

**「第4回鳥栖市地域公共交通会議」**  
**「第4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21年3月3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	
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	
鳥栖商工会議所 総務課長代理	山本 一成	
市長	橋本 康志	
西鉄バス佐賀(株)代表取締役社長	増田 保	
(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	
国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局長	矢野 睦敏	(代理 樋口 則幸)
佐賀県 空港・交通課課長	西山 和紀	(代理 江島 秀臣)
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	吉岡 悦郎	
鳥栖市建設部長	石丸 幸一	(代理 佐藤 敏嘉)

■事務局：鳥栖市建設部都市整備課道路・交通政策室

■傍聴者 4名

■次第：

1. 開 会
2. 協議
  - (1) 鳥栖市地域公共交通総合連携計画の承認について（議案1号）
    - ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画（案）
    - <関連資料>
      - ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）のパブリックコメントの結果について
      - ・乗合タクシー（ミニバス）の運行について（案）
      - ・乗合タクシー（ミニバス）ルート（案）
  - (2) 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書の承認について（議案2号）
    - ・鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書（案）
    - <関連資料>
      - ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画に基づく概算の事業費
3. その他
4. 閉 会

■資料：

- (1) 「第4回鳥栖市地域公共交通会議」「第4回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議次第
- (2) 議案1号：「鳥栖市地域公共交通総合連携計画（案）」
- (3) 資料1：「鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）のパブリックコメントの結果について」
- (4) 資料2：「乗合タクシー（ミニバス）の運行について（案）」
- (5) 資料3：「乗合タクシー（ミニバス）ルート（案）」
- (6) 議案2号：「鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書（案）」
- (7) 資料4：「鳥栖市地域公共交通総合連携計画に基づく概算の事業費」

■協議：

(1) 「鳥栖市地域公共交通総合連携計画（案）」の承認について（議案1号）

（事務局が資料を説明）略

P委員：乗合タクシー（ミニバス）の運賃は、一律200円となっているが、これは大人も子供も一律ということか。

事務局：はい。乗合タクシー（ミニバス）の導入は鳥栖市では初めての取り組みということで、分かりやすさを重視し、運賃は一律とした。子供料金等割引制度も必要とは考えるが、そういった運賃制度については、今後実証運行を通じて、収支面も踏まえながら、段階的に検討していきたいと思っている。

伊佐議長：パブコメ結果の13番目の項目にあるように、公職の方や企業等に対するノーマイカーデー等の呼びかけも重要と思うので、是非行ってほしい。

事務局：市としても、毎週水曜日をノーカーデーとして既に取り組んでいますが、それが公共交通の利用促進に繋がっているのかという疑問がある。今後もノーカーデーの取り組みを通じ、市職員をはじめ、公共交通利用の裾野が広がるような意識啓発に努めていきたいと思っている。

O委員：今回の取り組みの柱の一つである企業との共同運行について、現在の企業との調整状況を教えてほしい。厳しい経済状況にもなってきているのでお伺いしたい。

事務局：実証運行に向けて、現在、弥生が丘に立地する企業1社と調整を進めている。先方の企業の公共交通、とりわけ路線バスに関する意識は利用促進、将来的な維持のあり方等に関して非常に高いと感じている。

伊佐議長：それでは、この鳥栖市地域公共交通総合連携計画案の内容でよろしいか。

各委員 : はい

伊佐議長 : それでは承認いただいたということで、次の議案2号に移りたいと思う。

## (2) 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書の承認について (議案2号)

(事務局が資料を説明) 略

P委員 : 3点伺いたい。1点目は、パブコメの意見の中で「鳥栖市の助成金が5,300万円」とあるが、資料4の市負担額との関係を教えてほしい。2点目は、資料4の【1】について、市負担額と企業負担額が折半となっているが、運行収入が予想を下回る場合も負担は折半となるのか。3点目は、乗合タクシー(ミニバス)の運行は週当たり3日となっているが、運行しない日は、その車両は休ませることになるのか。休ませるとしたら、休ませるより有効活用した方が良いのではないのか。

