

第5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 27 年 2 月 25 日（水） 14：00～16:00		
開催場所	市役所 第一庁舎 第1委員会室	公開の可否	可
事務局	総務部 経営企画課	傍聴者数	2人
公開しなかった理由			
出席者	委員	鈴木委員長 後藤委員、辻委員、佐藤委員、今村委員、廣池委員 河村委員、坂崎委員、松崎委員、三坂委員、渡利委員、高原委員	
	事務局	中村市長、横田総務部長 河北経営企画課長、小湊経営企画係長、藤本係員	
	その他	村上利男氏（西鉄バス宗像）	
議題	<ul style="list-style-type: none"> ・短期的課題への対応状況等報告 ・その他の報告事項 ・中長期的課題の具体的検討 		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・レジメ ・第5回委員会資料 		

第5回古賀市公共交通活性化委員会（会議概要）

1. 市長あいさつ

委員の皆さまにおかれましては、お忙しい中、古賀市公共交通活性化委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

ご承知のように古賀市では従来の西鉄バス路線の継続を基本とした市内公共交通を実施しておりまして県下38市町村で同じような形態をとっている。

古賀市では経費的にはこれが一番効率的な判断の元に行っているが結果としてなかなか乗客数が伸びないし、未だに高齢者の方からは使いづらいという批判も受けていて、高校生の通学・通勤にも使いづらいという意見も承っている。

公共交通の今後のあり方を今まで庁内で議論していたが、今後市民の方々に意見を伺いながら改善をしていきたいと、このような形を取らせていただきました。

予算につきましては、特に制限というものはありませんが、今のところ年間4,000万円位を西鉄バスの赤字補填という形で支出しています。

今後につきましては市民の負担を考えるとある程度の限度はあると考えています。より良い市民の足になるよう、また、効率的に市民の方に使っていただくために委員の方のお知恵をお貸しいただきたいということでご足労願っております。

お忙しい中ご無理を申し上げますが今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

2. 委員長あいさつ

お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

この委員会については、あと2回を予定していただきましてこの委員会である程度の意見をまとめて提出したいと考えています。

今までの議論を聞いていてもなかなか一つの答えを出せない中でいかに次の議論の橋渡しになるかということ視点を色々な意見の取りまとめをやっていきたいと思っているのでよろしくお願ひいたします。

（1）短期的課題への対応状況報告

・時刻表の内容の見直しについて

時刻表につきましては、前回の会議におきましても家に貼っておけるタイプのもの、持ち運びやすいサイズのもの2種類があったほうが良いというご意見をいただきましたことから、来年度予算において、それぞれ作成するための予算要求を行っておるところでございます。

サイズといたしましては、家に貼っておくものはお手元に配布しております「行事予定表」の裏面を使用した路線図持ち運び用のA6サイズの冊子タイプのことを考えており

ます。

路線図につきましては行事予定表の前面を使用するか半面にするかはこれから検討する内容によって決めていくこととなります。作成時期等につきましては、西鉄バスのダイヤ改正の有無など踏まえてのものとなります。

- ・無料キャンペーンの実施

無料キャンペーンの実施の可否につきましては、西鉄さんに確認しましたところ、実施可能であるとのお答えをいただきましたので、今後は実施期間や実施方法などの詳細について、西鉄さんと内容を詰めていくこととなります。

実施期間につきましては、毎年9月20日がバスの日で、福岡県内では一斉キャンペーンが実施されますので、その近辺での実施を考えております。

手続きの流れにつきましては、別紙1をご覧ください・・・(別紙1を説明する。)

- ・市役所の敷地内のバスの乗り入れについて

前回の会議で西鉄さんから市役所の敷地内にバスを乗り入れてはとの提案をいただき、昨年末実際西鉄さんからバスを持ってきていただいて敷地内をバスが通れるかどうかやっていたいただいて、結果としましてはバスの出入りに問題はないとのことでした。

あとバス停の位置ですが、乗降される利用者と市役所に駐車される自家用車の安全を確保するためには、こういった位置が良いかとかいったところで場合によっては若干の工事が必要なため秋ごろには実施できたら良いということで協議を進めていきたいと考えております。

