

令和元年度 第1回脊振町公共交通検討会議 議事録

開催日時	令和元年5月20日(月) 19時00分～20時45分	
開催場所	脊振公民館 大会議室	
出席者	委員	鶴田会長、花田か副会長、牟田委員、志波委員、山崎委員、八谷委員、大澤委員、坂井委員、倉谷委員、梅崎委員、一番ヶ瀬委員、田中委員(代)、合田委員、音成孝委員、花田健委員、芦原委員、森崎委員、内村委員 24名中 18名出席
	アドバイザー	佐賀県さが創生推進課 石崎係長
	事務局	総務企画部企画課 中島企画調整担当理事、實松課長、篠木係長 教育委員会学校教育総務課 服巻参事、鶴係長 脊振支所 総合窓口課 松本支所長、森田参事
	傍聴者	0名
議事	(1) 脊振町公共交通検討会議規約(案)について (2) 会長及び副会長の選任について (3) 昭和自動車株式会社からの再編申入れについて	

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 委員紹介
- 事務局自己紹介

3 議事

(1) 脊振町公共交通検討会議規約(案)について

規約(案)を読み上げて説明

【質疑】

(委員)

この「検討会議」というものが「検討会」規約と私は思うんですがね。ここに会長さんだと思う。会議規約やったら会議は議長という形になると思うんで、この「議」はいらないと私は思ったんですがいかがでしょうか。規約の中では検討会と思ったんですが皆さんのご意見を聞いてください。

(事務局)

この会議の規約につきましては、先例地の佐賀市の三瀬村がされておりましたので、そこを参考に作成させていただいてるところであります。今、大澤区長さんが言ってもらったことにつきまして委員のみなさんご意見等ございましたらお願いします。

(委員)

そういわれれば検討会議ではなく検討会を開催するような気がする。

(事務局)

皆さんから意見ということでやっぱりこういった形の中で検討会という形にした方がいいのではないかとのご指摘がございまして、こちらとしては例えば青少年育成会議のように会議にした方が重みがあるのではないかとこの形でそのまま使わせていただいたところもございまして、今回皆様に言われたように検討会も重要な会でございますので先ほど言われた検討会で調整させていただきますのでこの規約についてもいろいろと調べさせていただきますと思います。

(委員)

佐賀市の三瀬に聞いてみては。

(委員)

県の方が来ていただいているので県の方の見解はどうですか。

(佐賀県)

私、個人的な見解を言いますと、検討会でも検討会議でもどちらでもいいのかなっていう気がします。検討会であろうが検討会議であろうが、脊振町の今後の公共交通を考えていくものなので、何回か続けていく中で議論の場ですので、これからの議論の内容が充実していけば問題ないと私的には思っていますので、そこは事務局で調べていただければと思います。こだわるところではないと思います。

(事務局)

事務局の方で調べさせていただいて、次回の会議のときにご報告させていただきます。

(委員)

会長さん副会長さんを選任するわけですけど、任期、期間は三瀬の方はどうされているのか。

(事務局)

任期は定められておりません。

(委員)

委員の選任の中で区長会、老人クラブ、育友会、各組織から来ているが、長年続いていく場合、我々、民生委員は11月で交代となるが、その時はどうなるか。

(委員)

この検討会議がいつまでするのか。いつまでに答えを出さなければいけないか。

(事務局)

今後のスケジュールにつきましては、後で説明をさせていただきたいと思いますが。昭和バスさんから言われておりますのが、新聞では9月末までとありました。ただそれにつきましては、まだ準備ができていないので代替えの交通手段ができるまでは対応していただくよう要望しておりますが、年内にはある程度の方向性とかを決めないといけないところだと考えております。委員さんにつきましては団体の方に選出をお願いしておりますので委員さんが交代すればまたそこで選出していただくことになるかと考えています。

(委員)

議題の2番目になりますけども会長、副会長方を決めるにあたって、組織で決めていくのか名前で決めていくのか人で決めていくのか、組織代表で決めても交代した時、代わるわけですよ。その辺を聞いてみました。

