りにとって歩くのは大変であるため、時間帯で10時以降については、フリー乗降の区間を多くしたら良いのではないかと考えています。交通量の問題もあろうかと思しますので、一日全部ということではなく、その辺も検討する一つの大きな課題ではないかと思っています。

議長 : この管轄は警察の方ですね。例えば、区長連合会で署名をもらって、市民の声として要望として持って行くのも良いのではないのでしょうか。本日、ここには警察関係の方はいらっしゃいましたでしょうか。このようなことを聞いてみたいですね。

事務局 : 今回の会議で問題意識を持たれておりますので、我々も協議させていただければと思っています。それと、今回色々と利用促進策に関してご意見をいただきましたが、確かにご指摘の通り、甘いのではないかという点については真摯に受け止めたいと思います。いろんな切り口で、利用促進を図るということは大事だと思うので、例えばA委員から話がありましたような家族という視点など、いろんな切り口からの議論が必要だと思います。しかし、恐らくその中で何かに特化した形で行っていく必要があるのではないかと考えています。これを全部やろうとするとなかなか体力がいることですし、また財政的は話もありますので、今いただいたご意見の中を、再度精査させていただき、優先順位をつけて今回はこういうものに取り組みたいという柱を、出させていただけたらと思っています。

議長 : その際少なくとも在住者の方といいますか、こちらに座っている方々には、優先順位について聞いてみるのも良いかもしれません。私みたいにここで生活していないと全然実感がわかないところがございますので、生活実感がある方に聞いて

みたらいいのではないかと思います。それでは他にもございますので、先に進めさせていただきますと思います。

(2) 市内線（路線バス）及び鳥栖市ミニバスの運行実績の経過報告について

議長：それでは資料2の説明をお願いします。

事務局：（資料の説明。）略

議長：何かご質問等ございますか。一つよろしいですか。4 ページ目の弥生が丘線のところで、人員も運賃も両方とも良い状況になってきたということですが、これは周知されてきたということですか。

事務局：弥生が丘線につきましては、一番落ち込んだ11月に平日のご利用者の平均が96.7人といったことでした。2月では129人にまで回復しています。今申し上げました平均はCXカーゴさんのご利用の人数も入っていますが、CXカーゴさんのご利用は毎日同じくらいですので、一般のご利用の方だけで30人くらいは伸びてきていますので、平日のご利用が多いということは結構根付いてきたのかなというように思っています。ただ、運賃は伸び悩んでいます。先程申し上げました通り、特別乗車証がございまして、その辺が影響しているものと考えています。

議長：ありがとうございます。他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。

A委員：市内線の特別乗車証の利用者数は分かりますか。

事務局：以前頭取りの調査を行って頂いた時は、一日で市内線のご利用390名の約4割にあたる約140～150人が特別乗車証の利用者だったかと思います。昨年11月に利用実態調査を行った時は、1日の利用者数が約380名でしたが、約2割の100名程度であったということで、日によって若干違うのかなと思っています。毎日数えていないので、正確な状況がわからない状況です。

A委員：何をいいたいかというと、ミニバスの方は1回200円ですが、確かに利用者数は多いとは言えない状況ですが、意外といえると思います。そのように見たら、もしかすると、無料のものに今価値がないと思われるのではないかと、いうところがあるような気がします。要するに、身近なところで有料なサービスを提供したらそれなりの評価があるのですが、ただあなた達乗ってもいいんですよという制度の中では評価されていない。そういう所を少し分析してみることも必要かと思います。以前から、できれば特別乗車制度というのは、私は止めた方がよいのではないかと考えていたのですが、そのようなことを分析する上でも、一般路線バスの高齢者の無料での利用とミニバスでの有料での高齢者の利用と、どこに違いがあるのかというところをもっと事務局の方で分析していただくと、おもしろいことが言えるのかなと思いました。