- ・地域ごとの意見交換会の実施

来年度から、市民の要望に応じて職員が出向いてお話しする出前講座で公共交通のメニューを新規で追加して地域に出向いていきたいと考えています。

- ・サンコスモシャトルバスの西鉄バスの代替について

前回の会議の最後でお話ししていたサンコスモシャトルバスの現状について、西鉄バスを走らせ図書館や古賀駅まで延ばすような路線の新設、利用者からの運賃負担がもっともではとのご意見があり西鉄バスとお話しをしていますが、現状の台数にもう1台プラスする必要、運転手さんも必要という事であり、結構大掛かりなものですので慎重に話を進めていく必要があります。いつ実施できるというお約束は出来ないが、前向きに話をしている。

(委員長)

以上3点についての意見があるかはこの場で意見を出して欲しい。

(委員長)

時刻表は毎年作成されているのか

(事務局)

時刻表に関しては毎年作成している。

時期に関しては3月のダイヤ改正をうけて毎年5月頃作成して、市内各戸配布という形でお配りしている。

(委員)

今回新しい試みで2種類作ってみようということだが、使っているうちに古賀市の方々の生活スタイルの中で使いづらいといったことが出てきた場合、それを何回もブラッシュアップしながら古賀市タイプの良いものが出るのではないと思うが、改善するような仕組みがあるのか、それとも一回作ったら2、3年してみないと予算的に厳しいのか。

(事務局)

毎年作ってきたものなので若干の修正を加えながら毎年作って行くことになる。

来年以降も出前講座等で意見をいただきながら反映させていきたい。

特に来年は市役所への乗り入れが実施されれば、ダイヤも若干変わってくるので修正点に反映できるものは反映していきたい。

(委員)

舞の里から市役所の方にくる場合にリーパスプラザを巡って停留所がいくつも変わってくる。研修棟に行こうと思っても駅のほうに行ってしまうと近くにとまらないので改善をして欲しい。

(事務局)

説明が不足していたが、市役所の乗り入れと同時にリーパスプラザ前や市役所北とかとかその近辺のバス停については、リーパスプラザ前に一本に統合し改善したいと西鉄さんからご意見をいただいている。

(委員)

古賀市の取り組みとして住民の委員の意見を取り入れて積極的に短期的な取り組みを計画しているとのことだが、新しいことをすることについて、先ほど市長の挨拶の中で

もともとの運行予算は 4,000 万円とのことだが、今回の取り組みで予算案としては発表されていると思うが投入しているのか既定経費で工夫してやっているのか可能な範囲で教えて欲しい。

(事務局)

予算について。時刻表の内容見直しについては現状が 1 枚紙なので若干増。無料キャンペーンについては今後の西鉄さんとの協議になるが、現在西鉄さんに赤字補填で補助をしていることから、無料になれば収入減になるのでそのあたり含めて話をする必要がある。その他には特段の費用はかからないと思うが、あるとすればバス停の表示板を変える等でプラスが出てくる。あと意見交換会は人件費なのでそこまでかからない。サンコスモシャトルバスは 1 台増便で実施すればそれなりに増になる。しかしながら市役所乗り入れ等で利便性が上がり利用者が増えればいいのではないかと考えている。

(委員)

出前講座は県でも公共交通のメニューがある。関心ある個人・グループ等からの申し込みがあってそこに出向いて行っているが、古賀市では市民のリクエストがあって出向くのか、3ヶ月に1回とか半年に1回とかリクエストがなくてもやるのでしょうか。

サンコスモシャトルバスは西鉄の分で増えれば莫大な経費が増えるでしょうが、代替になればシャトルバスそのものが減になると考えた場合について、そのあたりの検討はされていますか。

(事務局)

出前講座については、まずは受身な姿勢になると思うが、現在議会でも公共交通でかなりの質問が出ていたり、市長の公約にも公共交通についての部分があり、市民の関心は高いと思う。後ほどグランドパス補助の話もするが、どれぐらいニーズがあるかわからないが、まずはこれではじめてみようと思う。

(委員)

ではメニューにあげれば市民の関心が高いので全く何もないことはないだろうと思っているということですね。

(事務局)

ないと思うが、半年たっても何もないとなるところから出向く必要があるかもしれない。シャトルバスの代替ですが、現在走らせている分の委託費の減、現在は無料のところを運賃収入が見込めるということになるが、現状の利用者数からすれば経費を賄うまでは望んでいない。