(事務局)

今のところ役職で委員さんに出ていただいているので、委員さんの交代があれば、その辺も影響してくると考えています。

(委員)

最終的には大体こちらの結果をふまえて昭和バスに報告されるということなんですけど、最終的な期間って言うのは9月なのか12月なのか。

(事務局)

昭和バスの見直しについては、今年2月に昭和バスから再編の見直しの申し入れがあっております。それを受けまして3月に市長と議長が昭和バスの方に出向かれて運行継続についての要望がなされているところであります。当初、昭和バスの方が再編の見直しの時期としまして地域公共交通といった昭和バス、西鉄バスも同じなんですけど、事業年度が役所の年度というのが4月に始まって翌年の3月までになっておりますけど、交通事業については、10月から9月までの事業年度となっております。そういったことから当初言われていたのが9月末をもって再編の見直しを行うということと言われておりました。

ただ、2月に再編の申し入れがあって、すぐ9月に廃止をされると市としても新たな代替案、また新たな運行の継続に向けたシステムなどの構築が期間的に難しいということで、関係機関で協議を行い、今年度一杯までは運行をお願いしたい、来年の3月までは運行をしていただきたいとの申し入れを行っております。

昭和バスの方からは、そういった期間も必要だろうということで3月までは待つだけけるような状況には今あるところですよ。市としては3月までにはきちっと新たな運行の形態等を

確立して4月からは昭和バスではなく別の運行形態を作って運行していくというスケジュールを立てております。ただそのスケジュールに沿って来年の3月までにそういったことをやっていくとなるとまた新たな事業者の方で準備をしていただく、要するに運転手の確保でありますとか運行する車両の確保でありますとかそういったところが何人必要になってくるとか何台必要になってくるのかといったところを早く決めないと車両の手配だけでも6ヶ月かかるというふうな話も聞いておりますので、できるだけ早くダイヤだとか運行形態を決めていかないうちで考えておりますので、市の方では8月9月くらいまでにはこういった形で運行を行っていくというところを決めていきたいと考えているところであります。

先ほどから委員さんの任期ですとか意見が出ておりますけども、当面は新たな昭和バス廃止に伴う代替案をどうするかをまずは重点的に協議をしていただいて、その後の運行していく中で少し見直しをかけた方がいいですとかそういったことがあると思いますので、そういったところを実際運行して状況を見ながらまたその都度協議をしていくということでこの検討会の方を継続して来年度以降も続けていくということであればこの会議は継続していいかなと思いますので、そういったところを今後委員さんたちと一緒に協賛しながら会議の継続なども協賛していただけたらと考えているところであります。

(事務局)

他に規約についてなにかございましたらお願いします。

それでは規約については調整をさせていただきますけど、会議の方を進めさせていただきたいと思っております。よろしくをお願いします。

(2) 会長及び副会長の選任について

(事務局)

この規約第4条で会長は委員の互選により定め、副会長は、委員の中から会長が指名すると選任方法を規定しております。まず会長さんを決めていただきたいと思いますと思いますが、自薦、他薦等ございませんでしょうか。

(委員)

会長さんにつきまして市の方からも区長会の方で誰かやってくれということでお話がありました。区長の中で話し合いをしまして、鶴田さんをお願いしたいと思っております。

(事務局)

只今、委員さんから岩政倉今区長の鶴田委員さんに会長をお願いしたいと推薦していただきましたけど、ご異議ございませんでしょうか。

異議なしの声

(事務局)

それでは鶴田委員さんを会長に決定したいと思います。よろしくをお願いします。

続きまして副会長を選出したいと思います。副会長につきましては会長による指名となっておりますので、鶴田会長、指名をよろしくをお願いします。

(鶴田会長)

花田かつえさんをお願いしたいと思っております。

拍手多数

(事務局)

