

「第6回鳥栖市地域公共交通会議」
「第6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1月20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
鳥栖市長	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 同社常務 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
鳥栖警察署 交通第一課長	香月 幸太郎
佐賀県 空港・交通課課長	瀬戸口 義郎
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) 実証運行に係る施設整備等について
 - (2) 利用状況について
 - (3) 計画事業の評価および改善策の検討について
- 3 議 事
 - (1) 議案第1号
計画事業に係る事後評価
- 4 その他
- 5 閉 会

■協議：

(1)実証運行に係る施設整備等について

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。特にないようですので、次の協議事項に移りたいと思います。

(2)利用状況について

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

B 委員 : 西鉄バスさんの方で時刻表を停留所で配布されたということですが、基里地区の方でも、基里地区だけの時刻表を公民館だよりの中に掲載してみるというようなことを公民館のなかで検討してもらっています。確かにバスマップはいただいています。自分の地区だけとか、必要な便だけなどを見るのはどうなのかなということを感じています。

事務局 : 公民館だよりに載せるとなると、基里線全部を載せる必要があると思います。そこは西鉄バスさんに工夫をいただいて、見やすい時刻表を作っていただいて、是非公民館だよりに掲載させていただいて、周知させていただければ非常にありがたいと思っています。

B 委員 : このバスマップでバスの時間を見るのは大変だろうということで、基里だけの停留所毎の時刻表があれば、利用される方も多くなるのではないかと考えています。公民館長とも先日話し合い、積極的にやりましょうということになった。どのような時間割にするかということは、まだ打ち合わせしていなかったものですから、いいアイデアがあったらとお尋ねしたところです。

K 委員 : B委員が言われた件ですが、時刻表をA4サイズの紙に土曜日曜と平日の分を刷っています。土曜日曜のところは、お年寄りが見やすいように赤で、平日のところは黒で刷っています。用紙の上に各バス停名を書いて、それを刷って各バス停、特に住宅が集合している場所は部数を多くするかたちで、乗務員とともに、バス停近くを一軒一軒ポスティング配布しています。配布しきれなかった分は紐でとじて、バス停の方に置かせてもらうという形にしています。だいたい11月頃を特に集中的に配布しました。今後も、各バス停の時刻表をコピーして、ポスティングを行っていきたいと思っています。以上です。

B 委員 : 一度それを見せていただきたい。

事務局 : 公民館だよりに載せる時刻表については、またご相談させてください。

議 長 : 他にございませんか。利用者サイドからの意見として、何かございませんか。

F 委員 : 利用者数が伸びているということでありがたいなと思います。皆様からも聞いたりするのですが、すごく喜ばれています。独居の方たちとか車を持っていない高齢者の方たちが多い地域なので、片道 1000 円出してタクシーで行くよりも 200 円で行けるということは、本当に地域の方は喜ばれていると思います。定期的に病院に通う方も多いので、本当にありがたいと思います。それと先程 6 ページの表にありますように、9 時台と 14 時台が少ない、その原因を調べないといけないと言われました。利用者は高齢者が多いのですが、高齢者は早起が多いと思われるのですが、なかなか早く起きられない方も多いのが実情です。9 時台というのはそういうことも関係しているのかなと思います。それから 14 時台が少ない原因は、13 時台の便に乗ってフレスポに買い物に来る多くの女性の方が、帰りの便までの 1 時間の間では、買い物が終わらないということが、私自身が感じたことです。

議長 : ありがとうございます。他に何かございますか。

D 委員 : 私も時々利用させていただいていますが、乗る時には必ず隣の方に「どうですか」と聞きますと、本当に助かりますとおっしゃいます。本当に 100%の方が助かると、一日おきでもよかったとおっしゃってくださいます。一度、最後の停留所であと 2 人乗れば満席という状況になった時、最後の停留所で乗られた方は 1 人だったのですが、その方はお年寄りで、席があいている所が助手席しかありませんでした。その時、助手席というのは高くて乗りにくいから、前の席の若い方が替わってあげるということもありました。運転手さんも本当にいい方で、200 円だけ入れるのが気の毒に思っています。もっと沢山乗っていただかないといけないなと思っています。私も一生懸命皆さんに乗っていただくようにやっていきたいなと思っています。地域の皆さんにも、みんなに PR して下さいよと呼びかけています。もう一つ、ミニバスの 15 時 40 分の最終便をもう 1 時間ばかりのばして、16 時台にできないものかと何人かおっしゃっています。そういうことをここでお願いしたいのですが、いかがなものでしょうか。

