

# 令和5年度 第4回古賀市地域公共交通会議 ・第5回古賀市地域公共交通会議（法定協議会） 会議録

○日時：令和6年2月9日（金）10時00分～11時35分

○場所：古賀市役所第1庁舎4階 第一委員会室

○委員の出席状況

出席者

【会長】九州産業大学	理工学部 教授	稲永 健太郎	
【副会長】公募市民		久池井 良人	
古賀市	総務部長	渋谷 倫男	
古賀市	建設課長	小瀧 正博	
西日本鉄道株式会社	営業第三担当 課長	中島 将吉	
株式会社古賀タクシー	代表取締役	後藤 正典	
花鶴タクシー有限会社	代表取締役	保井 享	
一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	富原 毅	
公募市民		飯尾 みどり	
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	傳 勝博	(代理)
福岡県福岡県土整備事務所	管理課長	和田 和志	
社会福祉法人古賀市社会福祉協議会	総務・地域課長	多田 祐二	
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司	

欠席者

一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也	
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田 晃一	
西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	鞭馬 隆行	
九州旅客鉄道株式会社	赤間駅 駅長	森武 晋一郎	

オブザーバー

福岡県企画・振興部交通政策課		長田 佑一	(代理)
古賀市	都市整備課長	水上 豊	

○事務局：古賀市経営戦略課 星野課長、吉野係長、横山主幹、吉武  
株式会社ケー・シー・エス 木野、上田

○傍聴者：2名

○配布資料

- 資料1 第3回協議会意見を踏まえた見直し方針
- 資料2 古賀市地域公共交通計画（素案）の概要
- 資料3 古賀市地域公共交通計画（素案）

## ○会議概要

### 1. 開会

経営戦略課長	あいさつ
会長	開会のあいさつ
事務局	委員の出席状況及び会議の成立について報告 資料の確認

### 2. 古賀市の地域公共交通の問題点と課題について

事務局	資料1～資料3について説明
委員	修正いただけてだいぶ良くなったが、もう一段進めるところで質問と助言、情報提供をしたい。38、39 ページの目標の数値について、設定の根拠を書いているところがないが、いずれ追加する予定なのか。
事務局	どこからでてきたのかと言われる市民の方も多いと思うので、追加する方向で考えたい。
委員	<p>必要になると思うので、ぜひ追加してほしい。また、自治体の計画の中に収支率をいれているところと財政負担額をいれているところがある。公共交通に対する補助金とか赤字とかを利用者で割っているケースもある。住民1人当たりで割ってくださいというのをよく願います。利用者で割ると使っている人の部分しか見えてこないの、利用していない人も含めて一体いくら公共交通に支払っているのか、住民の皆さんに理解していただきたい。同じ支払うのであれば、乗って使ってもらおうという意味で1人当たりの財政負担額というのを載せていただくことがある。古賀市の場合は、バスに対する補助金、バスとかタクシーに対するそういう交通政策に対する支出額を使うのか、補助金を出している路線が多いとその補助金をずっと積み上げてそれを割るというやり方もあるので、検討できるのであれば入れていただきたい。</p> <p>最後はアドバイスに近いが、2枚目の高速バスの青柳バス停の件について、計画に入れておいてよいのではないかと。ただ、利用状況が余り芳しくないの、このままだとバスがとまらなくなるかもしれないと、事業者は、そういうところで時間を詰めていきながら乗務員さんの働き方改革を行っているの、せっかく停まっているのだからもうちょっとうまく使うやり方を議論していただいてもいいのではないかと。近くに施設等もあるようなので、そういう所から古賀市に入る動線というのをつくっていてもよいのではないかと。</p> <p>それから、3枚目の表について、わかりやすい表であるが、1-2の補完交通の話について、いずれバスができなくなったらこういうものになるとかバスに乗れないからこうなっていくというようなのは流れとしてあると思う。一方で、行政の委託でデマンドを受け続けていた会社が、本業のタクシーが全然儲けなくなり、タクシー会社自体をもう閉じてしまうという例が長野市かどこかであった。今後政策を行う上で、過度にやり過ぎないようにブレーキをかけていた</p>

