

第3回古賀市公共交通活性化委員会 会議録（要点筆記）

開催日時	平成26年10月3日（金） 14:00~16:00		
開催場所	市役所 第二庁舎 中会議室	公開の可否	可
事務局	総務部 経営企画課	傍聴者数	1人
公開しなかった理由			
出席者	委員	鈴木委員長 嘉村委員、後藤委員（代理）、長崎委員、越智委員、佐藤委員 今村委員、廣池委員、河村委員、三坂委員、渡利委員 藤本委員、高原委員	
	事務局	横田総務部長、河北経営企画課長、小瀧経営企画係長、藤本係員	
	その他	大庭弘幹氏、村上利男氏（西鉄バス宗像）	
議題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの議論の整理</li> <li>・取り組むべき課題の確認</li> </ul>		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レジメ</li> <li>・第3回委員会資料</li> <li>・地域公共交通の利用促進のためのハンドブック</li> <li>・平成25年度 バス停別乗降客数</li> </ul>		

## 第3回古賀市公共交通活性化委員会（会議概要）

### 1. 委員長あいさつ

（委員長）

- ・ 2回にわたって古賀市の公共交通の色々な問題点を出したが、議論を整理した上で中長期もしくは短期的にどういった対策ができるか課題の整理をこの3回目で具体的にやっていきたいと考えているのでご協力をお願いしたい。

委員の紹介

福岡県交通政策課より、末松さんの紹介

### 2. 議題

（1）これまでの議論の整理

（2）取り組むべき課題の確認

（事務局）

<（1）と（2）について、まとめて事務局より資料に沿って説明>

< 資料の補足説明 >

コミュニティバスについては、会議やアンケートで便利だという意見がでていうことは認識している。その一方で説明資料にもあるとおり、その便利であるというサービスの提供には相当の費用負担が必要であるという現実がある。

コミュニティバスについては、それを導入することでいくつかの課題を解決することができるが、コミュニティバスというのは公共交通を提供する1つの手段に過ぎず、大事なことは、コミュニティバスを導入することで、どうなることを望んでいるのか、どういう課題を解決したいのかという真のニーズを明確にすることが必要である。

例えば、路線を細かく設定して市内の色んなところまで細かく運行することを望んでいるのか、100円とか200円の均一運賃にして分かりやすく、負担が軽くなることを望んでいるのか、小さな古賀独自のバスを導入して愛着が湧くようにすることを望んでいるのかなど、そういったことを明確にする必要がある。今後、コミュニティバスの導入について検討していくにあたって、そこを明確にしておかないと、仮にコミュニティバスを導入したとしてもうまくいかずに、結局は住民のニーズに答えられないということも考えられる。

そうならないためにも、この「コミュニティバスの導入」という課題に関しては、

どのようになることを望んでいるのか、どのようになるべきかというコミュニティバスの導入により解決したい、具体的なニーズについてご意見をいただきたい。

(委員長)

- ・資料について西鉄バスの方に伺いたい。  
古賀市と新宮町・福津市でのコミュニティバスの導入にいたる経緯の違いを教えてください。行政とのやり取りの中で決まったのか。

(西鉄)

- ・比較はされたと思うが具体的な資料は手元にない。

(委員長)

- ・事務局から説明があったとおり、これまでの議論の整理を行った上で、具体的な課題を整理した上で短期的にどういった対応が市としては考えられるのかと中長期対応した場合に具体的にどれくらいの時間がかかるのか、どういった問題、課題に直面しているかを整理した上で議論をさらに深めていきたい。まずは、他の地域の事例を見た上で短期と中長期の対策を考えたときに、具体的にどんな対策がおこなわれているのかを国交省の委員の方から説明をしていただきたいと思う。

(委員)

- ・手元の地域公共交通の利用促進のためのハンドブックにそって、古賀市から事例を提示するよう依頼があった。なかなか古賀市にピッタリと合う事例は難しいが、自治体によって全然違うパターンなので他の自治体で成功しても古賀市で成功するとはかぎらないし、逆のパターンもありえるので色々な成功事例の目次的なもので用意したという事を前提として考えて欲しいし古賀市にはどれが合うかを見て欲しい。

