

「第1回鳥栖市地域公共交通会議」
「第1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5月27日（火）18:00～20:00

■場所：鳥栖市役所 3階大会議室

■出席者：

福岡大学工学部教授	井上 信昭
久留米大学経済学部教授	伊佐 淳
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 (代理 松井氏)
(株)鳥栖構内タクシー代表取締役社長	齊藤 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
鳥栖警察署 交通第一課長	香月 幸太郎 (代理 浜野氏)
佐賀県 空港・交通課課長	西山 和紀 (代理 江島氏)
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

■次第：

1. 開 会
2. 市長挨拶
3. 委員委嘱状交付
4. 議 事
 - (1) 鳥栖市地域公共交通会議設置要綱制定の報告
 - (2) 鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約、事務局規程、財務規程の制定について
 - (3) 議長の選出
 - (4) 役員（副会長、監事）選出
 - (5) 鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定スケジュール（案）について
 - (6) 平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算（案）について
 - (7) 鳥栖市公共交通総合連携計画の策定に向けて
5. その他
6. 閉 会

■配布物：

- (1) 「第1回鳥栖市地域公共交通会議」「第1回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議次第
- (2) 「第1回鳥栖市地域公共交通会議」「第1回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」第1回合同会議座席表
- (3) 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委員名簿
- (4) 鳥栖市での地域公共交通会議、地域公共交通活性化協議会の役割と位置付け・・・資料0
- (5) 鳥栖市地域公共交通会議設置要綱・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料1
- (6) 鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料2
- (7) 鳥栖市地域公共交通活性化協議会事務局規程（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料3
- (8) 鳥栖市地域公共交通活性化協議会財務規程（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料4
- (9) 鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定スケジュール（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料5
- (10) 平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料6
- (11) 鳥栖市公共交通総合連携計画の策定に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料7

■議事：

(1)「鳥栖市地域公共交通会議設置要綱制定の報告」「鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約、事務局規程、財務規程の制定」について

（事務局が資料を説明）略

- ・鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約（案）、事務局規程（案）、財務規程（案）について、了承を頂き、原案通り制定
- ・鳥栖市地域公共交通会議設置要綱及び鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約により、**橋本鳥栖市長が会長に就任**

(2)議長の選出について

- ・伊佐委員の議長就任について了承

(3)役員（副会長、監事）選出について

- ・小石委員の副会長、佐々木委員及び山本委員の監事就任について了承

(4)「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定スケジュール（案）」「平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算（案）」について

（事務局が資料を説明）略

- ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定スケジュール（案）、平成20年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算（案）について、原案通り承認

(5)「鳥栖市公共交通総合連携計画の策定に向けて」について

(事務局が資料を説明) 略

- 議長 : 本資料について何かご質問はありますか。
- K委員 : 今回の計画づくりの目的は、交通制約者を対象とするのか市民全般を対象とするのかどちらでしょうか。
- 事務局 : 交通制約者対策を基本と考えています。鳥栖市の場合、市中心部周辺・市街化区域内にも交通空白地域があり、多くの高齢者が住まれていますので、こうしたことも念頭において検討をお願いしたいと考えています。
- C委員 : 市民アンケートは、せっかく市民の意見を把握するのならば、できれば市民全体の方を対象に実施したらと提案したいが、事務局はどうお考えでしょうか。
- 事務局 : 事務局としても、できる限り多くの市民の皆様のご意見を伺いたいと考えています。全世帯を対象としたアンケートを実施するに当たっては、77自治会の区長や住民利用者の代表者の方々のご協力が是非とも必要である。区長会、小委員会とも相談させていただき実施したいと思っております。
- C委員 : 回収率を上げるためにも、バスの問題に関心がない人への対応も十分考えて、アンケートを実施していく必要がある。回収がどれぐらい得られるのか、その辺りに十分留意して取り組む必要があるが、何か方策を考えていただきたい。
- 事務局 : 回収率を上げるために、全力で取り組みます。市民アンケートについては、市民の皆様に、地域公共交通の問題に関心を持っていただくための呼び水的な役割も期待しています。市民の皆様にも説明を十分に行って理解していただくように努力します。
- F委員 : 私の地区では、毎年5~6軒ぐらいが老々世帯になっている。交通空白地域対策においては、財政的な問題があると思うが、コミュニティバス導入も検討項目の一つに入れて、皆に平等な恩恵が与えられるようにしてほしい。
- D委員 : 鳥栖市では、75歳以上の方に特別乗車証の交付を行っているが、知っているが取りに行かない人もいます。特別乗車証をもっと広報すればバスの利用者も増えるのではないのでしょうか。
- 事務局 : 特別乗車証の累計交付数は約2,000枚ですが、特別乗車証は鳥栖市独自の事業であり、使用できるのは鳥栖市単独で補助している市内路線に限られ、他の市町と

