

令和元年度 第2回脊振町公共交通検討会議 議事録

開催日時	令和元年7月8日（月） 19時00分～21時20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、高島委員、坂井委員、廣瀧委員、梅崎委員、本村委員、田中委員（代）、音成栄委員、音成孝委員、花田健委員、芦原委員、森崎三委員、内村委員 24名中 19名出席
	オブザーバー	佐賀県さが創生推進課 久保参事、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 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）再編の方向性について	

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事

（議長）

それでは、私が議長ということで進めさせていただきます。

ここで、皆様に提案ですが、第1回目の会議からオブザーバーとして佐賀県さが創生推進課の石崎係長に参加していただいております。

石崎係長におかれましては佐賀市の三瀬村、富士町の会議にも参加されており、県内のいろいろな実情もご存じでありますので、会議のとりまとめ役として、議事の進行をお願いしたいと考えていますが皆様いかがでしょうか。

承認される。

（石崎係長）

皆さんこんばんは。ご紹介頂きました佐賀県さが創生推進課の交通を担当しております石崎と申します。紹介の時にありましたように三瀬の方でも富士の方でもこういった会議の場に参加させて頂いています。ほかにも県内各地いろんなところにコミュニティバスを導入するとか、どうやって利用者を増やそうとかの取り組みを地域の方々、市町の職員の方々と一緒に進めさせて頂いています。私の方から進行になりますが、まず事務局の方から再編の方向性についての説明をして頂きたいと思います。

（1）再編の方向性について

資料により説明

（進行）

昭和バスとしては3月まで運行を継続するというお話でしたので、4月1日には新たな運行が必要になってくるということです。これを進めるにあたってはですね、バスとかを運行するにあたっては国とかの手続きがありまして、説明の中にもありましたように12月までには、どういう運行にするとかダイヤとか運賃とかすべて決めておく必要があると、思いますのでなかなかタイトなスケジュールにはなると思いますが何回かこの会議を重ねさせて頂いて脊振町にあったよりよい公共交通になるように皆様のご意見を頂けたらと思います。

今から協議の方を進めさせて頂くんですが、三瀬からバスセンターまで行っている三瀬線、神埼線と呼ばれる路線と脊振の中を走っている通学バスを分けて議論をしたいと思います。

まず三瀬神埼線、資料で行きますと3ページ4ページ5ページになります。三瀬神埼線については前回の会議の場では朝と夕方については佐賀市内、神埼市内、みやき町内に通う高校生の通学の利用が多いというようなこと、神埼市の小中学生の路線がある朝夕を除く昼間日中については、買い物とか通院といった理由が少し見られたということだったと思います。

三瀬線神埼線4月から新しいのに変えるとしても変えないとしても、4ページの形態としてどれがいいのかですね。

路線定期運行、これが今走っているのと同じですね。バス停があつて時刻表があつてバス停で待っていれば決まった時間にバスが来るっていうのが路線定期運行。

路線不定期運行が路線は今まで通り決まっていなくても予約をしないと走ってはくれないというもの。

区域運行は、路線は決めていないけれどもエリアだけ予約をしていけば走ってくれると言うものです。

この3つから基本選ぶことになります。三瀬線神埼線はさっき言った高校生の利用が多いとか、日中は買い物通院の利用が多いかと思うんですが、これを分けて考えてもいいと思います。朝、夕方と日中の分そういうことも可能かと思いますので、この辺をご意見を頂きたいと思います。
(委 員)

三瀬神埼線ほとんどの人が今の定期路線の感覚で今後動かれると思うんですね。利用者は、そうするとさっきのバス、電車の乗り継ぎなどを考えてみると、最初の路線定期運行が私としてはベストではないかと思います。

(委 員)

現状乗ってない時間帯があるじゃないですか、定期運行で乗っていないバスも従来通り走らせるかっていうのもあると思うんですけど。

(委 員)

今度の路線の方はですね、いろんな検討をされて縮小したり便数を変えたりも含めてされると思うんですけど、私が言ったのは、特に通学生について、通学関係につきましては今まで通りのパターンで定期運行がいいのではないかということで言ったわけでありまして、途中の便につきましてはいろんな検討が必要かなと思います。

(進 行)

今のご意見は今の定期運行と同じ運行をとるということですね。

後ほど出てくるんですが、車のサイズとかその辺でいろいろ考えることができるのではないかなと思います。

(委 員)

先ほど委員さんが言われたような運行形態がいいと思います。というのも三瀬との兼ね合いもありますしね、朝夕については、日中については予約不定期でも結構ではないかなと、朝夕については三瀬との兼ね合いもありますので定期の運行がいいのかなと思います。

(委 員)

学生の通学と日中のお年寄りさんが病院とか利用されることについて分けるべきだと思うんですね、今運転免許の返納とかすごくテレビとかで言ってますけど、やっぱり高齢化している脊振町としても今だけのことを考えるのではなくて、今後皆さんが運転免許を返納した場合にどれが一番高齢の方にとっていいのかっていうことで、通学バスとオンデマンドと分けて考えるべきだと思うんですね。現在資料を見てみますと佐賀市内から脊振町に一番近い地形の松梅地区でオンデマンドタクシーを活用されていますけど、その活用形態とその現状を教えてください。

(進 行)

今のお話は脊振の町内の日中の話ですか。

(委 員)

神埼とか病院に行くときにオンデマンドを利用するとなった場合、松梅地区はオンデマンドを利用されている。その利用で高齢者の方が普通の通勤通学から変わったわけですね、その場合オンデマンドに変わった方が利用形態が高齢者にとっては良かったと言われているのか。それとも決まった時間帯がいいと言われているのか。

(進 行)

デマンド型ですけども一般的にはご自宅から決められた目的地病院とかスーパーですね、そういった目的地を決めておいて、自宅から目的地に行くために1時間くらい前に予約をしてそうするとタクシー車両が迎えに来ると言うことが大体のデマンドっていうやつです。松梅とかもそういう形態でやられています。結構利用は多いです。それを三瀬線に当てはめると、三瀬線は北から南に縦に1本の道を走っているんですけど、そこをデマンド予約にすると、使い勝手的にはどうかと感覚的には思いましたけど、バス停で待っていれば縦の三瀬線の路線についてはバス停で待っていればバスが来る方がいいのか、日中は予約を入れて予約をしたときだけ同じルートを行きたくないといけない。例えば広滝の人が予約をして神埼の駅まで行きたいという予約を入れたときにバスとしては三瀬から走ってこなくてはならない。そういった運行になって来ます。利用しやすい方というのは脊振の日中の運行をどうするかによりますけど、それがないとすれば、三瀬線の沿線にお住まいの方については使いやすくなるかもしれません。ちょっと離れた方は路線まで出てこなくてはならないそういった所も考えるところかなと思います。

