

令和元年度 第4回脊振町公共交通検討会議 議事録

開催日時	令和元年11月27日（水） 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、志波委員、山崎委員、高島委員、坂井委員、廣瀧委員、倉谷委員、梅崎委員、本村委員、一番ヶ瀬委員、音成栄委員、田中委員（代）、合田委員、音成孝委員、芦原委員、森崎三委員、内村委員 24名中 18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、稲富主事
	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 牛島課長、鶴係長 脊振支所総合窓口課 松本支所長、森田参事
	傍聴者	3名
議事	（1）第3回会議の振り返り （1－2）三瀬・神埼線路線バス運行時刻の一部変更（案） （2－1・2・3）協議事項：運賃・割引サービスについて （3）今後のスケジュール（運行開始まで） （4）運行経費について	

1 開会（森田参事）

2 あいさつ（鶴田会長）

3 議事

（鶴田会長）

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。

今回の会議についても佐賀県さが創生推進課の石崎係長に議事の進行をお願いしたいと考えていますがよろしいでしょうか。

承認される。

それでは石崎係長、進行をお願いします。

（石崎係長）

皆さんこんばんは。今日4回目ということで、最後にするつもりだと思っていますので、ちょっと遅くなるかもしれませんがよろしくお願いします。

次第の方に議事が（1－1）から（4）まで並んでいますが、まず、第3回会議の振り返りと、前回ちょっとご意見が出ていた（1－2）の三瀬・神埼線路線バス運行時刻の一部変更（案）、これについて事務局の方から説明をいただきたいと思います。

（1－1）第3回会議の振り返り

（1－2）三瀬・神埼線路線バス運行時刻の一部変更（案）（事務局）

資料により説明

（進行）

前回、第3回目の振り返りと時刻表・ダイヤの修正案ということで説明をいただいています。皆様からこの件についてご意見等ございますか。

（委員）

土曜日のデマンドタクシーについて質問させていただきたいんですが、例えば、今の現状で子

供達が部活をして帰りにデマンドタクシーを予約となる場合に当日の10時30分までの予約となるんですが、これを予約するのが10時30分までだから子供がするのか、それか学校の部活の顧問がまとめてするのかという問題があると思うんですよね。それともう一点例えば、今の現状で部活で保護者が迎えに来る予定だったけど急に来られなくなったから、今の状況では今日は来られないからバスで帰ってということを先生に伝えてバスに乗れると思うんですけど、例えば10時30分過ぎてそういう状況になったときに、予約をしないと乗れないということになると、顧問の先生が自宅に送るとかというような現状になると思うんですね。ここの予約を絶対にしないといけないっていうのはわかるんですが、部活とかに関しての管理とかの面で学校との問題とか生じてくるのではないかなと思うんですが。

(進行)

今のご意見は土曜日の部活とかで子どもが11時30分発に乗るとすると10時30分までの予約が必要と。誰が予約をするんだとかいうことだとか。急遽ちょっと利用しなくちゃいけないということになったときにどういう風に連絡を取ればいいのかというご意見だったと思うんですけど、その辺りはどうでしょうか。

(事務局)

デマンドの部活利用について学校の方とこういうものがありますよ、ということでお話はさせていただいています。その中でやり方等について委員さん言われたようなことも想定できますとはお話ししてはいますが、現時点で結論的にどうするかということはこれからの決定事項かと思っております。帰れなかったときに先生が対応するのかということも含めて考えられるケースを学校の先生と打合せをして決めていくことかなと。言われたように先生がじゃあ遅れたら送っていくのかという問題とか、次の便まで学校の方で自習とかさせていただいてするのかというのはその時その時の状況によって変わることかなと思っております。予約についても、どちらがするという事について、今どちらがしますよということは決まった事項では無いと思いますので、今ご意見いただいたところの問題を学校とこういう問題どうしていきましょうかということで整理はしていきたいと思っております。

(委員)

例えばそういう問題が、改善点があった方がいいなという場合は、またこれが施行されてからでも改善というのは可能なんじゃないかな。

(事務局)

大丈夫ですけども、有償運送をやりますので、運輸支局の許可が必要になりますのでその手続きを踏んだ上で変更するという形になりますので変更する場合については、明日から出来ますよとかそういうことにはなりません。交通事業というのは10月から9月までが事業年度という形になりますので、今回は昭和バスさんの方が来年の3月一杯で撤退するという事で急遽4月から運行するわけですけど通常は事業年度というのは10月から9月となっておりますのでだいたい見直す場合はその年度の10月からの見直しとなるのが一般的なやり方ではありますけど軽微な変更であればその都度見直しは可能となっております。

(委員)

デマンドタクシーも陸運局の申請許可なんですか。

(進行)