共同で補助している広域路線では使用できないことが利用者の伸び悩みの原因と考えられます。せめて、市内路線が通る地域の高齢者の方々に、特別乗車証の情報提供を行っていく必要があると思っています。

E 委員 : 私の地域は弥生が丘線が通る地域で、バスの本数は少ないが、車を運転できないので、ほとんどバスで移動しています。本数は少なくとも、時間に合わせて乗れば便利で、バスには本当に助けられています。特に弥生が丘線沿いは、バスが絶対に必要であり、維持してほしい。市民アンケートにおいては、バスを利用する人、利用しない人では意見も違うはずなので、そういったことに配慮して設問を考えてほしい。利用している人は、朝の買い物への行き帰りに便数が増えたらと希望していると思います。

議 長 : 今のE委員の意見は、例えば、資料の p. 10 にある既存バス利用実態調査の調査項目「改善要望」のところに「本数を増やしてほしい」という選択肢を追加してほしいということだと思われます。

今、話に出ました資料の p. 10 の調査項目については、委員の方々の意見をもとに追加・修正していく必要があって、例えば、「利用時間」については、乗車と降車の2つの回答が必要ですし、また、「利用の目的は」については、「友人・知人・親類等に会いに行く」などの選択肢も必要だと思います。さらに「改善要望」については、「駅との接続を便利にしてほしい」やその他具体的に書き込む欄があった方が良く思う。こうした追加・修正については、次頁の市民アンケートにも反映される必要があると考えます。

A 委員 : 既存バス利用実態調査と市民アンケート調査は市の職員で行うのですか。

事務局 : 既存バス利用実態調査は市の職員で、市民アンケート調査は自治会の協力を得て実施したいと思っています。

A 委員 : 市職員で直接実査するのであれば、事前に十分な詰めが必要になると思うので、調査の項目等、今後事務局が細かいところをつめたかたちでまとめたものに、ご指摘させていただきたいと思う。

事務局 : 調査項目等については、委員の皆様の意見をもとに、再構成させていただきます。

G 委員 : 私は田代地域に住んでいます。私の施設は地域共生ステーションということで、高齢者の方から若者まで出入りしていますが、交通の便ということについて良く話し合いをすることがあります。田代地域は交通空白地域で、70歳から90歳の独居老人の方が大変多くいらっしゃいます。家族が近くにいれば家族に送迎してもらえるが、近くにいない人は出かけることができない。そのため、買い物には、タクシーを使っている方も多いんですが、往復で約2,000円も払っているという

話をよく聞きます。市の財政負担という問題もあるかと思いますが、お年寄りが買い物に行くのに2,000円も交通費を払ってるということに疑問を持っています。アンケート調査には強い興味を持っていますが、どんな設問がいいのか今すぐには思いつかないので、一度持ち帰って、皆で話し合ってみたいと思います。

Q委員 : 現在考えられているアンケートでは、利用する人の気持ちは把握できると思う。しかし、利用しない方がなぜ利用しないのか、どうすれば利用できるようになるのかということ把握できる調査項目も入れた方が良いのではないかと思います。また市の交通拠点をどこにもっていくかということも大事で、自動車というOD調査のような形式で目的地を把握するのも良いと思います。それからG委員にお尋ねですが、お年寄りの買い物の頻度はどれぐらいになるのでしょうか。毎日？