(委 員)

三瀬村の方は昼間のバスの利用はどういう方向で考えられていますか。

(進 行)

三瀬の会議の方ではどうだったかというお話ですけども、路線の定期運行で朝夕に限らず日中もその形態で走らせるというような方向になっています。

(委 員)

それは三瀬の方の生活圏は佐賀市ですのでわざわざ神埼を通らないで向こうの方をまっすぐ行かれた方が市の負担も少ないかと思うんですけども、あくまでも脊振ルートを通して今現在みたいな形でということで理解してもよろしいでしょうか。

(進 行)

高校生の話となると、三瀬の高校生とかも神埼高校、神埼清明高校を進路と希望する生徒さんがいる状況の中、三瀬線が神埼に行かないとなると高校の選択肢が三瀬の子供さんは減ってくると思います。三瀬から佐賀の方に行く路線については、三瀬の方ではコミュニティバスも走ってまして、そのコミュニティバスは朝と夕方は三瀬から富士大和温泉病院まで走っています。朝と夕方だけ。富士大和温泉病院で乗り継いで昭和バス路線バスに乗り継ぐというようなことをされています。

(委 員)

帰りはどうなるんですか。

(進 行)

帰りは昭和バスの富士町に行く佐賀駅に行く路線に乗って佐賀市内から乗って富士大和温泉病院まで行ってそこでコミュニティバスに乗り換えて三瀬に帰る。結構夜遅くまでコミュニティバスが走っているみたいです。そういう接続や乗り継ぎも考えるポイントかなと思います。

(委 員)

三瀬の方は神埼方面について聞いたところによれば清明高校まで、佐賀方面は富士大和温泉、うちも清明高校まででいいと思うんです。後は神埼駅から佐賀駅までの電車があるわけですから。

(進 行)

他に運行の形態にご意見のある方は

(委 員)

先ほどの話ではですね、三瀬から神埼の路線を利用して昼間予約とかの話はされたと思いますが、脊振だけのバスは検討に入っていないんですか。先ほどの話では三瀬に待機場所をもうけて、予約があれば三瀬から脊振を経由して神埼に行くような形だと思うんですけど、脊振町内の人からすればですね、脊振に1台ないし2台小さいやつでもいいから確保をして頂きたいと思う人が多いと思うんですけど。

(進 行)

脊振のことだけ考えるのも1つですね。便利になればいいと思います。三瀬の方については会議の場において自分たちのことばかり考えてはいかんよねっていう意見が結構あってですね、脊振の住人さんのことも考えて合わせていかんといかんね、全員が全員そうとは思いませんけれども、そういったご意見を言われる方もいました。なので、やっぱり私も何度もこの路線に乗っ

ていますけど、佐賀から三瀬に行かれる高齢者の方とかもいらっしゃったりとかするので、基本、広滝で全部切ってしまうとかなると三瀬の方々のご意見と違う方向にってしまうのかなと思いますし、バス路線というのはある程度走っている区間があって、ある程度の便数が走っているということがみんな利用しやすいんじゃないかなと思うんですね。これが途中で切れたり、便数が少なかったりすると使う人にとってもものすごく分かりづらい物になるんじゃないのかなと思います。

(委員)

思いの方をのべさせて頂けたらなと思います。実は高校生を抱えておりまして、6時半に行って、最終の8時20分くらいに着くバスでお世話になって、佐賀まで行ってますので、都合によっては佐賀駅まで電車で待ち時間とかも踏まえて佐賀駅から家までバスで帰ってきて非常にありがたい定期で使わせて頂いています。そうした中で前段委員さんとかもお話しされていましたが、4ページ5ページのルートとかダイヤとか複合的に見させて頂いたんですけど、通学のタイミングでは定期、日中の高齢者の病院とかは不定期運行で、固定ダイヤ、基本ダイヤ型そういったことを複合していくと非常に効率的にいくのではないかと個人的には見させて貰いました。

(進行)

回答は特にはないんですけど、運行する側にとってはすごく効率的なのかなと、私が第三者的に見て思います。日中だけを予約が必要となったときに、私だったら面倒くさいなと思いますし、予約するのが面倒だったり、例えば高校生が早退するとき、朝遅れて行くとかですね、そういうときに予約をしないといけないのとかあったりですね。いろんなことを考えるわけですけども、私の経験から言いますと、今まで路線が決まって時刻が決まってコミュニティバスが走っているところが利用者が少ないからもう少し効率的にできないかということになるとデマンドを入れるわけですね。デマンドを入れるんですけど私の経験上から行くとデマンドに変わった瞬間に利用者数は半分にになります。やっぱり予約が面倒なんですね、定期運行で時間が決まってバス停で待っていればバスが来るっていうやつだと利用者からするとあんまり負担がなくて乗っていけるんですけど、予約しなければとなるとやめとかかなとかですね、とかになるんだろうと思います。これが私の経験からの利用者が減るということです。

(委員)

