

## 第2回長南町地域公共交通活性化協議会議事録

平成23年8月9日開催

西野総務課長

それでは、定刻でございますので、ただ今より、平成23年度第2回長南町地域公共交通活性化協議会を始めさせて頂きたいと思っております。本日はご多忙の中、また、大変お暑い中ご出席を賜り誠にありがとうございます。

欠席者の説明；バス協会・花崎委員（青塚業務課長が代理で出席）

国交省・池田委員

町校長会・高山委員

なお、この公共交通活性化協議会では、要綱の中で、総合連携計画を作成することとなっております。その総合連携計画のお手伝いをお願いすることについて、その業務にたけております、コンサルタント会社の昭和株式会社と、町では委託契約をさせて頂きました。今回の会議から出席をさせて頂いておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。それでは始めに、会長からご挨拶をお願いしたいと存じます。

葛岡会長

本日は、皆様、大変ご多忙のところ、また、大変お暑い中を、本委員会にご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。6月8日に第1回の会議を開催してから2ヶ月が経過致したところでございます。前回の協議会でいろいろと委員の皆様方から意見をいただいたものを整理・検討致しましたところでございます。2回目の会議の開催が予定より若干遅くなりましたことを、大変申し訳なくお詫びを申し上げます。また、前回の会議でも事前にお話をさせて頂きましたけれど、7月13日には長南町地域交通公共交通総合連携計画作成のお手伝いをして頂くために、先程紹介がありましたが、昭和株式会社との業務委託契約を締結させて頂いたところでございます。本日もそのようなことから設置要綱第9条の規定により出席を賜っているところでございます。どうかよろしくお願ひを申し上げます。さて、本日の会議の議題ですけれども、1. 地域における公共交通再編の方向性について、2. 事例からみる公共交通導入の可能性について、具体的に協議いただく予定でございます。内容につきましてはこの後説明させて頂きますけれど、巡回バスの運行の見直しを含め公共交通の再編をどのようにしていったらいいのか、ということで提案をさせて頂き、委員の皆様方のご意見を頂きたいと思っております。大変お暑い中でございますけれども、よろしくお願ひを申し上げます。

西野総務課長

どうもありがとうございました。それでは早速でございますけれども、会議のほうに入らせて頂きたいと思っております。議事の進行につきましては、設置要綱第7条第4項の規定に

よりまして会長に議長をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

葛岡会長

それではこれよりしばらく議長を務めさせていただきます。皆様方のご協力によりまして会議を進めさせて頂きたいと思っております。よろしく願いいたします。本日の協議会ですが、長南町地域公共交通活性化協議会設置要綱第7条の規定により、出席者が議員の過半数に達していることから会議が成立していることを報告させていただきます。出席者につきましては、配布いたしました席次表の通りとなっておりますので、よろしく願いいたします。それでは会議に入らせて頂きます。議題1の地域における公共交通再編の方向性についてを議題といたします。事務局より説明をお願いしたいと思います。

唐鎌政策室長

議題1. 地域における公共交通再編の方向性について・内容説明

葛岡会長

それでは、1. 地域における公共交通再編の方向性について、この議題につきまして何か意見がございましたら伺いたいと思っております。

小湊鉄道・久我委員

資料1 p.1の「巡回バス以外の交通手段の実態」のなかに、高速バスが入っていない。それから2番目に、「路線バス」の中で、長南営業所から茂原方面となっているが、広範囲に営業している。HMCさんと一緒にやっている路線もあって、これらが資料の中に抜けている。長南営業所から茂原駅に行くことしか記載されていない。それから、もう1点は、長南営業所は核でないと先程仰られましたけれど、長南のコミュニティバスをやるときに、長南地域というのは路線バスが正常に運行できるエリアではない。会社としても撤退ということが無いように労働組合の協力を得ながら、この地域にはバスが必要なんだ、という会社の考えであります。かなり、茂原から撤退した会社もあります。しかし我々は撤退しないでギリギリまでやってきている。長南営業所から本数を出しているが、それをやっているといずれ撤退せざるを得なくなる。町に相談したところ、枝葉の部分コミュニティバスでやる。メイン（茂原までの幹線）は小湊さんがやってください、ということでした。私は、核じゃないという先程のご指摘は思い違いだと思っています。当然核だと思っています。それから高速バスのバス停は、高速バス、鉄道、商業施設の大体三つくらいは核となるところから、長南の営業所というのは自分の会社があるから言う訳ではないが、長南に営業所がなかったら、一日5本しか走っていません。長南は、茂原線の本数を含めるとかなりの総本数が入っているので、過剰にバスが走っているという条件があるのだと思っています。そういう意味で長南営業所は核から外さないで頂きたいと思っております。

