

「第2回鳥栖市地域公共交通会議」
「第2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20年10月14日（火）17:30～20:00

■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
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	増田 保 (代理 笹井 輝真)
(株)構内タクシー代表取締役社長	斎藤 恭宏
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)
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	西山 和紀 (代理 松尾 亮)
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

■事務局：鳥栖市建設部都市整備課道路・交通政策室

■傍聴者 2名

■次第：

1. 開 会
2. 議事
専決処分事項の承認について
「平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算の補正」
3. 協議
(1) 鳥栖市地域公共交通に関する市民アンケート調査結果
(2) 市内3路線の利用実態調査結果
(3) 鳥栖市地域公共交通 課題と対応策(案)の検討
(4) アウトプットイメージ(案)
4. その他
5. 閉 会

■資料：

- (1) 「第2回鳥栖市地域公共交通会議」「第2回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議次第
- (2) 「専決処分事項の承認について」
- (3) 資料1：「鳥栖市地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」
- (4) 資料2：「市内3路線の利用実態調査結果」
- (5) 資料3：「鳥栖市地域公共交通 課題と対応策（案）の検討」
- (6) 資料4：「アウトプットイメージ（案）」

■議事：

- (1) 「専決処分事項の承認について」「平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算の補正」について

（事務局が資料を説明）略

- ・ 専決処分事項について承認
- ・ 地域公共交通総合連携計画作成業務を鳥栖市に発注依頼すること、そのために国補助金を鳥栖市に事業費補助として支出することも併せて承認

■協議：

- (2) 「鳥栖市地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」及び「市内3路線の利用実態調査結果」について

（事務局が資料を説明）略

N委員：資料2の中で、「乗降り自由」と「バス停」という選択肢があったが、これらは同じことを言っていると思うので、同じくくりにして良いのではないか。また、資料1のp.5の利用交通手段から、バスよりタクシーの利用が多いことが分かる。また、買い物になると自転車の利用が多くなり、通院ではタクシーの利用が多くなる。面白い傾向だが、このあたりで何か分析しているのか。

事務局：「バス停」という選択肢は、椅子の設置等、バス停の環境を伺った。「乗降り自由」については、その点のみを伺ったところである。また利用交通手段について、現在検討しているところでは、バスの利用者を増やすためには、自転車や徒歩で移動されている方が対象になると思っている。

E委員：回収率が30%ということだが、例えば空白地域の方が熱心にとくさん出した等、地域間の偏りはなかったのか。また、そのことは分析にどのような影響をもたらしたのか。

事務局 : 確かに地域間でのアンケート回収に偏りはあった。資料1のp.7にあるように、各地区の移動需要を分析する際は、各地区の人口、年齢構成を踏まえた補正を行い、アンケート結果に偏りがないようにした。

(3)「鳥栖市地域公共交通 課題と対応策(案)の検討」「アウトプットイメージ(案)」について

(事務局が資料を説明) 略

J委員 : 交通空白地域に住む方は現在どのような交通手段を使っているのか。

事務局 : 自家用車が最も多くなっている。

J委員 : 確認だけだが、資料2のp.1の所要時間は路線バスのものか。

事務局 : 路線バスのダイヤから算出したものである。

F委員 : 運行に係わる車両数と運転士の人数を教えてください。

事務局 : 運行車両数については、河内線、弥生が丘線、麓・小郡線の市内線で4台が運行している。

H委員 : 運転士の人員数については、再雇用のシニア運転士を含め、合計54名となっている。この人数には路線バスのほかに、貸切バスの人員も含まれている。また、シニア運転士は14名である。

事務局 : 運転士は全部で54名と報告があったが、路線バスの運行経費の計上については、運行1台につき運転士1名ということで計算されている。

H委員 : 今事務局から説明があったとおり、路線バスについては運行1台当たり運転士1名で運行している。また、勤務形態については労働基準法の定めに基づいた労働組合との協定で、運転士の拘束時間は最高で16時間となっている。この労働条件が若い方にとっては受け入れがたいものとなっているのか、若年運転士が不足気味であることもお伝えしたい。