私も基本的には賛成ですけど、個人的に利用しようとかわがままを言おうとかございせん。脊振町は神埼市の面積の半分を占めているという、人口が少ないのに対して面積は広い、その上に高齢化が進んでいる、ですから本当にバスを利用している方々は先ほど少しは話出ていましたが免許証の返納、運転に自信がないよとかそういう方々も結構いらっしゃるわけです。その人達の利便性、面積が広いということと高齢化が進んでいる。先ほどちょっと出ておりましたけど今の利用者っていうのは、何時何分に行けばバスに乗れる。それが不定期運行になりますと、「間違えた、時間何時やったかな」という問題が危惧されるわけです。そのことを十分に踏まえて頂いた方がいいんじゃないかなと思うところでございます。今まで利用されている、面積が広いと申しましたが、特に脊振町の場合は三瀬神埼と一つのルートを作っている。その他にも久保山地区、鳥羽院鹿路地区、倉谷地区とかの方々、面積が広い今まで利用されていたそういう方々が利用しやすい状況そういうものを考えて頂けたらいいのではないかと、路線の定期運行それと不定期運行、朝の時間帯夜の時間帯っていうのを定期運行入れますよ、そして日中等については、併用していくやり方というのをやって頂いたらいいのではないかなと思います。特に高齢化が進んでいること、面積が広いこと、不定期運行を利用する方々がそこまで出てくる時間帯、例えば久保山地区の犬井谷から田中地区に来るのに時間がかかる。しかしそういう方々は、利用しなければ本当に不便を被る人たちなんです。一谷の人たちがその路線に来る時間帯、高齢者、体の不自由な方々利用しやすいような状況を頭に入れてやって頂けたらなと思います。

(進行)

脊振の通学バスと全体の日中の話になってくるんですね。三瀬線を例えば鳥羽院に途中迂回していくとか倉谷に行くとか、それは現実的になかなか難しいと思うので、三瀬線という軸を1本作って置いて脊振町内の三瀬線への乗り継ぎとかいうところを考えた上で脊振町内の交通は別でどう考えるかっていうところが重要なのかなと思います。

(委 員)

今言われたように、今意見を出してるのは、基本の三瀬神埼線の運行ですよ、あと脊振町内の運行についてはそれに合わせた運行を考えればいいことであって、今、三瀬神埼線をどうするかだと思うんですよ。

(委 員)

昭和バスという企業は運営してきたんですね。というのはお客が多ければ、便数を増やすと減れば減らすと本来公共交通となると便数を増やしていいではないか、まずはやってみて減らせばいいんじゃないですか。民間の企業ですらそんなことをやっているのに、最初は経費の問題もあると思いますが、その辺も検討してまずは便数を増やしましょう。三瀬から横武まで、皆さんの気持ちはそこまでだと思うんですけどそこで便数を増やすと、思い切ってそしてやってみると、それでその後またみんなで話し合っただけで便数を減らせばと、これは誰でも考えることだと思うんですけど、僕はそういったことをお願いしたいと思っています。

(進 行)

公共交通というのはですね、確かに便数が多ければ便利なんですね、便利で利用しやすいっていうところはもちろんあります。そこには、言われたとおりコストが走らせれば走らせるほどお金がかかるという問題が現実にあるので、今のご意見も踏まえながら、便数とかは次回の会議で出てくる話だと思うので、ただそれをやるためには、皆さんが利用して頂く、そういった気持ちがないと乗らないのに便数ばかり増やしても運行する側にするとかなりきつい話なので、利用するんだと自分たちが乗るんだということであればですね、今の現状よりも増やすとかですね、そういった所も考えるところだと思います。

(委 員)

今現在もですね乗っている人が少なくて、これから先のことを考えたらますます人口が減少するのは目に見えてるんですね。三瀬の18歳未満の人口と比べた場合に脊振の方が遙かに減少率が高いんですね。そういうのを踏まえるとですね乗る人を増やすっていうのもあるか知らんけど、人口減少も踏まえて便数を増やすのではなくてもう少し効率的なことを考えるべきではないかなと思うんですけど。そして後からついてくるような話よりもコストが先に出来ますからどうかなと思いますね。皆さんの話を聞いてて思ったのが三瀬神埼線が横武で終わりにしてもハブみたいな考えだと思うんですね、三瀬神埼線も定期的に走らせておいてその各地域の集落についてはスポークみたいな感じでコミュニティバスを走らせてそこを乗り継いでいくと、そういう考えだろうと聞いていて思いました。そういうときに人口減少とかも5年後10年後どれだけ減ってくるのかって言うのも目に見えているので、三瀬と違って人口減少を止めるって言うのも一つの手だと思うんですけど、今の現状これだけ空車が走っているのだからやっぱり便数を減らすしかないと思うんですけど、皆さんどう思われるか。

(委 員)

三瀬の方では便数はどれくらいとか具体的な数字は上がっていますか。

(進 行)

まだ三瀬の方ではそこまではいいない。今の昭和バスであれば、平日であれば片道8便ずつあります。ただこの8便が三瀬から佐賀駅バスセンターまで行っているものではなくて、中には三瀬から神埼で終わったり、広滝から出発、終わったりというのもあります。基本この現状の今走っている昭和バスの便数を考える時には、この便数をベースに考えていくことになると思います。

(委 員)

先ほど県の方も言われましたけど、私たち三瀬とは付き合いがあり、脊振を通らないと神埼に行けないものですから、それも広域的な繋がりがあってはいました。新聞にも出ましたよね、やっぱり協力をしてやってきいとか、ですから当然三瀬の方とは神埼の高校とかも考えてらっしゃるわけですから、なので自分たちだけいいっていう考えは持ってはいません。

(委 員)

今、現在昭和バスが大きなバスを運行していて、来年の4月まででやめるということですけど、幹線はある程度残されるということで、それをどこら辺まで、バスを最低限どれだけ維持できて提供するものか。その幹線があって不便な路線が今周りで言われたようにデマンドとか小さな車を使って方法と思うんですが、これは市の方でこれだけの予算を作ってくれと、昭和バスはどこ

ら辺まで動いてくれるか最低ラインが今のところまだ昭和バスから聞いていないのでわからないけどどうなるんですかね。

(進 行)

昭和バスについては三瀬線、脊振の通学バス両方とも3月いっぱい運行をやめるということです。お話ししていますけど来年の4月から別の事業者さんが運行されることになりますので、その事業者さんとお話をするときにこんな運行をしてくださいと、地元の会議でこんなご意見が出たのでこういうことができますかとかそういったことをしていくことになります。なので、昭和バス自体は再編という言葉を使っていますけども無くなる。

(委 員)

退去ですか。ある程度幹線を残すというわけではないですか。私は脊振、三瀬の幹線道路には大きなバスを通勤通学の時は残してくれると思っていて、集落も離れてますので、それにつながるところはマイクロバスや7人8人乗りの車を集落で考えてつながせばいいと思って簡単思っていました。

(進 行)