#### 唐鎌政策室長

説明の仕方が悪くて大変申し訳ございませんでした。核の話は、長南町に商業施設や病院などのそういう核が無いということであって、長南営業所と役場は核です。説明が至らなくて申し訳ありませんでした。長南営業所は当然核として、それ以外の人が集まるような核となる施設がこの町には無いということが言いたかったのです。申し訳ございませんでした。それから、路線バスの本数について、長南営業所から茂原駅までの24本以外の路線についても当然ある訳で、色々なことを書きたかったのですが、409号で核となる営業所と茂原駅の間では平日で24本程度あって、それ以外も調べてあるのですが、書ききれなかったので、まとめてこの間だけの話を記載していた関係で、表現が悪かったということでお詫び申し上げます。それから、高速バスの関係でございますけれども、これも承知しておりまして、入れるかどうか悩んだところでございます。25年の3月にこのインターがオープンする、もう1年かかるという部分もあります。今後の公共交通を考えるにあたりしては、当然バスターミナルの関係、高速バスの運用の関係は関連があると思います。承知していながら、記載してなかったことにつきましては、大変申し訳ございませんでした。

#### 公募・二羽委員

巡回バスの実態に関する生データを頂いて分析してみると、まったく人が乗っていない空車で走行しているケースが約4割あるんですよ。小湊さんのバスが会社から茂原まで走っている空車の便数はどれくらいありますか？

#### 小湊鉄道・久我委員

今このあたりで走っているバスは、2万円しか売り上げがないです。要するにバス事業そのものでは完全に赤字です。これに対して、国は高校生あるいはお年寄りのためバスを無くしてはならない、という中で、赤字部分の1/4を国、1/4を県が補填してくれています。2万でなんとかやれるよう努力している。あとは、高速バスは単価が高いので、そこで稼いだ分を路線の方に補っている。ということでやっていますので、この時間はもったいないからいらないということにしてしまうと、そのうち全部いらなくなってしまいます。バスがなくなったら話にならないですよ。なんとしてもバスが走っていないと地域全体が沈下してしまいます。バス路線についての意識を、なんとしても維持したい、止めるなどと言う声が出る雰囲気になって頂ければと思います。

#### 公募・二羽委員

今ので、だいたいのニュアンスはわかったんですけど、実際に空便で走ってますよね。おそらく、茂原まで空ではないか？

#### 小湊鉄道・久我委員

1台のバスが商売になるのは利用者が150人位です。長南地区の場合は70人位です。1人の人が行って帰ってくると2人という計算で70人利用があります。会社としては止める・止めないという選択はありますが、まだ70人乗っているのです。何とかバスを動かさなければという考えです。

#### 公募・二羽委員

先程の案でもありましたが、巡回バスの運行数を削減して、その代わりにデマンド制（ドア to ドア）をやったら、かなり利用者が殺到しそうじゃないですか。その辺も併せて、国が赤字補填も含めて、難しいでしょうけど、路線バスも巡回バスも含めて大幅な見直しが必要じゃないかと。

#### 小湊鉄道・久我委員

先程から申し上げていますがけれども、コミュニティバスを始めた決め手は、主線部分の長南から茂原駅は絶対バスは出しませんよ。長南営業所までの核までのアシストは町がやるという形のなかでコミュニティバスはスタートしたのです。ですから、実際に利用客が少ないという状況はわかりますが、全体の役割分担の中でやっております。

#### 公募・池田委員

長南町は必ずしも長南営業所まで来て乗り換えではなくて、409号にも巡回バスと路線バスも走っているのですから、その間の停留所までみんな出てきて小湊バスに乗って、私は小湊バスにも長南巡回バスにも乗っていますが、途中で皆さん降りるのです。だから、空になることだってあるのです。

#### 公募・梅田委員

今、長南でこっちに帰ってくる人たちが、終車が22時くらいで終わっていた気がします。私は千葉方面まで仕事をしていますが、回送から実車に戻せないかそういうことを言った。ちはら台方面は電車が延びて需要がありそうで、もう少し地域の実態を考慮してほしい。