議長 : 確認だが、路線バスに関する鳥栖市の財政負担の5,300万円を1世帯当たりで換算した場合の負担額はどれぐらいになるのか。

事務局 : 年間で、1世帯当たり約2,100円となる。

I 委員 : どのような人たちに、どのような交通手段を提供することを考えているのか。意外に通勤目的の路線バス利用者が最も多かったということで、私もびっくりしたが、鳥栖市へ通勤されている方も交通弱者と捉えられないことはない。前回の協議会では交通弱者に対する公共交通サービスの提供ということの大前提にすとなつたかと思うが、交通弱者をどのように捉えているのかということやはり非常に難しいことだと認識した。交通弱者と言えば一般的にはお年寄りなどが考えられるが、こういった通勤者の方も最近のガソリンの高騰の影響等でマイカーを控える傾向もあるのかなと考えれば、交通弱者と捉えることも必要なのかなと感じた。資料からは端的に読み取ることが難しいので、実態調査を行った事務局の感想というものを聞かせてもらいたい。

事務局 : ご指摘のとおり、通勤目的の路線バス利用者が最も多かったことには事務局としても意外であった。利用実態調査では鳥栖駅から西鉄鳥栖を經由して大木のバス停に至る区間での通勤利用が最も多かった。こういった通勤者は鳥栖駅までは電車をご利用されて鳥栖に来られていると考えられるので、鳥栖市内でのマイカー利用という概念はないと考えている。また、調査の折「朝はバスがあるから良いが、退社の時間帯にバスがないから不便。鳥栖駅まで歩いている。」といったご意見を多くいただいたことから、交通弱者と捉えることも必要と感じたし、路線バスを利用したいと思ってる方が目の前におられるのに対応できていないことに歯がゆさも感じた。バス利用実態調査や市民アンケート調査の結果から、高齢者と通勤されている方の移動時間のピークは重ならないこともわかったので、ルートやダイヤなどについて路線バスをやりくりし、双方の需要に応えられるようにしてけるのではないかと感じている。

議長 : 資料4の⑦の実証実験のところ、そういったことの検証を行うことを考えているのか。

事務局 : 実証実験を提案している田代地区(空白)や鳥栖地区(空白)は、現在路線バスが存在しないので、通勤に関してどういう傾向なのかということは掴めていない。そもそもこの地区には高齢者や独居老人世帯等が多く、こういった地区が空白地区となっていることを問題視すべきだろうと考えている。また両地区のアンケートの回答からも、移動方向は主に鳥栖駅方面に向いていることが明確に捉えられ、移動需要も多いことが判明したと考えている。資料4の⑦の実証実験では、今のところ通勤者は念頭には入れておらず、高齢者を主眼とした効果を検証させていただきたいと思っている。通勤等で強化したいと思っているのは、河内線の鳥栖駅から西鉄鳥栖、大木までの区間で、ここの増便を図り強化したいと考えている。

I 委員 : 事務局の説明は全ての方を救うという理想的なことだと感じた。交通弱者は誰をターゲットにするのか。それによって提供する交通手段というものも違ってくると思う。路線バスを例にすればルートやダイヤも違ってくると思う。通勤は7時

8時台、通院であれば10時前後付近だろうし、それだけでも随分と違ってくる。そういった方々を全て救おうとしているのか、救えなければどういった対象を優先するのかということがあると思う。その辺がはっきり見えてこない。全てを対象に満遍なく交通手段を提供するのか、または、交通弱者を中心に細やかなサービスを構築するのか、そこは随分と違った形だろうと思う。そういったことで、どういったところをターゲットにしなければいけないと感じられたのか、調査をやってみて、こういった方々は本当にかわいそうだ、こういう方々を救ってやらなければならないと感じられたのか、それとも全て満遍なく救ってやらなければいけないと感じられたのか、その感想ということを知ることができた。

事務局 : 特に空白地域の高齢者の方は、移動の足を求める声が多いと感じている。資料3のp.4にあるように、通勤の方については、ルートの見直しや系統の単純化等によって可能な限りの対応を図っていきたいと考えている。空白地域については、交通手段の確保を求める声が多いことや、そういった住民の方々の意識や移動需要を考えて、主に65歳以上の高齢者を対象として日常生活で必要最低限の交通手段のご提供を目的として、実証実験を行っていきたいと考えている。事務局としても一番悩んでいる点ではあるが、高齢者等の交通弱者を主眼においた路線バスの効率化、簡素化や実証実験の検証を進めたいと考えている。