G委員 : 私が聞いた80歳前後の独居の方々には週1回ぐらいです。そのぐらいが限度なんですね。私もできる時は、私が運転する車に乗せていますが、事故のことを考えたら不安になります。また、高齢者にとっては、バス停まで行くのが大変で、歩いて行くということが悩ましいですね。手を挙げたらバスが停車するという仕組みも検討してほしいと思います。そうした仕組みを検討するためにも、高齢者がどこを中心に集まるのか、例えば買い物はどこへ行ってるんですかなど、高齢者の行き先を把握することが重要になると思います。

事務局 : 市民アンケート調査について、利用しない理由は、資料のp.11の調査項目の8に「なぜバスを利用しないのか」という設問は設けていますが、この素材をベースに、市民の皆様が書きやすいように工夫を加えさせていただきます。交通拠点については、アンケート調査結果から具体的な行き先等が明らかになってくると思うので、そのようなことから検討していきたいと思います。

A委員 : 資料の前半部分について確認したいのですが、P.4の表2の広域路線の乗車人数について、現状を正確に把握するためにも、これは鳥栖市民の利用者と、市外の利用者で区別する必要があります。

また、財政負担が5,300万円ということですが、どの路線にどれぐらいの負担があるのか、さらには負担の仕組みが具体的にどのようなかたちになっているのかということも教えてほしいし、他の委員の方もご存知ではないと思うんです。可能な財政負担の水準等の制約条件を踏まえ、路線を広げるのか、今の仕組みを変えることで対応するのか、この協議会で結論として出していきたいものを次回資料として整理してほしいと思います。

1日当たりの運賃収入と利用者から1年間の運賃収入を単純計算すると約1億2,000万円ということになると思うんですが、そのうち足りない分の約5,300万円が市の負担分という厳しい状況にあるということ、委員の皆様で認識しておく必

要があると思います。もう、かなりの鳥栖の市民の方がバス離れをしている、バスに依存しない必要としない生活スタイルとなってしまっているということです。p. 10 のバス利用実態調査で調べようとしているデータは、乗降のバス停等、西鉄バスさんが既に持っているのではないかと思います。この辺を事前によく確認した上で調査の仕組みをつくっておかないと、かなり大変な作業なので、もし既存のバスデータが相当部分入手できるとなると、足りない部分に限定した調査が行えて効率的になりますから。

J 委員 : バス利用実態調査は毎年行っていて、今年は 5/15、5/17、5/18 に全路線の利用状況を調査し、現在集計中でございます。可能なものはご提供して、協力させていただきます。

事務局 : 補助の構図ですが、運行収入から運行経費を差し引いた額に対して、広域路線については、生活路線維持費が国・県から補助が出ていまして、それに足りない額を市が補うというかたちになっています。市内路線にはそのような国等の補助がないため、赤字部分を市が全て負担する仕組みになっています。広域路線の乗車人数や、現在のバス路線がどのような負担の仕組みで運行維持されているのか、次回までに分かりやすい資料を提示したいと思います。

P 委員 : アンケートは 1 世帯に 1 枚だと世帯主が書く可能性が高いので、配布数が多く大変だとは思いますが、アンケートについては、家族構成の違いによって、枚数等考慮した方が良いと思います。

事務局 : アンケートの方法については、小委員会の方でも、意見をもらって、工夫していきたいと思う。1 世帯当たり複数配布が考えられるが、自治会の方々に相談していきたい。1 世帯複数配布となると、一人で複数の調査票を書かれることも考えられます。

議 長 : 今後の調査のスケジュールはどうなりますか。

事務局 : 既存バス利用実態調査は 6 月梅雨前には実施したいと思っています。今日から 1 週間ぐらい、内容について意見をもらい、すぐにでも実施したいと思っています。また、市民アンケート調査については、7 月中旬から 8 月上旬と少し時間に余裕があるので、適宜、意見を頂きたいと考えています。

A 委員 : 市民アンケートについて、幅広く調査するというのですが、バス利用者が少ないため、返ってくる意見が少ないかもしれない。この協議会の最終的なアウトプットを決め、それに沿って乗ってほしい対象を絞り、アンケートを実施することも、労が少なく目的にそったものが把握できる可能性はあると考えます。全世帯を対象に実施する場合は、市の税金を投入することへの市民の合意がどの