(委員)

時刻表ですが、利用促進の概念があるなら、今計画されている壁に貼れるものとポータブルものでは、今使っている人にはいいと思うが、今使っていない人の利用促進という面ではサービス度が低いと思う。使っていない人にはわかりにくい。検討の余地があると思う。シャトルバスの代替は、今の利用者数が平均1台0.8とか9とか、年間700万以上かかり国の雇用促進かなにかの予算が入っているという説明を前回聞いたと思うが、もう1台増やさないといけないのは、今ですら利用者数が少ないのにどういうことで対応しようと思っているのか。

(事務局)

シャトルバスについて、現在は市の持ち出しで運用している。現在、市役所・サンコスモ・ひだまり館だけの便なので利用者が少ないのではないかとということで、古賀駅まで、新原の先までなど延ばせれば、利用者も増えるのではないかと考えている。わざわざ1台増やさなくてもとお考えかもしれないが、現在ある便では難しいのでスタート段階として増便でと考えており、増便が難しければ他を動かすかななどの議論にもなるかもしれない。

時刻表については、もちろん使っていない方に利用しやすいものにすべきだが、この後皆さまと時刻表を見ながら話を進めて行きたいが、見にくい点などあると思うので、そのあたりを踏まえることになり今ある分を小さくするだけではないと考えている。一つの案として、1～7まで時刻表があるが、例えば薦野だと3箇所見ないといけないので、バス停ごとに入れるとか。

(委員)

時刻表ですが、2種類作ってページがどれぐらい割けるかだが、JRとの接続関係も載せてはどうか。高速バスについては、高速バスとの接続が意識されていないダイヤならそのこと含めて考えては。

(事務局)

高速バスは、通勤・買い物に使えないか案を作ってみたがどうも帰りの時間が合わないなど、接続する便が少なくて難しいと考えている。

(委員長)

時刻表に関しても、使い方によって、または本数が少なくても選択肢としてバスしかない場合これが生命線の情報になるかもしれない。もしかしたら市民の中で100人ぐらいのことかもしれないけれども重要であれば入れられる余地があれば入れたほうがいい。

色々なご意見を出していただかないと、全員が古賀駅から博多へ出るわけではないので、うまく意見を吸い上げて反映したい。これは長期的な話にもなる。

(委員)

舞の里から古賀駅に向かうのに花見経由がある。ところが旧3号線を通るので乗る人がほとんどいない。サニーを通るのと平行しているようなものなので、花見経由はやめてサニーを通るのを増やしたほうが効率がいいのでは。

(事務局)

495号線で天神や宗像方面へ行くバスもあるが、中川や久保橋あたりから東医療センターへ利用される方も意外とおられる。そのあたり、簡単には動かすわけにはいかないが、頂いたご意見も一理あると思うので検討させていただきたい。

(委員長)

無料キャンペーンだが、今年の9月20日は日曜日。せっかく予算をかけてやるなら利用していない人たちに知ってもらって生活に取り入れてもらう目的が明確にならないと、ただで乗れてラッキーで終わったらもったいないので、キャンペーンの使い方など、ご意見があったらいただきたい。

(委員)

3月20日に市でウォーキング大会がある。集合場所がグリーンパークになっていて市外から来られる方もおられる中で、今のバスでは足りないので社協で往復でバスを出せないかという要望が来て貸すことになっている。地域の中での行事と抱き合わせで乗ってもらう取り組みもできると思うが。

(委員長)

イベントの案内にバスの時刻表を入れて、出来るだけ公共交通利用をと言って乗ってもらうのも工夫の余地がありそう。

(委員)

ルート自体の見直しは考えていますか。アンケートである程度の需要等は把握されていると思うが、委員会で当初、例えば東中に行く通学バスがあったほうがいいのかルートに関する話があったが、今後ルートを見直す予定があるのか、どういったところを見直しのテーマにしているのか、古賀駅・千鳥駅・ししぶ駅をターミナルに考えておられると思うが、西鉄で天神や赤間へ行くバスがあるが、バスどうしの接続は考えておられるのか。

(事務局)

ルート見直しについては中長期的な話になるので方向性を確認した上で今後の課題としたい。

(委員長)