事務局 : 1点目の質問について、5,300万円の金額は市内線と広域線を合わせた鳥栖市の補助額である。一方資料4の市負担額とは、連携計画で定めた実証実験にかかる市の負担額のこと、イコールとはならない。2点目の質問について、現在までの企業との話し合いでは、運行赤字の半分を負担し合うことをお願いしているところであり、収支状況に変動があってもその点は変わらないことは先方にもご理解をお願いしている。3点目の質問について、乗合タクシー(ミニバス)の運行に当たっては、車両購入は行わず、車両維持費ということで事業費(運行経費)に盛込む形で事業者へ運行をお願いし、事業者の所有する車両を使わせて頂くことを想定しているため、乗合タクシー運行日以外の日については、その事業者の通常の営業に使われることになる。

K委員 : 乗合タクシー(ミニバス)について何点か確認したい。運行時間が9時から16時で、1時間休憩、計6便となっているが、これは1時間につき1便ということを考えているのか。

事務局 : 乗合タクシー(ミニバス)の運行ルートを時速40km以下で試走してみた結果、2つのルートとも、32分程度の時間であったので、乗り降りの時間を含めても、おおよそその運行時間は40分程度になると思われる。昼に80分、運転士の休憩を入れることを考慮し、1時間当たり1便を想定している。

K委員 : そのようなことなら、7便にもできると思う。

事務局 : 乗降場所の箇所数等を考え、試乗した結果から、最低6便は確保できるのではと

思っている。あとは乗降場所である。現在事務局では1路線20～30ぐらいの乗降場所が必要と想定している。便数については、乗降場所を踏まえ、最低でも6便ということでお示したものであるが、運行事業者さんに努力をお願いし、可能であれば7便ということも考えていきたい。

K委員 : 安全面から言うと便数は少ない方が良いと思うが、利便性から言うと便数が多い方が良いと思う。それから12時台が休憩時間ということですが、交通機関はどれもそうだと思うが、連携計画のデータにもあるように12時台に人の動きが多く、14時台は移動者が少なくなる。そのため、休憩は12時台ではなく14時頃に移した方が良いと思う。なお、乗合タクシー（ミニバス）の運行ルートが出されているが、2路線の始発はどこになるのか。

事務局 : 始発は2路線ともに鳥栖駅を考えている。鳥栖駅から出発し、戻ってくる循環ルートとなる。

K委員 : それから、2路線で火・水・金の運行ということになっているが、車両は2台を想定しているのか。

事務局 : はい。2地区とも火・水・金で運行するとなると、当然2台必要になると考えている。

K委員 : 実際に運行するとなると予備車両としてもう1台、最低でも計3台必要になると思う。

事務局 : はい。そのように考え、資料4でお示ししているミニバスの運行経費も運行車両2台プラス予備車両1台で積算たうえでの金額となっている。

K委員 : 最後のもう1点、確認させてほしい。補助ステップ、手すりなどの設置は考えているのか。ご高齢の方のご利用が多いと想定されるので、配慮が必要と考えている。

事務局 : 高齢者の方が乗合タクシー（ミニバス）に乗降するには時間がかかるものと想定している。ご指摘のような、乗降をサポートする補助ステップや手すりなどは是非配慮していきたいと思っている。

G委員 : 交通弱者は乗降や移動に時間がかかる。運転手の休憩時間を決めるに当たっては、その点を忘れないでほしい。私は市の提案である12時に休憩を行うことがベストだと思う。それから、今回の内容だと、6時間勤務というかたちになるかと思うが、賃金等を含め乗合タクシー（ミニバス）の勤務体制を公表してほしい。また、補助ステップや手すりの話だが、調べたところ、現在の車両にはすでに着い

ている。この辺りは別に考えなくても良いと思う。

事務局 : 具体的なルート、乗降場所等の具体の仕様については、4月以降、乗合タクシー（ミニバス）の業者を特定していく際に、そのような条件提示をしていきたいと思っているので、宜しくお願い申し上げたい。