B委員 : 小委員会でも、ターゲットについて激論になった。まず市民アンケートの回収率について、我々区長としても回収に対する協力を呼びかけた区長が多かったにもかかわらず、30%の回収しかできなかったということは残念な結果であったと感じている。私的な見解ではあるが、市民の方々の期待が高ければ50%の回収はできたと思っている。小委員会の中ではこういったアンケートの回収率から市民の人達は、公共交通に関し、自分たちが望んだことが本当に実現できるのかという不安や不信があるのではないかとということも意見として出た。また、全ての方が満足するレベルに至るまで、市が無制限に公共交通に投資を増やすということは現実的ではないとも小委員会の議論のなかで一定の共通認識として共有されたと思っている。このような背景を議論した上で、では、どういった方々を交通手段サービスの提供の対象とするかを考えた結果として、まずは通学の学童の移動は確保すべきということが出てきた。それから、高齢者には配慮してほしいということ。また、麓・小郡線について、鳥栖市だけで補助をしているのだから小郡市内まで運行するより、鳥栖市内に空白地区があり、そこにお住まいの方が困っておられるのだからそういった地区で有効活用したらどうかということの提案も出たし、さらに、皆さんもびっくりされたように、路線バスの利用者として通勤者が最も多かったということは、小委員会の中でも全くの想定外のことであり、弥生が丘の企業と共同運行ということが事務局の提案としてあがったことについては、「是非実現すべき」「いい提案だ」といった意見で一致した。まだ、麓・小郡線の小郡方面についての、小郡に行かず、周辺に空白地域の飯田町などを踏まえ、鳥栖市内で有効活用すべきではないかというような具体的なことについては

明らかには示されてはおりませんが、総花的であるとはいえ資料4の中で小委員会の意見がまとめられた内容が出ているものと思っている。あとは、通勤の時間帯、買物の時間帯といった行動時間帯への配慮を反映して練り上げることができれば上々と感じる。通院に関しては、周りの話を聞くと、行く時間は特定できるのでわりとバスを利用されているようですが、帰る時間は診察の待合などで特定できないからタクシーを利用される方が多いようで、このことは如何ともし難いのではと考える。いずれにしても鳥栖市の財力と費用対効果といったことに配慮することが必要とも考えるので、資料4のイメージを実現していくことを目標にして構わないのではと思う。

議長 : ルートの見直しは経費の削減につながり、通勤を取り込むことは増収につながる。経費削減を行い、一方で増収を図るという両面を狙っているということだと思う。

E委員 : ターゲットをどうするかということももちろん大事だと思うが、ひとつ抜けていると感じることは、地球温暖化や石油の枯渇等の状況を踏まえると、もっと公共交通機関を利用しようということが私たちのこれからの生き方になると思う。ターゲットをある程度絞らないと計画が立たないということはあるかと思うが、通勤者が環境のために自家用車ではなくバスを使う、交通弱者が健康のためにバスを使う等、一般の方々に敢えて公共交通機関の利用を啓蒙していくことが大事だと思う。鳥栖の地域のもので買物するとか、地域の施設を利用するだとか、そういったことに繋がると思うので、ターゲットのことも大事だと思うが、もう少し大きなビジョンをもって計画を立てていく必要があると思う。やはり、もっと公共交通機関を利用して移動するということと呼び掛けることが本当は一番大事なことになるのではと思っている。

A委員 : 今後のスケジュールを確認したい。実証実験が提案されているが、いつ実施することを予定しており、そのためにいつどのようなことを決めないといけないということの説明してほしい。

事務局 : 資料「鳥栖市地域公共交通活性化協議会及び小委員会の役割」にあるように、まずは11月開催予定の第3回小委員会で、市内路線の対応方針、交通空白地域の対応方針について、実証実験や既存路線バスのルートについてご意見を頂きたいと思っている。そして、連携計画、実証実験計画のフレームの(案)を次回の協議会でお示したいと思っている。そして20年12月には、小委員会で検討された具体のルート等について区長さんを始めとした地元の意見を頂き、年度末を目標に連携計画をまとめたいと思っている。次年度は、4月から9月にかけて実証実験について地元の方や交通事業者と話し合い、10月以降に実証実験を実施する予定である。

A委員 : 何故スケジュールについてお伺いしたかという、かなり貴重なデータが揃って

いるのだが、そのデータを十分使いこなせるまでの分析が不足しているのではないかと感じたからである。その分析が限られた時間でどこまでやれるのかはわからないが、まず今回の回収率 30%はすごい回収率であると思う。しかも、わりと細かい説明がなされた上でのアンケート調査への回答ということで非常に有効なデータが取得できていると感じる。しかし、分析が不十分なので今日出された質問に対してもスパッとした回答ができないのだろうし、誤解もされることに繋がるのではと思う。ただ、委員の皆さんも大体の方向性というものはご理解されているんだろうと思う。事務局の案として示した資料 4 を土台として、あとはどれだけ具体化していくことができるかということだと感じている。ただし、本日頂いた意見を参考に、この案に至る過程についての説明資料がもっと必要で、委員の皆さんが良く理解をしておいていただくようにしておかないと今後の議論にとってマイナス要因となる。そういったことから、もっと分析を行う必要があると思う。あとはどれだけ時間がとれるかということになるかと思うが、私自身もこのような分析を行ったら良いのではないかと感じたことがあるので、お伝えして早急に分析をお願いしたいと考えている。結局は資料の 4 のイメージに行き着くのであろうとは感じているが、この過程は大事なことなのでお願いしておきたい。