#### 小湊鉄道・久我委員

基本的には、バスをいろんな方面で出すと、負担がかかるので、枝葉の部分の役割を担うものが必要なのです。主要路線と枝路線と仕分けた中で、現時点では、休んでいる車を有効に使うこともあるかもしれませんが、現状は少し難しい。

#### 公募・梅田委員

正直な話、長南町で仕事をして生活している方はかなり少ないです。他方面に出て仕事をしている方が多いです。そういう方の足というのは、資料にもある通り自家用車です。いくらこういうところで、頑張っても、実質どういうものがあるかと言うと企業さんが頑張ってもらわないと、というのが正直あると思います。実車化されて、そっち方面に出られれば出て行く人や帰ってくる人が増えて、そっちが充実すれば、枝葉の部分は町がさっき言ったコミュニティバスで補えれば、少しは違ってくるということを考えて頂きたいという思いです。

#### 町区長・安田委員

なぜ、利用客が少ないのかというのは、コミュニティバスは魅力がないということ。先程、本線については小湊さんが確保して、枝線についてはコミュニティバスで、ということで双方がある程度街中の枝を歩いていて、そのバスに乗ってどこに行こうかいうときに行くところがない。中核（役場など）に出てくるにしても、年中出てくるわけでもない。だから、そのバスが違ったところへ行ってくれるなら、利用したいと思っている人はいるのではと私は思う。先程、法律上は町中だけを走らなければいけないというわけではない、というお話がありました。だけど、そうなってくると既存のバス会社さんとの兼ね合いもあるんですけど、双方の利用客が増えれば、相乗効果でこっちが増えればあっちも増えるということもあると思うので、行先・バスが動いてくれるところにもう少し魅力を感じてくれたら、乗ってくれる人は増えると思います。ですから、私はコミュニティバスの運行経路あるいは行先について、可能性のあるコースを考えてみるのが、コミュニティバスの利用客を増やしていく上では必要だと思います。料金を割引する・しないとかではなくて、今100円を高いと思っている人はほとんどいないと思います。だから、料金の割引よりも、まず、どういう時間帯でどういうところに行けるのか、そういった内容を考えてないと、料金の割引をしたところで人は決し増えてこない気がしています。

#### 公募・岩瀬委員

問題点が今一わからないのですが、この中で運行の本数を切ると、福祉の目的とは、はずれる。一番望まれるのは、既存の路線バスは残すべき。高齢者だけを対象にしてもだめ。モータリゼーションが現在かなり進んでいますから、それを抜本的に広くPRして、公共バスがどうしても必要だと、認識してできるよう頂かない限りはニーズが無い。路線バスの廃止は地域の停滞化は避けられない。25年に高速バスのターミナルを作るのでは核になりうるので、路線バスを使ったりコミュニティバス使ったりするだろう。年寄だけ対象にしていたら、福祉目的になるが、存続できるかいうと、難しいだろう。

葛岡会長

それでは、次の案件につきまして関連性がありますので、とりあえず、次に進めてさせて頂きます。事例からみる公共交通再編の方向性について説明をお願いします。

唐鎌政策室長

議題2. 事例からみる公共交通再編の方向性について・内容説明（資料1－p.3～4）

西野総務課長

今デマンドの説明をさせてもらいましたが、その前に色々ご協議いただいた中で、結論的に考えるとどうということかと言いますと、まず、路線バスについては残してゆくべきだということは、始めから私どももそう思っていたところです。今回の会議ではどういうところに焦点があったかという、巡回バスをどのような方向性に持ってきたらいいか、ということだと思います。そこで、デマンドにするのか。デマンドにするというのに決めた話ではありません。あるいは、そのまま存続させて、ご指摘があったようにソフト面を充実させて利用増を図っていくのか。あるいは、デマンドと今のサービスを合わせた形のあり方を考えていけばいいのか。そういったところでの巡回バスの見直しのあり方を見ただけであればいいのかと思います。その辺でよろしくお願ひしたいと思います。