結構ここで時間がかかってきていますので、ここは話をまとめたいと思います。基本は路線の定期運行でいいんじゃないかというご意見だったと思います。昼間の利用が少ないときに路線の不定期運行にするのかどうか、というところだろうと思っていますので、ここについては路線を予約してっていう話になるので、三瀬の方ですねご意見も踏まえた上で、ここは次の会議の時に三瀬の方のご意見を踏まえた上で皆さんのご意見を改めて聞くということにさせていただきます。基本的には路線の定期運行という線で考えていくとダイヤは決まっています予約で運行するかしないかの差ですので、流れとしては路線の定期運行ということベースとして考えていけばいいのかなと三瀬のご意見も踏まえた上で日中どうするか、減らせればいいわけですからその辺はそういう感じでさせていただきたいと思います。皆さんよろしいですかこんな感じで。

(委 員)

どうしても三瀬の方の人間性と脊振住民の人間性を比べたときに、脊振の人は遠慮がちなんですよね。もしこれが路線不定期運行になってそして例えば予約してそれが1人だったら次の時から遠慮されて利用されないと思うんですよね。だから車は小さくてもいいから今おっしゃいますように路線定期運行を是非お願いしたいと思います。

(進 行)

路線の定期運行を基本として考えつつも、日中の路線の予約の不定期運行を三瀬の方のご意見を聞いてみるということでさせて頂いてもいいですか。三瀬線の運行形態については今のような感じでまとめたいと思います。

引き続き6ページ7ページ8ページ運行の区間です。

まず三瀬から降りてきてこれまでは佐賀駅のバスセンターまで運行を今もしていますけど4月以降どうするか。事務局からの説明ではですね、神埼駅前なのか神崎市役所前なのか神埼清明高校前横武なのかという選択肢が示されています。このほかにもあるかもしれませんけども、西鉄バスが走っているとかですね、JRが走っているとかもあってこういう選択肢になっていると思うんですが、このあたりどこまで走った方がいいのか皆様方のご意見を頂きたいと思います。

(委 員)

家の娘の例として3月まで高校に通っていたんですが、佐賀北だったのでバスを利用するときは、佐賀駅バスセンターまで利用するときは路線の電車との時間が全く合わない時間があつたんですよね。だから佐賀駅に行った方が神埼駅で1時間待つよりは佐賀駅まで行った方が待つ時間が少ないという理由で佐賀のバスセンターまで利用していたんですよね。JRと昭和バスは全く連結をしていなかったのもすごく無駄な時間が多かったんですよね。だからこの路線がJRとの連結さえすればバスセンターまで行く必要はないと思うんですよね。神埼高校が清明高校の場所へ移動しますので神埼高校の子は自転車を利用していないので脊振の子はバスでしか行っていないので、今後もバスで行くみたいなんで、まずは清明高校までしていった方がいいと思いますし、その清明高校から佐賀市までの経費がかかってしまうのでできるだけ経費を抑えるには、一番必要なのは清明高校までだと思います。

(進 行)

清明高校までということで、これをするに当たっては佐賀市内の通学される高校生のためにも JR とかの乗り継ぎをもっと便利にすべきことだと思います。

(委 員)

今の委員さんの意見に賛成です。今後神埼高校の場所変更もありますので、令和4年になる見込みも立っておりますので、それを考えれば3番の所ですかね、そっちの方がいいと思います。

(進 行)

今も横武まで神埼清明高校までがいいというご意見です。

(委 員)

全体としては JR との乗り継ぎとかを考慮するってことですよ。

(進 行)

委員さんが言われたように JR とかでできれば西鉄バスとか両方なかなか難しいと思います。時刻が違いますからね、JR と西鉄バスではですね。おそらく JR に合わせた方が皆さん使い勝手はいいのではないかなと思いますのでそこはダイヤを作るときにはですね気をつけなければならぬところだと思います。

(委 員)

私も基本的には賛成です。例えば神埼駅前、私もこの前バスに乗って見ました。残念ながら先ほどありましたように広滝から乗って神埼まで私一人でした。ルートとしては神埼駅前から神埼高校までは歩いて行ってもらうか。駅通りというのがあるんですよね、そこに止まるっていう選択肢があるのかどうかってことと、基本的には横武まで清明高校までにしたほうがいいかな。神埼市役所も新しくできるので、それから西鉄バスに乗り換えれば横武に行く方は別としても、乗り換える場合も利便性っていうのもそれと合わせて考慮して頂けたら利用者に利用しやすい状況だと思います。

(進 行)

基本的には同じご意見だと解釈しています。乗り継ぎを考慮しつつ神埼清明高校の所まで運行するという内容だったかと思います。

運行の区間については、三瀬から走ってきて神埼市内については、横武、神埼清明高校までのところを区間とする方向で今後検討していくと、ありがとうございます。

次に車両の大きさ、車のサイズ、大きさ資料としては9ページと10ページになります。事務局からの説明がありましたとおり、朝の6時35分三瀬発については最大15人ぐらいは乗っていると、その他については15人までいっていないということなので、10人ちょっととか数人とか何人とか場合によっては0もあったのかもしれません。そういった今の利用者の数ということ踏まえた上で、三瀬線の車両の大きさをどうするかであります。9ページの車両はタクシー、ジャンボタクシー、マイクロバス、14人乗り、中型バスとかございます。この辺で朝夕多いとき、昼間の少ないときを分けて車両を考える方法もあるかもしれません。そういった所で皆さんからのご意見をいただけたらと思ひまして。

(委 員)

朝の通勤で最大何人くらいまで。

(進 行)

10ページの資料が6月12日に乗降調査をしたときの記録です。6時35分三瀬発が一番多くて、瞬間的に多く乗っている人数が15人。乗ったり降ったりするので、この時間帯だけ15人乗っています。瞬間的に15人が一番多いということです。これだけ見ると三瀬6時35分発についてはジャンボタクシーとかでも無理だなというのが分かると思います。

(委 員)

三瀬脊振ですけど仁比山もあるでしょ三瀬脊振では15人でもその後増えることも考えなければいけないでしょ。となるとやっぱり朝夕は中型バスだと思います。

(進 行)

朝夕は中型バスですね。昼間はどうかですね。

(委 員)

仁比山、神埼で乗っているかどうかですが。

(委 員)

昔のバスは人が多すぎてそのまま通過したことがある。

(進 行)