事務局 : その件に関しては、運行していただいている構内タクシーさんとお話しています。利用の少ない時間帯に関して、9 時台については、お年寄りが朝起きるのが遅いというのは少し以外だったのですが、朝の 1 便目がフレスポ鳥栖に着くのは 9 時 40 分ですが、開店は 10 時ですので、20 分待つのはしんどいのではないかと話を話合っています。悩ましかったのは 14 時台ですが、買い物に行くと、1 時間では終わらないということですね。D 委員さんがおっしゃったような、あと 1 時間遅いと良いという声が今回のアンケートでもいただいています。この後の資料でもご説明するところですが、やはりその辺にヒントがあるのかなと思っています。今回、ミニバスに対する意見を、沿線にお住まいの方に無作為抽出で把握していますが、今度は、何日間かかけて利用していただいている方にアンケートを行いたいと思っています。その時はまた構内タクシーさんに、色々ご相談しないといけないと思っていますので、よろしくお

願いたいと思っています。

議長 : ここで申し上げるべきか分かりませんが、私も感想を持っています。商店の方も、買い物先の方も色々工夫されていると思うのですが、例えば身一つで買いに行って、買った買い物に関しては、例えば 3000 円以上なら無料で宅配してくれるような、家電品店でよく行っているような取組も良いのではないかと思います。帰りには身軽に帰れるため、行くだけ行けば良いのだという気持ちも生まれると思います。その他、インターネットを使うのも非常に有効な方法かなと思います。このような商店促進策との連携がとれると良い気がします。

E 委員 : ミニバスについて、私は多いだろうと思って来てみたら、意外と少なくてびっくりしています。少ない理由として考えられることは、65 歳以上のお年寄りは非常に喜んでくださっていますが、60 代の人達がやはり車がいいというところだと思います。60 代以上は 100 円にすれば、もっと乗るのにというのが一番多い意見です。それから、何かをして帰るとなると、やはり 15 時台では難しく、もう一つ後の便を作ってほしいというところがあります。

議長 : ありがとうございます。やはり 16 時台の運行に対する要望は多いようですね。

(3) 計画事業の評価および改善策の検討について

議長 : 資料の説明をお願いします。

事務局 : (資料に基づき説明) 略

議長 : 資料 3 についてご説明いただきましたが、これについて何かご質問等ございましたらお願いします。私から一つ質問ですが、鳥栖市内の企業でノーマイカーデーなどを実施している会社はあるのでしょうか。

事務局 : 市役所も週に 1 回、我々も自ら頑張らねばという思いも込めて、市職員のバス利用促進を兼ねて、実施しています。これはまた別の担当課になるのですが、環境対策課の方でも、やはり環境面からのアプローチということを企業に行っています。今後はこうした関係部局とも連携し、環境面でのバスの活用法を記載したバスマップや、議長の後ろに貼っているような啓発ポスターを作成して、今後もまた区長さん等をお願いして、町内に貼っていただくことなどを考えています。啓発ポスターの企業への配布によるノーマイカーデーの呼びかけなどを通じて、公共交通の利用が増えれば非常に良いことと思いますので、そのような連携も考えていきたいと思っています。

議長 : 4 ページ目の資料を見ますと、共同運行の企業さん以外の通勤利用者は少ないという状況にあるみたいですので、やはりこの辺も重要と思います。それから、9 ページ目の利用促進策のところ、児童の絵画の車内展示とありますが、まさに児童という点でいくと、私が小学校の時にバスなどの公共交通機関を使

って社会見学によく行ったのですが、小中学校の先生方にご協力いただいて、社会科総合活動で利用してもらうのも必要と思います。

事務局 : 今議長がおっしゃったような子供の頃からの教育、乗りぐせのようなものを習慣にさせていただくといったような取り組みも考えています。移動展示室というようなもので、自分が書いた絵をバスの車内とか飾ってもらっていると思っていただければ、親御さんたちも乗ってみようかなという気持ちにもなるかもしれません。そういう呼び水を与えるということも、あまり費用をかけずにできる取り組みとして、案として挙げさせていただいています。