事務局 : 資料 4 については、アンケートの回答も豊富に頂けたので、現時点の分析結果から、客観的にということにこだわって作成を行った。我々で考え付く分析を行った結果として、このようなことが言えるのではないかとことでまとめさせてもらっている。しかし、今日のご意見やご指摘を振り返ると、やはり足りない部分があることを感じたので、資料 4 のイメージが大きく変わることはないとは考えられるが、今後、井上委員からご指導頂いた上で、さらに客観的なデータを揃え、クロス分析、不足する分析を加え、検証を行っていきたいと思う。

I 委員 : 今、資料 4 のかたちから変わることはないだろうということだったが、それほど議論が進んだのか、例えばさっき出た「なぜ小郡まで運行する必要があるのか」についてだとか、当然需要が少なければ路線バスを廃止して代替交通手段を考えるだとか、そういう中で路線バスは絶対廃止しないのかということだとか、そういったことは今の時点で答えが出ているというふうに認識していいのか。そうであればこの協議会で議論することの意義がなくなりはないか。

事務局 : 先程の発言は想定で言ったものであるが、事務局が考える現時点での分析結果では資料 4 のアウトプットイメージが出てくるのではないかとことだが、更にご指摘された分析の足りない部分等を補い、再度協議会にご報告をして、審議をいただきたいと考えている。

I 委員 : 結局、答えありきが一番怖いことだと思う。絶対方向を変えないというようなことは危険ではないか。

事務局 : そういったご意見は当然のことであり、事務局としてもあくまで客観的に検証して考えられる(案)として資料4のイメージをお示ししたものであり、あくまで数字で現れる傾向といったものをイメージに反映させただけのものであって、事務局として恣意的にこういったアウトプットイメージを作成したというつもりは毛頭ない。

A委員 : 事務局としては、アンケートのデータにも触れて、実態調査も行き、実情をよくわかっているということから、切羽詰ったスケジュールの中で取り急ぎ作ったイメージといったのが、資料4のイメージだと感じる。また、そのイメージを今日この場で協議会として承認してもらおうということではないと思って、事務局の説明を聞いている。私は先ほど宿題を事務局に出したが、事務局が資料4の案で進めるということについて、我々委員がどう思うかということ宿題として事務局が投げかけており、それを次回協議会でお互いにつめを行うということと思う。しかし、我々がこの資料を見ていくとき、今日出された資料では不足している。要するに、説明資料で使ったデータ等からすんなりと資料4のイメージに結びつかないということが問題である。いわば委員の判断材料として更なるデータを事務局から送ってほしい。私の感想では、資料4のイメージは、事務局が意気込みで作った、あくまでも素案というようなものだと思っているが、いかがだろうか。素案というよりはたたき台レベルなのかとも感じる。

事務局 : 本資料は、あくまでもたたき台のたたき台ということでご理解頂ければと思っ
ている。客観的なデータだけを見た場合にこのようなかたちになるのではということ
で作ったものである。

M委員 : 一つの提案だが、資料4と資料1、2、3をリンクさせるようなかたちに出来ない
か。例えば、資料4の①の「運行形態の検討(河内線)」の内容について、根拠と
なる該当資料とページを記載するようにするのが良いのではないか。

事務局 : より分かりやすい資料になるように工夫します。

J委員 : 平成20年8月20日付けの西日本新聞に、佐賀県が自治会による生活運行計画に
計3事業に補助金とあるが、鳥栖市も手を挙げられるのかお聞きしたい。また、
資料3の「(2)鳥栖市の公共交通連携計画検討の方向性」にも鳥栖市の財政が厳
しいということが記載されているが、既に5,300万円の負担を抱えている中
で、資料4にある対策を全て行うとしたらどれぐらいの予算がかかるのかとい
うこと等を検討することが大事である。こうした予算額があって初めて、各エ
リアにどのような手当を行っていくのか、どこを優先して手を付けていくのか
ということ等が見えてくると思う。冷たいと思われるかもわからないが、少数
はごめんなさいというそういう考えが正しいかどうかは別として、行政とし
ては全てを救いたいのが限界というものがあると思う。最終的にはこうした財
政事情がからんで