県道が広くない所が所々あり大きなバスは結構きついところがあって、運転手さんが神経使って運転されてあるように見れた。

(委 員)

この日の天気はどうだったかですね。仁比山から乗る学生は雨の日は乗るんですけど、晴れの時はほとんど自転車で行っている。だから雨の日と晴れの日ではどう、雨の日に仁比山から何人か乗ってますけど、平日はほとんど自転車です。

(進 行)

この6月12日以外にも去年我々も乗っていますし、昭和バスの調査とかもあってるんですけど、私が記憶している限りでは6時35分三瀬発が一番乗っています。他の所は、6時35分以外はぎりぎりいうと15人も乗ってはいない、多くて12人とかだったと記憶しています。

(委 員)

日にちによってですよ生徒がバスに乗るか乗らないかいろいろあると思うんですよ。しかし結局大きいから小さいのには変えられると思うんですけど、小さいのから大きいのに変えるのは運転手さんの免許とかもあるので、今経験上15人ぐらいとなると中型かマイクロバスでは。

(委 員)

座席数途上員数はイコールなのか。子供の時は立って乗ったこともあった。

(進 行)

違います。中型バスは立ち席も含めて28です。意外とマイクロバスの方が座席の配置が多かったり、座席数が多かったりするんですね。中型バスはいろいろあってですね、写真に写っているやつは、今結構はやりのやつなんですけどこれは結構座席数が少ない方です。補助席が入っていないところとか自動車のメーカーによっても結構違ったりとかですね。あくまでも目安と思って見て頂けたらと。

(委 員)

一番多いときでも14、15人ということでしたので、多い時間帯についてですよ、マイクロバスでも立って乗れば21人まで乗れるってことでしょ。

(進 行)

ここは少し分かりづらいんですけど14人乗りの車、ハイエースっていうのがございます。ただ実際には助手席とかはあまり使わないので乗れる人数としたら12人とかになります。お客さん、利用者が乗れるとすれば12人になります。そういう14人乗りのハイエースみたいなのはあります。マイクロバスはサイズいろいろあります。

(委 員)

全部座って乗るのではないでしょう、立ってもいい。私が言いたいのは3番目のマイクロバスの10から21人って書いてあるでしょ。これは21人まで乗れるってことでしょ。

(進 行)

マイクロバスだったら乗れます。

(委 員)

その多い時間帯についてはマイクロバスを使う。少ない時間帯については小さい車で時間帯によって使い分けをしないといけないのではないかと思います。

(進 行)

1日の利用の多い少ないで分けていると車両を区別していると

(委 員)

印象的な話になるんですけど10ページにご提示いただいているのは朝の話で15人って見させて頂いたんですけど、長年三瀬神埼線で通勤していますと雨の日の帰りは多いとか、時期的なものもあると思うんですけど帰りに生徒さんが大会前に大きな荷物を持っていたりだとかの印象はありました。

(進 行)

なかなかこの人数を決めるのは難しいと思います。結構大は小を兼ねるみたいな感じで選ぶようにはなってしまうんですけど、今までのご意見を整理すると利用者の多いときはマイクロバス

でいいんじゃないかは皆さん共通だと思います。少ないときの車両ですけどこれをどうするかなんですが、利用者がなかなかはっきりですね5人しか乗らないとかですね、分かっているならばジャンボタクシーですむんですけど、この辺が分かりづらいところではありますよね。マイクロバスと14人乗りと書いてありますが、実際12人しか乗れないのをうまくかみ合わせていくっていう方向性でどうでしょうか。

利用者が多いときはマイクロバス、利用者が少ないときは14人乗りの車両とかですねその辺を考えつつ車両の方を決めていくということでまとめたいと思います。

最後に脊振町内の皆様方に一番関心のあるところだと思いますが資料P12の脊振山麓線、鳥羽院線、倉谷線の3つは基本として同じような形で残すということだろうと、朝、小学生、中学生、幼稚園生はやっぱり決まった時間にまとめて輸送してあげないと予約してっていうのはあり得ないと思うので、ここの通学の部分に関してはこの3路線というのは基本、今の形を残すということのなろうかと思いますが、ここに関してはよろしいですね。昼間日中この3コースは12時30分と13時30分に2000年館を出発するのが1便だけ日中あります。私は何度も乗りましたが誰も乗りません。なので、本当にそういう運行形態でいいのかですね。このあたり日中の脊振町内の移動手段運行というのをどうするのか。デマンドがいいのか、路線の定期運行場所が決まってい時間が決まっている方がいいのか、また、予約をすれば家または家の近くまで来てくれるのか、脊振の公民館とか支所とか診療所とか三瀬線の幹線にうまく広滝で接続するとか、いろいろな形態があると思うんですけど、一体どの形態がいいのか。この辺の皆さんのご意見をお願いします。

(委員)

脊振町の通学バスなんですけど先ほどお話しがありましたように、3路線につきましては今まで通り確保はして頂きたいと思っております。もう一つがですね、お昼の便等々がありますけど、学校が午前中で終わるとかそういうパターンがあるんですね、そういう場合にこれがなければ夕方までいないといけないというところがあるんですね。現実には昼のバスで帰ってきて、そしてまた友達と別の所に行くとかそういうのにも使っています。バスの人数を大きなバスではなくてそれなりのバスでいいとは思いますが便をなくすっていうのはどうかと、学校の形態があると思いますのでそれに合わせた対応が必要ではないかと思います。

(進行)

学校の下校時刻とかですね、そのあたりにはやっぱりきちんと合わせていく必要があると思います。子供達の所はもうしっかりとですね考えていく必要があるのかなと、あと皆様方のご近所にいらっしゃる高齢者の移動手段が言われるんですけども、子供達以外の脊振町内の移動を皆さんどう考えていくのかなと。あった方がいいのか、なくてもいいのかっていうところからでしょうけど。

(委員)

確かに今回三瀬神埼線を充実させて頂いているとすればですね、やはり脊振町内の時間に合わせれば理想の形だと思うんですけど、現在利用されていないのが長い期間なんですよ。さっきおっしゃったように学校が昼までとかそういった所への対応とかですね。そのために1年中動かすというのもですね、例えば、臨時運行とか学校のいろいろな行事によって頻繁にあるかもしれないですけど、まず一般の人については昔からの村長さんが100円でいいんだから職員も乗れとか実績を作れとか言われたんですよ。言われたとおり0が続きますのでやはり臨時運行のような形をとって頂ければ経費的にもいいと思います。