程度得られているかということ把握するための問いかけをアンケートの中に入れていくのが良いと思し、必要なことだと思います。いずれにしても、市民アンケートで何を求めるかということは重要なことで、施策についての市民の理解を得るということであれば、幅広くアンケートを実施する意味も出てきます。

C委員 : 資料の p.9「検討の方向性」で、「単なる路線廃止の議論ではない」とあるのは、路線廃止もありえるということとも捉えられます。まずはバスを利用する人、しない人を含めて市民の声を把握するということが重要だと思いますし、私たちも検討するうえで、市民の皆さんがどういったお考えをお持ちなのかを分かっている必要はないと考えます。そういったことから、なるべく多くの市民の方にアンケート調査をかけていく必要があると思う。検討する中で、ここまでは鳥栖市に、ここからは市民も協力すべきこと、というような鳥栖なりの考え方を市と一緒に考えていけば、いいアイデアが出てくるのではないかと思います。

I委員 : 財政負担額は国庫補助・県補助を入れると、約 8000 万円になっています。こうした状況を市民の皆様にご存知いただき、その上で、市民の皆様にご公共交通を維持するのをごどうするのをごを問いかけていきたいと思っています。まずは、我々の目的をどこに置くのをごを明確にする必要もありますし、そしてその中で、どこまで公共交通機関にお金を出しても良いかということが第一義であると思っています。出せる負担額の水準が決まることによって、その中で実現できるものが何なのか、次のステップがみえてくると思います。さらには、鳥栖市は鉄道基盤が整っているため、これをどう活かしていくかということも検討する必要があると思っています。鳥栖市は面積が約 72 km²のコンパクトな市であり、その中で居住区として利用されている面積は 17~18%程度だと思いますが、その面積の中に現在でも 5つの駅があり、平成 22 年春には新幹線新鳥栖駅も開業しますから 6つの駅が存在することになり、鉄道だけでもものすごく基盤が整った街になりますから、そこをどう活かして市民の皆様に住みやすさを感じていただけるような施策が打てるのをごということもあります。

A委員 : 市民アンケートについてですが、2000 票ぐらいが回収できれば、市長やC委員がおっしゃったことや私が言ったことを満たせると思います。

G委員 : 市民の皆様のご意見を聞きながら、鳥栖市がここまではできて、ここまではできないという判断をしながら 1つのプロジェクトを進めていくことには大変な意義があると思います。個人個人の行動はバラバラだから、全てのご意見や考えを充足することは無理と思いますが、それでも市民の皆様には納得していただけると思います。

K委員 : 費用と利便性をどのようにバランスをとっていくかということだと思うが、それを議論するには、このスケジュールでは厳しいのではないか。公共交通の問題は

そんなに簡単に解決できることではないと思ってます。アンケート調査をしてその意見を分析して計画に反映するというような単純なことではないだろうと思います。委員会の回数を増やしてもっと議論するというのを踏まえるべきではないでしょうか。

事務局 : 小委員会で住民代表のご意見をしっかり把握し、それを協議会にお伝えすることや、また出来る限り協議会ごとに決め事を決めて進めていきたいと思えます。

C委員 : 会議の中身を変えるというやり方が良いと思えますよ。もっと会議の時間をかけるとか。

K委員 : 小委員会の役割もよく分からない。我々と小委員会の役割分担という点が。

事務局 : それぞれの協議会や小委員会で何を決めていくのか、もう少し詳しく分かりやすく説明できるものを準備します。

議長 : 他にご意見がないようですので、これで協議を終了します。ご協力ありがとうございました。今後の協議でも、鳥栖市の地域公共交通がよりよいものとなるように、皆様のご意見などをたくさん出していただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

(4)その他

事務局 : 本日も承認いただいた事項について、業務を進めていきたいと思えます。先ほど申し上げましたが、この後、特に急ぐのが既存バス利用実態調査です。この後1週間間に意見を頂き、調査の実施に向けて作業を進めていきたいと思えます。