後ほど中長期的な話もするので、ルートを変更する場合、どう意見を吸い上げるかそれをどう市に伝えていくか。今市民が使いにくいと思っても言う場所がなく、もしできない場合があっても説明の場がないので利用しないということになり、意思疎通の場が少ないのではという事が委員会の中でもあったと思うので、後ほど意見を頂きたい。

(2) その他の報告事項

・ グランドパスの購入補助について

グランドパスを70歳以上の方が購入する際に市で補助する。市内での消費喚起、外出促進につなげたい。利用者が申請→市が補助の証明書発行→利用者が西鉄バスの販売窓口で証明書を添付した申請書を提出してグランドパス65を受け取るという流れ。購入時点から利用者が負担しないで済むような形をとりたい。6割程度の補助を考えている。細かい手続きは西鉄さんとこれから詰めていく。財源は、国の地方創生に関する臨時的な交付金を活用するので27年度1年限りで取り組みたい。それで利用者が増えればと思う。

・ おでかけタクシーについて

以前、花鶴3丁目の取り組みと、なかなか他の地域に広まらないという話をしたが、似たような方法で何かできないかと考え、タクシーを利用できないかという事で提案させていただいている。市としては乗りあわせで使ってもらいたいと考えている。タクシーの利用負担を少なくするという目的。現在、筵内区と高田区で実験運行をしている。筵内はバスの便はあるが少なく、高田は薦野線が走っていない。利用状況はほとんどが1人での利用になっており、当初の想定と違うが、話し合いやシステム運用方法の改善をしていく必要があると思っている。

(委員)

グランドパスの補助は、例えば1年分買った場合はいくら補助になるか？

(事務局)

まだ決定はしていないが、6割近くを補助と考えている。

(委員)

相当注文があるのでは。グランドパスを持っている人はすごく多い。市が6割も負担するのか。私も10年ぐらい使っている。

(委員)

65歳ではなく70歳以上でということですね。

(事務局)

70歳の人口と利用者を考えて算定している。

(委員)

10人のうち7人ぐらいがグランドパス。それだけの補助をしたら相当増えるだろう。行列ができる。

(委員)

高齢者に手厚いのはいいが、さきほどの財源のところを見ると27年度限定で、利用促進につながるのかということそうでもない。それだけ負担して、次の年に100パーセント払ってくださいと言ってしてもらえるのか。それと、高齢者の方たちには色々なサービスがある。一方、若い世代に向けては、おでかけタクシーで6歳未満の子育て中の方というのはあるが、私は青柳校区に住んでいるが、6歳未満の子育てをしている人たちは一家に1台か2台自家用車を持っていて、ターゲットにならないと思う。そういう人たちには利用促進のきっかけにはならないのでは。子育て世代、学生などにももう少し利用しやすいサービスがあればと思う。例えば、公共の美術館でだいたい高齢者は無料だったり半額だったりするが、子どもは有料。海外に行くとこれから社会を作っていく子ども世代は美術館が無料で高齢者は100パーセント払う。サービス対象の違いとか、参考にできるものがあるのでは。古賀市で山側でも高齢者層が少なく、若年者が多いところもあり、バスの路線でも郊外に住んでいる人たちにはあまりメリットがないのでもっとソースを分析して広く対象になるようなものを考える必要があると思う。西鉄さんの商品だけでなく、古賀市独自のものを。

(委員)

グランドパスの補助金について、申請の際にアンケートをとるということだが、モニタリング的な人に使いづらい所とか、こういうところはいいとか、意見をいただいてはどうか。

(事務局)

この事業については、申請時のアンケートのほかに、利用状況の確認として、どういう使い方をしたのかとか市内でどう消費に結びついたのかとか確認したいと考えていて、27年度中にもう1度アンケートをとりたいと考えている。今頂いたお話も参考にしたい。

(委員)

福岡市内に向かうのが一番多いと思う。熊本とかに行くのも半額ですむのでそれで使う場合もあると思う。市内で使うと190円とか200円なので、ランドパスの効果はないかなと思う。北九州に出るのは難しいので福岡市内に行くと思う。

(委員)

ランドパスは今持っても6割補助になるんですか。

6割は大変大きいと思うので、再度検討して頂きたいのと、できれば持っていない方が新規で買っていただく形をとってほしいのと、おでかけタクシーで6歳未満の子育てをしている方は、車を持っているというのとまずタクシーを使うのか疑問。節約と思って、補助で200円400円になってもタクシーを使う気にはならないのではないかなと思うので、ニーズとか割合とかは検討した方がいいと思う。