会長に鶴田委員、副会長に花田委員ということで、よろしくをお願いします。

それでは以降の議事につきましては、会長(議長)の方に進行をお願いします。鶴田会長お願いします。

(鶴田会長) 会長あいさつ

それでは私が協議を進めさせていただきます。

「(3) 昭和自動車株式会社からの再編申入れについて」、企画課から説明をお願いします。

(3) 昭和自動車株式会社からの再編申入れについて (事務局)

資料1により説明

(議長)

ただ今の説明について、皆さんから御質問等はありませんか。

【質疑】

(委員)

再編という言葉ですが、昭和バスの説明の中で、私が感じたのは撤退だという風に先ほどの説明では感じたのですが、廃止を前提とした申し入れなのか、それとも、便数を減らすだとか時間帯を変更するだとかの再編なのか、基本的な再編という言葉の説明をお願いしたい。

(事務局)

昭和バスの方は再編による見直しという言葉が使われておりますけども、現実的には一日平均の乗車人数が10人以下の路線については廃止の方向で見直しを行うと言われております。代替案ができるまではもう少し待ちますと言われておりますが、現実的に昭和バスさんが運行するということについてはなかなか難しいかなと思っておりますし、昭和バス、西鉄バスの既存のバスについては大型のバスを幹線道路で運行されている状況の中で、これだけ利用者が少ないということになるとバスも小さいバスで運行するという形になってくるかと思うんですけど、昭和バスさんの方ではそういった運行はやらないということで、「利用が少ないならもう少し小さいバスで運行した方がいいですよ」など、そういう代替案に対するアドバイス、支援はやっていくと聞いております。利用が少ないということでもう少し小さい車両を利用して昭和バス自らが運行を継続するという考えは感觸的に持たれていないのかなと受け止めています。

(委員)

今利用が少ないと言われておりましたが、うちの娘が3月で佐賀北高校を卒業しまして朝の通学と帰りのバスを利用させていただいていたのですが、朝の普通の時間は0校時の時は朝6時半の時間でよかったですのですが、テスト期間中になると0校時ではなくなるのでそのときになるとバスの時間が全く合わない。それで1時間以上待つことになるので、送るということになりました。帰りも部活をしていたので最終のバスで帰ってきていたのですが最終バスが着くのは電車が着いてバスの切り替えが1分しかなかった。ほとんどの場合電車の路線も毎日のように2、3分は遅れて、電車が神埼駅に着いたときには最終のバスは1、2分差で行ってしまうということが毎日続いたので昭和バスさんに電話して「この最終バスがないと帰れないので待ってもらえませんか」とお願いしたのですが、昭和バスさんからの回答は「電車との引き継ぎは全くしていないので待つことはできません」と言われました。バスの時刻表を見ると0校時の再編もあって、0校時をなくす高校も増えています。神埼市内に通う高校生と佐賀市内に通う高校生では通学の形態が全く違います。現在も脊振からも佐賀市内に通う高校生もかなり増えている。もしバスを再編されるのであれば高校の始業時間は何時だとか高校の最終の帰りは何時だとか1番高校生が利用する時間を確実に把握されてからの再編じゃないと、私もバスを利用したかったのですが、この実情では利用できなくてほとんど毎日のように迎えに行っていたので定期券がもったいなかった。土曜日についてなのですが、神埼に2時くらいのバスだった。保護者の間でかなり言っていたのですが、だいたい部活が終わるのは11時半前後から12時くらいで1時間も神埼市内で待つところがないので結局のところは保護者が迎えに行くことになってしまう。子供をどこかで待たせるということが危ないのでできない状況なのでやっぱり保護者も危険で待たせるよりは夜も遅いときもありますのでかなり迎えに行かれてた保護者さんも多くて神埼駅に行くと脊振の方ばかりだったとか、もし再編をされるのであれば今1番利用されているのは高校生が多いと思うんで高校生の就業時間を踏まえて再編をお願いしたい。

(委員)

