

第5回長南町地域公共交通活性化協議会

平成24年1月26日開催 議事録

小澤政策係

大変お待たせいたしました。それでは、ただ今より、平成23年度第5回長南町地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。本日はご多用のところ、ご出席を賜り誠にありがとうございます。会議を始める前に資料の一部訂正を申し上げます。

訂正の説明；金坂副会長、茂原警察署・岩名委員、国交省・池田委員、町商工会・永島委員、欠席のため座席表を訂正

それでは、会長よりご挨拶をお願いいたします。

葛岡会長

みなさんこんにちは。本日は委員の皆様方、公私ともにご多忙のところ、第5回長南町地域公共交通活性化協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。新年初めての会議でございますので、どうぞ本年もひとつよろしく願い申し上げたいと思います。昨年中は委員の皆様方には大変お骨折りをいただきまして、本町の公共交通総合連携計画の策定にご協力いただきましたことを重ねてお礼申し上げたいと思います。本年に入りまして乾燥が続いていたわけですが、とくに寒い日が続く中で、このところ関東地方にも雪の降るところが見られるわけではありますが、本年は1月後半から2月にかけて寒い日が続くということも言われておるわけで、委員の皆様方はじめ我々も、風邪の流行が始まっているということで、気をつけて参りたいと思っております。前回は11月24日に第4回の会議を開催させていただいたところでございますが、その際、実証実験の実施内容について説明させていただき、ご承知を頂きましたが、それに基づきまして、12月1日には『広報ちょうなん』に、巡回バス運行の見直し、併せて予約乗り合いタクシーの内容の紹介をさせていただき、同時に事前登録の受付を開始いたしましたところでございます。また国土交通省関東運輸局からの運行の許可も12月27日付けで頂きまして、年が明けまして、1月10日より予定通り実証実験を行っておりますところでございます。状況といたしましては、まだ2週間ほどでございますので、はっきりとした形では出ておりませんが、予約乗り合いタクシーの方はあまり使われていないのかな、という状況でございます。この間各機関とも、実施に当たりまして協議をさせていただきました。ご協力いただいた方はありがとうございます。本日は長南町の地域公共交通総合連携計画の素案をご提案させていただきました。3月末までには計画の策定をいたしたいということで、会議をお願いいたしましたところでございます。このあと説明をさせていただきますけれども、策定後も常に見直しを行いながら、長南町にとりましてよりよいシステムであるように、常に検討を加えて参りたいと考えております。ひとつよろしく願いを申し上げまして、挨拶とさ

させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

小澤政策係

有難うございます。それでは、さっそく会議のほうに入らせていただきます。議事の進行につきましては、長南町地域公共交通活性化協議会設置要綱第7条第4項の規定により、会長に議長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

葛岡会長

はい。それでは、これより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ていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。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、まずご報告させていただきます。出席者につきましては、配布いたしました出席者座席表の通りでございますので、よろしくお願いいたします。それでは会議に入らせていただきます。議題1「地域公共交通総合連携計画の素案について」を議題といたします。まず事務局より説明をお願いいたします。

唐鎌政策室長

それでは議題の1点目、連携計画の素案ということで提案をさせていただきたいと思っております。私のほうから大掴みの概要を延べさせていただきまして、さらなる説明につきましては、昭和株式会社・コンサルタントさんの方から内容を説明させていただきます。よろしくお願いいたします。まず概要でございますが、今日で5回目の会議ということで、4回いろいろとご協議いただきましたことをまとめさせていただいたものでございます。また実証実験も1月10日から始まりまして、まだ2週間ということで、はっきりとしたものは出ていない、もうちょっと時間がかかるという部分もございます。そういう中での取りまとめでございますので、今後状況によっては、更に検討を加えなくてはいけない部分もあるかと思っております。ただいろんな関係で、本日まとめた部分まで素案としてご提案させていただくものでございます。またその中の一部は、できれば今日ご承認いただければなという部分もございますが、説明の中でその辺は述べさせていただきたいと思っております。主な点といたしまして、検討させていただきました予約制乗り合いタクシーの運行を連携計画の中で定めていきたいということが、まず1点ございます。更にもう1点といたしましては、巡回バスの見直しというものが当初の議題であり、検討課題として町長から頂きましたので、巡回バスの運行の一部見直しについてまとめさせていただいたものでございます。いずれにいたしましても、長南町におきまして持続可能な公共交通整備の方策を盛り込んだものということでご理解を頂きたいと思っております。更には、圏央道の平成24年末の開通を見込んだ整備方針等も入れさせていただいております。具体的な事業がどうのことまでは述べておりませんが、方向性、方針、そういったものを述べさせていただい