デマンドタクシーについても国の運輸局の申請手続きが必要になってきます。さっき急にちょっと予約時間を過ぎて急に乗る必要があるとかの話ですけどこのあたりはどうですか。県内あちこちこういう取り組みはされていますけどある程度は交通事業者さんが融通を利かせていただいているとは聞いていますが。

(事務局)

そちらの方も含めて事業者さんと今後、協議を進めていきたいと思っております。

(委員)

でもそれが先生になると部活の面だけではなくて、遅れてきたからまた予約とかではなくて、先生の負担もかなり増えてくるのではないかと思います。

(進行)

このあたりはきちんとルールを教育委員会さんの方が中心となって決めていただければと思いますのでよろしいですかね。

(委員)

まとめのところで1ページのところで第3回会議の振り返りのところですけど、脊振町の通学バスのバス停の位置は現行どおりとするということですけど、従前からルートの中で1箇所だけ追加をお願いしたいというバス停ですね。それを言うておりましたけども、当初から出来るんですか、それとも途中で出来るのか。場所的には「ひのさと」です。

(事務局)

「ひのさと」の所ですね。今ルート上で通るところにバス停をとという風な形になっていると思いますので、多分運行の時刻とかそういったところのルートにも支障が無いような所だと思うので、そういった方向で検討を運行事業者関係もございますので検討をさせていただいて、可能かどうかといったところでこちらとしては設置するという意見があったということを事業者に伝えて進めさせていただきたいと思います。

(委員)

先ほどの質問の関連ですけど、中学生の部活動のその後の対応ですけど、途中でなかなか変えられないと、申請をして了解をもらわないといけないと返答をされましたけど、申請の段階でそういうのもあるよということで申請は出来ないんですか。

(事務局)

利用登録をするときにそういった事情があるかもしれないという所ですね。というところは特記事項というところでいろいろ利用者の方にとってのそれぞれ事情というのがあると思いますので、そういったところ出来る範囲では運行事業者にお伝えは出来ます。ただそれにすべて答えられるかといったところは協議とか全体的なお話というのが必要になってくるところではあると思います。

(委員)

はい、分かりました。

(進行)

そのほか、ご意見等ございますでしょうか。

変更になった下りの2便・5便はJRとか乗り継ぎは大丈夫なんですよ。

(事務局)

大丈夫です。

(進行)

特にご意見がないようでしたらこのダイヤのところについてはこれで脊振の会議としてはまとめさせていただきたいと思いますがよろしいですか。

ダイヤの今回の変更については、三瀬の会議も変更の案を示さなければいけないということがあるので、おそらく大丈夫かと思いますが、三瀬の会議の了解が取ればこれで確定という

ことになります。

それでは次の協議に行きたいと思います。運賃・割引サービスについて事務局から説明をしていただきます。

(2-1・2・3) 協議事項：運賃・割引サービスについて（事務局）

資料により説明

(進行)

運賃・割引サービスの案について皆様からご意見等ありましたらお願いします。

(委員)

佐賀市でやっているワンコインシルバーパスというのを、やっぱり今から免許返納者が増えてくるとか高齢者が脊振は特に増えてくると思いますので、そういった意味で当面は実施しないではなくてなんか早急に導入したら乗る人も増えるのではないかと思うんですけど、どうでしょうか。それが一つと、もう一つ下から上ってくる小中校生の運賃というのはこの再編後の運賃の例えば神埼から広滝だと300円ってことですかね。小中校生の運賃割引というのはないんでしょうか。

(進行)

最初の質問がワンコインシルバーパスを導入してはどうかということと、下から上がってくる小中学生というのは神埼から脊振に通学される方が三瀬線を利用して来られる方の運賃は案では300円で、通常子供さんとか障がい者の方は半額になります。三瀬線の運賃の見方ですけど三瀬車庫前、鳥羽院入口、広滝、バス停名が並んでいますが、ゾーン制運賃といいまして三瀬車庫前から鳥羽院入口までの間の利用は200円ということになります。その細かい運賃設定ではなくてある程度のバス停の区間を区切らせていただいて細かい100円だとか端数が出ないような料金設定になっているだろうと思っています。

(事務局)

シルバーパスの件でございますけど、佐賀市では導入をするということで現行もこの制度でやられています。神埼市の場合はまだシルバーパスは行っていないという状況の中で今、昭和バスの廃止に伴う代替の運行を構築しているわけでございますけど、神埼市ではまだ西鉄バスとかそういった所も走っておりまして、そういった所で、市内全域で導入するのであればやらなければいけないかなという風に思っておりますので、今回三瀬神埼線の路線バスだけというわけにはいきませんので、そこについては今後免許証返納とか、そういった問題もありますので神埼市全体で考えていきたいということで当面は実施しない、今後検討をしていくということでご了承いただければと思います。

(委員)