伊佐議長 : 条件については、委託業者を選定する際に提示していくということになるのか。

事務局 : はい。

F委員 : これからは、決める前に地域の人に見てもらって、これで良いかと点検した上で、資料にしてほしい。

事務局 : 今回のルート案を含めた資料については、小委員会にお諮りするとともに、各地区の囑託委員会にも説明を行い、一定の理解を得たものとして協議会に提出させて頂いている。確かにルートについては、細かい部分について最終的なものに至っていないということはあるが、大局では囑託員会でもご理解をいただいたところです。段階を踏んで地域の方々にご説明を行いつつ、資料作成を行ってきていることはご理解頂きたい。今後、具体的な乗降場所等については、引き続き地域の方々と相談させて頂きながら決めていきたいと思っている。

伊佐議長 : 先ほど話しに出た補助ステップや手すりなどは、委託に出す際には、確認事項として入れてほしい。

事務局 : その辺りは、以前運輸支局にお伺いしたところであるが、手すりなどは出口が狭くなる車種もあるということだったので、その点には気を付けながら、運送事業の運行に適用できる車両の特定を行っていきたいと考えている。

C委員 : 先日の小委員会で、乗合タクシー（ミニバス）の試乗を行った。非常に良いルートをつくっているのは間違いないと思った。ただ1点、ルートについては、今後簡略化が必要と思っている。提供するサービスを計画の段階で100%にするのは難しいと思うので、まずは60~70%ぐらいのもので実証運行に臨み、結果を踏まえ改善していくのが良いと思う。その他、パブコメの結果の2項目にあるように、「便利と利用は別」ということを念頭に入れる必要があると思う。私を含め、事あるごとに利用に向けたPRを行い、利用につなげていくことが大事だと思う。もう1点、資料4の3頁にPRの内容として「健康（バス停まで歩く習慣作り）」とあるが、なるほどと思った。こうした点からのPRも重要だと思う。乗合タクシー（ミニバス）については、当たれば週3日の運行ではなく、毎日運行も将来的にはありえる話だと思っている。

- 事務局 : 先日、区長会に説明を行った時にも、乗合タクシー（ミニバス）を区長会として利用していく必要があるというありがたいお言葉が出た。鳥栖市では初めての取り組みということで不安はあるが、市としても出前講座などを行っていくことで、地域の方々と膝をつき合わせた中で積極的に呼びかけを行い、利用促進を図っていきたいと思っている。
- 伊佐議長 : 乗合タクシー（ミニバス）のバス停については、最低限のものを定めた上で、利用者が増加していけば、バス停数を増やしていくということにかたちにするのも良いと思う。
- G委員 : 資料4の3頁にある「間接的なアプローチ」について、「健康」の視点からのアプローチについては体力的にも高齢者から批判が出る可能性があるため、あまり強調しない方が良いと思う。
- 事務局 : 若年層へのPRのことも意識していたので、このような項目をPRの要素として考えた。地元で、特に高齢者の方への説明の際には、ご指摘いただいたことには気を付けてやっていきたいと思う。
- B委員 : 資料4の3頁について、「健康」の視点からアプローチに当たって高齢者に配慮するということはあるかと思うが、ここにある利用促進策というのは非常に重要なものと考えている。公共交通を利用して日常生活をおくることは、様々な面で効果をもたらすということを伝えていくということは非常に重要と思う。  
ここで1点確認だが、路線バスの見直しに当たって、自分が乗りたいバスが今どこにいるかが分かるバスナビをPRできないだろうか。西鉄バスではすでにバスナビが導入されており、鳥栖市の路線バスも導入済みと思うが、鳥栖市民のバス非利用者はもちろんのことバス利用者もバスナビについて認知されていないと思う。そこで伺いたいのだが、鳥栖市の路線バスにはすべてバスナビが導入されているのか伺いたい。また、あわせて、バス乗り継ぎ割引などの割引制度がどのようなものがあるのか教えてほしい。
- J委員 : 現在バスナビは携帯でも確認できるようになっているので、私たちとしても是非PRしていきたいと思っているが、鳥栖市の路線バスについては、広域路線はすべてついているが、市内路線についてはついているもの、ついていないものがあり、100%ではない状況である。**(※その後の調査で、バスナビは市内路線でも全て設置済みということが判明しました。)**要請等があれば導入に向けた検討が行われることになる。また2点目の割引制度について、バスカードで90分間の中で乗り継ぎを行った場合、最大80円の割引を行う乗り継ぎ割引を行っており、PRしているところである。その他、定期券割引やグランドパスのPRや鳥栖駅における沿線地域の観光情報の発信等を行っている。