今の質問で思ったのですが、事務局から乗っている人の人数だけで、乗っていない人のこととか、乗っている人の不便性っていうのはまだ調査されてないとみたのですが。結局乗っていない人がどれだけ都合が悪くて乗ってないのかと。昭和バスの申し入れがあったときですね脊振の小学校幼稚園、高校生の学年別の人数を調べて貰った。そしたら実際に乗っている高校生の子がいるのに7人とか8人しか乗っていない。それがなぜなのかなと思って聞いていた。今言われたように乗ってない理由があって、乗れないから乗ってないだと、間に合わないから乗っていないだと、だからそのあたりもフォローしてあげたそういう意見を是非聞いて新しい交通体系に必要なのではないのかなと思って、併せてお願いしたいと思います。

(事務局)

今ですね、市の方で交通事業者の方に昭和バスの運行ダイヤとかの代替案を作成のお願いをしております。それはですね、昭和バスが廃止をされるということで、今の運行ダイヤを基に案を作ってくださいようお願いをしています。案が出た段階で、またこの検討会の中で全体の方に資料としてお示しをしますので、その中でまた具体的な運行ダイヤを見ながら皆さんの意見を吸い上げてよりよいものにしていきたいと考えておりますので、今のところ方向と使用時間帯については事前に調べておきたいと考えております。代替案に対する意見については、案を示した段階でご意見をいただけたらなと考えておりますので、よろしくお願ひします。

(議長)

そのときに今利用している人たちの高校生達の意見を取り入れて代替案を作っていただけたらなと思います。よろしくお願ひします。
ほかに意見はないでしょうか。

(委員)

今、説明を受けて以前からいろいろ聞いておりますけども、昭和バスからの再編ということで言葉的にはいい感じであったのですが、実際の内容を見るともうやめようというのが本音だろうと思います。再編の場合にはいろんなほかの交通手段ができるということですけど、やめるということになるとですね、また全然違う方向に進まないと対応ができないということなので、今の時点ではっきり決めてくださいとは言えないかも分かりませんが、そうじゃないとこの会議の正当性というか、いくら議論しても何か抜けてしなうような感じがしますが、その点はどうでしょうか。

(事務局)

昭和自動車からは再編ということで話をいただいています。昭和自動車としては利用人数が10人に満たないようなところは廃止をしたいというのが本音なところで、なんでこうなっているかと申しますとバス事業者のみならず、いろんなコンビニでもなんでも人手が足りていないところがあります。特にバスの運転手っていうのがすごく少なく高齢にもなっていますし、人数も今ぎりぎりの中で運行されています。近頃働き方改革という言葉がよく聞かれると思うのですが、実際今ですねバスの運転手さんは13時間仕事で拘束されています。朝6時から夜8時9時まで仕事をされています。それがずっと続くとなると運転手さんになり手もいなくなるというところもあって、働き方改革は8時間労働となると、今の昭和自動車さんでいうと運転手が1.2倍から1.5倍必要になってくるといわれています。今回の再編、撤退したいという大きな理由としては運転手がいらないということです。例えば赤字の補填を自治体がやっていますけども、お金を1億あげようが2億あげようが運転手がいなくなると運行ができなくなる。昭和自動車さんとしてはこの時期に10人利用者がいないところは再編をさせて貰いたいということで挙がっているのが県内の26路線です。そういったことを前提にもった上で議論をしていただく必要があるかと、もう昭和バスさんはやらないのだということを前提に皆さんで新しいダイヤを考えたり、利用しやすいような交通形態に考えてみるかですね、そういったものを考えていく必要があると思います。高校の始業ですとか下校時間とかですねお話があったていましたが、一応調べております。佐賀の全高校、神埼市内の高校、三養基高校まで、朝の補修から、通常の始業時間、テストの終わり時間、部活のない場合の通常の下校時間、部活をされる場合の下校時間すべて調べてあります。しかしながら、それを全てできるかというところ、今後この路線を担っていただく事業者さんとよく協議をしていく必要があると思うのです

けど、すべての利用者の方の要望に応じていくとすごい便数を走らせたりしなければいけないので、ある程度効率的な運行ができないかを考えながら、こういう場で今後話をしていけたらと思います。