今、家の息子が大学生なんですけど、フリー定期券を使って竜作から佐賀駅まで定期をそのまま使っているんですけど、変更になった場合は学生フリー定期券と通学バスの定期券の2つ買うことになるんですか。

(事務局)

そうですね。今の予定しているフリー定期券の方がバスのルートが横武までしかないというところでその分でバスの分を買っていただくのとJRの分ですね。神埼駅で乗り換えをしていたら佐賀駅まで行っていただく分ということで2種類購入していただく形になります。

(委員)

それじゃなくて自宅から横武まで神埼駅まで行く分に関しては、学生フリー定期券だけで大丈夫ですか。

(事務局)

そうですね通学バスですので100円を払って広滝まで来てそこから定期券を使っていくかというところになると思います。そこにつきましては教育委員会の方と協議をさせていただいて三瀬線だけではなくて脊振町内から通学とか通勤とかされる方についてどういう取り扱いを行っていくかを検討させていただきたいと思います。

(委員)

よろしくお願いします。

(委員)

3ページの下の方に先ほどおっしゃっていましたように路線バスの件ですけど、目標が書かれていますけど1番下に見直し等の検討するという部分が聞き漏らしたかなと思うんですけど、極端に言うと令和3年度から2年度の実績を見ながら例えば500円のところが550円になるとかそういうことになっていくということですよ。

(事務局)

例えば利用達成出来た場合、多かった場合、少なかった場合がありますけど、少なかった場合について継続をしていくために本当に必要な分にだけ絞るとか料金の方をまた値上げとかを考えるとかの方法で今よりも何かを変えないとかいけないというところが必要になってくるのではということで検討をするような形で考えております。

(委員)

今の分の関連ですけど、見直しをするということですけど、どの時点でとか、対象期間があると思うんですよ。すぐ見直しをするのか、そのあたりはどんなでしょうか。

(進行)

多分ある程度馴染んでいかないといけないと思っていますので、そうすぐにはとは思いますが。

(事務局)

あくまでも目標ということで目標を達成出来なかった瞬間に便を減らしますよとかはならないと思います。1番いいのは継続をしていくにはどういう風な形で継続していけるかという所が大事な所だと考えていますので、継続をしていくための検討とかいう所をきちんと地域の皆さんと話し合った上で決定という形をとらせていただきたいと考えておりますので、一方的にこちらの方でやめますとかいうところは現段階では考えておりません。皆様の意見等を伺った上で進めていきたいと考えております。

(事務局)

利用目標を設定しております。国の補助金をいただきたいということで補助基準を満たせる、達成出来るようなところで料金設定をさせてもらっています。その国の補助金というのは本来であれば利用実績が無いといただけない。ただ国の場合はみなし補助金ということで2年間はみなしの期間ということで補助金をいただけるようになっています。その2年間というのが事業年度という先ほどから言いますように10月から9月までが事業年度ということになりますけど、今回は4月から運行をしますので4月から9月の事業年度、そして令和2年の10月から令和3年の9月までが1つの事業年度という形になります。そのみなしの期間中に補助の要件に達成しないということになると国の補助の対象外になりますので、そういった所を見ながら検討していきたいと考えております。1つの目安としては、まず1年半ですかね。それが事業年度としては2年度という形になりますので、そのタイミングで1回検証はする必要がありますのかと思っています。

(委員)

分かりました。実際的には今の通学する人、見込みで分かっていますけど、今後私たちも含め

て老人が免許返納で利用すると一方で増えてくると思います。そういう面からして見直しについては早速ということではないような形でよろしくお願ひしたいと思います。

(委員)

今の段階で始まってみないと分からないと思うんですね。例えば始まってみてこういう部分を見直しする必要があるとか、課題がかなり出てくると思うんですね。この検討会議っていうのは今後も定期的に行われて企画課の方でこういう状況ですっていうことでお話をさせていただく機会とかはあるのでしょうか。そうしないと突然見込みにいていないって聞いてそこからまた、乗車促進ということをしてても対応が遅れると思うんですね。例えば途中経過であまり乗られる方が少ないとなった場合はやっぱり脊振町の全体で利用促進を検討していかないといけないという課題がずっとあると思うので。

(事務局)

脊振の公共交通の検討会議の規約の中には協議事項として「公共交通の利用促進に関すること」も協議事項になっておりますので、そこは定期的にタイミングを見計らってにはなると思うんですけど、定期的開催をしていく必要があるのではないかと考えておりますので、時になればまた委員さんにお集まりいただいて利用促進とか見直しとかそういった協議は適宜させていただきますと考えております。

(進行)

平日3人とか2人とか、土日祝は2人とか、多分これが補助金をもらうぎりぎりの利用者の設定なのかなと思っていますので、2年間のみなしの期間というお話がありましたけど、この人数乗らずに2年目をやってしまうと3年目から補助がなくなってしまうとかそういうことになるので、ここ1、2年がまず勝負だと思っていますので、是非利用の方を何とか地域の方々と協力しあってやっていただければと思います。