関係者の役割分担の説明

- ・利用者とか住民に参加してもらって地域公共交通のあり方を自ら主体的に検討してもらおうとか地域公共交通を考える持続的な取り組みを考えていただくのが期待されている。
- ・都道府県の方は市町村の支援の関係とか地域の関係者間の調整をする。
- ・学識は取り組みを進めていく上でのコーディネーターになってもらう。地域の関係者の思いを具体化するための企画立案というのが、コンサルタントを使って具現化されるのが期待されている。
- ・西鉄には利用者のニーズを踏まえた交通サービスとか情報の提供をしてもらう。地域公共交通のあり方の検討の積極的な参画と提案。事業者が一番仕事として携わってきているので事業者の意見を聞かない手はないと思う。

- ・商業施設・病院・事業所・学校等を目的地として施設利用者の呼び込みとか利便性の向上のために積極的に活用していこうということ。
- ・国交省の役割として制度の支援措置の充実とか人材の育成・情報の提供・技術開発の推進等が国の方には期待されている。

関係者の役割を適切に分担して公共交通を考えていくのが、この会議の根本。

#### 地域ぐるみの利用促進策

##### 情報の事例

- ・バスの行き方をわかり易くする。(久留米市・大分市)
- ・バスマップをつくる。(大分市・松江市・岡山市) 工夫(例:熊本市)が必要。
- ・市の広報誌 タウン誌 インターネットを活用して情報を幅広く伝える。  
情報を幅広く伝えるのは、ロコミが一番。年齢が65歳以上とか高齢者が多くなっているの、活字やインターネットの利用が少なくなっているの、コミュニティに入って行ってロコミ情報で広げる。

##### 観光客の利用を促進する。

- ・国の方でも観光庁を作って観光政策に取り組み始めて10年になる。ビジットジャパンキャンペーンとして他国や他所の地域からきてもらってお金を落としてもらおう。昨年1千万人を突破した。2千万人の目標にむかっている。観光とも連携して考えていただきたい。

#### マイレール・マイバスの意識の向上

- ・直接対話による意識の向上
- ・サポーター制度の導入
- ・自治会費用運営費に充当する
- ・住民が回数券を購入する。協賛金を拠出する。
- ・マイバス意識を醸成して利用を確保する施策をやっているところもある。会費を取ることで意識を確保して持続可能なものにしていく。地域によって競争原理をはたらかせてなるべく自家用車を避けて公共交通にシフトしていくヒントになる。

#### 長距離利用者を割引

##### 企業や商業施設との連携

- ・地域の団体や商業事業者が無料の乗車券を配布するとかバスの運行を補助する。駅、バス停の環境を改善する。
- ・地域住民による環境改善を地域バスボランティアとかサポートプログラム制度を設立して取り組んでいるところもある

##### 既存施設の待合施設の活用

- ・公民館の前にバス停を作る。公民館を開放して高齢者の方々が集まるサロンと

して活用する。これは結構活用している事例が多い。

鉄道・バスそのものを魅力的に。

- ・駅とかバス停を魅力的にする。
- ・物理的な乗り継ぎ系統を軽減する。
- ・複数路線のダイヤを揃える。
- ・行き先別にバスの色分けをする。
- ・バスにニックネームをつける。(例：熊本南阿蘇→カルデラ号 阿蘇山の観光とマッチングさせて観光客と地元住民が利用する。)
- ・アクセス性の向上 バス停や駅に駐輪場を設けたり、バスアンドライドで駐車場の横にバス停を作ったりする。

バスのことだけではなくその周辺も考えながら取り組んでいる事例が多い。

地域公共交通支援センター（国交省のホームページ）も活用してほしい。

(委員長)

- ・県の交通政策課で他の取り組みで参考になる情報提供はないか

(委員)

- ・福岡県内では具体的にどんな取り組みをしているかについて話したい。  
市町村のホームページのトップページにバスのことが書いてあるかないかで分かり易さが変わってくる。  
利用者数が多い大野城市はトップページにバスの写真がありそこからすぐに次のページが見られるようになっているので路線バスに対する認識がしやすい。  
どんな路線があるのかをまず知ってもらう。  
田川市は商店街で買い物をしたときに無料の乗車券を発行している。商店街の活性化にもなるし、乗車券をもらったなら乗って見ようということから口コミで広がる。  
八女市では高齢者の集まる場所に市役所の職員が出向いてデマンドバスの説明をすることがたびたびあり、そのことで口コミで利用者数が増えている。  
短期的に出来る事は、運転免許証を返納した人に支援をしている。(飯塚市、行橋市)  
免許証の代わりに住民基本台帳カードの発行手数料の無料や、バスの回数券をプレゼントする取り組みをしている。  
具体的に古賀市に何が適しているとは言えないが、福岡県内の取り組みとしては以上のようなものがある。