葛岡会長

それでは、ただ今の関係では、デマンド中心の事例等が出されたところでございますけれども、ご意見・ご指摘を頂きたいと思ひます。

公募・池田委員

巡回バスの運行で、何を一番最初に考えていかないといけないかという、現状では、生活のために働いている年代は、この巡回バスを利用することは期待できないということ。皆さん自家用車がありますし、ほとんどの方がそうだと思います。私は車を運転しないから、巡回バスを使って茂原へ出るのですけれども、そういう基本をどこに置くかによって随分違ってくる。要するに、児童・生徒を学校へ運んだり家へ帰らせたりすると、あとは車を運転しなくなった／出来なくなったという人たち、返上したという人たちが、かなり増えているんですね。話を聞いていると、もう車は返してしまった、免許証は持っているけど、免許証も返上すれば、その代わるものはもらえるんだという程度、身分証だから持っている、という話をなさるので、50代の女の人はみんな車を持って運転しています。一家のうちに2台も3台もある家が多いです。その人たちをここに利用させるということはあまり希望がないのは、問題は免許を持ってなくて、私みたいにせざるを得ない人たち。そうでなければ、家からバスに乗るまで30分歩くんですよ。天気がよければ駅まで歩けますけれど、冬の間ならまだしも今は無理です。というときに、やっぱり巡回

バスを使うんです。ただし巡回バスはいろいろ問題があるようですけれども。もちろんバスは止めてほしくありません。そうでなければ自分で活動する範囲が全然なくなります。そういうことなので、路線バスはちゃんとしておいて、だけど巡回バスは動かす形になると、さっきから言っているように、限定した相手しかいないということ。そうでなければ、限定的には乗らない方々をどうやって引き付けるかということ。世の中は、ガソリン代も高くなっているし、環境問題も大きくなってきているのですから、私日頃から言っているんです。車には乗るなど。一人で行かないで、どうしても車に乗らなくてはならない時に2人3人で乗ったほうが1台あたりの車のガソリンが出す環境への影響もなくなるし、自転車で行ける所は自転車で行きなさいと言っているんです。そういう形に、世の中を変えるような方向に町は動かなければならない。だから巡回バスを利用してください、という風にもっとキャンペーンをやらなければ。長南町は自然がたくさんあっていい所なんだから。それをうまく皆さんに世の中の人に知らせるためには、まずやっていることは、これだけ車の台数を減らしていますということ。そうすればここへ移ってくる人も増えると思います。そのくらいキャンペーンをしない限りは、利用するのは高齢者で、役場へ来るか、たまに茂原の町に行くのために路線バスに乗るか、じゃなかったら病院に行くか、郵便局へ行くか、役場へ行くか。それとも商店街に本当は買い物に行きたいんですけども、もう体の自由が利かないから巡回バスに乗って長南町で買い物をしようという方がほとんどです。そこら辺の認識をちゃんとしてかからないと、デマンドでもいいですけども。デマンドが3日前に予約と言われても、ちょっとお腹が痛くなってお医者さんに行きたいのだけれどという時に、タクシーを呼ぶか、誰か家の人に連れて行ってもらうか、それしか手がないですね。そういうところをもうちょっと加味して考えてくださらないと、巡回バスは本数減らせば十分になると思います。そうじゃなくても本数が足りなくて、15:30に茂原を出る小湊のバスに乗らない限り、ほとんどどこかにいこうとしても行けないです。私の所なんかはそう。15:30のバスに行行って乗って、ようやく農協前で降りて、5分くらい待つと、巡回バスがやってくるので、30分歩かなくてすんだと、そういうことを聞いたの。それは非常に個人的な問題ですから、他のいろんなケースがあると思うんです。それをやってこない限りは巡回バスはうまくいかないでしょう。

#### 小湊鉄道・久我委員

今年の9月ころから、ちょうど免許書を返納すると免許センターから証明いただいて、バスの通行で半額になる証明書を発行する制度があるんですよ。小湊もその返納証を持ってくると半額でございましてという形を多分今日発表ですが、これは全国のバス業者がやっていますが、ほとんど返納者なしで、池田さんと岩瀬さんの意見にもあるんですけど、最終的に私どもバス会社が考えなければならんというご意見はありがたい話だと思っておりますけれども。バスは使ってもらわないと、水道とかなんかと一緒に社会機関の一種なんです。国とか自治体がやるべき問題で、民間会社がやっていく上においては、問題があ