	<p>だくのも大事だと思う。あまり広げ過ぎると本当に本業がもたなくなるというのもあるので、それをお願いしたい。</p> <p>二つ目は、運転者の確保のところ、①の就職支援について、求人を出すだけでは、なかなか来ないと思うので、例えば、定住支援策と一緒にしていくとか、高校と連携していくとか、高校をでた方の就業のところで行っていくとか、あるいはもう少し前の段階も含めて、例えば、職場体験とか職場見学みたいなものを中学生、高校生ぐらいに行ってもらって、バスやタクシーの運転手という職業がある、こういう仕事をしていると認知していただく機会をつくっていただくと、より、住んでいただいて働いていただくところがしっかり連携していくと思う。関連して②のところ、福岡県は行っているのではないかと思うが、大分とか他の県は2種免許の支援制度というのに県が少し乗り出している、もし県が行っているのであれば、ぜひそこに乗っかっていただければありがたい。</p> <p>最後に、施策2の2-1の待合の環境をつくるというところで、やはり、待つ時間を快適に過ごせるというのが乗り物に乗るときにプラスの効果になると思うので非常にいいことだと思う。だからといって行政が全部作るとなると大変なので、例えば久留米市や熊本市で「バス待ちどころ」というような名前をつけてコンビニエンスストアとか、近くの商業施設とか病院とかと連携して、その待合スペースをお借りして、そこで雨風しのいで待ってくださいとバスはそこに行きますよっていうところで御協力を頂いているケースもあるので、もし拠点のところ、該当する施設があったら、ぜひそういうところと連携して投資をなるべくせずに、知恵を使って取り組んでいただければと思う。</p>
事務局	<p>特に財政負担額というのは、来年度総額で一般財源でいうと1億5000万円ぐらいの支出になると思うので、そういうあたりは最低限書き込んだところで、分野ごとに、のるーと、西鉄バス等各モードの経費が人口1人当たり最大いくらまで市が拠出できるのかというのがよく聞かれる。年間1万円なのか、5000円なのか、面積や財政の余力、あるいはサービスの部分等でなかなか6万人いるので、いくらまでに抑えられるというのは言いきれない現状がある。その辺りも、目標値というのは書き込めないが、実績額ということではそこを確実に書いていきたいと思う。また、他の分野で意見を頂いた中で、タクシー運転者の移住定住に関しては、経営戦略課でその政策自体行っている、またそういう面からも検討したい。他の県の補助金であったり、先ほどのコンビニの件についても事例等を詳しく調べてみたい。</p>
委員	<p>資料2、概要版2枚目の公共交通ネットワークの将来イメージ図の高速の青柳バス停について、前回の会議で利用状況を見てと言っていたが、利用者が少ないながらもあるということが分かった。調べてみたら、運賃は赤間急行線で天神に行くよりも安い。そして時間的には当然少し早い。青柳のバス停周辺はバスの便がたくさんあるというわけではないので、うまく活用すれば使えると思う。ただ高速のバス停というのは、日常的に使うには少し使いにくい場所にあ</p>