ているところでございます。更に目次の関係でございますが、これはほとんど連携計画の一般的な流れのものでございます。ただ策定する市町村によりまして、人口、地域性、状況がそれぞれ異なりますので、それぞれの内容につきましては市町村によって差がありますが、目次の題目としては同じような流れになっております。今述べました主な概要につきましてはそういうことでございます。このあとコンサルタントさんのほうから若干の説明をさせていただきますが、よろしくお願いいたします。

昭和・清水

議題（１）地域公共交通連携計画の素案について・内容説明

葛岡会長

説明が終わったようであります。委託業者のほうから、ちょっと駆け足かなと思いますが、説明が終わりました。この内容につきまして意見等伺って参りたいと思いますが、ございましたら挙手の上よろしく願いいたします。

HMC・北里委員

ずっと参加させていただいていたんですが、巡回バスの２コース（豊栄・坂本地区）と４コース（長南・蔵持地区）を無くしてしまう話はいつから出たんですか？最終的には無くなるというわけですね、２と４が。午前中だけで午後は利用者が少ないので止めましょうという話まではありますけれども、２と４を停止するという話は住民の方への説明を含めすべて終わっているのですか？

唐鎌政策室長

今まではそういう提案はしてございません。実証実験については、西地区以外は午前中のみで午後からは停止するというテストの話はさせていただきました。ただ、長南地区、豊栄地区は非常に利用者が少ないという報告はさせていただきました。もう１点は、３月までの小湊バスさんとの２台の契約が残っていたという条件設定もございましたので、３月までのテストの中では２台を動かすということで、午前中だけはやり、午後は切ってテストに臨んでみようかという話でした。ただ新年度になりますと、当初の計画の中に、今かかっている経費の中で巡回バスの見直しができないかという大命題がございましたので、それに沿って話し合いを重ねてきたわけでございますけれども、巡回バス２台を残して、さらにデマンドも行うということになりますと、予算が今まで以上に大きくなります。こういう状況のなかで、それであれば、１台の巡回バスをどういう風に回していくかということを決めたなかで、地域性の問題、利用者の問題、あるいは定期バスがどこをどのように走っているかという状況を踏まえた中で、西と東はとりあえず残してみよう、長南、豊栄地区につきましてはデマンドをご利用いただこうか、ということで、今日ご提案させていた

だいているところでございます。

公募・二羽委員

実証実験は開始しているわけですが、それに伴って午後の便をなくしたコース、このへんで住民からの苦情、要望、意見などは出ていないのか、というのが1点。

2点目は、前回路線バスの乗客にもアンケートを実施するという話もありましたけれども、その辺のアンケートの反応状況は来ているのか。

それから3点目。路線バスのバス停まで巡回バスで行く人の割合はどれくらいあるのか。その3点をお聞きしたいのですけれども。

唐鎌政策室長

最初の苦情の話でございますが、巡回バスを止めたことに対する苦情ということでよろしいでしょうか？

公募・二羽委員

はい。

唐鎌政策室長

私どもも不思議に思っていたのですが、実際苦情がなかったわけです。ちなみに10日から午後を切っておりますので、10日より前といいますと、4日、5日、6日の3日間しかなかったわけでございますけれども、この3日間の午後の便の利用者は3人で行きました。11月、12月の午後の便の利用者につきましては、巡回バスの11月分、12月分の利用者の状況として資料の中に付けてございますので、そこの午後の便を見れば、どこの地区の何便に何人乗っているかというのが分かるわけでございますけれども、午後に止めたことによる苦情は、不思議だったのですがございませんでした。

それから、路線バスのアンケートの関係ということでお話がございましたが、これは路線バス、巡回バスを含めたアンケートということでよろしいでしょうか。当初そういうことも考えておったのですが、利用者が少ない中で、利用しない人にアンケートをしてもいかなものかという部分もございましたので、状況把握ということで聞き取りを行おうかとということで、今考えております。

それから、バス停まで歩く人の割合ということでございましょうか？

公募・二羽委員

歩くのではなくて、たとえば茂原に行くために路線バスのバス停に行く人がどれくらいいるのか。この辺が今後の利用者増に大きく関わってくるはずなのですが。

唐鎌政策室長

そこまでの数字は掴んでいないのですが。

公募・二羽委員

その意味で、アンケートなり巡回バスの利用者についてもっと細かい分析をしないと、今後の対策ができないと懸念しているのですが。

唐鎌政策室長

議題（２）の「実証実験の実施状況」の中で数字や潜在的な要素の話はさせていただこうと思っておるのですが、今ご質問のあった部分の数字につきましては掴んでおりません。以上です。