B委員 : 今後、市内路線すべてにバスナビが使えるようになるのか、実態と今後の状況を事務局にて確認して頂き、もし100%使えるということになれば利便性が高まることは間違いないことなので、そのようなことは市でもPRして欲しいと思う。

現在の事業計画では、利用促進策がバスマップ作成・配布だけとなっているのが気にかかる。バスマップだけでは、お金がかかるだけで、本当に効果が発揮されるのか疑問が残る。中心はバスマップ作成・配布ということで良いのだが、利用促進に向けた広報活動等をあわせて行うことが重要と思っている。そういう意味では、バスマップの事業計画として2年目、3年目に改善の継続とあるが、これは具体的にはどのような内容を想定しているのか。バスマップの改善というのはちょっと理解しがたいものがある。

事務局 : 先ほどのバスナビの件については、市と西鉄バス佐賀で実態の確認の場をつくりたいと思う。バスマップについては、1年目にお金をかけて、様々な情報を集める必要があることや配布し市民から改善意見を伺いたいということもあり、この金額を計上しているところである。2年目、3年目はバスマップのリニューアルを考えているが、色々な方々から頂く意見をもとに、見やすさ等を改善していければと考えている。

B委員 : バスマップについてはもう少し幅を持たせた方が良いと思う。バスマップの配布・作成を1年目に行い、2年目からは幅を広げて利用促進策を行っていくのが良いと思う。バスマップについては作成後、何年後かに変えるということにした方が、動きやすいし、効果も高いと思う。ただバスマップを配っただけでは、利用者は増えていかないと思う。

G委員 : バスマップはかなり経費がかかると思う。鳥栖市に新しくできた市民活動センターなどを活用して頂くのが良いと思う。税金を使うので、経費は1円でも安くしていくことが大事であり、また市民の手で分かりやすいものをつくっていくためにも、業者に任せるより、地域で作るのが良いのではないか。

伊佐議長 : 資料4の3頁の内容に合わせたかたちで事業計画を具体化していくのが良いと思う。なお、白水委員のバスマップに係わる提案については、バスマップの基本設計の実施主体はこの場になっているので、基本設計はワーキンググループ等を設けるなどしてこの場で行って、印刷だけは業者をお願いするというかたちで進められると思う。バスマップに係わる3年間の総事業費300万円を少しでも削減し、その他の利用促進策の実施に充てていくというかたちが良いのではないか。

O委員 : 今回の乗合タクシー（ミニバス）に関して、対象地区や曜日を絞り込んでいることが非常に良い案だと思う。曜日運行については、最終的には利用者が日常行動を運行日にあわせていくようになるのが理想と思っている。それから、私も利用

促進策が重要と考えている。利用促進策の実施に当たっては、できるだけ地域が深く関わるようなかたちにしてほしい。北九州市の枝光地区や佐世保市の乗合タクシーなどの事例が参考となる。主体性は地域の自治会等であり、必ずしも行政が深く関与しているということではなく、公共交通の仕組みが持続的に維持されてきている。地域が自ら考えておられることで需要とマッチングしたサービス提供が可能になっていると感じられる。これらの地域では、行政からの補助なしで運行されており、簡単なバス停のつくり方を行っていること等は参考になると思う。

伊佐議長 : 実証運行を行う企業との共同運行のバス車両に、協力を頂く企業の広告の掲載を融通してあげるとするのは可能か。負担はしても、負担感が違うようになると思う。

J委員 : ラッピングバスについては既の実施しているところなので、今後検討していきたい。

F委員 : 地域には、地域の集まりがたくさんある。今後、私としては、地域をもっと利用してほしいと思っている。取り組みについてある程度目途がつけましたら、地域に渡ってほしいと思っている。

事務局 : 今回の連携計画については、路線バスやミニバスの利用者増（利用者数の増）といったものを（数値）目標としていますが、本当は公共交通利用に向けた地域の気運を醸成していくということが最終目標だとも思っている。今後、是非、F委員が述べられたかたちにしていきたいと思う。