(委員長)

高齢者向けのものは色々あるがそれ以外は見えにくいというご意見、長期の所でも触れたいと思う。例えばおでかけタクシーは、地域によって色々使われ方のニーズがあって、例えば中学生ぐらいの子が真っ暗な田んぼの真ん中を歩いて帰らないといけなとか、塾の帰りにタクシーに乗りあってとか、部活の帰りとか、事件も多い中、可能性がある。地域によっては子育てにおけるサポート、生活スタイルにあったレパトリーが必要なかなと思った。そういう意見が上がってくるシステムを長期の所で議論したい。

この委員会では意見書を次回に案を提示して、第7回には意見書の採決をしたいと考えているが、長期的な課題も検討しなければならないので、そういったことについて事務局から説明をお願いします。

(3) 中長期的課題の具体的検討について

(事務局)

校区ごとのニーズと現状について。赤字の所が主だったところだが、東中校区が便が少なく、ルートが良くない、高齢化率が高いなどの課題。古賀東校区は古賀駅行きが4

便しかない。古賀西校区・花見校区はバスがなくても生活はできるという意見が多かったが、千鳥、舞の里校区は古賀駅からの帰りのバスが6時台7時台で終わってしまうのが通勤通学には難しい。通勤通学は時間がバラバラだったりして検討が難しいと思うので、小野・青柳・古賀東校区で買い物や病院に行くときどんな使い方をするのかを見て、ご意見を頂きたい。

小野は薬王寺バス停、青柳は小竹バス停、古賀東は筵内バス停で検討する。行き先はサンリブと東医療センター。時間帯は10時台に出て12時台に帰る。病院は9時台に出て12時台に帰る想定。空白の箇所は順次、一緒に考えながら書き込みたい。

薬王寺→サンリブ

サンリブ前の古賀北バス停は薬王寺から直接つながるルートがない。古賀駅での乗り換えより歩くほうが早いということで、古賀駅で降りる想定。出発はピンクの便は10時台がないがオレンジは10:40発があるのでこれで出発。古賀駅東口に10:59着。そこから駅舎を渡ってサンリブに行くので10分ぐらいかかり、買い物に40分かかったとすると11:50。それから古賀駅西口に着くのが11:55。ピンクの便の12:24発があるからこれで帰るとなると駅で30分待つか、買い物で時間をかけるか。12:44にバス着。1時前に家に着く。昼ごはんを考えれば12時台前半に帰り着きたいところだが、少々現状では遅いか。

薬王寺→東医療センター

東医療センターの直通はない。ピンクかオレンジに乗って古賀駅から乗り換え。9時台だとピンクの9:41の便。古賀駅に10:01、乗り換えで一番近い便は薄い青の10:30の便。30分ほど待って医療センターに38分着。病院で1時間20分かかったとして、病院からは濃い青の11:58発で古賀駅西口に12:09、ピンクで西口から12:24、薬王寺12:44着。けっこう遅くに着くことになる。

小竹→サンリブ

路線は赤のみ。サンリブの直通はないので古賀駅で降りてサンリブへ。

小竹10:14発で古賀駅東口に10:32着。サンリブに10:40頃。買い物を済ませて駅に戻ると11:30頃。東口から12時の便しかない。小竹12:18着。

小竹→東医療センター

直通が何便かある。小竹9:12発で9:37には着く。1時間20分病院にいたとして、11:05頃。一番早く来る便は薄い青で11:05発。直通の便はこの時間帯にはない。古賀駅西口に11:14着、東口から12:00発なので45分待つことになる。小竹12:18着。

筵内→サンリブ

緑の路線しかない。10時台に出たいが、9:18に乘るしかない。古賀駅西口9:35着。9:40ごろにサンリブに着いてしまうが10時開店なので待たないといけない。買い物して10:40、西口10:45頃。緑は12:10発しかない。1時間25分待つ。12:30頃着く。今のままでは利用するのは大変な状況。