葛岡会長

他にどなたか？

公募・梅田委員

今後（２地区の）巡回バスを切る話がありますが、それに関して極端な話、バス停を使っていたきたいとか、近くバス停までという話もありましたよね。そうすると、近隣のバス停が隣の町、長柄町に引っかかるころだと、考える術はあるのですか？バス停は全部長南なのか。豊栄地区なんかは切られるという話で、そこから長南まで連れてこられてそっちから行けということなら利便性は悪い訳ですよ。そういうことを考えると、デマンドは長南町に限るということを言っていますが、近くのバス停が隣町に引っかかる人が利用する想定は示されていなかったけれども、どうやっていこうと考えているのですか？

唐鎌政策室長

巡回バスを停止する豊栄地区、長南地区につきましては、デマンドのご利用を推進していきたいとご説明させていただきました。ただ豊栄地区につきましては、茂原に非常に近い訳でございます。デマンドは町内のご利用だけということになると、茂原に用足しに行きたいという用件が多いのだと思いますが、たとえば小湊バスさんの長南営業所までデマンドで来て、そこから定期バスに乗って茂原に行くというのは、考えづらい話でございます。デマンドを使ってどういう利用をするか、町内のみというと、豊栄の茂原に近い須田辺りの人が、茂原に行かない他の用事で、たとえば役場に行ったり農協に行ったりお医者さんに行ったり、そういうことのデマンドの利用はできます。近くの定期バスとの連携のなかでバス停まで行くということになりますと、409号線はだいぶ定期バスも走っております。長南・蔵持の方も鶴舞方面、牛久方面への定期バスが走っております。坂本も少な

いながら走っております。定期バスが走っていない方面といたしますと、西方面、東方面であり、豊栄、長南地区と比べるとはるかに便数が少ない訳でございます、そちらの方に1台のバスを回していきたい、基本的にはそういう風に考えてこういう提案をさせていただいたということでございます。

長南タクシー・鈴木委員

タクシーをやっている事業者ですが、今のお話のなかで、たとえば本台から豊栄までタクシーに乗ったとすると、実質5分かからないですね。長柄に出ることも一つかもしれないですけども、タクシーでだいたい10分乗れば長南町のかなりの部分は走れるのではないかと。だから長柄に行ったから、長南に戻ったからというので時間的にはそんなに差はないはずですね。参考程度にお話させていただきました。

公募・梅田委員

そうではないんです。私の地元の話になりますが、棚毛だと千田に出るか岩川に出るかなんです。岩川は長南町ですが、そこからちょっと外れたところにバス停があつて、そこを使うときに町から外れているからとか、利根里からわざわざこっちに戻ってくるなら茂原との境だったら使わせてくれるのかとか、そういうことなんです。

長南タクシー・鈴木委員

今私が言った参考意見というのは時間的なことであつて、それがダメとかいうことではないです。時間的にはそんなもんですよというような意見です。時間的には変わらないですよ。

公募・梅田委員

ただ利便性としてはどうなのということを言うと、町の中だけなので、町から外れたバス停はどういう扱いにするのかなと。逆に言えばものの1、2分かもしれないけれども足の悪い人がバス停使うのに、利根里なんかの人がひめはる（の里）に行くときに、数百メートルで長南から外れる訳ですよ。そういうところは今後どういう考えを持っていますかというのを、計画の中で聞きたいということなのです。

唐鎌政策室長

町村境の、たとえば金坂医院、睦沢診療所、あるいは森川医院さん、長柄方面だとほしの郷というところもあります。非常に近いところでして、そこまでデマンドで行きたいという問い合わせも事実ございました。そういうのにどのように対応するのかという質問に近いのではないかと思います。今日は国の方がおいでになっていないのですけれども、区域については町内に限るということで国から許可を頂いております。また他町

村の例からいたしますと、「町内に限る。ただし〇〇市民病院に行くのは例外として認める」というような許可の仕方もあるわけございまして、うちの方といたしましては、町内のみの許可しか頂いてございませんので、国からに対しては町内のみという解釈でPRをさせていただいております。逆に言うと、区域外でデマンドをやっていると法律上は違反になってしまうということでございます。