伊佐議長 : 今後は、市の職員が、市民が集まる会場の場などに足を運んでもらい、説明・利用のお願いを行ってほしい。

E委員 : 私が住んでいる地区では、バス停が前にあるお宅の人でさえ、バスを利用しない状況にある。今後、バスに乗るよう周りの方々にも勧めていきたいと思っている。

B委員 : 今回の議論は市内線限定で議論を進めてきたが、実は広域路線も問題があると思っている。広域路線は、市内路線と比べて、ここ数年の赤字額の増加がはげしい状況にある。この場でなくても良いので、今後広域線にも注目していかなくてはならないという思いがある。広域線については、市内線と同じように利用促進に向けたPRを行っていくことが必要であり、関係市町の連携計画も検討する時期に来ているのではないかと。

伊佐議長 : 最後に、I委員のご発言をお願いしたい。



I 委員 : 様々なご指摘頂き、感謝申し上げる次第である。特に鳥栖市は、かなり前から久留米市、小郡市、基山町とともにクロスロード協議会を作っていて、現在それぞれが有する施設をいかに有効活用するかということを検討しているが、委員の方々の意見をお聞きして、こうした公共交通の問題についても協議をする必要があると思った。鳥栖では2年後に新幹線が開業する予定であるが、JRの駅が市内で6駅になる。鹿児島本線のリレーつばめと有明がなくなる分は、快速電車とローカル便を増やすということなので、そうなると鉄道に関しては、ダイヤとにらめっこしないでいいくらい、東京並みの運行密度になる。こうした状況に路線バス等をどのようにあわせていくかというのが2年後の課題になると思う。久留米市、小郡市、基山町、鳥栖、筑後までで、経済活動の8割から9割が創出されているということで、これらの地域における公共交通というものも検討していく必要があると思っている。クロスロード協議会で、これらのことも提案していきたいと思う。

また、地域の皆様へのPRについては、様々な地域のまつりなどにも、モデルカーを持って行くなどして、鳥栖市民の方にはもちろんのこと、それ以外の他市からお見えになられた人たちにもPRしていきたい。また私の仕事としては、色々な会合でPRしまくっていくことだと思っている。今後とも是非宜しく願い申し上げます。

伊佐議長 : それでは、鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書の内容でよろしいか。

各委員 : はい

伊佐議長 : それでは承認頂いたということで、最後に「その他」に移りたいと思う。

### (3)その他

事務局 : 本協議会の委員の方々の任期は3月31日までとなっていますが、今後も引き続きご協力いただきたいと思います。お願いできますでしょうか。

伊佐議長 : ただ今の事務局の提案について、基本的にはこのメンバーでということであるが、よろしいか。

各委員 : はい

伊佐議長 : それでは、特に異論はなしということで、来年度も基本的にはこのメンバーで協議を行っていくこととなります。

樋口委員 : 運輸支局から、本日も承認頂いた連携計画等について、今後のスケジュール等を

お伝えする。策定された連携計画は国土交通大臣、総務大臣に正式に提出することになるが、その事前に国交省総合政策局にてチェックを行い、語句の修正等を行う可能性があることをご了承頂きたいと思う。また平成21年度の再生法に基づく事業の公募が昨日から始まっており、3月26日締め切りまでの間に認定申請書を提出するかたちとなる。平成21年度の予算枠は全国で44億円となっていたが、全国的に申請が多く、平成20年度の実績では実証運行費の国費補助は2分の1となっているが、実際は3分の1程度しか出ていないということを踏まえて頂ければと思う。最後に、市で行われた自己評価結果をもとに、2月20日に評価委員会を行ったところであるが、九州運輸局からの助言ということで、近々その結果が協議会宛に文書で送付されることになっている。今日の協議会には間に合っていないが、それらの写しなどを委員の皆様にお示しいただくこともいいことだと思う。

事務局 : 協議会宛の助言なり指摘される事項は、連携計画の内容を左右するものか。

樋口委員 : 左右するものではない。

伊佐議長 : 他にご意見等ないので、以上で協議を終了する。議事の進行へのご協力に感謝申し上げます次第である。