	<p>       ると思う。利用者の拡大というのはなかなか望めないと思うが、こういう利用の仕方もあるということを知ってもらうことは大事であるし、利用者もあって一定の利益もあるのであれば、このイメージ図に載せておいて、またそれらの活用の促進ということをお知らせすることが大事だと思う。     </p> <p>       2点目は、この将来イメージ図を見て、前回、筵内から東医療センターに行くルートが今回見直しにはならないけど図に載っているということで話した。このルートはこのまま将来の構想図に載せるということは分かったが、次に気になるのが、前回の会議の中で、ししぶ駅に行くバスの便を減らして、日中のバスは3号線を通っていくというふうにルート変更するということがあった。この将来イメージ図は、最初の予定どおり、駅を中核としたというふうになって、古賀駅千鳥駅ししぶ駅というふうになっているが、もうししぶ駅のほうに日中バスの便が行かない。しかし、この図で見ると、支線交通としてはしっかりとししぶ駅まで行っている。だから、進んでいる方向と図は少し違うと思う。のる一とが鹿部、花鶴で動いているということではあるが、あくまでもこれは補完交通としての位置づけなので、こういうふうに路線バスのルートとのる一とのルートをすみ分けるのであれば、のる一とは補完交通というよりも、支線交通に近い形になるのではないか。現実をじっくり見たときに違和感を感じる。市民の利用がうまくいくようであればどうかたちでもいいと思うが、実態とイメージが合わないと将来的にはどうするのかといったところの疑問も出てくる。     </p> <p>       3つ目として、イオンモールに行くときに赤間急行線を利用したほうがいいのではないかという話があり、私は赤間急行線沿線にいるが、基本的には赤間急行線を活用するのは非常に大事だと思うし、便利だと思う。ただ、赤間急行線は、古賀においては天神を向いていると思う。何を言いたいかというと、バス停は天神に向かってはちゃんと屋根もあるし、待合環境もあるし、ベンチもある。イオンモールに行く方はどうかというと、バス停の表示があるだけである。買い物に行く人がいて、そこで、例えば乗換えをすると、接続をするといっても、なかなか待つのに不便な場所である。もう一つは、天神から来るバスは赤間から来るバスに比べると遅れがちである。その時接続といってもなかなかそこは不便さがあるのではないか。しかも待合環境はない。さらに、どこで接続するのかという時に、舞の里で接続したらあまり意味がない。舞の里とイオンモールというのは徒歩圏内。バス停一つ分をそこで乗換えて待つかというのを待たないと思う。だから、この図の中にある部分がいいが、現実の実態と整合性をつけていかないと、計画が現実と合わなくなるのではないかと心配に思った。以上3点である。     </p>
事務局	<p>       のる一とは、今現在、補完交通として将来交通ネットワークのほうに位置づけているが、今後利用者が増えたら、支線交通への位置づけの見直しというものも必要になってくると思う。また、今現在この青線で書いている小竹からししぶ駅への支線交通の位置づけについては、現在小竹区で実施している公共交通     </p>

	<p>地域協議会の中で、コガバスの増便や、延伸というところも選択肢として協議を進めているので、そちらのほうでの実現ということも、可能性としては考えられる。</p> <p>2点目の、3号線バス停の待合環境や接続について、先ほど言われたとおり、舞の里や千鳥の市民の方は、3号線のほうに出てそちらで接続された場合、福津のイオンモールへはバス停一つ分ぐらいの距離になっている。冒頭の挨拶の中で課長から申し上げたが、宗像、福津、古賀、新宮で今後、地域間連携のほうの協議を行っていくので、そこでよりニーズに応えられるやり方があれば検討していきたいと考えている。</p>
委員	<p>西口の開発に関する会議にも出ているが、おでかけタクシーというのは以前は市役所のほうで、9人乗りのバスを買ってその住民の方が運転してというところもあったが、最終的にはおでかけタクシーということで結構予算いっぱい消化されているところが多いと思う。この考え方は、買い物は、古賀市内でしようというものからできている。イオンモールは人気があるから皆さんが行きたい。土日祝日は駐車場もいっぱいの状況である。他にも新宮町にイケアやロピアがあり、そこまで交通の機能を伸ばしてほしいとの声もある。しかし、翻って見れば、今、西口の開発の中心であってほしいサンリブが、現状、中はがらがらであり、もう撤退する状況が近づいてきている。だから、そういった状況を考えながら検討していかないと、行きたいところに行かせて、結局、サンリブが撤退するというようなことになりかねない。やはり、古賀で商売をしている所を守るといことも考えながら、単なる路線の延長ということだけを考えて、要望があるからといって行うような形はやめていただきたい。</p>
事務局	<p>市内の店舗については商工分野の話になって、それを市が維持していくのかというのはコメントしづらいが、少なくとも、企業の皆様に公共交通を活かしてもらって、自分のところも売上げを上げていただくような政策になればいいと思う。</p>
オブザーバー	<p>オブザーバーなので、意見というよりも情報提供という形で、3点ほどお話ししたい。</p> <p>まず高速道路の青柳のバス停の件で、場所が、グリーンパークの近く、古賀で1番広い公園のそばにある。今古賀グリーンパークにおいて、駐車場の在り方について、もっと活用できないかと検討しているところである。冒頭の説明の中で、古賀駅周辺駐車場のパークアンドライドという言葉が出てきたと思うが、古賀グリーンパークはすぐそばにあるのでそういった活用もできるのではないかという情報提供である。</p> <p>もう1点が、資料2の1枚目の解決すべき課題と地域公共交通の基本方針のところ線の結びのところで、一点、意味合いを整理しておいた方がよいところがある。市東部エリアにおいては青柳や米多比の集落拠点を核としたという文言であるが、都市計画マスタープランのところから引っ張ってきているところであるが、根本には、立地適正化計画というところから引っ張ってきているも</p>