他に運賃とか割引とか、この辺りでご意見は大丈夫ですか。

デマンドタクシーの方もこういういった目標とか、数字があった方がいいかなと思っています。会長さんがあいさつでも言われましたけど、その他のところでもう少し利用する取り組みの話をしましょうかと言っていただいたので、そういったところでデマンドの目標を作ったりとか、こういう取り組みをしていこうとか、話し合っていただければと思います。

では、ご意見がないようでしたら、運賃と割引についてはよろしいですか。

それではこれで脊振の方はまとめさせていただきます。

では、次の協議事項は今後のスケジュールになります。事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

先ほどの運賃のところで補足をさせていただきます。再編後500円上限という形で設定させてもらっておりますけど、現行の昭和バスさんの運行と同じような形で小学生については半額、幼児1歳以上から小学生未満は基本半額なんですけど、小学生以上と同乗の場合は幼児1人につき無料と取り扱わせていただきたいと思います。1歳未満については無料となっています。

(3) 今後のスケジュール（運行開始まで）

(4) 運行経費について

(事務局)

資料により説明

(進行)

今後のスケジュールと運行経費について説明いただきました。何か意見ありますか。

(委員)

最初に会長さんの方からお話がありましたが名称について馴染みになるような名称に変えたりとかそういった場合にはどのタイミングで出来るのか。もちろん通学バスについてもそうですけどデマンドタクシーも私たちも地域で色々説明をするのにデマンドとは何かやっぱ

り非常に理解をして貰えない。その中でとにかく電話をしたら来るよ、としか言えない。もう少し馴染みのあるような例えば脊振タクシーとかデマンドではなくて、そういった名称もいいんじゃないかということで区長会の臨時区長会の中で話が出たこともあるんですよね。そういう場合にはどういうタイミングで出来るのかなというのが1つお尋ねをしたいと思います。

(進行)

よく愛称とか決められてされているところがあります。「相乗りタクシー」とか色々されているんですけど広報とかのタイミングがあるのでその辺りですね。

(事務局)

来年度の4月から運行をするということで当然1月くらいになれば時刻表とか運行ダイヤとかそういったことは住民の方にお知らせをしなければならぬと思っております、今度の11月の議会が29日から始まりますけど、そこに令和2年度の債務負担行為といいまして令和2年度の当初予算にこれだけ計上させていただきますという上限額の補正予算を上げています。それが可決をされないと実際に運行の確約がいただけないという形になりますので、その予算の議決後に周知活動とか、例えば愛称を募集するのであればそういう募集をするという動きが出来ることになります。ですので、運輸局の手続きもいりますけど、それも議会の議決がないと実際予算の裏付けがございませんので出来ないという形になります。

(委員)

分かりました。

もう1つですけど予算等に関するところですけど7ページですかね、脊振町の通学バスの市の負担金はかなりぐんと上がっていますけど、特別な理由はあるんですか。言える範囲で結構ですけど。

(事務局)

脊振通学バスの負担額の増ですけど、現在昭和自動車株式会社が行っておりまして、路線バスの区間というのが昭和バスさんにご承知のとおり福岡から唐津、佐賀でエリアを持っておられてその人件費というのがある訳ですけど、それに対して今回路線が今のところ清明の横武から三瀬車庫までという距離の中での5名、6名という人員にかかる経費ということで、どうしても割高になるという所が1番大きな要因になっております。昭和バスが何百キロとある中で200人とか300人の人件費を払えばいいんですけど、今回三瀬神埼線についてはこの短い区間の中でどうしても人数の方が余計にかかっているという状況になって、大きくは人件費の増が大きいということです。

(委員)

脊振町の通学バスに限定してお尋ねをしたんですけど。

(事務局)

現在の脊振通学バスは路線バスを兼ねた運行状態になっていて、その昭和バスさんに払っている人件費については昭和バス全体の路線から算出した額で委託契約を行っている状態になります。

(委員)

令和2年の見込額で佐賀県からの補助が対象外となっているんですけど、30年度は佐賀県の補助で434万円出ているんですけど、来年になったら対象外ということはどういうことでしょうか。

(佐賀県)

国の補助金が出て佐賀県の補助金の対象外になるのかというのはなぜか、ということでご質問いただいていると思いますが、補助金の考え方で国と県で相違がございます。国が先ほど神埼

市からの説明がありましたように見込みで補助金の額を算出いたします。それに対しまして佐賀県の補助金につきましてはその年度が終わってからの実績をもちまして補助金の額を算定するというになっております。ですので、補助金の基準を満たすか満たさないかというところがあるんですけど、今の現状の乗降調査だったり、乗られている方の水準であれば、今のままであれば佐賀県とか国で使っている補助金の基準を満たさない見込みであるというところで、今のところ令和2年度の見込みとしては佐賀県の補助は対象外とさせていただいているところでございます。