くと思う。行政としては難しいところで、出しにくいとは思いますが、我々委員の検討要素として、アバウトなものにならざるを得ないと思うが、最終結論の前段階ぐらいに出してほしいと思う。委員の皆さんもこの取り組みはいいものだというだけで、何の指標もないまま承認するというのは酷なことだと思う。

議長 : 今後の小委員会や第3回協議会ぐらいに出してもらえればと思う。

事務局 : 佐賀県の事業に関する鳥栖市の申請だが、これは行政が主体というよりは、地域自治会等の取り組みに対する助成というものである。鳥栖市からは1団体、任意団体から申請を行ったと聞いている。2点目の財政の件だが、どこまで投資を行うのか等、やはり財政という観点からのチェックは重要で、そうした関係のバックデータの準備は必要と考えている。当然全てを救うというのが理想だが、やはり、優先度の高いところを把握し、そうしたところに国の実証実験の補助事業を活用するというのも見据えながら、これは努力目標のような指標になるかもしれないが、次回ぐらいにはお示ししたいと思う。

N委員 : 申請されたのは旭地区の任意団体であったが、佐賀県としては、旅行業法に抵触するおそれがあったため、今回は採択を見送った。

F委員 : 資料3の「(1) 基本的なスタンス」で、市民生活の足の確保と財政負担への配慮ということが挙げられているが、年間負担5,300万円という額は市民にとって大きな金額である。この市の負担を減らすためにひとつ提案だが、今の利用者数をみると、大きなバスを動かす必要はないと思う。マイクロバスや乗用車の少し大きなものを活用すれば、負担額も減ってくると思う。それと市民生活の足の確保ということで、地域の足を確保する事業を運営するような任意団体があるかもしれないと思うがどうでしょうか。

議長 : このご意見には運行業者関係の方に回答をお願いしたい。また、任意団体の運営に関する法の抵触についても県の方から説明をお願いしたい。

J委員 : 多くの自治体で、民間で運営を行う自家用旅客運送等が行われているが、それが地域の足となっていくと、バスやタクシーなどが撤退していくという悪循環になっている。私どもとしては、安全で末永くご利用して頂くということで、出来ればバスを利用して頂きたいと思っている。それからバスについては、現在新たに導入する場合は、低床バスやノンステップバスを導入してくださいという状況になっている。今持っている小型マイクロはそこまでいっておらずせめてワンステップぐらいということになると思うが、大きなバスは現在の基準に合った形での導入が図られている。それから小さなバスと大きなバスの違いだが、言われたように若干燃費等に違いはあるが、市の財政負担の減少に格段に寄与するような経費節減効果はないだろうと思う。別の面では団地内の小さな道に入っていけると

いうことが出てくるかと思う。小さなバスによって、例えば弥生が丘団地など、団地内をまわることやフリー乗降等も考えていけることだと思うが、こうした仕組みをそのまま市内にもってこられると、大きな需要にあわない場合が出てくると思うので、大きな需要に合わせて大きなバスを用意することも事業者として行っている。団地内で小さなバスを回す場合は最寄り駅の基山駅などにつなげるのが良いと思う。今の案はすべて鳥栖駅にもってくるということで無理があるかもしれない。スーパーの駐車場を乗り継ぎ場所にする等、途中の乗り継ぎ場所も検討が必要と思う。

N委員 : 鳥栖市の任意団体からの申請内容は、タクシーをタクシーのまま使って、皆で合乗を進めようという取組みをコーディネートしようというものであったが、このコーディネートが旅行業法に基づく旅行業の斡旋に該当してしまうおそれがあると九州運輸局から指摘を受けた。ただ最終的な結論は出ていない。また旭地区の場合、行き先が福岡に向かう足が多かったため、今回の中での優先順位は低いと捉え、今回見送ったが、現在も継続検討事項としているところである。

P委員 : アウトプットイメージ案と資料3の(1)と(2)が結びつかない。アウトプットイメージでは乗合バスを中心とした運行形態等を主に検討したと思うが、方針の中に書かれているように、それ以外の部分については乗合タクシー等に代替ということで、いろいろな手段を組み合わせた公共交通にしていくというイメージになっているのかと思っているが、こうしたイメージで良いのか。また、資料1のp.6のふだんの外出における片道交通費について、料金抵抗や限度額を算定することによって、アウトプットイメージにつなげていくことがあるのだろうと考えたが、どのような繋がりを持たせようと想定したのか。