公募・梅田委員

例外を町として申請する気はないのかどうか。今後こういうふうになっていった場合ですよ。

唐鎌政策室長

「〇〇市民病院行きは認める」といった場合には、そこに行く人が非常に多いからそこに設定するというございすけれども、長南町の場合、そういう設定を金坂医院にやった場合には、他のお医者さんからも「うちもやってくれ」という話になるわけですから、市民病院とか公立病院とかそういうところで、ある程度の数が出ていれば、そういうことも考えるのですけれども、対個人医院だと、そういうことは考えづらいという風に考えております。

葛岡会長

他に如何でしょうか？

公募・池田委員

今日頂いた資料を見ると、今後巡回バスが走るところは、巡回バスと路線バスが非常に使いやすくなると思うのですが、2箇所はゼロになるわけですね。そうすると、そこは路線バスが走っているからいいじゃないかということで切られるわけですが、そのバス停までいったいどのくらい皆さんが歩いているのかということをお考えになっているのかということなのです。5分や10分なら大したことないと思うんですけども、それ以上かかる方がやっぱりいらっしゃると思います。そういう部分で今まで巡回バスを使っていた方がかなりいらっしゃると思います。そういう方々をどういうふうにしたらいいのか、どうお考えですか？というのは、デマンドバス 500 円という形で毎日出るとすると、相当ですよね。帰りだって帰らなければならない。じゃあ自家用車を使えばいいということなら、なにも公共交通に乗るようにという、こういうことは通せないでしょ。だからそういう人もいるということを考えてほしいと思います。ゼロになるんですから、たしかに今まで使っていた人は少ないかもしれないですけども、これからは少ないかどうかはまた別問題。それが一つ非常に気になります。だから、本数が増えるところは利便性が上がるなという気がするのですけれども、削られる2つの路線を使っている場所はどうなのかなという配

慮が少し足りないと思います。それをどういう風にやっていけばいいかを、みんなで知恵を働かしていただきたいのですけれども。経済性とおっしゃるのですけれども、1台切って残り1台の分で乗り合いタクシー・500円というのはどれくらい使われて、それをオーバーするのかそれを下回るのか、そういうところを伺いたいのですけれども。タクシーというのを契約すると、どのくらい経済的に変わってくるのかというのを知りたいのですけれども。

もう一つ言いますが、デマンドでここへ来ればいいじゃないかとおっしゃるのですけれども、500円かかるわけですよ。他の地域の方は100円で来るわけですよ。同じ町民でありながらそれだけ差があるのはどうなのかなという気持ちもするわけですよ。利用者のほうからすると。同じ町民税はみんな払っているはずなんです。そうすると、ある基本線は同じように扱ってほしいと思う方が、私だけではなく、いらっしゃっても不思議ではないと思います。

唐鎌政策室長

6年、7年今まで巡回バスを運行して参りました。検討委員会でも利用が少ないというなかでいろいろと議論を重ねてきたと思うのですが、実際ここ2、3年利用者が少なくなってきました。2台巡回バスを回す経費からしてこれではかかりすぎだということが事の発端で、「もうちょっと効率のいいものを皆さんにお願いして検討してください」ということからスタートした訳でございまして、4回ほど会議をやってきました、こういうふうにした方がお客さんが余計利用してくれる、効率的な税金の使い方としてもよいのではないかとということでまとめて、本日3月の策定に向けてご提案を申し上げたところでございます。池田さんの方から、同じ住民として不公平ではないのかとか、どのくらいの予算的な違いがあるのかという質問が出されましたけれども、巡回バスを2台から1台にすることで経費が約半分になる、半分になった経費の中でデマンドを仕掛けていきたい、それでデマンドの利用者はどのくらい読んでいるのか、デマンドがどのくらい利用がされるのか、そのへんの数字は掴めておりません。ただ、掴めないなかで予算を、ということなんですけれども、他の市町村のデマンドの状況のお話を聞きますと、乗る方が75歳以上、80歳前後ということで、普及・浸透するまでに非常に時間がかかって、1週間や10日では数字が出てこないというお話、外の市町村でも例が多い様でございます。ですので、今の状況が答えとは思っていない訳でございまして、1日10人前後はご利用していただけるのではないかとということで、想定としてはそのへんの数字で組ませていただいております。このあと「実証実験の実施状況」の中で説明しようと思っておるのですが、登録者の数、あるいは登録のお申し込みの状況も日に日に増えて、10日くらいで約50人くらい上がっております。12月、年を越す前100人程度であったものが、スタートする1月10日には150を超え、今現在では約200という形で、10日で約50人増えているという状況のなかで、利用もある程度されるのではないかと。ただ、80歳くらいになりますと、毎日使うというようなご