F委員：確かに先生の言われるとおり、その辺りもあると思います。うちの地域では、約千円かけてタクシーに乗ってフレスポ鳥栖まで行っていました。こういう状況からみると200円というのは安く感じます。うちの地域の方達は、結構ご利用されています。「今日もバスに乗っていくの？」と言うと「200円で行けるんだもん」という言葉が出てきます。そういうことから考えると200円という金額は、高齢者にとっては100円、200円は高いのかもしれませんが、私らの地域の方たちが

らすると、安いと捉えています。だからそこは考え方の違いという気がします。先生がおっしゃったように、無料でも乗らない人は乗らないと思います。そこまでの知識を持たなければ、意味がないと思います。

B委員 : 無料乗車は年間4万回ぐらいだったかと思いますが、例えばそれを利益者負担で、券を持っていても100円でも出してもらい、その収入分を何か利用しやすい取組に投資したら良いという考えを持っています。行政の方針もあるかとも思いますが、実施するのであれば早急にその辺の発想の転換が必要だと思います。今バスを利用されているのはほとんどが高齢者の方だと思いますが、年々多くの方が低床バスでも乗り降りが大変になると思います。ところが地域的には、今はF先生がおっしゃったように、考えの格差がありますので、基本的には無料バスは大いにやっていかなきゃいけないと思うのですが、それをうまくやっていくには、先ほど申し上げたように、時間帯でフリー乗降の場所を増やしていくとか、土曜日は少なければ100円に下げて、お店とタイアップする等の取組を進めることが重要だと思います。基本的に無料ということは私も歓迎するのですが、ここでは行政の方針もございますので、現状の中でいかに知恵をしぼってやっていくか、ということを考えていく必要があると思います。それと、時間的に見て10年後になったらどうなっているのかということを考えますと、思い切って試行を行ってみるのが実証期間の大きなポイントになるのではないかと考えています。

議長 : ありがとうございます。大きくくりで言うと、外出しなくなると、今度は寝たきりの方が増えたり、入院費が増えてくる傾向がありますので、外出する分だけ、そういう費用を減らしていると考えれば、その観点からは無料である意義はあると思います。ただもう一つ、人間はどうしてお金を出すかということ、これに対して価値を見いだせるため、乗る価値を工夫して作り出していくことが必要だと思います。F委員のところは、それまで2千円出しても行く価値があったわけですね。だから逆に言うと、今までなかったのが出さないといけないということになると、出しても行きたい何かがないと行かないということになるかと思っています。

A委員 : ミニバスと路線バスの違いをもっと整理をしていただきたいと思います。どちらが利用者から支持されているのか、そういう事を分析していただきたいなと思います。先程、公共交通の利用の良いところというのは、今議長がおっしゃった、健康との関係ということがあると思います。高齢者の方が外出をたくさんする人としてない人とは、重度の要介護になる比率が、よく外出する人としてない人とは90%くらい違う、ほぼ倍くらい違うという分析結果があります。こうしたことからしても、出ていただくことには価値があると思いますので、そういうところも公共交通のよさですね。公共交通の良いところはそういうところにあるということの特に事務局の方には知っていただいて、市民の方にそういう情報を提供していくのが良いと思っています。

議長 : それではこれで協議の部分に関してはこれで終わりたいと思います。

■議事：

(1)議案第1号「平成22年度事業計画(案)」

議長：それでは、議事に入ります。事務局からの説明をお願いします。

事務局：(資料に基づき説明)略

議長：何かご質問等ございませんでしょうか。今のところ、特に大きな議論はないようですので、また何かありましたら、後で質問されて結構だと思いますのでよろしくをお願いします。

(2)議案第1号「平成22年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算(案)」

議長：それでは、次の議事に入ります。事務局からの説明をお願いします。

事務局：(資料に基づき説明)略

議長：何かご質問等ございませんでしょうか。それでは議案第1号とあわせて議案第2号についてよろしいでしょうか。

(各委員：異議なし)

議長：それでは議案第1号および第2号について承認されました。ありがとうございます。以上で本日の会議の協議並びに議事全て終了いたしました。ご活発なご意見をいただき、ありがとうございました。

事務局：それでは以上で協議を終了します。

以上