事務局 : アウトプットイメージについて、例えば資料3のp.5と資料4の河内線の部分について、言いたいことは一緒である。例えば曜日限定の運行であるとか、予約制の運行を検討するだとか手段・手法は複数あると考えられる。ただ、今回課題をお示しした形に止めているのは、地元のご意見や事業者等と協議した上でないといきなり具体案をお示しするのは困難と判断したためである。今後関係者と協議した上で、具体の対策案をお示ししたいと思っている。2点目の片道交通費については、現時点では、交通空白地域ごとにどの程度の運賃が許容範囲なのかということ把握し、活用していくことを念頭に入れている。またバス運行地域についても、今後ゾーン別に分けて集計していく必要があるかと思うが、ゾーンごとにそれぞれどの程度の許容範囲があるのか、その基準に活用していきたいとも思っている。

議長 : 相当議論もいただいたが、総括すると次回に持ち越さないと解決できない案件が多いように感じる。他に委員の皆さんからご意見はありませんか。

G委員 : 皆様から頂いた意見をこれから検討していきたいと思う。また、先ほど予算の関係を検討しないとなかなか先に進まないという意見だが、アンケートの中でも現状並みの水準に対する意見、現行の5, 300万円程度に止めるべきだというご意見が多いのは、一つ参考になるのかなと思っている。あと、担当課の中でこれから議論しなくてはならないのは、どれだけ利用者を増やすのかということだと思っている。これが検討できれば、同じ予算の中で、もっとより多くの利用者が見込むことができ、費用対効果という面から考えても、意味が大きくなってくる。そのような中で、例えば、無料パスを持っている人がさらに増えてきて、路線バスをご利用いただけるということになれば、これはこれで効果というふうに捉えたいと考えている。基本的に、我々の考え方としては、利用者をいかに増やすのかというのが大前提になる。現在の負担額を使うのであればより有効に使おうという考えである。これを実証実験で1年又は半年かけて検証しつつ、ルートや運行本数の問題等を解消し、改善していければよりよいサービスの提供に繋がり、随分と違ったものになると考えている。また、一時期200円を窺おうかという気配があったガソリン価格であるが、今後のガソリン価格の動向によっては、路線バスの需要も随分影響を受けて変遷すると思うので、そのときどきで検証を繰り返し、より多くの方に使って頂くような運行形態・路線を考えていくというのが基本であり、重要だと思っている。

A委員 : 資料3の(1)と(2)のところが重要だが、足の確保をしながら財政負担をこれ以上増やさないということだが、そのようなうまい話が本当にあるのかと思うところはあある。その辺りもある程度踏み込んでおく必要があると思う。鳥栖市には無料パスがあるが、今後75歳以上の方はさらに増えていくことは容易に予想され、同時に無料で利用できる方がどんどん増えればますます収支の面からは路線バスは苦しくなるということは見えている。そういう状態の中で今のサービスを維持しながら、負担額は現状の水準で行っていけるのか、この辺りについてももっと厳しく分析をしておく必要があると思う。一方で、日常生活に必要な最低限の公共交通インフラとはどのようなものか検討しておく必要がある。例えば、住んでいるところから公共交通までの距離や運行回数について「居住地から何百メートル以内、1日何便で、運賃はどれぐらいにするのか」というように、いわゆる鳥栖市が考えるシビルミニマムといったものをはっきりさせて議論することが大事である。痛みに触れず、誰もが苦しまないようなアウトプットではいずれ立ち行かなくなるのではないかという心配がひとつ。また、一方で現状並の財政負担に固執するのかどうかということも課題だと思う。このことは先ほど申し上げたシビルミニマムを形づくっていくとどうしてもこれぐらいの費用が必要だということが出て、仮に負担額が現状の1.5倍とかなった時に、これは駄目ですよと言ってしまうのか。これはこの場ではなく市民が決めることだと思う。本当は、これだけのサービスをすると、どれだけのコストがかかって、市の負担額がどれぐらいになるかということ踏まえた上で、シビルミニマムをどこに置くのかということ議論することが必要である。あとはスケジュールとの関係で、どこまでで

きるのかということ事務局にて検討してほしい。今申し上げたようなことは、次回には示していただいて検討させて欲しい。

(4)その他

(事務局が資料を説明) 略

議長 : これで協議を終了します。