(委員)

そしたら対象外になるほかに上限は何人くらいまでですか。補助が出る上限は。

(佐賀県)

仮に佐賀県の補助が基準を達した場合は国とほぼ同額くらいになるというのが見込みでございます。

(委員)

脊振は過疎化であって人間が少なくなっているから昭和バスも撤退すると言っているわけですよ。そして県知事の中山間地には力を入れないといけないとおっしゃっている訳ですよ。人間が乗らなかつたら補助は打ち切りということですか。

(進行)

そこは国も同じ考えで、ここの資料の三瀬線の運賃の所に、3ページの方ですけど、平均乗車密度というのがあると思うんですけど、2.4って書いてありますけど、この基準があつてこれが補助を貰える基準なんですね。平均乗車密度は何かというと、今回でいくと三瀬から横武まで2.4人の人が最初から最後まで乗っている状態です。途中乗り降りはあると思うんですけど、流すと2.4人は必ずずっと乗っているというのが基準になっています。だからこれより下がってくると国の方の補助も3年目からは無くなる。これを超せば県の補助はもちろん国と一緒に出すことになるという風な仕組みになっています。

(委員)

イニシャル経費っていうのは車両導入等にかかる経費となっていますけど、これは何年くらい継続するんですか。

(事務局)

こちらは令和2年度の見込みということで三瀬神埼線の路線バスの方でランニング経費、運行にかかる経費とイニシャル経費、車両導入等にかかる経費というところで分けさせていただいております。こちらランニング経費については例えば人件費とか燃料費とか維持していくことにかかる経費ということで、イニシャル経費については車両の費用ということで、こちら現在リースということで考えさせていただいております。車両のリース料とかそういった所の費用ですね、というところにかかっていく物でございます。

(委員)

導入ではなくてリースってことですね。導入じゃないってことですね。

(事務局)

そうですね。リース車両の導入ということと、修繕費にかかる維持費とか、現在説明の中でバスにつきましては、通学バスについてはジャンボタクシーの14人乗り位のサイズをメインに考えていく所と、三瀬線については今の大きいバスよりもマイクロバスというところで考えさせていただいておりますけど、29人乗りとかマイクロバスというところで考えさせていただいております。当面こちら4月から運行していく中で佐賀市さんとかお話しさせていただいてまして、14人乗りをとりあえずリースで行っていくと、三瀬線のバス車両29人乗りのバス

につきましては、運行経費とかそういったところを考えていくために当面佐賀市さんの佐賀市営バスの車両という所を代用して事業者さんに貸し出して使っていくところで経費の節減等を図っていく形で考えさせていただいています。当面、佐賀市営バスを使わせていただき継続していく中で、国の補助とかが引き続き貰えるというところになれば、また新しく車両を購入するための国の補助というところもございまして、新たに車両を導入したりとかいうところを考えていくような形で検討させていただきたいと思います。

(委員)

このデマンドタクシーの全体費用の概算が600万になっていますけど、これは月にしたら何件くらい利用がある計算で数字が出来たんですか。

(事務局)

運行時刻表で1日神埼広滝方面便と自宅方面便で7便の方を予定しています。7便ございまして、範囲が脊振町広いので、鳥羽院方面に行くタクシーと脊振山麓方面に行くタクシーというところで、1台で回っているのは時間もかかりすぎますので、大体1便あたり2台体制で運行と考えています。大体最大でも1日14台車両が運行するというところで最大の見込みというところで考えさせていただいているところから、大体デマンドタクシーの利用率というのが全便満員というところはなかなか無いというところで、今国の補助とかというところが大体全体の3割くらいの利用というところで、こちら補助の対象となりますので3割くらいの利用という所を見越したところで、1回あたりの運行費を算定したところ、大体600万円という形で計上させていただいています。

(委員)

デマンド交通は千代田のタクシー会社が運行するんですか。そしてその車両は毎日千代田からこっちに来るんですか。それとも脊振に1、2台待機しているのか。

(事務局)

試験運行も千代田のジョイックスタクシーさんの方に運行をしていただいています。予約があったときに脊振の方に上っていくような形なんですけど、常に車両が千代田の方にあるわけではなくて神埼市内とかもずっと回っている車両が大体25台くらいジョイックスタクシーさんもたれていますので、その中で予約があった時に1番近くにある便、神埼駅とかに常駐されたりしていますので、神埼の上の方とか、脊振とかでもタクシーを利用される方いらっしゃる。その時に1番近いタクシーというところが向かうという風な形になります。

(委員)

無線で連絡をして脊振に一番近いタクシーで空いているタクシーをこっちに呼ぶ、そしたらさっき言われていた中学生の部活が急になっても対応できないわけではないんですね。

(進行)