	<p>のであり、ちょっと語弊があるが、立地適正化計画の公共交通軸というところの起点のなる部分の集落のようなイメージである。ここを中心に住んでください、便利の悪いところにはなかなか住めないでしょうという考え方が立地適正化計画で、居住エリアを中心に向かって住んでもらおうというところなので、基本方針の細やかな対応というところとどういうふうに整理するのかというところがある。ただ、古賀市における立地適正化計画を今策定しようとしているが、そういった居住区域を移住してもらうような政策にはならないので、細やかな対応をしていただくのは非常にありがたいが、集落拠点という言葉の使い方が、若干引っかかるところである。</p> <p>もう一点、資料3の11ページの運転免許保有率のところでは免許返納という言葉が出てきているが、資料2のほうで、免許返納について、3枚目の基本目標3-1の自家用車の利用を控えるための情報提供というようなところぐらいしか記載されているところがないので、免許返納者に対する公共交通利用の促進の方法がどういったものがあるのか見えづらいと思う。</p>
事務局	<p>最初の2点は反映して、最後の免許返納については、国のほうからも受皿となる政策を書き込めということがあったので、何かしら追加させていただく。</p>
委員	<p>先ほど、数値指標のところでは意見があったが、国のほうにおいて地域公共交通計画をつくる際には標準指標を設定頂くように努めてくださいということになっている。利用者数、収支率、公的負担額というところだが、今回、古賀市の計画では市内路線、市民1人当たりの年間平均利用回数ということで定められてはいるが、この4.3回というところの根拠と、これが達成することで実際どうなのかというところが見えづらいところがある。もし可能であれば、そういった利用者数のところの設定も検討頂ければと思う。また、評価時期とか、実際に活用するデータ、どういったものを活用する、どういったもののデータでこの数字を取得するというところも記載頂ければと思う。</p>
事務局	<p>先ほどと同様に、数字の根拠、達成したらどうなるのかというところは書き込みをしたい。検証の時期等も皆さんに分かるように明記できればと思っている。</p>
委員	<p>先ほども意見がでたが、38ページの下の方の緑のところの公共交通の利便性を高めるというところで、これは要望であるが、今現在、利用環境の整備割合が20%になっているということでこの基礎となるものが、10か所のところの環境の設備の整備と案内板の整備ということになっている。ですので、今20%についてはもう案内サインができていて、何かしら整備ができていてということであると思うが、今後、100%を目指して整備をしていく中でも、この20%についても利用される方がよりよい要望に合った形になっているのか。今後また整備されていく上で、利用者や住民の方からの要望を聞いた上で、利便性を高めるということだけでつくっていただければと思う。</p>
事務局	<p>現在20%としているところ、古賀駅であったり、ししぶ駅であったり、そちらについても、さらに待合環境の改善であったり、案内誘導の整備について行っ</p>