るところです。走って当たり前ではなく、みんなで支え合っているんだという考え方があると思います。今回デマンドの事例が紹介されて、デマンドは今流行なんですね。なんでもどこでもデマンドと言うんです。タクシー会社さんもバスと同じように公共交通ですが、双方とも互いに協力し合ってきた中でやってるんですが、資料に書いてある中のここにくるまでのプロセスがそれぞれある訳です。たとえば、青森県佐井にしても、多分デマンドをやる際にはバスが通ってない所があった訳ですよ。一宮でやったときも、私どもバス止めますよと。そういう中で、一宮小学校の生徒さんが海岸から駅まで100名くらい乗るんですよ。朝100人乗って帰りは分散してまた乗ります。料金的には80円90円の世界ですから一日やっても3000円くらいしか売上げがないんです。それでも、私ども小学生ということで、まったく補助ももらっていません。そういうことの中で一宮でやっています。そのために商店街の中でも駅中の商店街と新しくできたスーパーみたいな商店街の間で、デマンドの車をどこにつけるべきかで問題になった。駅中の人はあそこにおかれると困るというまだ確執があるんです。ここへくるまでのプロセスでやっぱりこの大前提はバスが走ってない。あるいはタクシーしかない。タクシーが高い。安い方法はないのかという中でデマンドが発生した経緯があると思うんですね。長南町のデマンドでやるとなると、こっちの豊栄線はバスが走ってます。それから、バスが走ってないところを主体でやるということですね。それから65歳以上の人という縛りがある程度限定している。前は70歳というのも、65歳以上ということはある程度乗る人限定ですね。それから予約制というのはそういう中で縛りだと思うんですけど。デマンドのやり方についても、IC化して、要するに今お客さんがデマンドを何時にどこにお願いしますと言うと、どこの誰が電話して何番と全部装置に出るんですよ。タクシー会社で。それを入れてしまうとすごいコストがかかるんですよ。ICをやらない中でどこそこの誰々乗せるのも、バスの連節地点たとえば長南営業所とかそこまでしか乗せませんよ、という縛りがあって、タクシー事業者間でもお互いのお客様ですから、それを安い料金で運行されているタクシー事業者にとっても心配があるんで。バスとタクシーは、お互いに料金を尊重しながらやっていますんで、その辺のところはデマンドの形ではないかと思います。それから、今回の会議の資料を見てますと、早く結論に持って行きたいというのがありありで、そのためには、そのアンケートの内容はどうするのか、ということはこの会議に諮って、どここの市町村で何%の回収率があったら参考にしますよという形のなかでやるとか、いろんなやり方があると思うんですが。具体的に言うと以前のアンケートの34.5%という回収率は非常に高いので、25%以上は回収率としてはいい方で、それを出してきて、結論を急いでいるんじゃないかと思うんですけど。もうちょっと時間かけてやればなと思います。

#### 公募・岩瀬委員

先程西小学校は残したいという案があったと思うんですけど、正直な話、学校のほうで子供たちが歩いているという、それと確か2キロとか4キロとか、正直な話、部落の



端っこから来てる子供は4キロ以上歩く。では巡回バスがどこを走っているのか。学校に行くのに間に合っているのか。次に行ったときに、小学校まで行ってしまったら時間が早すぎてしまって学校が始まらない。次のバス停に子供たちがいる。その子供たちは学校に間に合わない時間帯、豊栄のほうの路線で私は帰るんですけども、利用したくても利用できない時間帯になっているのが実態で、学校に対してどこからどこまで乗ったらあれですよ、そういう補助出している方たちのあれを家庭に求めてしまうと大変なので、そういう不便に向かってやるということも考えられるのではないかと。今「学校だけ」という言い方で資料に書いてあるので、それはどうなのかと。私はそういう考えがある。だから、そういうところで時間的なものとかそういうものを見て、たとえば、どこどこに集まる子供たちはその近くまでは乗って行けますよ、といういろいろな学校との絡みも、学校関係の方も会議に出てきているはずですから、そういうところでさっき言ったような話をしていたらなど。そういうことによって、逆に近くまで行けば、学校まで送ってもらえれば、長短を合わせていけば利用価値があるんじゃないかと、思うんですけど。