筵内→東医療センター

古賀駅で乗り換える。9:18発に乗り、古賀駅西口に9:35着。東口発で9:30発があるが当然間に合わない。次の便は薄い青の10:30発。1時間のロス。医療センター10:38着。帰りは濃い青で11:58発。古賀駅西口に12:09発。乗り継ぎは緑で12:10発があるが、時刻表上で1分しかないので運転手さんに待っていただいたりすることもあるが、つらい状況。筵内12:27着。

ここはどうかしたほうがいいなど、ほか中長期的な面からもご意見いただきたい。

(委員長)

私自身としてもこれでは乗らないだろうという感想で、なぜこの路線で今まで維持されてきたのかという疑問を持ったが、乗っているのが30分で2時間待っているような状況で、人は動いているものに乗っているときのストレスと、待っているとき、渋滞などのストレスとも予想以上に違うと一般的に言われているが、この時間差というのは選択肢がバスしかないのかなというようなかなり深刻な状況だと思う。各地域で利用状況が色々ある中で、中長期で少しずつでも改善していくかということについて、こういう問題があるというのを含めて意見を出して頂きたいのと、どういう風に意見を集約していくのか、提案を出せたらと思う。

地域における問題を各地域で言える状況なのかを含めて、ご意見を頂きたい。

(委員)

特に国道から奥のほうの人口動態的な状況と関係があると思う。薦野とか薬王寺とかに住んだことがないからわからないが、そこはほとんど大家族でどなたか車を運転される方がいて、高齢者の方が用事するときや病院に行くときに家族に送り迎えをしてもらうというのがあって、さほどバスを使わなくていいのか、それとも高齢者で孤立している方が多くて困っていて絶対どうかしないといけないのか。新規の市民で車が運転できるなら郊外に住む、運転できないなら3号線から海側の駅寄りに住むとか、考えておられるのではないかなと思う。社会動態的な現状を押さえていかないといいないと思う。

(委員)

前回は申し上げたが、そういうところの方から天神とかに住みたいのだがという問い合わせがあったので、しっかり考えて頂きたい。

(委員長)

古賀市の将来的な長期の魅力を考えてときに、車がないと住めませんよということなら車を使わなくてもいい地域に転居するということが長期的な古賀市の潜在能力をきつくしてしまうというのもあるので、まちづくりを含めて考える必要がある。

地域によって状況が違って同じ市民でもよく分からず、集まっても議論がまとまらないことで一つの方針を決めるのを難しくしているというのがあると思うが、短期のところでは出前講座があったが、地域の中でピラミッド的に公共交通、まちづくりのあり方を考えてどんどん上にあげていくというシステムも将来的に必要なのでは。それで委員の方々の意見を出し合いながら人口動態の統計的なところと実態とをマッチさせてグランドデザインを出せるのかなと思った。

意見を地域ごとにまとめていくのにこういう取り組みが必要とか、地域が音頭をとって町内会で場を設けるとかご意見はないでしょうか。

(委員)

中長期的な考えの中で、単純に現実には西鉄バスを使って生活しようとしても成り立たない。病院では1時間20分どころか2、3時間見ないといけない。はじめから例えば薬王寺地区で小さなバスを出す。公共交通に頼らないという考えを持たないとそういう地域では住めないんじゃないかと思う。現実問題として歳を取ってサンリブで40分ですむかと思ってもすまないこともある。しょっちゅういけないから。そうなる公共交通を使わない発想で、地域でチャーターするようなものを1時間に1本走らせるとか。新宮の100円バスはもっと走っていますけど、薬王寺とか小竹は公共交通以外ないですよ。バスを使うという考えを止めたらいい。そういうバスを使わないとその町は生きていかない。現状では東病院は1時間ちょっとでは帰ってこれない。

(委員)

今の発想はコミュニティバスの発想だと思うし、私も大賛成するが、今日の会議では間に合わないことだと思うので、次、テーマでコミュニティバスを作るというのを設定して、今回の会議は終わったほうがいい。2時間に1本とか1時間半に1本とか生活時間帯に確実に動いている状態を作らないと対応できない。筵内から1日3本とかではあてにできない。コミュニティバスは是非次のテーマにしてほしい。

買い物の時間は最低1時間はかかる。東医療センターは8時半から受付するといっても7時ぐらいから並んでいて100人ぐらいになる。部門ごとに満員。2時間では終わ

らない。3時間は見ないとダメ。東医療センターは特殊な病院という事で構えていかな
いと。

(委員)