	ていきたい。今回の計画に書き込みしない方向でよいとのことなので、今のこの状態で推進していくというかたちで、させていただきたい。
委員	利用促進というのが、概要版の施策事業一覧の中にある。その中で高齢者を対象とした使い方講座の開催等があるが、この公共交通計画の素案の16ページ、コガバスのところの上から4行目について、利用者の内訳を見ると、70歳おでかけバス利用者が7割、古賀市内線もそうだが、若い人より高齢者の利用が多い。しかも、その高齢者の方で、70歳おでかけバス利用者というのが結構多い。これがわかっていたら、自分も使ってみようと思う方は必ずいると思う。料金の定額制についての記載もあり、これは定額制ではないが、割と安い料金で高齢者の方に出かけられるので、これがわかっている方とわかっていない方では全然利用率が違うのではないか。この施策の事業者の中には、70歳おでかけバス事業については一切書いていない。その他の部分では結構周知がされているが、この計画の中でその文言があまりないと思う。そこら辺も含めて、まだ知らない方もたくさんいると思うし、免許を返納した方で、日常的に使うにはどうしたらいいかと思っている高齢者の方もいると思うので、そこは何か入れていただきたらと思う。
事務局	70歳おでかけバスに関しては、年間、やはり本来入ってくる収入より1000万円弱、支出が多くなっている。今後、全国的にこれをやめていく自治体が増えていく中で、うちも財政負担の関係でずっと継続するかというのは微妙なところにある。今後の5年の計画の中でどこまで書き込めるかというのは検討させていただきたい。
委員	多分、そういう事情があり、あまり積極的に出されてないというふうに感じていたが、明確にわかった。そうであるなら、定額制のこともあったが、日常的に利用する時に利用しやすいやり方等考える必要があると思う。
事務局	参考事例として、佐賀県で、財源確保ということで、1年間に1回でも使う方は4月に1000円、入会金みたいなものを毎年いただいて行っているサービスがある。1000円まず払ってもらえば、100円バスが使えますよと。そういうのもあわせて検討している。丸々ここでいづれ廃止しますという話ではないので、申し添えたい。
委員	11ページの免許返納に関して、タクシーの分野で紹介するが、タクシーについては、全ての会社ではないが、免許返納した方の証明書を提示いただくと、1割引にしている。ただしこの1割引というのが、最終的には事業者負担になるので、事業者が運賃で1000円いただいたらその分を1割、事業者負担で対応することになる。常々福岡県にお願いをしているが、どうしても事業者は一旦収入を得るが、負担をしているというところもある。そういったところで、事業者サイドとしても、ぜひ、免許を返納していただきながら、安全なタクシーに乗っていただく。そして、交通事情としては、総量規制で自家用車が減るわけなので交通事故も減るといことで、事業者もどんどん促進させていただいている。また、先ほど紹介があった佐賀県を例にとると、佐賀県は具体的に、

	今、事業者が負担している1割というのを、負担した金額で、逆に県のほうが、財政的にバックアップをしている。それに伴ってタクシーの利用も進めていこうという方針を、昨年、一昨年から始めているような状況である。何かそういう形ででも免許の返納が進んで、交通渋滞がなくなり、最終的にはタクシーの利用も増えていくというようなかたちになればいいと思う。
委員	資料2の3枚目、基本目標と施策を並べて、表で示してところの、基本目標1の事業の1-3 運転手確保のところ、先ほど少し話題としても出てきたが、県との連携、県の動きもぜひこのお話に入れていただきたい。本日、県の方もいるので、この辺、お話を聞かせていただける範囲でお願いしたい。
オブザーバー	担当外ということもあり詳しい話はできないが、県の方で運転手確保対策の協議会を冬頃から開催している。そこでの議論を踏まえて、次年度予算にどのような形で計上していくかというところを、今財政の方とつめているところであり、その辺りが表に出せるようになったら、必要に応じて市町村の皆様にも情報提供させていただきたい。
委員	市町村単独でできるところの限界もあると思うので、しこふむの話もあると思うが、お互い手を取り合って、協力できるところは協力していくというようなかたちが内容として書けてもいいと思う。素案という形が出てきたので、今後、最終的な、修正調整をしていただいた上で、あとはパブリックコメントというふうに話が進んでいくことになるかと思う。