公募・池田委員

事務局で今の話について。私が言ってもいいけれど。どうぞ。

西野総務課長

学校の案件なんですけれども。巡回バスが発足した当時、学校についてもいろいろと協議がされました。そのときに決められたことが、長南中学校・豊栄小学校・東小学校・西小学校の4校全体で480人いて、全員を対象として登校時に乗せるとことは登校時間に幅がないので、それはちょっと無理だと。そのために、遠距離通学の生徒が多いところ、西地区と東地区の生徒については、巡回バスの対象にいたしましょうということで、始めから学校が西と東に対象が決められた話だったのです。ですから、豊栄と長南は、実際にはバスが2つしかありませんので、時間をうまく調節することできないということで、2つの学校に絞られていた経緯があり、こういう状況になっているところでございます。

公募・池田委員

ちょっと今の説明であれなんですけれども。私が会議に出て覚えているのは、長南小の校長先生は自分のところの児童は歩かせると、そういうことをおっしゃっていたのです。だから、学校長の権限でそれが決まっているので、必ずしもバスの時間の中ではないということ。長南小はすぐそばですからということもある。そういう風に私はその時、理解してますけれども。

公募・梅田委員

そういうことがあるんでしたら、西小だけという利用の言い方は、書き方がおかしいんじゃないんですか。さっき小湊・久我さんも言っていましたけれど、始まるときに枝線の話

しが抜けていけば、話をしている間に、一番大事な根本になるかもしれない。言いたいことがあったらどうですか、というようなイメージの方向できているわけですから。こう思っているからこうですよ、我々はこう思っているんですよ、それを言いに来たら、いや、元はこうですよ、と後から言われたって、それでは茶番できているようなものじゃないですか。

西野総務課長

大変申し訳ございません。最初に学校の関係についてはそういった形で、その辺はご理解を頂きたいなと思います。

葛岡会長

私から申し上げさせて頂きたいと思いますが、この議会でお世話になった巡回バスについては、7年位前から、非常に町内の中でも巡回バスが必要だろうというようなことから運行しましたが、即利用が少ないことに直面し、委員の皆様の言うようなアイデンティティを築かせて頂いてきた経緯がございます。その中で一時期は小学生の移動に、あるいは無料バスという形で移行していく方向もひとつあるんだったということが、正式ではありませんが、出ていました。長南町の皆様20年くらい前は、人口が2万人から3万人という時代から見てきた訳ですが、急激な経済状況の中でこのような状況に直面した。これはいろいろ批判頂いておりますけれども、大きくは時代の流れかなど。この利用については、巡回バスの検討委員会でかなりやってきた。今回の流れはそれも考えながら、また、この活用・利用がさらに増えるようにどういう方向があるかということでございますけれども、その中には今までのアプローチだけではなくて、広く委員の皆様方にも関わって頂いて、何かいい形の方策はないかということでございます。私どもの町長から指示を頂いておりますが、やはり、住民の皆様方の声を十分聞く中で、そしてまた、関係する事業者の皆様にもおいで頂き、少しでもいい形のものを、その中で選択をしていかななくてはならない。先程お話頂きましたけれども、基本的にどういう方向に行っているんだということをはっきりと示すことが重要ではないかと思います。今日までの会議の中では、皆様方のご意見を聞き、方向性を早く具体的に示したいというのがございますので、どうぞ忌憚のないご意見を、更に頂いただければと思います。

長南タクシー・鈴木委員

実際に長南町の住民の方々が何人バスに乗りたいか、潜在的に何人くらいなのか数字がつかめない限り、上ずった話合いのような気がしてならないですけれど。結局、潜在的な利用したい、利用しないと困るんだというような、それが何人位いるのか数字が掴めない限り空回りする気がするんですけれども、その辺の数字というのは掴めてるんでしょうか？

唐鎌政策室長

冒頭に、65歳以上79歳まで、それから15歳から19歳まで2255人、ということが人口編成になっております。交通に不便を感じている方は、主に高齢者、子供さんと高校生につきましては親御さんが送迎をやっていきますので、主に独居の方々も増えていきますし、80歳を過ぎますとお元気な方は外出もいますけれど、平均的に考えると85歳以上の方は自分ひとりで出るとは少なくなるのかなと。そうすると2000人くらいが。65歳以上で健康で車に乗れる方もいらっしゃると思いますので、対象人数は2000人なんですけれど、そのなかで困っている方は1000を切るのかなと。