予約の受付時間は余裕を持って1時間前と設定をされていると思ってしまして、乗り合いが発生するパターンがあると思うんですね。同時に3人くらいの方が同じ便を予約するとか何とか、どう回って行こうとか、どういうルートで走ってどう届けるかというのを考えないといけないので、そういったことも含めて1時間前という余裕を持った設定になっています。

(委員)

私は広滝西地区でこの路線バスの近くなんですね。だから常会の時にも話してもデマンドタクシーが地域から路線バスの間ですよと言っても皆さん質問も何も出ないんですね。ちょっと久保山とか鳥羽院の方と比べるたら関心が低いといいますが、そういう感じがあるわけですね。以上です。

(委員)

赤字が2.5倍にもなるからびっくりして一生懸命に見ているんですけど、収入のところでランニング経費の脊振町通学バスで全体費用がその前で2,000万円だったのが3,400万円とか、三瀬神埼路線バスが今度動いたら途中で切れるんだから少し安くなるのかなと思ったんですけど、経費は殆ど変わらないとか、何か理由があるんですかね。通学バスでこんなにかかるとはびっくりして、もっと他の方法を考えるべきではないのかと思ったんですけど。

(事務局)

運賃収入というところは少なくなり515万くらいで見込んでいますと、30年度の実績では1,900万の収入があるというところですけど、こちらが今の運賃設定、上限設定こちらが千円程度ですね。佐賀駅バスセンターまで行くとさらに運賃というところの上限というところも高くなるということで、こちら利用の路線が長くて利用される方も多いと運賃も高いというところでやはり運賃収入というところは大きくなっていると。ただこの運賃収入でも国庫補助を受ける基準という所もさらに上がっていくということになりますので、この国庫補助を受ける基準というところは30年度の実績というところでもぎりぎりの位のラインという形になっています。通学バスの方が2,000万円ぐらいの経費だったというところと令和2年度の見込みでは3,400万円という風な形で、ルートの同じで日中の便がデマンドになるからその分安くなるのではないかと、三瀬線の方も横武まで行くから安くなるのではないかと、というところでお考えというところはごもっともですけど、こちらの運行経費の考え方につきましては、現在までは昭和自動車さんの方が運行の方も通学バスの方も三瀬線の方も運行をされていて、昭和バスさんがこの三瀬線と通学バスだけではなくて県内の数多くの路線というところを網羅した上で全体の中の三瀬線というところで、経費とか人の配分とかルートの配分とか、そういったところが経費の単価、人件費の単価とか運行距離に対する単価が安くおさえられるということが、こちらの金額の理由になっています。また今回令和2年度から昭和バスさんではなくて新たな事業者さんで運行になります。今協議を進めているところが、もともと乗り合いバスというところを専門にやられているところではないというところで、新たに事業を始めるに当たってのイニシャルコストもそうですけども、また新たにかかってくる経費というところも必要になりますし、運行区域というところが脊振だけとなりますのでその中で限られたところで配分をしていくというところで効率よく運行するというところが、大きな所に比べて経費関係というところは、やはりかかってくるのかなというところでちょっとこの金額というところになってるところでございます。

(委員)

今の経費の話を知っていると利用促進にかなり力を入れていかないと町民も1人1人の負担がかなり大きくなっていくことを強く感じたんですね。これから利用促進をするために改善点というのが多々出てくると思うんですが、その改善点を申し出るタイミングというのはいつ言えばいいのか。バス停まで、になっているんですが利用促進をするに当たって住民さんの声が、高齢者の方が家までということを出てくると思うんですね、そうした場合も方向性としては改善できるような可能性があるのか。こういう利用状況だと補助金というのはすごく大事だと思うんですが、県の方にお伺いしたいんですが、この補助金を三瀬との絡みもあると思うんですね、三瀬からルートで例えば三瀬との連携をして佐賀県からの補助金をいただけるようにこれから方向性を持っていけるようにするにはどのようなことをしていけばいいのかをご提案いただきたいと思います。

(進行)

私からは最後の質問に対して答えになっているか分かりませんが、三瀬の方でもこういった会議を何回もやってきていまして、同じ今日お示しをされた目標、これについては三瀬の方でも取り組む予定になっています。なので、三瀬の方でもどうやったら利用者が増えるとかですね、そういった取り組みのお話し合いとかそういうこともされるだろうと今後思っていますので、それぞれが利用できるような仕組みというか取り組みというかそういうものを出し合いながら利用者が増えればいいかなと思っています。はっきりした答えではないですけど、今の時点

ではそういうところです。

(事務局)