### 3. コガバス（古賀市公共施設等連携バス）について

事務局	いずれも口頭になる。まずはコガバスについて1点目、昨年末の一般車両との物損事故があり、それも含めて、市としては安全な運行に懸念が生じたということで、委託会社と合意の上で契約解除を行う予定にしている。運行に関して事業変更の手続きを行って、早ければ、4月から新しい事業者による運行になる見込みである。 もう1点、バス停の移設の関係で御報告させていただく。市役所近くの庄公民館前下りのバス停について、こちらは西鉄バスのバス停とコガバスのバス停の併設か所になるが、交差点に近く、以前より危険なバス停ということで判定されているバス停であって、西鉄のバス停を移設するというので、あわせてコガバスのバス停についても移設を予定している。今のバス停のすぐ近く、数メートルの移動になるので、利用者の方の乗り降り等には特に影響はないと思うが、場所が少し変わるので、御報告させていただく。
委員	下りはどちら側になるのか。
事務局	下りのバス停は、市役所からサンコスモに向かう道沿いにある。

### 4. 西鉄バス古賀市内線について

事務局	前回12月の会議において、西鉄バス古賀市内線の小竹系統の運行ルートの見直しについて、3月16日の西鉄バスのダイヤ改正にあわせて実施するという事
-----	---

	で議決を行い、承認頂いていたが、再度確認したところ、古賀市内線のダイヤ改正のタイミングについては、4月1日ということなので、この4月1日のダイヤ改正のタイミングに合わせて、小竹系統の運行ルートの変更も行う予定にしている。こちらも御報告させていただく。
委員	日付4月1日からといったところが大きなところかと思う。

## 5.その他

事務局	委員より3枚資料を配布している。説明をお願いしたい。
委員	<p>ライドシェアという言葉が使われる中で、共通の情報を持ちながら、今後、会議で意見交換ができればと思う。まず最初に、タクシーは法律に基づいて、バスと同様に許可を受けてお客様を安全安心に運ぶ旅客の運送事業になる。本日、ライドシェアという言葉を使う際は、法律に基づかない白タク行為を指すことが多いので御注意頂きたい。それとあわせて、道路運送法の78条という項目で、自家用自動車を使った自家用有償運送というのがある。先日他の委員から話があった、例えば京丹後市でのウーバーとかを使った場合の分もライドシェアという言葉を使うが、いわゆる法律に基づき登録をした、合致した制度であり、白タクという行為ではないので注意していただきたい。</p> <p>資料について、1枚目は、共同通信で、ライドシェアについて賛成か反対かというところでのアンケート結果である。ここにあるように、ライドシェアに積極的に賛成するという方は7.3%、1割には満たないという状況になっている。福岡市の市議会等で意見交換をさせていただく中でも、ライドシェアには、白タクを使ったライドシェアというところには反対であるということをはっきり言われる方が多い。特に女性の方は反対だと言われる方が多い。賛否両論あると思う。海外で、空港から自分はタクシーだと思って乗ったら、白タクで法外な料金をとられた例もある。</p> <p>続いて、ライドシェアこそが地域交通を破壊するという資料について、日本のタクシー事業と、アメリカのライドシェア（ウーバー）の年間の輸送回数は、ほぼ変わらないが、ウーバーは交通事故の死者数、身体的暴行者による死者数、性的暴行件数共に大幅に多くなっている。また、白タクというようなライドシェアは、どうしても営利目的で入ってくるので、やはり都市部でしか走らないと考えられる。そのため、最終的には都市部に車が集中して、それが交通渋滞になり、場合によっては交通事故も発生するということになる。周辺部の過疎地では、バスもタクシーも、そしてまたそのライドシェアというようなものも走らない全くの交通空白地帯が増加するのではないかと考えられる。いずれにしても、タクシー事業は、今、公共交通の一つの部分を担当しているが、それについて、大きな影響が出てくると思われる。裏面については、プロドライバーがワーキングプアになると記載してある。こちらの会議でも話しているが、福岡交通圏福岡市のタクシー協会の中では、確実に乗務員は増加している。福岡と熊本というのが増加の傾向にあるということは九州運輸局に確認している。コロナ</p>