(委員長)

- ・具体的な議論に入る。短期的な課題とその解決、中長期的なものに分けて具体的に議論していくのを今回の会議の目標としたい。

事務局の提案として、平成 27 年度にバス路線の分割、バス停名称の変更を行いたいということだが、ご意見を伺いたい。

名称の変更は単純なことかもしれないが、名前によって利用の人数が変わってくることもあるので、短期的な課題の中で、利用者が一番利用する場所で、名称も合っているのか、継続的に議論していかなくてはいけない。

では、短期的な課題について具体的な議論を始める。利用促進をいかにすべきか。

(委員)

- ・舞の里から乗る人が利用するのは千鳥駅になるが、快速が停まらないのでバスを 7 時から 8 時にかけて増やして欲しい。普通しかないのので駅に行くに相当な乗客がいる。

(委員長)

- ・歩いて来ているか、車で来ているのか。

(委員)

- ・車で送迎されている。駅前が朝いっぱいになっている。

(委員長)

- ・ダイヤの調整をしたら改善されるかもしれない。

(委員長)

- ・マイバス意識をどうするか。バスに乗らないから関係ないという意識の方がかなり多い。鉄道の話になるが、マイレール精神をうまく作って廃止を免れた例がある（富山県高岡市の万葉線）。説明会・意見交換会を継続して行って、鉄道があってもなくてもどうでもいいと考える人たちに公共交通の役割、重要性を感じてもらった。

古賀市でもバスに無関心の人たちにどうやって向いてもらうか、短期的でもあるし、少しずつの作業だが将来的に効果がある。公民館でバスがどうあるべきか、こういう利用ができるのか、議論の場を作るという提案で、少しずつ変化が出てくると思う。

このようなちょっとしたアイデアでもご意見をお願いしたい。

では先に、運行の改善も含めて具体的に話したい。

事務局からは、恒常的に遅れているダイヤ、運行区間の改善、小竹系統とクロスパル送迎バスのダイヤ、古賀駅に西・東のバス停があるのでわかりやすい案内が提案されているが、他に、何かあったらお願いしたい。

(委員)

- ・ 目的別のルートで、デマンドバスでいいので、例えば買い物に合わせて週3回、1日午前午後の2便動かすなど。通院でも各病院を結ぶとか。高齢者が利用することが多いので乗りやすいところに来てもらってまとめて乗って目的別に降ろしていつと出来れば利用者は増えるのではないかな。

(委員)

- ・ 前回、通勤通学に利用しづらいという話だったが、事務局として通勤通学客を取り込みたいと考えているのか。

(委員)

- ・ 特に通勤通学のため千鳥駅などは送迎車が本当に多い。そこに電車ダイヤと連携したバスが来れば利用するのではないかな。

(委員長)

- ・ 送迎車は大体何時ごろに集中しているのか。

(委員)

- ・ 7時台、8時前が一番多い。

(委員長)

- ・ 仮に、そういうのにあわせるのは可能なのかな。

(委員)

- ・ 広報などで知らせないといけない。

(委員長)

- ・ 路線的に8時前に着くのは可能なのかな。

(事務局)

- ・ ダイヤを調整するのは可能だと思う。

(委員)

- ・ あまり需要がないところに合わせて必死に対策を考えるより、本当に（利用者が）いる時間のバス、公共交通をどうするかというところから入ったほうがいいのではないかな。あまり使いたくない人を呼び起こそうとしても、努力の割に報われない。

半分心配しているのは、この場で問題点とか、こうあってほしいとか希望を言っているが、自分は素人だから実際には出来ないことを言ってしまうのではないかと思うところ。

たとえばラッシュアワーに増便してニーズに応えられたらいいが、西鉄さんはその時間の運転手の数は決まっているわけで、どこの地域だってラッシュアワーに増便して欲しいと思うのは当然。でも手いっぱい今の状況になり、それぞれ（公共交通を頼らずに）行っている。だから、ラッシュアワーに増便して欲しいところらが言っても、西鉄さんとしてはできにくい状況なのではないか。