議長 : ありがとうございます。他に何かご質問等ございませんでしょうか。

B 委員 : 鳥栖地区のミニバスについて、右回りと左回りとありますが、右回りは乗車率が良いのですが、なぜ左回りが少ないのはなぜでしょうか。右回りが多ければ全部右回りにした方がと思うのですが、原因が分からないので何とも言えませんが。もう一つは9ページの実際に利用してもらうための取組について、料金半額とあるが、無料試乗会を実施するのであれば、早急に月1回でも良いので半額100円というのが一つの方法ではないかなと思います。直接聞いたのではないのですが、鳥栖駅に約5分で着く桜町に行く場合などは200円では少し高いのではないかなというような話があります。市内線では75歳以上無料パスが出ている中で、新しく運行されたミニバスは何故無料ではないのかということと併せてわずか5分で200円は少し高いのではないかなという話が出ています。ただ、買い物には非常に便利だという話もありますので、その辺はもう少し検討していく大きな問題であるだろうし、できるならここでPRのためにも半額で実施するのが良いのではないかなというのが私からの提案です。

議長 : ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局 : 確かに今おっしゃるようなご提案はあるかと思いますが、今回は先ほどご説明いたしましたように、まずは知ってもらう、乗ってもらう、感じていただくということを念頭に進めさせていただきたいと思っています。そのような部分での試乗会、半額デーということになるかと思っていますので、その辺のことにつきましては、構内タクシーさんをご相談して検討していきたいと思っています。

E 委員 : 各バス停でどの位乗ったかというのは分からないのでしょうか。基里線について考えてみると、「暮らし館」がある曾根崎で少ないということが何かポイントになっているかと思っています。お年寄りはおそこで買い物を済ませる方が非常に多く、フレスポまで行かなくていいということがあるかもしれない。少なくとも私が住んでいる飯田町では、お年寄りが集まったところで、よく新しいバスの広報を行っているのですが、皆さん承知されているかと思いますが、他の地区では進んでいないかもしれません。基本的には人口が少ない田舎の方ですので利

用が少ないのは分かりますが、特にこのバス停で利用が少ない等を把握しているのであれば教えてほしい。もし分かればその地区の人達に利用の広報を行うことができます。また近所にスーパーマーケットがあるから鳥栖駅まで行かないでも良いといった理由等が分かれば、もっと細かい形でスケジュールに配慮して取り組みを進めていけると思います。

事務局 : 基里線の利用者の伸び悩みについては、先程利用状況の所でご説明したように帰りの便がないということが大きな要因となっているかと考えられます。今回の利用実態調査で浮かび上がってきたことは、12時台の便がないということです。やはりお年寄りや午前中に用事を済ませて、昼前にご帰宅されてあとはご飯を食べてゆっくりしたいという思いをお持ちかと考えられ、12時台の便が抜けているのが一番大きいものと思われると思います。ただ利用実態調査を行った日は急に寒くなった日で、お年寄りの行動が少し鈍ったのかなという気もします。普段は40名を超えたりと50名近い日もあるので、あまり心配はしていません。しかし、どのバス停が多くてどのバス停が少ないとか、午前中の利用は多いけど、午後の利用は少ない、帰りに使えないというところに課題があると思われることから、その辺は考えていかないといけないと思っています。また、本路線は弥生が丘線を走る車両を使っていますので、弥生が丘線で共同運行している企業さんと、今後ダイヤも含めた調整を図りたいと考えております。企業側も従業員の方の通勤に関する事なので、調整には時間がかかると思われると思いますが、2年目に時間をかけてデータも収集しつつ、なるべく理想に近い形に近づけていきたいと思っています。3年目の本格運行に向けて、ルート・ダイヤなどに工夫をこらしていきたいと思っています。行えることはがんばりますので、今後ともご協力をお願いいたします。

○ 委員 : 公共交通で一番大事なものは定時制運行だと思いますが、この時刻表通りに運行できたのでしょうか。そこら辺をお伺いしたいと思います。

事務局 : 定時制については、ほぼ確保できています。ただ、先日のように雪が降ったりした日などは確保できませんでしたが、西鉄さんにも別に車両を出していただいたりとか、カバーはしていただきました。今のところ特に遅れがでてという苦情もあまりいただいていませんが、鳥栖駅前を出る時に1、2分程度遅れるという苦情があったので、そこは現在西鉄さんと協議して、努力していただくように頑張らせていただいているところです。