	<p>禍前の状況までは戻ってない状況であるが、タクシーの運賃を改定したこともあり、タクシーの乗務員の収入は増加しているので、ぜひタクシーに興味がある方などいたら、会社見学等していただき、タクシー業界を知っていただきたい。</p> <p>最後の記事は、西日本新聞の読者の方からの意見が書いてある。後段の部分にもあるようにタクシー不足の要因は、専門性もあるが、なかなか今まで大きな活動してこなかった部分もあり、魅力のある仕事になってないからだろうというところもある。先日天神地下街で説明会を開催したところ、50名ほどの方に話を聞いていただいた。これから積極的にいろいろなタクシーの事業に関わっていただくように、声かけさせていただくので、御協力お願いしたい。</p> <p>このライドシェアは、国が、国民の皆さんの移動の足をどう確保するのかというところで、今、バスの計画、鉄道の計画も変わってきて、特に、深夜の時間帯はタクシーしかないのに、タクシーがどうしていないのという、タクシー不足からスタートした議論ではないかなと思う。今後も、公共交通会議の中で議論に参加させていただいて、タクシーが担える部分は多くあると思うので、どこがどう足りない、こうやっていただくと助かるという生の声を聞かせていただきたい。</p>
事務局	<p>次回の会議の日程と、今後の計画の流れについて説明したい。</p> <p>まず次回の会議については3月26日火曜日の午後2時からを予定している。次回もこの委員会室を予約しているが、場所が変更になる可能性もあるので、確定次第、また開催通知等でお知らせしたい。今後の計画の流れについて、本日いただいた意見をもとに、素案を変更させていただき、できれば来週からパブリックコメントを行いたい。その後パブコメで出た意見を反映させた最終的な計画案を作成させていただき、次回3月26日の会議の際に皆様にお示したい。その流れで進めることができれば、年度内に策定の方向になるので、御協力いただきたい。</p>
会長	<p>今回は3月26日ということになる。一通りこれで終わりということになるが、他にご意見があれば挙手いただきたい。</p>
委員	<p>前回、ライドシェアのことを言うてからメディア等調べてみた。以前、個人的に送迎等してしまった部分もあるが、やはり、利用する側が、どんな人なのか分からない状態で、素人が、そういうことを行うのは気をつけないといけないと思う。今朝も、タクシーの運転手の危険なニュースがあっていたので、やはりそこら辺をきちんと考えてやっていくべきだと思う。それとは別に、ルート計画について要望がある。小野、青柳、小竹、薦野付近の小中学生はほとんどバスを使えない。子どもに対する犯罪が多いので、塾とか習い事とか、車での送り迎えがほとんどである。中学校も、近くにバス停がないので、雨が降ったり、具合が悪いという連絡が入ったら、親御さんが迎えに行っている状況。だから、バスにのるという習慣がなく馴染みがない。今大人料金は私の1番最寄りのバス停から古賀駅まで400円。中学生も400円。古賀市が子どもファーストで高校生ま</p>

	<p>で医療費を無料にするのだったら、乗車支援とかタクシーの利用とか、例えば具合の悪い時には、タクシーを利用してもいいとか、先ほど提案があったように、年に 1000 円払えば 100 円でバスが利用できるとか、そういうやり方も考えないと、雨の時だけ高校生がバスに乗りたいたいと思っても、行き帰り 800 円ではやはり負担が大きいと思う。だから、バスを生活の中の一部としていくために、利用促進で、中学生高校生の運賃を補助するとかそういう方向に行ってほしいという要望をもった。</p> <p>もう一点、青柳の高速バス停付近をよく通るが、住宅地と高速が接近して車 1 台、離合できない状況。次いで、高速側のもう一方の農道も狭いので、今の状況で利用促進をするのであれば、車はどこに停めたらいいとか、歩いて何百メートルぐらいとか、タクシーやおでかけタクシーを使えばいくらぐらいでこのバスを利用できるというのを提示してみたり、広報してみたりすると、また利用の仕方が変わってくるのではないかと思う。</p>
事務局	<p>料金については、先ほどの 100 円バスではないが、何のためにやっているのかというのがなかなか見えづらくなってきたのも事実である。子どもに関してもやはり子育て世代への移住定住のための支援とか、市外県外の高校に通う通勤通学のための支援とかそういうのは検討中であるが、やはり目的を明確にして、整理していきたいと思う。御意見として参考にさせていただきたい。</p>
会長	<p>本日の会議をこれで終了させていただく。</p>

以上