長南タクシー・鈴木委員

さっきこの資料を見まして、車の保有台数が書いてあったんですが。車が8000台あるわけですよね。免許とってガソリン代払って保険払って、自腹で年間払って、それ以外に、学校関係は違うじゃないですか。働きに行く交通と学校に行く交通は別な部分があるんじゃないかと思います。全部一緒に考えてしまうとおかしいような、進まないような気がするんです。

唐鎌政策室長

そこまでの調査はまだ今のところ行ってないんですけれども。今後その辺の話というのはどうなんでしょうか？

昭和・清水

住民の方がどういった、巡回バスについての意識を持っているのか、意見を頂きたい。そのなかでご指摘もありました、実際にそういうバスがあれば使うか使わないか、という意見もお伺いする中で、潜在的な需要がどれ位あるのか、といったものも把握していきまして、方向性を導き出せればという風には考えていきたいと思います。

長南タクシー・鈴木委員

そういう話しであれば、交通が無くて困っている人で、そこを掘り起こして、今は何とか間に合っているけれども、もっと便利な新しいシステムが出来れば乗ろうかという人もいます。商業ベースになるのか、もしくは補助的にその辺をはっきりしてもらいというのがあるんですけども。

昭和・清水

はい。

町区長・安田委員

今お話しがあったように、8000台近い車があるということですけども、実際には若い人がある家には車があると思うんですけども、高齢者の世帯、あるいは独居世帯。そういう人には車はないし、こういう人たちは交通弱者であるんですよ。そして、交通弱者は、背中合わせで買い物弱者でもある。いずれ、交通弱者が買い物弱者になる日は目に見えている訳ですから、今、鈴木さんが仰られたように、これは商業ベースがどうのこうのというよりも、私はある程度お金をかけてでも。たとえば、長南町がアンケートで魅力がないというのは公共交通悪いからとかということですので、やっぱり子供たちにも「長南っていうのは本当にバスが無くてやんなっちゃうんだよね」なんていう話を時々聞くんですが、そういうような子供たちが、自分の町で年寄りなんか外に出たくても足が無くて出来ない。そういう町を見ていると、長南町はどんどん寂れてゆけただけよね、という気持ちを小さい頃から持ってしまうと大変なことになってしまうので、私はコミュニティバスというのは、多少の商業ベースは度外視してでも存続して、そして交通弱者（年寄り・身障者）にもやさしい町だねということをみんなに印象付ける。小さい子供にも長南町はやさしいところなんだよという気持ちを育てることが、長南町にこれからも住もうね、という気持ちになると思うんです。ですから、商業ベースとか何とかは抜きにしても、1200万くらいの支出がなんとか出来るということであれば、それは負担してでもコミュニティバスは存続させていって。なんとか、利用内容ですが、どうしたらみんなが利用目的に合うような、みんなが希望しているオーダーに近いことをこれからは、コミュニティバス作っていかないと。ただ走らせますと言ったって、用がないから乗らないよ、ということになっちゃうんで。だから、そこらへんは今後も目的とオーダーをよく検討してもらって、それから同時に多少の緩和は、これはいいんだと。魅力ある、年寄りとか交通弱者に優しい町だということを、町長さんも仰ってました。交通弱者とか買い物弱者に対しては、そのためには私は支出・負担は仕方ないと思いますので、なんとか、商業ベースとかは抜きにして、真剣に考えるべきなんじゃないかと思っております。

小湊鉄道・久我委員

実際に長南営業所におりますと、あその営業所の朝は、実際、高齢者が中央医院に行っている方がほとんどで、時間帯が通勤には使えない。これを無くすということは、足のない人が通院するには大変だなと思います。

アンケートが出ているんですけど、結論を出したいんですか？

そういう風にとれるんですけども。

唐鎌政策室長

いろいろディスカッションしていただいて、どんどん煮詰めていただいて、また次の3回目の協議会で、もしこういった点で調べるとか、こういう方向もあるよ、というご意見が出れば、コンサルさんと一緒にうちの方でもいろいろ調べてみたいので。なお、今日のなかでは、潜在的な人数の確認はどうなんだとか、いろいろなことが出ましたので、そういうことも当然必要だと思いますので、さっそくその辺は進めていきたいな、というふうに思っております。