(委員)

昭和バスは基本的に今の運行形態はやらないということで、新たな交通の代替の交通手段を考える場ということになってくるわけですね。

(事務局)

そうです。

(委員)

お金の問題ではなく。

(事務局)

人がいないということです。

(委員)

神崎市としての方向はある程度決まっているのか。

(事務局)

神崎市としての方向というか、市としての考え方としては通勤通学で三瀬神埼線とか使われていますし、当然脊振の通学バスについても小中学生の登下校とか利用されていますので、存続をしていかなければいけないということを前提として考えています。じゃあ今までのような昭和バスさんが運行されていた形態でそのままいいのかどうか、それとも見直した方がいいのかその運行の形態をとったときに運行事業者の方が、先ほど昭和バスのことも言われましたけど、運転手の確保はできるのか、そういったところも踏まえて検討していかなければならないと考えているところであります。市の方で今お願いしている交通事業者の方に対しては今のニーズを維持するような形での運行の代替案が可能かどうかの検討をしてくださいとお願ひしています。今、三瀬神埼線については、三瀬から佐賀駅バスセンターまで運行がなされております。そこまでの運行を神崎市、佐賀市その2市で運行をするということになると相当な経費が掛かると、今までは国とか県の補助金をいただきながら運行をしてきて、市としてその一部を補填させて貰っている状況ですけど、神崎市、佐賀市だけで経費を賄うということになると相当な経費が掛かるのではないかと考えていまして、その辺は佐賀市とも協議を行いまして、一番多いのは神埼高校だとか神埼清明高校ですね。そこに通われている生徒さんが一番多い、34号線については見直しの対象にはなっていない昭和バス、西鉄バスが運行されているので横武のバス停のところ清明高校の前ですけどもそこまで運行することによって不自由をかけるかと思うのですが、乗り継ぎの時間を設けて乗り継いで貰ったらどうかとか、または佐賀市の中心部に行かれるのであれば神埼駅を移用していただいて電車の方でいって貰うといったことを踏まえながら今検討をしているところであります。代替案として交通事業者の方が運転手を何名確保して、ローテーションを組まれると思いますので、どういうふうな形が一番いいのかというのを考えて貰っているところでございます。通学バスについては路線が決まっていますので、今の路線を変えた方がいいということであれば変えますけれども、今の路線で代替案を検討していただいていますし、三瀬神埼線については今のところは横武を往復するような形で経費的なところもありましたので、佐賀市と一緒に協力をしながらそういったところでの案をまずは作ってくださいということで進めさせてもらっている状況です。

(委員)

確かに国、県、市が助成しないとバスが運行できないというのは、当然この人数ですから採算は合わないのですが、ざっとでいいですけど国、県、神崎市の現在の負担額をもとに新しい体系の時にどれくらい掛かって、さらに神崎市の負担が増えるのか増えないようにやるのかそうしないと路線バスを減らすような話が出てくるのだと思う。今現在どれだけ国、県、神崎市が負担しているのかちょっと教えて貰いたいと思います。

(事務局)

昭和バスの方はですね、三瀬神埼線の平成30年度の実績で赤字路線となっている赤字分を神

崎市、佐賀市、県、国で負担している状況ですけれども、30年度の経常費用4,300万円がかかっております。運賃収益分が1,900万円です。4,300万円から1,900万円を引いた2,400万円が赤字ということで、各関係自治体で補填しているような形でございます。大体国、県で700万円補填していただいている、佐賀市が560万円、神崎市が1,150万円程度。脊振町の通学バスにつきましては昭和バスへの委託という形で行っておりまして委託費2,000万円くらいの委託料となります。このうち国等の交付金が400万円程度あり、残り市の一般財源から支出しています。昨年の実績でいいますと、1,150万円と1,600万円程度が現在の神崎市の負担となっております。

(委員)