(委員)

これから先は子供の数が減少していくと予想されることから、オンデマンドな感じで将来を視野に入れて検討した方がいいと思って見てたんですけど、この人数で広滝地区でも歩いてこられる方も結構いると思うんですよ。バスで来ている方を交通指導員の時に見ていたらほとんど何人かしか乗っていない。朝夕とか昼とか言うのは学校と連携をとってダイヤ通り動かすと、日中は子供達の数を考えてもですね将来のことを考えると動かすのに空気運ぶような時代が来そうな感じですね。少人数であればもうオンデマンドみたいな感じで将来するのかなという気持ちなんですけど。どうでしょうか。

(委員)

おっしゃるとおりですね、今後だんだん減るなっていうことは全体的に、どこの地域でも一緒

かなと思いますけど減ると思います。逆にもう一つ免許返納者、そっちは増えてくると思うんですよね。だからそのあたりをですね加味しないとできないのかなと思います。従って学生の方はマイナスにはなりますけど、そっちの方はプラスになっていくということでやはり現状維持ということですね。中間的な便につきましてはですね、デマンド交通が可能かとは思いますが、先ほど言われたとおりデマンドにしたらぐんと減るよということもありますし、そのあたりを考えると現状でお願いできないのかなと思います。

(進行)

私がデマンドにしたら半分になりますよと話したのがあれだったんですけど、それは1日に結構便は走ってはいるけれども利用者は少なく、予約型のデマンドに変えた場合。全く交通が何も無いところに予約型のデマンドを入れる場合は結構乗ります。何故かは分かりませんが、利用者さんの今まであったものから予約をする面倒くささっていう部分と何も交通がなかったのでありがたいなって思われるところで差があるのかなと思ってはいるんですけど、今の脊振の1便しかないのでおそらくあまりこれが元々利用しづらい訳ですね、昼間1便しかないということは朝出て昼帰るか、昼家を出て夕方帰るかしかできなくなってしまうので、これがどこまで影響がでるかと言うのは私にも分かりませんが、あまりあってもないようなものと高齢者の方には思っているんじゃないのかなと思います。免許返納をされるという話もありましたし、日中今のままって言う選択肢もありますし、12時台の便、子供達が早帰りのいつかということであれば、そういう時こそそこだけ予約制にするとかも有りだと思いますし、子供達のことだけ見ても皆さんもお年を召してですね、そのうち免許を返すよとなってタクシーしかないとなる。タクシーを毎回利用するのは高いなということになってくる時代がすぐそこに来ていると、そのあたりで日中を免許返納した高齢者とかそれ以外の方が使っても全然いいんですけど、何かしらあった方がいいのかなって思っていますし、はっきり言ってもういらないと、皆さんの総意があればそれはそれでいいんですけど。どうですかね。

(委員)

デマンドは料金設定は安いんですよね。私だったらデマンドに乗りたい。

(進行)

デマントはですね大体自宅か自宅近くの乗る場所を決めておいて、そこからお店とか病院とか目的地を決めておいて、大体1時間前くらいまでに予約をくださいねっていうのが今の普通のやり方で、大体朝9時、10時、11時とか一応時間は決めています。11時に乗りたければ10時までには予約をすると、おそらくタクシー事業者さんに予約をすることになると思います。そういうのがデマンド型の乗り合いタクシーです。

(委員)

それは例えば脊振ですと路線バスまでとかになる。

(進行)

運行するエリアは決める必要があります。例えばこれで神埼駅までを作ったときに、今度三瀬線っていうのを一生懸命考えて頂きましたけど、そことかぶってしまいますよね。そうするとやっぱりどっちか利用してどっちか利用しなくなったりとかがあるので、普通これ考えるときには、あんまり路線がかぶらないようにするっていうのが大前提で、幹線の三瀬線とかにどこで接続させるかみたいなことを考えることが多い。やっぱり両方乗ってほしいし、変に重複して両方潰れてもいけないのでその辺のご意見も頂きたい。

(佐賀県)

ちょっと補足をする、デマンドで区域を広く取ると遠くに車が行って次の人が呼ぼうとしても、ちょっと遠くに行ってるから帰ってこれないということになって、結局使い勝手が悪くなる。なので、あらかじめ区域を決めて、どっか乗り継いで駅とか遠くに行けるところで乗り継いで使った方が便利だと思います。ただデマンドで家まで来て、今誰々の所に行って遠いところに行って帰ってこれなくなるってことになるので、粗方区域を決めないと、使い勝手がよくなく成立しないと思います。

(委員)

バスが通っていない所の方々が恩義を受ける。

(進行)

例えば今の倉谷線とか山麓線とか走っていますけど、その沿線上の方であっても、朝と昼と夕

方しかないわけですから、例えば10時位に出かけたいと思ってもバスとか無い状況だと思います。プラスその3つのコースの沿線上に住んでいない方についてはほぼ利用できない訳ですので、ここは交通を走らせてほしいという皆様方のニーズというかそういったものがあれば、走らせるっていいのかもしれない。エリアについては、基本、幹線のバスとかに繋ぐっていうのが基本になってきますけど、脊振はちょっと広いので脊振町全部を一つのエリアにしたときにすごい時間がかかる可能性があります。基本デマンドは乗り合いですので、一人で乗っていくわけではございません。同時に予約が入れば2人、3人相乗りします。そういった乗り物になりますので、後はエリアを例えば東側と西側にそれぞれ分けるとか、そこは考え方がいろいろあると思います。

(委員)

今できることについて例えば三瀬神埼線これは幹線ですよ。幹線と考えた場合は、今脊振の場合巡回バスというのは利用しなれているんですね。いわゆるニーズに沿ってやって頂いているということなので、三瀬神埼線をベースとして今回っている巡回バスを今の状況に合わせて頂いたら、今利用されている方々っていうのを利用しやすい、いわゆる慣れって言うやつですね。もう一つはせっかくこれだけ会議を開いて頂いていますので、いろいろ話は出てきましたけど、利用促進これをやはり積極的に図っていくっていうのが課題かと思います。併せてお願いします。