小湊鉄道・久我委員

ちょっといいですか？

葛岡議長

はい。

小湊鉄道・久我委員

今世帯数はどのくらいですか？

唐鎌政策室長

世帯数は、3343です。

小湊鉄道・久我委員

その世帯の日頃の行動は把握されていますか

唐鎌政策室長

アンケートというのは、公共交通・巡回バスだけのアンケートということでは無く、他の総合計画の一部分の中での質問事項でそういうのがあったので、それをということなんです。あえて、公共交通の再編にあたってアンケートを実施したということではないんです。それから、どこにお勤めになられているかとか、県内か県外か、国勢調査の調査

項目の中でそういうのがあるんですけども、長南では、まだ集計中ということで、そういうところに、千葉市に出るとか、茂原市内・郡内で勤めているとか、県外に行っているとか、そういう質問項目があったと思います。すごく量が多かったと思いますので、そういうのをひっくり返してみますと、直近のものとしてまもなく出るのではないかなど。国勢調査から出てくるのではないかと思います。

小湊鉄道・久我委員

町の人がどんな動き方をしているか、どの駅に向かっているのか、それ掴まないと。

唐鎌政策室長

長南だけで生活しているとか、郡内だけで生活しているとか、そういう質問事項も確かあったと思います。

公募・池田委員

県外の方が仰るには、外房・千葉へ行くには必ずあのバスを使っていたという話を、かなりなさるんですね。今は、千葉へ出るときにどうしてるかという、車で出ていますよ。ここから茂原へ出てから行くというよりも、車を持っている人は、千葉に行くのは早いみたいです。それから、伺いたいのは、その道なり、409号なり、時間外ですね。たとえば6時何分か、一番最初に茂原へ行くバスに乗る時間があるとすれば、その前に空のバスが通るんですね。何台か。あれに乗せてもらえれば、早い時間の電車に乗れるというのがある。さっきの方が言っていましたけれど、試験的に、ああいうのに乗ってもいいよと、手を上げれば乗せてもらえる、というような、そういうような、幅のあることを実験的にやってみると、あのバスに乗れるんだなとわかれば、自転車で走っている人もそれにもしかしたら乗るかもしれない。そういう気がしてならないんです。あれは本当にもう早く出てくれれば。30分も歩いてバス停に行くのであって。その時に、あー、都会のバスに憧れるわね。帰りもあるんですよ。

小湊鉄道・久我委員

長南は伸びてくると思うんですよ。茂原駅まで65分なんですよ。長南は55分で羽田へ行くことができますから、通勤圏になってきますよ。そういう中で、バスターミナルを作ってください、という方向に持っていけば、あれは国の補助が1/3増えるんですよ。2/3かもしれない。そういうやり方があるので、高速バスを使えば、私ども羽田ー横浜という選択肢も含めて。たとえば、新宿までノンストップで運行する、そういう業者もだいぶ増えてきています。

西野総務課長

今までのご意見をいろいろと聞かせて頂いて、今日結論を出すのではなく、次回に関係なんですけれども。巡回バスを残すと、存続させるということで、利用内容の中身を充実させること具体策をまず出してみると。もうひとつが、巡回バスの中で難しい部分でもある、朝晩ではなく昼間の部分の非常に利用が少ない部分がありますけれども。その利用が少ない部分を、どういう形で、そこを開拓するあり方というのは、どういう具体策があるのか。その点に絞った形で、コンサルさんをお願いする中で、いろいろ具体案を出していきたい。そういうのをやる中で、たとえば、茂原に向いているのか、あるいは市原に向いているのか、あるいは何人くらい利用したいのかということがわかれば、そういった資料も提示してみたいと思いますが、いかがでしょうか？

葛岡会長

今、西野総務課長のほうから、提案といいますか。会議の流れを踏まえ、次の会議に向けてのテーマがありました

小湊鉄道・久我委員

私は賛成です。

葛岡会長

それぞれご意見を頂きましてありがとうございます。次回に向かって 今日議題についてのご意見は、最後にその他ということで、担当の方からあれば。

唐鎌政策室長

特にございません。

葛岡会長

それでは、無いということでございます。2時間にわたって真剣な議論して頂きありがとうございます。

西野総務課長

どうもありがとうございました。以上を持ちまして、本日の会議は終了とさせて頂きたいと思っております。なお、次回の会議ですけれども、とりあえず9月の下旬ごろを予定とさせて頂きたいと思っております。また日程が決まりましたら、ご連絡差し上げたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。