助成金なり負担金の話が出ていますが、今県の方としても山間地は手厚くやるよと先日新聞の方でも報道されていましたが、今後現実に今の話を聞くともう昭和バスはだめだろう、となると市の方で相当な負担をしなければいけないということが出てくると思います。今後、県なり、国の方として助成に対する方向性があるのかどうかですね、そういった点はどうでしょうか。

(佐賀県)

三瀬神埼線は現時点では国、県の補助を受けている路線になっています。補助の要件というのがあり、要件にぎりぎり近いぐらいの状態です。利用人数とか収益とかを考えますと補助の要件にすれすれのつかっている状況です。これを今後どういう路線に変えるのか、三瀬からバスセンターまで走らせるのか、34号線は西鉄バス、JRもあるから清明高校まで行ければいいかなとか、いろんな考え方があると思うのですが、それによっても変わってくる場所がございまして。そのままの運行数であれば国の補助にもものるかもしれませんが、路線を短くとかしていくと利用者が佐賀市内で乗られる方もいらっしゃいますので、横武まで、清明高校までにしていくと補助にのるのは厳しいのかもしれないとか、計算してみなければ分かりませんが、何便走るのか、収益がどのくらい想定されるのかを計算してみないと分かりませんが、利用人数を考えると佐賀市内で乗る方がガタッと落ちてしまうのでちょっと厳しくなるのかなというのが正直なところだと思います。そのあたりについては、はっきり今の時点で何とか県がやりますとかなかなか言いづらい面もあるので、何とか検討をしている状況になります。どういう路線にするとかその辺があるので、一概に今の時点でさせていただきますとかは言えませんが、どうなるかわかりませんが検討はさせていただいているとしか今の時点では言いようがありません。

(委員)

利用する人が少なくなって、国から補助が出る基準があるのですか。

(佐賀県)

基準がありまして、計画輸送量っていうのがあるのですが、いろいろ計算式にあてはめて計算するのですが、国の国庫補助の要件上は計画輸送量が15人以上というのがあります。確か今、三瀬線で16人とかではなかったかなと思うのですが、なので要件にはまれば問題ありません。

(委員)

人間が少なくなっているから廃止すると言っているのですよ。

(佐賀県)

利用者が減ればもちろん収益が落ちますから。

(委員)

それに対して国の対応は補助しないということですか。

(佐賀県)

ある一定の15人という計画輸送量がないと、ある程度利用者がいるという前提です。そういう路線でないと補助にのらないということです。

(委員)

どこの全国の市町村もみんな同じですか。

(佐賀県)

一緒です。

(委員)

脊振みたいな状況に陥っている全国の市町村は何市町村あるか調べられたことはありますか。

(佐賀県)

そこまでは調べていませんが、実際に佐賀県内でも国県の補助をもらわずに市町が単独で補助を出して運行しているような路線もいくつかあります。

(委員)

路線バスが廃止になって自分のところの市町村で運行をされているということですか。

(佐賀県)

廃止になるというか、その市とか町がその路線は継続してほしいということがあって、国庫補助には乗らないけど継続してほしいという要望があって事業者さんが続けていらっしゃる。そこについては市町が赤字補填をしている状況です。

(委員)

神崎市の方にお聞きしますが、神崎市と千代田町には巡回バスが走ってますよね。それに対して経費はいくらくらい掛かっているのですか。

(事務局)

現在、神埼町、千代田町で運行している巡回バスは国の補助金等を利用したもので運行しております。神埼市の運行経費として支出している分は平成30年度で1,250万円くらい市が支出しています。実際の運行経費は2,000万円ぐらいの中から運賃収入と国からも補助をもらっていますので2,000万の内大体1,200万円ぐらいを神埼市の財源から支出をしています。

(委員)

今、国から補助をもらっているとされましたけど、脊振の通学バスに対しては(巡回バスに)もし変えたとしたら、その分に対して補助はあるのですか。

(事務局)