(進行)

利用促進の方もご意見が出ましたけども、時間も押してきたのでまとめたいと思うんですが、通学の部分に関しては、今、昭和さんがやって頂いているものをベースとして残していくということと、昼間、日中ですね、この辺の免許返納をされる方とか高齢者の方とか日常生活で買い物とか通院とか必要な方が多いと思いますので、そういった方々の移動手段を何とか確保するために、少し話出ていましたけどデマンド型の乗り合いタクシーとかそういったものを考えたかどうかということかなと思いますが。皆さんどうですか。

(委員)

今、脊振町内の通学バスは子供達が朝夕は乗るんですよ。日中は全然住民の方も乗ってくださって今までもたいい言ったんですけど、やっぱり乗られないということで、今の便数回ってもらえればありがたいんですけど、できれば時間を決めて通学時間帯を除いた1便とか3時台に1便とか、そういった時間を決めて減便してっていうような形もそこから利用される方は合わせてできるんじゃないかなと思うんですね。脊振町内は時間的に言われているように広いので、子供達の通学の時間、始業時間に合わせると、やっぱり3方向必要なんですよ。今まで通りに、だから一応3路線の確保は必要だと思うんですよ。日中は全然乗られないということでそこら辺を1便にするかこの時間に動かしそうですよって言うような形にすれば利用者もその時間を頭に入れてできるんじゃないかと思うんですけど。

(委員)

その時に自分が思うのは、例えば日中そういうことで設定した時間に広滝まで出てきてそれでバスに乗って神埼まで行って用事を果たしたと戻ってきたときまた同じように送って頂けるっていう形態になるんですか。それが近所の方とお話をしていたら、行く時はいいよ、帰りの足も考えてルートを作っておいてって言われて、そうだなと思いました。結局幹線に繋ぐ日中の便をどういう風に繋ぐかっていうことだと思うんですよ。広滝で用事の済むような話ではなくて、やっぱり市内の病院に行くとか買い物とかが多いと思うんですよ。だからそのつなぎを考えて貰って、帰りもある程度の設定便を考慮して貰わないといけないと思うんですけど。

(進行)

考え方ですね。路線定期運行を日中も何便か走らせるのか、デマンド型っていう予約をして普通タクシーみたいなやつがお迎えに来る、または帰りは広滝から自宅まで送る、どちらかですかね。この辺は皆さんどうですか。路線定期運行で昼間も3便か4便くらい走らせるのか、1時間くらい前に予約が必要だけれども予約したときだけ走らせるのか。

(委員)

デマンドっていうと自宅まで来て頂けるんですか。

(進行)

通れば道の道路状況が問題なければ、後は決め方次第です。

(委 員)

路線っていうとバス停。

(進 行)

そうです。

(委 員)

広滝に住んでいる人とやっぱり久保山とか鳥羽院とかは遠いところに住んでいるので違うと思うんですよね。遠いところに住んでいる人が自宅まで来てほしいのかそれともバス停まで歩いて行くのか。広滝に住んでいる人は利便性がいいと思うんですけど、やっぱり久保山とか鳥羽院とか倉谷とか離れている方を考えてみるのが一番いいと思います。

(進 行)

そうするとやっぱり年をとってくると、家の近くまで来てほしいと言われる方の声をよく聞きます。

(委 員)

先ほど昼間 3、4 便走らせるって言ったのは三瀬神埼線ですか

(進 行)

脊振町内です。

(委 員)

三瀬神埼線が大体昼間どんなですか。今後三瀬の方の考え方もあるでしょうけど。

(進 行)

今後いろいろ調整はしていくところと思うんですけど、今の昭和バスですね、これと同等くらいの水準にはしたいなっていうところは事務局も考えているところだと思いますので、今 8 便、8 便走っているのを 4 便、4 便に減らすよとかそういうことはないです。

(委 員)

実績としてはそんなに乗車人員もないでしょう。脊振も三瀬も仕事の形態が同じで昼間はあんまり三瀬神埼線を走らせても少ないだろうなと思いますけど。でもこれが充実すれば脊振もデマンドで沿線はほとんどバスの利用ができるという話ですね。それ以外が問題ですね。久保山、鳥羽院とか、だから広滝まで送ってくれるというのを、デマンドを基本としてですね。

(事務局)

通学バスの話が出てますが、その前に三瀬神埼線のどういう運行形態にするかっていう話の中で、路線の定期運行といったところで朝夕ですね、昼どうするかっていうところで少しデマンドの話が出たと思います。そのデマンド運行、要するに路線の不定期運行をしてしまうと、予約がないと三瀬神埼線も走らないということになりますので、そうしたときは通学バスとの連携ができないという形になりますので、やはり三瀬神埼線はやっぱり定期運行にしておかないと通学バスとの連携が非常に難しくなると思ってはいます。

(委 員)

私は三瀬神埼線は定期運行だと、デマンドとは思っていません。基本的に考えて昼間の三瀬神埼線を何便か伸ばして頂ければ結局脊振町内を走るものがデマンドでも中心地まで送ったら三瀬神埼線で対応できるということですよ。

(進 行)

脊振町内の日中に関しては定時定路線で走らせるというのも 1 つの手ですし、予約するのも 1 つの方法、バス停まで行くのか、自宅近くまでまたは自宅で乗れるのかでいろいろ変わっては来ますが、12 時とか 12 時 30 分、13 時 30 分、利用者がいないっていうなかなか乗ってくれない現状を踏まえたときにですね定時定路線で走らせるのはちょっとリスクが高いのかという感じも受けます。実際に利用したい方が利用したい時間帯に予約ができればちょっと面倒くさいかもしれませんが、それは空で走ることはあり得ないので、今後の免許返納をした高齢者とかが増えていく町内の現状を見たときは、そういう運行形態も 1 つちょっとあってもいいのかなと思っています。

(委 員)

三瀬神埼線は定期で決めたでしょ。脊振の方はもう少し重点的に我が町のことなので練った方がましじゃないですか。今日いろいろあると思うんですけど会長どうですか。

(議 長)

そう思います。結論を急ぐ事じゃないような気がして。地域によって状況は違いすぎるもので。それとさっき言われた広滝と、岩屋、政所もバスに乗りやすいところだから、それから離れた地域の方をどうやって足の確保をするところというのは、もう1回時間をかけてやった方がいいと思います。