最初の質問の方で改善の要望とか改善のタイミングとかどういう形で伝えたらいいのか、どういう風なタイミングでこういう風な考え方でいくのかっていうところですけども、この検討会議につきましてもこれが最後の検討会議ではなくて、これから脊振地域の交通を考えていくための会議というところなのでこちらの会議でもこういった形で報告とか、そういった所の必要も考えられますし、また実際の利用者の方の声というところで、例えば利用者の方にアンケートを取るとか、私たちの方でも実際の乗降調査とか、実際どのくらい乗っているかというところの結果等を皆様の方に周知をしていきながらというところを考えさせていただきたいと思っています。

(委員)

この事業と過疎対策事業の関連についてお尋ねします。三瀬神埼線路線バスにつきましては、脊振地区だけではなくて仁比山とか飯町方面の方も利用されるから全額は無理かと思うんですけども、この市の負担を過疎債での対応は考えておられないのでしょうか。

(事務局)

過疎債についてはバスの運行事業ということで、これはハード事業、要するに建設事業ではなくてソフト事業の取り扱いになります。そのソフト事業につきましては、過疎債の上限額が3,500万円までと決まっております。脊振町においては、例えば高取山の指定管理料とかそういった所に充当をさせていただいております。あと一部は脊振の通学バスの方にも500万円くらい充当をしてたかと思います。満額他のところで使っておりますので、ちょっとそれについてはほかの所を止めるとかいう風にならないと難しいかなと考えております。

(委員)

乗車の人数というのは仁比山地区の方から神埼まで高校生とか中学生が乗車されるのもカウントされるんですよね。脊振からばかりではないんですよね。仁比山地区とかその地区には広報はされるんですよね。それと路線バスと通学バスの運転手さんはどうされるんですか。どこが雇うといいますか、路線バスについては佐賀の市営バスさんが運行を援助されると話は聞いたんですが通学バスに対しての運行はどこの会社がされるんですか。

(事務局)

周知の方法というところで、脊振地区の方だけの利用ではなくて神埼町に入って小湊とか仁比山の辺から横武までの区間というの、もちろん補助金の算定の対象になる運賃収入とかになりますので、もちろん脊振町の方だけではなくて神埼の住民さん達にも使っていただくというところの周知というところは行っていきたいと思います。チラシを全戸配布でございますとか、必要に応じて地区での説明会とかそういったところも考えさせていただきたいと思います。それと運行の事業者さんでございますけど私の説明不足だったんですけど、一応昭和自動車さんが運行は出来ないということで新たな事業者というところを調整させていただいております。今調整させていただいているのがデマンドタクシーの試験運行もしていただいているジョイックス交通さんに三瀬線の路線バスの運行も通学バスの運行もデマンドタクシーの運行もというところで調整をさせていただいております。車両についてですけども、車両だけ佐賀市で市営バスとして使っていたバスを佐賀市さんがジョイックスさんの方に無償で貸与していただいて、佐賀市という表示は消しますけど、車両についてだけ佐賀市営バスを代用するような形で事業者さんはジョイックスさんが佐賀市営バスを借りて運行するような形になっています。

(進行)

他にご意見ございますでしょうか。

(委員)

乗せてもらった経験をさせていただいたんですけど、現実に乗っていくと私の場合1人だったものですからスタートの時間はスタートの時間にぴったり来ていただいて広滝に着いたのが10分くらいしかかからないのでバスの待ち時間が長くて結局バス停に待っておかないといけない。今のバス停の所の場所作りというか、そういうのが何とか出来ないかと。たまたま雨が降っていなかったからよかったんですけど雨が降る場合には待っておかないといけないと、だからそういう場所作りが必要かなと私は思いましたので、3月いっぱいまでにはそういうのが出来たらなと思いました。

(進行)

貴重なご意見ですね。やっぱり乗られた方でないと時間のずれとかですねわからないと思うので、是非ちょっと利用させていただいてそういった声を神崎市の方にさせていただきたいと思っています。屋根の件についてはちょっと神崎市の方から。

(事務局)

環境整備っていうところも利用促進策の1つだと考えておりますので利用者の声っていうところを聞きながら進めさせていただきたいと思います。

(委員)

よろしくお願いします。

(進行)

よろしいでしょうか。それではここの最後の運行経費とスケジュールも含めてこれでまとめさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

議事については終わりましたが、その他で何かございますでしょうか。

4 その他

(委員)

手前の質問で申し訳ございませんけども、(2-3)の関係で小中学生、大学生、専門学生は月6,500円という定期代ですよね。高校生につきましては脊振から神崎まで6,500円の半額になりますよね。来年度あたりから脊振小中学校については特認校の検討もされているところでございますけども、もし特認校になれば神崎、千代田、仁比山のあたりから上ってこられる人がおられるわけですよね。その方は6,500円必要なんですよ。もし6,500円必要であれば脊振から神崎まで下る高校生については1/2の補助をされると、そしたらやっぱり脊振に来ていただく子どもさん達についても1/2の補助をご検討していただければと思いますけどどうでしょうか。