議 長 : ありがとうございます。他ございませんでしょうか。アンケート調査結果として参考資料1がありますが、特にご説明はないのですよね。

事務局 : これに基づき資料3を作成していますので、詳しくはこちらを見ていただければと思います。

■議事：

(1)議案第1号「計画事業に係る事後評価」

議長：それでは、議事に入ります。計画事業に係る事後評価について、事務局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。

A 委員：まず、企業と共同運行した弥生が丘線ですが、これは全国的にも非常に珍しい取り組みですので、とにかく持続性を持てるような話が必要と思います。そういう持続性という点から見た場合、一つ抜けている視点があると思います。それは、関係者は市民と企業と行政ですが、2 ページのところに行政から見た話と市民から見た話はあるのですが、もう一つの当事者である企業はどうだったのかという点です。企業の負担が大きくなったりすると持続性がなくなってしまうので、3 者の視点を是非入れていただきたいということが気になるところです。あとは2 ページ目のⅢの②のところで、1 便当たりの財政負担額が記載されていますが、弥生が丘線は企業にかなり負担をしてもらっているので、もっと大きな効果が得られる、財政負担額がもっと小さくなるのかなと思っていたのですが、ほとんど無くなってないというのは、どう考えたらいいかというのを教えていただきたいと思います。

事務局：1 点目のご質問の3 者利用の視点につきましては、先ほど井上委員からもお話があったように、全国的にも特異な事例でございますので、行政と市民だけでなく、そこに企業という視点を踏まえたかたちに修正をさせていただきたいと思っております。2 点目のご質問について、企業共同運行をする中で懸念されている行政の負担、企業さんの負担の視点ですが、基本的には企業さんとの共同運行では、赤字分を折半させていただきますとお約束をさせていただき、この共同運行が成り立っているところです。ただし、ダイヤを作る時に、企業さんの出勤時間、退社時間に合わせる必要はあるということで、バス1 台ではダイヤを組むことができなかったところがあり、基里線を走っている車両で応援ということで弥生が丘線の便数を確保し、何とかダイヤを作り上げたという状況にあります。その分、基里線の車両が弥生が丘線を走る分を、弥生が丘線の運行経費ということでとらえておりますので、1 便あたりの財政負担額が少し他に比べ高くなっているということになっています。また、利用の方も弥生が丘線の便数が26 便といったことで市内線の中で一番多い便数になっていまして、輸送人員密度が少し低くなってしまっている分、財政負担の抑制効果が出てないものと考えています。ざっくりした数字を申しあげますと、弥生が丘線の運行経費がだいたい一日約64,000 円で、麓線や河内線あたりは43,000 円前後ですので、基里線の0.5 台分投入している分の経費がかさんでしまっている状況にあります。

A 委員：0.5 台持ってきても、足りないお金は折半しましょうということだと思います

が、結局企業の負担額は1便あたりいくらになるのでしょうか。

事務局 : 今の見込みでは、弥生が丘線の運行赤字額約2,100万円になるものと考えています。共同運行の企業関係者からは運賃はいただかないお約束と引き換えに、弥生が丘線の赤字分を折半ということで、市と企業さんで1,050万円ずつくらいの負担と考えています。これ非常に申し訳ないのですが、実は共同運行の企業さんが、これまでどれだけ従業員の送迎バスに費用を投じていたのかはお伺いしていません。当然西鉄バスさんも、企業さんがおっしゃらないのであれば、私たちが聞き出すことは出来ないということで、一旦お伺いはしてみますが、企業さんが今までどれだけ費用を投じていたかを聞き出すのは可能かどうか、今は分からない状況です。ただ、路線バスとしての経費と貸切バスとしての経費の違い等もあると考えられ、現状のままの収支ではどうにかトントンか、ちょっとばかり負担が増えてしまうかもというお話はしたことがあります。

A 委員 : たぶん委託費は想定の中で計算すればおおよその数字は分かると思いますので、別に無理にお願いをする必要はないと思います。とにかく、従来に比べて利用者の利便性が高まって、企業の負担が少なくなって、そして行政も負担が少なくなるという、この3者がWINという関係ができないと持続性がなくなります。そのところについて、いろいろな面からチェックをしていただきたいというのが私からの希望です。