#### （西鉄）

- ・今、古賀市の薦野線は全部で5台で動いている。薦野からの7時台のバスは、中型で超満員で動いている。朝の時間帯にバスをさらに舞の里に回すとすると薦野からのバスは5台の中からどうするのか。小竹からのバスもある。古賀は舞の里、薦野、小竹とあり5台では本当に大変。舞の里の時間帯を変えることはできる。舞の里からの運行を重点的にするとしても、千鳥駅まで行ってどこでUターンするのか。ピストン輸送するとかで、舞の里に全部のバスを突っ込むわけにはいかない。千鳥駅のバス停の立地状況が非常に危険。幅員が狭い。Uターンできる場所が必要なので、以前、看護大でUターンできないかという話になったことがあったが、良い反応はもらえなかった。やはり5台でやっていくと、そこだけを重点的にできるのかということになる。

#### （委員長）

- ・古賀市としては何かこうしたいとか、方法とかはないか。西鉄さんだけの努力では難しいので、市として相当本気で対応を、空き地でバスがUターンできるよう交渉するとかしないと難しいのではないか。

#### （事務局）

- ・市としては通勤通学者を取り込みたいと考えている。行き・帰り2回乗ってもらえるので。駅前については、千鳥駅前については地権者と交渉して広げる方向で進んでいる。古賀駅の東口についても土地利用基本構想の策定中である。補足で、通勤通学で、朝は7時台で大体集中しているが、帰りはばらけるので、バスの配車、台数の確保が難しく、市としてもその取り扱いに頭を痛めている。通勤通学者を取り込まないと決めて昼間だけバスを動かせば台数が減らせるというのがあるが、実際（通勤等で）使っている方もいるので、どうにかしたいが決めかねている状況。



(委員)

- ・千鳥、舞の里は住宅も多いから利用者もいて、そこに便数を合わせると台数を抱えることになり、昼間はどうするのかとなる。3号線から海沿いの人ほとんどバスに興味がないと思うし、通勤客と山の手にいる高齢者は交通手段がないと一番困ると思うから、最低そこを死守するのが目的ではないか。バスがなくなったらものすごく過疎化が進む。全体的なことを考えないと。享受している人はわずかだが、最終的には公共交通は残すということでもいいと思う。例えば、小野で小さい開発があったが、そこに住む人ももう高齢化している。そうするともう住めなくなり、せっかく開発したのに空き家が増える。日本中でそのようなことは起こっていると思うが、そのあたりを考えた対策が必要。

(委員)

- ・そこを合わせて考えると、山の手の方、高齢者はおそらく9時、10時までは出なくても大丈夫だろうから、2つの系統を考えたらいい。1つはラッシュ時の問題。もう1つは日中で、小型でもいいから病院とか買い物とか高齢者の福祉的な視点で役に立つもの。両方を市としてまとめていったらよい。

(委員)

- ・実際、補助金というか、お出かけサポートとかされているんですよね。そういうところを含めた公共交通と考えているのか、それとこれは別ということなのか。

(事務局)

- ・第1回の資料にお出かけサポートというのがありますが、ボランティア運転手をお願いして地域の人たちの買い物のサポートをしようというもので、市から燃料代ぐらいの補助金を出して実施している。運転手は素人でもあり、車も個人の車、もし事故を起こしたらという懸念があり1つの地区以外では広まっていない。ただ、こういうものを含めてうまく回らないかというのは今も検討しているところ。乗り合って買い物に行ってもらえば、個人個人の負担は減ると考えている。

(委員)

- ・自治会単位でいいので、こういう取り組みがあったときに、自分たちが望む時間帯とか、行き先とかを話す機会を、こういう事業を通して投げかけて地域で話してもらおうような、長い目で見た話し合いが大事。

(委員長)

- ・これまで、タウンミーティングのような、地域の話の聞いたりすることをやったこ

とがあるのか。

(事務局)

- ・先ほどの事業については、説明に何地域か行っている。ただその時にバスを使ってくださいとかいう話はしたことがなかった。アンケートだけ。

(委員長)

- ・バスの利用促進という視点も含めたタウンミーティングのようなものが定期的に行われていると、今すぐに成果は出なくても、数年後とか10年後の地域にあった路線を常に意識しながら調整するのに、各地域の意見を常に吸い取っていく作業は必要だと思う。こういったことも短期として課題の一つとして挙げてもいいのでは。

(委員)

- ・ダイヤとか路線図は各戸に配布されているのか。

(事務局)

- ・毎年5月頃に各戸配布している。

(委員長)

- ・せっかくなのでその配布しているものをご覧いただいて、ぼっと渡されたときに今までバスにあまり乗っていない場合、見ても分からないのか、ある程度もらっていれば満足なのか。熊本市でも工夫されているということだったが、それを取り寄せて実際に今配っているのを見くらべて例えば70歳ぐらいの方がぼっと渡されてどうなのかとか、意見なりですね・・・