私は中長期的なこととして言った。短期で解決するとは思っていない。

(委員)

高齢化が進んでいくと地域の人間も変わっていく。薬王寺のバス停があるが、薬王寺
温泉に入れるコースも作ったほうが良い。

毎日1本くらい薬王寺に入れるコースを持っていくと地域の経済的問題も合わせてコ
ミュニティバスも変わってくるのでは。

(委員長)

議論を進めて行きたいのでお手元の新聞をご覧頂きたい。

この委員会の第1回目に紹介させていただいたが、福岡県の各自治体の極めて深刻な
公共交通の問題が各地でおきている。

先ほど市長からも話があったように県内38の市町村が西鉄バスを利用しているが、
近年2000年に入ってきてモータリゼーションという自動車の普及が著しく、バス
部門の経営がかなり悪化している中で西鉄自体が自分たちの会社の儲かっているところ
から赤字の部門を補填しながらやっていて、地域が西鉄におんぶに抱っここの状態になっ
ている中で西鉄も体力の中でやってきたが、今行政の中でもかなりの補助金を入れてい
かないと西鉄の中でもかなり厳しい状況になってきている。

この10年間で行政のほうから補助金をいれていかないと路線が維持できないと、か
なり厳しい状況になっている。

さらにそれが悪化すると、西鉄側が撤退して行政側が事業者としてやっていかないと
いけないという時代がかなりの地域で出てきているのが現実の実態となっている。

まだ古賀市の場合はそのような状態まで行っていないけど、どこまでそうになっていく
か将来的に考えていかなければいけない

コミュニティバスという選択肢も古賀市の選択肢として否定をする訳にはいかない。

その前にこのままの状況でコミュニティバスを作っただけ走らせても誰も乗らないと
いう状況になれば事業者が行政側になってしまうので莫大な赤字を抱えてしまう。

コミュニティバスを支えきれない自治体が出てきていて、これからどんどん出てくる
中でという現状の中で必ずしもバラ色の状況が生まれてないというのも残念ながらコミ
ュニティバスの今の状況である。

何故そういうことが起こってしまうかという事を研究者がいうには、元になる地域が
バスに乗ろう・バスの中でどういった生活を作っようという議論がないまま、路線

バスがなくなってその上にボンとコミュニティバスという新しいニーズを作れば乗ってくれるだろうと作ったら乗る人がいない。実は自分たちで色んなバスを考えて生活の中でバスを使うような町作りという議論をとばしてしまうと最後に税金だけがどんどん出て行ってしまう状況になる。

コミュニティバスの議論を合わせながらこの地域にどういう風にみんなのバスという意識を持ちながらその意見を集約しながら最終的にはその意見を元に今の形のバス路線を維持しながら利用者を増やしていくのか又はバス路線を維持出来ないエリアでは又新しい交通サービスの元で確保していくかの意見をだしていくとか、色んな意見を出しながら議論していくシステムを作れるような、その辺りで意見を出していただきたい。

県の方に意見があったらお知らせいただきたいが、例えば交通手段の選択をしていかなければいけない中で地域のかたの意見をどんどん出していく取り組みだとかシステムだと、こういう手段もあるとかの事例とかあれば教えていただきたい。

(委員)

コミュニティバスを導入するにあたって昔は路線バスがなくなり、そこにそのまま線をひきますという事で平成10年代にあったがやはり税金を使うということでコミュニティバスを走らせることで数千万単位の支出があるが、一定のサービス基準を満たすためにやむなしと了解されれば納得した支出になる。

特効薬がなくて出前講座の話など地域にどれだけ密接に入り込めるかでそこにおいてサービス基準がどのくらいあるのかということが、フェイス・ツー・フェイスで相対してしっかりと議論した結果この水準で行こうというところに集約するしかない。特効薬はない。

上辺だけの議論ではなく深く入り込んだ議論をして全国的にコミュニティバスを展開している市町村において校区ごとの説明会を展開して地域ごとに1, 2年しっかり議論してその上で修正していくという繰り返し運営市町村側あるいはバス会社・タクシー会社がノウハウを身につけて少しずつ改善していくことが必要。