(事務局)

まずこの料金表の中で3ページの広滝、横武までが300円になっておりまして、これがたぶん半分になるので、1ヶ月20日としたときに定期券を買うより普通に払った方がいいのかなってというのが1点ございます。それと特認校制度の補助につきましては、今回の通学バスとは別に特認校制度の方でまた検討していくことと思っておりますのでそこはご理解いただければという風に思っております。

(委員)

その他のところで前回の17日の日曜日の9時から1時間ほど集まってもらって臨時区長会ということでやりました。その中で出たのは現行の運行システムはスクールバスと幹線を含めてそのダイヤは継続してほしいということで、今日の話を聞きまして、一応、運行システムは継続していこうということになりましたのでいいと思うんですけど、ただ利用度を上げるためにいろんな案が出ていました。広滝まで来てその後の便がうまくつながらないとか、タイムラ

グがあるので、そこからそのままタクシーチケットを発行してもらうわけにはいかないかという案が出ていました。そしたらもうちょっと利用度も上がるのではないかいうものも出ていました。何でか、という、結局神埼駅まで行くというよりも病院まで行く、買い物をするところまで直接タクシーを走らせてほしいというような前提でそういうタクシーチケットがあったらなという話が出ていました。それと2番目に名称を「どんぐりタクシー」とか「出前タクシー」とかももう少しかわいい名称にしたらどうですかということが出ていました。例えば武雄の場合は買い物タクシーということで週に1回か2回くらいスーパーの方に直接走らせてある実績があるそうなんです。だからそういう検討も要望事項に入れてもらいたいということが出ました。それと1番出たのが神埼まで行くのに広滝で降ろされてバスに繋ぐのに30、40分待つとかあったので直接病院、スーパーに行く案も出ていました。それともう一つデマンドに乗る人の登録キャンペーンを各集落あげて、乗る、乗らないは置いておいてもう一度登録キャンペーンをこの場を借りてお願いをしたいと、もちろん利用度を高めるという意味もあるんですけど、それから登録申請のキャンペーンを各団体を通じてお願いしたいと思います。あともう一つこの中でタクシーチケットを出したらますます運行実績が落ちると思ってあんまりこれはまずいなと思いました。とにかくバスで神埼駅のあたりまで乗る人を何とか増やそうというのがまず大前提かなと思います。話を聞いていて2年位したら国の補助金ももし実績に達しないと補助金が減らされるということが1番住んでいる我々にとって1番問題だと思います。そういう意味でとにかく意識を高めて乗る機会を全体で増やすしかないと思いました。それともう一つ将来的な話なんですけどやっぱり子どもの数も減りますし、年配者がどんどん増えてくるということでデマンドとスクールバスの意味がたぶん2年くらいしたら子どもの数が減っていきますので、そこをどうやってカバーをするのかということも出てくると思いますので、運行実績がどうなっているかを踏まえて定期的にこういう会議を催してもらったらいかなということでも区長会の中でも出ていましたのでよろしくお願いいたします。

(進行)

臨時区長会でも色々話が出ているみたいで、とにかく利用しないことにはたぶん維持継続は出来ないんだろうなと思います。私は交通の仕事をやっていますが3年目に入っていますが、今日は帰りのバスがないので車で来ましたが、日頃出張を大体週に3日多いときに4日くらい出ますけど、すべて公共交通で出張をしています。どんなところでも公共交通で行きます。例えば伊万里であろうが、唐津も肥前町、太良町であろうが公共交通を利用しています。こういった私は義務感みたいなのでやっていますが、ここまでする必要は無いと思っていますけど、やっぱり皆さんそれぞれがですね自分たちが利用していかないと維持できないんだという思いを持ってやっぱり公共交通を利用していただきたいと思っておりまして、これだけ昭和バスさんが止めると言っているいろいろ神崎市さんも佐賀市さんも一生懸命になって代替の交通を皆さんとここまで作り上げてきてますが、次、利用が減ってきて減便しますとか話になってきたり、最悪はもうこれ続けられないのではないかという話になると、もうその後は無いと思っていたかないといけないと思っています。これだけのお金を掛けて、これだけの時間と労力を皆さん集まっていたのに、これが2年で終わってしまうとかいうのは絶対に避けたいと思っていますので、是非ご近所の方とか、皆さんがやっぱりそれぞれの地域の担当だと思っていますので、是非宣伝をしていただいて利用を呼びかけていただいて、最終的に一杯乗っているよね、空バスではないよねと言われるようになりたいなと思っています。

(会長)

今、言われましたけど、とにかく乗るためのキャンペーンと4月に向けて乗車率を上げていくという意識を全員が持って、とにかく利用度を高めていくということで皆さんのご協力をお願いします。
それではこれで終わりたいと思います。

5 閉会