(委員)

- ・熊本都市バスです。デザイン的にもいいし、よく考えてある。折り方とか。

(事務局)

- ・是非確認したい。

(委員)

- ・(古賀市の路線図を見て) 字が小さいですね。字が小さいと貼ってくれない。ページ数が多くなっても、字が大きいほうが、自分と関係ある所だけ貼るでしょうから、役に立つのではないかと。携帯用、家に貼る用2つ作っている市町村もある。

(委員長)

- ・他に。時刻表を見てこういうのがあったらいいのにとか。次回、可能なら熊本都市バスの時刻表をコピーでもお渡しして見比べていただければ違いが見えてくる。

(委員)

- ・情報提供するという意味で、バスで「〇〇病院へはこちらが便利です」と言ったりするが、そういう路線をPRするようなのがあれば。これに付随して観光とか、キャンペーン、路線バスをアピールするのが必要。ロコミも重要。うちの病院はこの路線のこのバス停が便利とか、アピールしてもらおう。産直でこのバスを使えばポイントをとか。市民の方の意識をあげる努力をして、再度ニーズを発掘すれば。全体的に、商業、買い物難民の問題も含めて、トータルに計画を立ててそれを含めたPRがひとつの手。

(委員長)

- ・予算についてはそんなにかからない方法も工夫すればあるはず。

(委員)

- ・バスに広告を載せているか。

(西鉄)

- ・宣伝に係る外側のものについては、お金がかかるので現在はない。古賀市はギャラリーバスとかをやっている。先日もサンリブでPR活動を行った。ギャラリーバスは2台で行っている。小学生の絵を貼っているが、全然乗ってくれない。

(委員)

- ・絵は外からは、乗らないと見えないのではないかな。

(西鉄)

- ・子どもさんの絵なので粗末にはできないし、車内に貼っている。お孫さんの絵を見に乗ってきた方も少しはいた。

(委員)

- ・それはバスの中側の話であり、外側に何かできないかと思うのだが。

(西鉄)

- ・外見のことをおっしゃるが、現在、古賀市を外の色が違う2種類のバスが走っていることをご存知か。外側に興味があるのだろうかと思われる。ギャラリーバスは11月から走るのを見ていただきたい。

(委員長)

- ・バスに興味がない人に対してどうアプローチするのか。ギャラリーバスも一つの手だが、継続的にいろんなアイデアを出していったほうがいい。  
続いて、中長期の課題。ダイヤのニーズ。ルートの問題。コミュニティバスに代えた方がいいという意見、バス停の整備など、ご意見があればお願いしたい。

(委員)

- ・中長期になると、市のマスタープラン的に路線バスを増やしたりはできないのではないか。市長選もあるし。市の開発をどうするかでも運行状態も変わってくる。今こういう状況であるという報告とか計画とかあれば。そのようなことを加味して中長期の課題を考えないと。

(事務局)

- ・開発については、具体的な場所というのはない。工業団地周辺、玄望園の企業誘致関係があげられるが、玄望園はバスの少ないところで、その周辺に誘致ができれば路線を利用する方も多と思う。あと駅東口の整備。バスの回転スペース、千鳥駅前開発。そのあたりの話はあるが、いつまでにというのは相手があることなので言えない。

(委員長)

- ・まちづくりの議論と合わせながら議論しないといけないが、市としても他部署とまちづくりについて議論している部分もある。だからといってこの場で中長期について一切議論しないわけにはいかない。まちづくりとしてこういう風にあるべき、それなら公共交通はこうあるべきだ、という形でいろんな意見がほしい。例えば高齢者が常に車がなくてもある程度移動できるまちづくりを、と考えるなら、まず優先的に行きたい所に移動できる権利を確保する公共交通の維持を、というような。中長期ですから、長い目で好きなことを言っていていただいて、その中から具体的に絞っていききたい。

(委員)

- ・公共交通は子どもから高齢者まで利用する、核となる移動手段となるべき。ハブと

いう話があったが、古賀市としてどこをハブとしていったらいいのか。現在だったら古賀駅をハブとするなら、JRにのるとか、乗り換えるとかで30分とか時間待ちをしないといけないとき駅前の店が半分ぐらいシャッターが下りている状態で、新しい店も少しはできてきているので、そこをアーケードにして雨でも歩いて時間をつぶせる、そういう流れがあるハブを目指したらと思う。

(委員長)