最終的にこのまま路線バスで良いということは議論の結果有り得ると思うし、そこは必ずしも否定しなくてもいい。

一方で財政負担の面ではどこも苦しいので路線バスが残っているうちに何とかしようという発想も市の基本的スタンスは私たち県から見ると上においては一つの方向で、必ずしも路線バスがダメだから、コミュニティバスというのではなくてもう少し東側の実際の居住とか人口構成とか家族構成の年齢層がどうかということもやっぱり抑えながら地域に入っていくという当たり前の答弁しかしていないが、それを理解しながらやっけないと堂々巡りの議論になるのではないかと。

一般的な答弁になってしまったが、結局それを真面目に地道にやっているところが全国的にもそこそこ持続可能という事になる。

国土交通大臣の評価を受けた事例であっても、いざ蓋を開けてみるとそれなりに赤字がでている。

古賀市は絶対的な人口が少ない地域では赤字出るが、それを納得した赤字としていくためには手前の段階で人口の薄い地域での交通政策をどうしていくか真面目に真摯に密にして方向性を出して行って走らせながら修正していくという作業をくりかえして行くしかないのかなと今日の議論を聞いて思った。

委員の皆さんもそのことは充分気が付かれていると思うし、視点は違うけど既に受け止めていると思う。

(委員)

コミュニティバスに対して色んなひとたちがどういった期待をしているのかをしっかりと掴んでいないといけないうし、出た意見については積極的に取り入れるべき。

舞の里の終点のバス停から1キロメートルもしないところにイオンモール福津店があるが、イオンモールまでは延ばせないか。

イオンモールは福津市なので福津市との絡みもあると思うがそういう発想が消費者の立場から言うと生活に密着した必要事項だ。

薬王寺温泉のことにしても市民の期待に応えることが乗降客増加に繋がるし、それが今使っている交通網の解決策になるのでは。

(委員)

コミュニティバスの件はこの委員会を発足して2回目3回目に議論事案として出たではないか。基本方針とか皆の意見がまとまりかけていたし、コミュニティバスに関しても地域の関わりもこの委員会としてはかなり出た。ある程度委員会としては結論出たのではないか。

後はどう対応するかが一つと、もう一点は住民として意見を出し合って議論するのはそのとおりだと思うが、ただ会議に参加して心配になったのが、取り越し苦労かもしれないが、我々委員は経済学・交通経済学に関して殆どの委員が素人として参加している。

実際に年間何千万の予算でコミュニティバス+西鉄バスの案等、客観的に議論というのも専門的なノウハウがないまま議論してよいものだろうか。

他の地域は判らないが経済学や交通経済学等の専門家のコンサル等も必要ではないか。

希望は希望として大事だが、経費等の事は専門家の可否の意見を聞く場を考えなくても良いのか。

(委員)

自分は研究者の端くれだが、よく言われているのは、実際的にこれが答えだというのは出せない。その時の見方を題材として提供した上でその後の議論をどうするかは住

民と話し合いながら付け加えていくのが研究者の責任だと思っている。

そういう場所がない場合は実際そういう場所を作りながら意見を出し、話し合いをしながら住民が地域の事を勉強していく事は地域の中でもものすごく重要。

そういったことも長期の視点の中で盛り込み次の委員会で出前講座等のシステムについて話し合っていく事も必要。

(委員長)

事務局の方と相談しながら次回の委員会に意見書の案を出して議論していくつもりだったが、もう少し話し込む必要がありそう。

コミュニティバスの事も長期の中でどう議論を深めて行く事意見書の中に入れていく必要があると思う。次回もまた、踏み込んだ意見を出せる委員会を開いていきたい。

(委員)

先ほど委員さんが言われたリサーチをしてバックデータに基づいて議論がなされていないし具体的な検証がなされていないという意見に共鳴する。

コミュニティバスを導入するときは調査事業が建前になり専門的なコンサルに委託するが、コンサルを使いこなしながら専門的に検証が必要。次回の委員会の時には市としての意見の見解を頂きたい。

(委員長)

予定時間を越えてしまったが、たくさんの意見を出していただき感謝する。より良い意見を取りまとめた上で委員会の準備をしていきたい。

本日はどうもありがとうございました。

(事務局)

次回の委員会は4月下旬か5月上旬になろうと思いますが、早めにご連絡をお入れしますのでよろしくお願いします。

本日はありがとうございました。