補助金にもいろいろとメニューございまして、三瀬神埼線が佐賀市と神崎市を運行する複数の市町村を結ぶ幹線補助として国庫補助が出ています。巡回バスについてはフィーダー系といいまして幹線等の主要路線につながるための路線という形の補助金としてメニューが違います。脊振のコミュニティーバスの分が、幹線とはなかなか言いにくいところがありますけど、他の交通機関に接続するフィーダーともこちらも乗車人数とかの要件がありましてそういった対象からは外れている状況です。

(委員)

路線バスはだいたい何人くらいだったら運行できるのですか。

(事務局)

なんとも言い難い。路線の長さだとか運賃だとかいろんなことが絡み合っただと、ということになってくるので、何とも一概には言いようがないです。

(委員)

赤字があるから昭和バスも運行できない、運転手が少なくなっているから運行できないということですが、運転手の基準というのか、タクシー会社とかいろいろありますよね、デマンド交通とか全国的にはそういう交通手段を運行してある市町村はあると思うんですけど、その場合の運転免許証の資格、昭和バスさんの大型バスだったら大型免許、二種免許取らないといけないと思いますけど、もし代替えて、10人くらい小さいのにしたら運転資格はどうなるのですか。

(事務局)

基本、人を乗せて運行する運転手は二種免許が必要になる。二種免許が大型なのか中型なのか普通なのかというところ、10人未満だったら普通の二種免許が必要となる。タクシーのドライバーは二種免許を持っている。

(委員)

神崎市で考えておられるのはどういうバスで、どういう運転手を雇う方向で検討されているのか。まだそこまではいってないってことですか。

(事務局)

今日、説明した資料の中でも通学等で利用される方で一度に10人以上利用される便がございますので、考え方としてはある程度大きなバスも運行できる免許を持った運転手の確保をこちらとしては考えております。

(委員)

次回まででいいですから、細かいところ、全国の市町村がどういう動きをしているか、そういうところまで、今、インターネットをしたら調べられる。そこまでお願いしたいと思います。

(委員)

今言われた話を聞いて、新しい交通体系を考えないと、今、流れている分を代替え手段で新しい業者を見つけて動かしたとしても、人口減少というのが目に見えて分かっているわけですよね。今は10人とか9人とか乗っていてももっと少なくなると思う。その時にどうするかっていうのも踏まえて考えていかないと5年先、10年先に人口がどれだけ減るかっていうのは推測されると思うので、業者さんに検討を依頼されているという前提は今のダイヤグラムを踏襲した場合にどんなことができるかっていうことを言われたと思ったのですが。それも一つあると思うのですが、その先があると思うのですよね。今、シミュレーションが簡単にパソコンでできるじゃないですか。どうやって人口減の予測をしてそれに対して今の代替え手段で考えているのが対応できるのかというのが。また5年位したら多分問題が出てくると思う、税金の補填額が増えるだけなのですよね。根本的に他の市町村でやっているようなコミュニティーバスの運行とか、大野城でやっているようなやつとか、無人の自動運転の車も5年後には必ず運行できるような状態になると思う。そういうのを踏まえてやるべきじゃないのかなと思って。今は取り敢えずこうする。5年先はこうするといった新たな体系を作り上げることが必要じゃないかなと思うのですが、どうでしょうか。

(委員)

時代の流れで検討しなければいけない。

(委員)

今、上峰町がしている乗合タクシーとか、コミュニティーバスとか吉野ヶ里タクシーに委託して、ああいう方法も検討は、上峰町に問い合わせしたりできないか。

(委員)

もう昭和バスは撤退ということで考えないといけない。千代田、神埼の巡回バスをするのに国庫補助があると言われた。本線までつなぐという感じで。脊振の方も巡回バスのものを、本線、要するに国道につなぐという考え方で当然国の補助ももらえるような方向に持って行って後の代替え案を検討しなければいけないと思う。

(議長)

いろんな意見が出たのを次回まとめて方向性を出してもらえればと思います。

脊振町の住人にとってはですね、死活問題だと思います。そういう時間の余裕がない中でいろいろあると思いますがよろしく願います。

4 閉会