- ・ハブというのは、人口が減少している中で、公共交通の乗り換えをしてどこへでも行くということにおいて重要な考え方。通勤通学の問題で、千鳥駅にたくさんの客がいて回転ができないなら、古賀駅にうまく集めれば快速にも乗れるので博多まで行く人にはむしろ楽。古賀駅中心にバスが集まってきて、そうすると重複する路線もあるだろうから、少ない本数で効率的に集めることができる。長期的に、渋滞が起こる、乗っている時間が延びると遅刻してしまうかもしれないなら、道路の整備、規制を市とどう考えていくのかというのものもある。ハブをどう整備するのかは長期的に非常に重要。

(委員)

- ・東中の通学が非常に困っているということなので、学校はバスで行けるような路線を考えていただけると。逆に、これからのまちづくりの中で、公共交通も視野に入れた中で、ハブという体系がとりやすいまちづくり、そもそも高齢者、福祉、教育を取り込んでまちづくりはやると思うが、その一端として公共交通が活用できるまちづくりを。具体的な意見を包括して都市計画、まちづくりが、防災等含めて機能していったらいい。

(委員長)

- ・中長期になると色々まちづくりに関わる問題がでてくる、前回もあったがコミュニティバスについてはまさに市民が長期的にどういうふうに市のサービスを求めるのか、どれくらいの負担があるのかも含めて、長期的には必ず通らなければならない議論。その点についても、どれくらいの期間でどういう形で取り組むのか、これはこの委員会というより、市がどういうふうな長い計画の中で色々な形で意見を吸い取っていくのかということもあるので、そのあたりは今回の意見も踏まえて事務局で中長期の課題をどう進めていくのかということのはまた報告をしていただきたい。今日は短期、中長期の課題について具体的な議論をして、色々なご意見をいただきありがとうございました。

次の日にちは確定していないが、時刻表について工夫の余地がある、タウンミーティングなど定期的に設けるなど、お金はかからないが草の根的にどんどんやっ

けるもの、またギャラリーバスとか、具体的に見ながら、もっとこんなことができるのではないかと、そのために広報がこういうところが足りないんじゃないかと、具体的なところを次回深めていって、実際どういったことを行って、どんな効果が出てくるのかということも含めて議論できたらと思う。

(事務局)

- ・次回、はっきり決定していないが11月前半で開催させていただきたい。会議室の都合などを確認して、早急にご連絡差し上げたい。

(委員)

- ・事務局をお願いしたいが、タウンミーティングと一緒に、今日正直言って千鳥駅の話がちんぷんかんぷんで。どれだけ混んでいるとか。バスの乗り入れが大変とか。これは自分が以前住んでいた東京郊外と全く一緒だ。多摩ニュータウンができて、バスと自家用車とで一時大混乱した。バスを増やせば当然道路も混んできて、結局みんなの理解をもらって駅より手前の方にバスを停めていた。利用者が理解すればいいと思う。今度、検討する場合、もう少し絞って、千鳥を一度見ていてくださいと言ってもらったほうが皆もさっきの話に参加できるだろう。バスをどんなに増やしても自家用車は簡単には減らない。西鉄さんがおっしゃったように、駅前に横付けしていくのかということも段々無理になってくる。それでは手前から10分ぐらい歩いてくださいとか、みんなが見ていればそういう話もできる。今、同じようなケースで、バスとは違うが、ししぶ駅が一番困っている。東口に美明ができて急速に発展して、自転車置き場がパンクしている。自転車の整理がつかない。整備員が週2回から増やされない。古賀駅はどんどん増やされているが。古賀駅はニビシ側の駐輪場はがら空き。でも遠いから置かない。ししぶ駅も地元の人より美明地区の人が半分以上になって交通も変わる。自転車を持ってきても置けない。7時半ごろ持ってきても置けない。市が土地を買えるかといっても買えないし、JRだって線路スペースが空いていても貸さないだろうし。西鉄さんの駅に話は全くそうだろうと思う。事務局から、ここを見とってくださいというのを書いてほしい。短期で。千鳥駅に行ったことがなく外国の話を聞いているようだった。できたら委員みんなが共有できる形で見とってもらおうよう話してもらえば参加できる。千鳥の話はさっぱりわからなかった。逆に言うと、ししぶ駅のことを言っても多分わからないだろう。

(委員長)

- ・議論を理解した上で意見を出して欲しいので、議論を予測しながら、各駅の状況、路線の状況、わかる範囲で情報提供をした上で、準備を事務局と行いたい。それでは、第3回の古賀市公共交通活性化委員会を終了する。