議長 : ありがとうございます。他にいかがですか。

N 委員 : 私、代理であがっておりますけども。みやき町で私どもが取り組むモデル事業において、本日実態調査を行っております。空き時間にこのミニバスの左回りの方に乗ってまいりました。まず感じましたのは、最初フレスポに行った時に店内に案内がなかったこともあります。このミニバスの乗り場が分からないということでした。鳥栖の方はバスがどこからでているというのは分かっているかもしれませんが、乗り場の案内等の周知の部分で努力をされたらどうかと思った次第です。

議長 : ありがとうございます。それはフレスポ内での案内があれば良いということですか。

N 委員 : そうです。

事務局 : フレスポさんでの店内での表示ということについては早く気づくべきでした。ありがとうございます。

議長 : そうですね。外から訪れる方の意見は重要ですね。他にはございませんでしょうか。議事、今日は一項目しかございませんけども、議案第1号「計画事業に係る事後評価」についてご承認するという事ですのでよろしいでしょうか。

事務局 : 先ほど、A委員からご指摘いただいた点は、できる限りここに盛り込みまして、

A委員にご確認を頂いた上で、委員の皆様にもお知らせというかたちで進めさせて頂ければと思います。

A 委員 : これは確認ですが、1便あたり市内線全体で3.2人、弥生が丘線では2.8人とありますが、これは実績ですよ。1便あたりの利用者数とすると、実は延長が長いか短いかも関係すると思います。今回の実績値に延長を絡ませたときに、弥生が丘線は3.2人でいいのかどうかというのはご検討される価値はあるかと思っています。

事務局 : いわゆる輸送人員密度の話ですね。

A 委員 : 本当は人・キロなどが分かった方が良いのですが、そこまでいなくても、各路線の延長比率くらいは掛けて、延長の長さがよく分からないので何とも言えません。弥生が丘線は平均よりも距離が短かったら、1便あたりの利用者数ももう少し少なくても良いというような話になると思います。

事務局 : 検証いたします。

E 委員 : 共同運行の企業に勤めている方が、鳥栖駅前から乗っているが、以前に比べて時間がかかるということを知りました。主婦の方などは特に5分でも忙しくて、時間をセーブしたいという人が多いと思いますので、そのあたりについても少し聞いて、配慮したらどうかと思います。

事務局 : そこは私たちもお伺いしています。主婦の朝の10分20分は非常に大切な時間だということで、当然今までは自分の所で委託運行していた従業員の送迎バスなので直行便だったのですが、今回の路線バス化において、当然乗車時間や距離が長くなり、早く出てこないといけないということで、そういうご意見から利用が伸びてないという不安が最初は見られました。ただ蓋を開けてみれば、この路線が経由する弥生が丘駅まで行けば、何とか時間のバランスもとれたということがありまして、従前の送迎バスでの輸送人員まで段々戻ってきたということもお聞きしています。しかしやはり、共同運行先の企業さんの今一番ご利用が多い便やその他の一般の方のご利用の状況も見て、ダイヤの編成を行うことが重要だと思います。この路線の回りには共同運行先の企業さんだけでなく、弥生が丘の産業団地には多数の企業さんが立地していただいておりますので、急行便等があればそのような企業の従業員の方も、ご利用いただけるのではないかと考えています。ただし、一般の市民の方の利便性も、我々は念頭に置くことが大切であり、そこを外してしまっただけでは利用者からそっぽを向かれることもありますので、今後、利用状況をもう少し詳細に把握していき、答えを出していきたいと思っています。そのようなことで、資料3で掲載していますが、利用実態調査を今までは1日だけしか行ってきませんでしたので、一定の時期に何日間か続けて行うなど、季節性、春・夏・秋・冬等の影響もつかむために、もっと踏み込んだ利用実態調査を今度やってみたいと考えています。

議 長 : そうしますと、これは修正点も結構あるので、どうしましょう。承認というのは修正後にした方が良いですか。

事務局 : 基本的な所で承認をいただいて、修正点に関しては修正後に確認いただけると助かります。

議 長 : というご提案ですが、いかがでしょうか。

(各委員 : 異議なし)

※ この後、議案1号「計画事業に係る事後評価」については修正を施し、各委員から書面による了承をいただきました。HPに掲載している資料は、修正後のものです。

議 長 : 基本的に承認、その後の修正点を確認するという流れにしましょう。

事務局 : それでは以上で協議を終了します。