(進 行)

今のご意見が出ましたので、今日の時点では結論的なものは出さずに地域の方でちょっと脊振町内の昼間どうするかみたいなのところについては、もうちょっと意見を集めると、次の会議くらいに皆様から地域の方々からのご意見とかその声をお話し頂くっていう流れで大丈夫ですか。

(議 長)

今度区長会や部落での話し合いがあると思うので、離れた地域は特にどうしたいのかっていうことを時間までに部落の集会とか寄り合いの中で脊振町内のコミュニティバスをどうするかという意見を是非まとめて貰いたいと思うんですけど。

(委 員)

住民の方のご意見ということで、デマンドについて先ほど言われていましたようにいつでも自分の時間帯に来てくれと言われてもですよ、車のタイプが限られていますので、デマンドについても時間帯も決めて頂かないと、住民の方にデマンドもいいよって、意見をくださいって、言ったときに自分のいい時間でいいのかっていうわけにも行かない訳なので。車の台数、経費とかもありますので、やはりその時間帯についても先ほど言われたように1時2時3時とかいう風に理解して頂かないと、自分のいい時間に来てくれてって言われてもなので、ある程度方向性を事務局なりで決めて貰った方がいいのかなと思います。そうしないとデマンドはいつでもいいよって住民の方に言いきれないんですよ。ですから1時間、1時間30分くらいの時間で乗り合うという設定をして頂いた方がいいのかなと思っています。

(委 員)

当然一人で予約して1人で乗ったらいけないですよ

(進 行)

大丈夫です。

(事務局)

デマンドは事前に予約をして頂いて予約をされた方、1人だったら1人です。2人だったらその予約された2人を乗せていく。そして目的がまた違うと思います。同じ目的地であれば2人とも同じ目的地にお連れしますが、目的地が違う場合についてはそれぞれの目的地まで移動されます。そして、帰りの便についても予約をして頂いて今度はそれぞれの乗車する場所にタクシーが回って乗客を乗車させて、またそれぞれ帰られるところまでタクシーで連れて行くという風な形になります。運行の時間、要するに予約をしたらその予約された場所に大体何時頃に来ますよって、目的地には大体何時くらいに着きます。当然相乗りがありますのでそういう形になると思います。通学バスの所の倉谷線とか3つありますが、一番は三瀬神埼線の幹線、広滝ですね、広滝で幹線のバスに乗り継いで貰う可能性が強いので、その幹線の要するに上り下りの時間に合わせるような形でデマンドの時間を決める必要があると思っています。ただそのデマンドを1時間おきにするのか、幹線の例えば2便に1つ合わせるのか、そういった所が今後出てくるのかなと思っています。そういった所も良かったらご検討頂ければと、基本的に三瀬神埼線は今の既存の便数をベースに考えていきたいと思っていますので、そのあたりを念頭に検討してもらえればと考えています。

(委 員)

利用料は。

(事務局)

利用料はこれから検討させてください。まず、運行の形態が決まらないと利用料も難しい。

(委 員)

デマンドを頼んでタクシーみたいに高いといけない。

(中島理事)

それはない。

(委 員)

診療所まで行きたいという方も利用できるんですよ。

(事務局)

デマンドも乗降場所を決める方法とドア to ドアの2種類があります。乗降場所を決めるとなると、例えば自分の地区は公民館を乗降場所にしますよとか、そして後は例えば診療所とか公共施設とか病院とかですね、皆さんが利用される場所までの運行になるかと思うので、途中で診療所を経由して広滝に行くとか、図書館を経由して広滝に行くとか、そういった形になると思います。

(佐賀県)

子供達は、お家から学校に行くことはわかるんですけど、高齢者の方が町の中でどういう風に移動されているかというところを皆さんに聞いていただけたら考えやすいと思います。

(進 行)

各地区において寄り合いとか、ご近所さんとお話をされるときでもかまいませんので、今日のことをお話ししていただきながらですね、どういった運行がいいのか、ご意見を皆さんで聞いて頂けたらと思います。利用促進とかお話しが出ていたんですけども、地元に戻って頂いて脊振町内の交通をどうするって意見を聞いて頂くのはもちろんなんですが、脊振の方々にこういった会議で話し合いをしているんだときちんと伝えた方がいいのかなと思っていて、このあたりは事務局の神埼市のほうで何かしら住民さんに議論をしているんですよっていうことを伝えて頂くようなことをお願いしたいなと思っています。でないとこの会議のメンバーだけで勝手に決めているっていうことにしたくないというか、実際使われる方々が一番関心があられると思うのできちんと情報については神埼市から伝わるようにして頂きたいと思っていますので、その辺大丈夫ですね。デマンドとかまだまだわからないということであれば市役所の方に聞いてください。もうそれしかないです。県内でデマンドとかやっているパンフレットとかあるので、そういったものを参考にお渡しするとかですね。そういうことはできるので疑問に思うことは市の方に聞いて頂けたらなと思います

(委 員)

バス停についてはいろんな施設の所に欲しいという意見がありますので、各地区で必要なところは検討して新設するという形も必要じゃないかと思っていますので提案したいと思います。

(事務局)

バスの昼間の運行とか各地区の方で協議をしてくださいという風に申しておりますけど、なかなかデマンド交通とか分かりにくいというところもあると思うので、もしご希望をされる地区などございましたら会合の場に私たちが出向いていっても構いませんので、市役所から来てもらえないかと言って頂ければ私たちもその会合に参加させて頂きますので、その際はご連絡を頂けたらなと思います。

(進 行)

分からない事とか、是非来て説明してほしいということがあれば、そこは神崎市の方を使っただいて、皆さんのご意見を吸い上げられるよう、地域の方でお願いできればと思います。

(委 員)

土日でもいいか。

(事務局)

事前に言って頂ければ調整をつけて来れるものがお伺いさせていただきます。

(進 行)

第3回の会議が8月から9月ぐらいということでした。地元での話し合いがどれくらいかかるか分からないですけども、8月遅くても9月くらいには会議を開ける段取りでよろしくお願ひしたいと思います。

4 その他

○次回会議の日程 8月から9月あたりで、会長と協議し決定し委員の方へ通知する。

5 閉会