利用の仕方はないのではないかというふうに考えております。

葛岡会長

皆さんからご意見を伺っているなかで、次の項目である「実証実験の実施状況について」というところの説明をもらっておいた方が、さらにご意見を賜れるかなという感じがいたしますので、担当から議題2の関係について説明をお願いしたいと思います。そのあと、1を含めてご意見を伺っていききたいと思います。

唐鎌政策室長

議題（2）実証実験の実施状況について・内容説明

乗り合いタクシーの利用状況につきましては、鈴木さんより現場の声として気づいたところを言っていただければと思います。よろしくお願いいたします。

長南タクシー・鈴木委員

今唐鎌さんからお話がありましたが、当初去年9、10月頃から具体的な内容の推進や事前申請など準備を始めまして、本来なら12月頃からという意見も聞きましたが、私ども12月は1年で一番忙しい月ですから、スタートを1月にしてもらったというか、それがすべてではないでしょうが、実際に1月10日からスタートした訳です。私どもタクシー業者の経験として、1月はお客さんが外に出る回数が少ない月であることは確かです。そういうなかで1月10日からということは私も心配しておりましたけれども、登録者数がすでに200人というのは我々の商売からすると見込み客になるのですが、200人も登録してくれたというのは、当初の予想をかけ離れたほっとするような数字ですね。当初10日から1週間くらいは1日まるっきり仕事もない日もありましたけれども、最近になりますと毎日3件から5件という状況です。また、唐鎌さんに「デマンド」というきれいなマークを作っていただきまして、それを貼って回るようになりましたら、それを見て電話をしてくれる人がけっこういたりして、ここへきて状況がよくなっています。それから、登録していただいた200の方が月何回利用してくれるかわからないのですが、フルに活用したら対応しきれないのではないかという状況も多少は懸念しているところです。これから登録される人がもっと増えると思いますけれど、65歳以上の方で今登録している人は免許証を持っていない人がほとんどだろうとは思っているのですが、今後長南町で免許を持っていない人がどれくらいいるのか、持っていない人はほとんど登録してくれたのではないのかという数字にも思ってしまうのですが。そのへんは唐鎌さんをお願いをして数字をそろえてもらおうと思うのですが、現状、登録者が200人を越えたのはかなり順調じゃないかなと思います。以上です。

唐鎌政策室長

ありがとうございました。今朝会議の資料として、保健福祉室に行って調べて参ったのですけれども、長南町における 75 歳以上の独居世帯、それと老老世帯（75 歳以上の夫婦で若い人と別に住んでいる）の数がどのくらいあるのか調べさせていただいたところ、独居世帯が 202 人、老老世帯が 106 世帯、人数で言いますと 212 人。この二つを合わせた 414 人というのが 75 歳以上で若い人と一緒に住んでいない、自分たちだけで住んでいるという数字になります。65 歳以上の人口は、何度も説明しておりますけれども、2900 人いるわけですが、その中で何人がデマンドに登録してくれるのかと思ったのですが、こういう分析をしていきますと、ほとんどの 8 割の方が 75 歳以上の方、75 歳以上の独居もしくは老老世帯の方が 414 人いると。そうしますと、こういう数字の中からある程度登録する方の限度も見えてくるのかなと思います。一般乗合の公共交通なのでございますが、車もなく移動手段もなく非常に困っている方々に対して、行政が補助をする中で移動の手段を構築したいということでやっている訳でございます、全部の方が困らないように公共交通の足を確保すればそれはそれでよろしいのでしょうか、そうしますと予算的に非常に厳しいものがあるという中で、今までの予算の範囲内ということでもございましたので、やむなくこのようなご提案をさせていただいているということでして、ご理解を頂きたいと思います。

続いて巡回バスの実績利用について説明

なお小湊バスさんが今日おいでになってますので、巡回バスの状況、あるいは定期バスの朝の乗り継ぎ状況について、気がついたところを教えてくださいたいと思います。

小湊鉄道

マイクロバスの運行は、4 月以降は 1 台でやるという基本方針ですか

唐鎌政策室長

そういうことです。

小湊鉄道

そうした場合、先ほども池田さんから問題が提案されていますけれども、一部の地区だけバスが運行されて、あとの 2 つの地区はバスが運行されないのをデマンドで代行しなさいという案もいいのかと思うのですが、それを補うために、他の市町村ではやっているのですが、月水金を東・西、火木を長南・蔵持・豊栄というふうにも運行できるわけですよ、1 台でも。それを交互にしてあげればくまなく町民が利用でき、利用できない人はデマンドを利用していただくという形をとれば、活用方法があるんじゃないかと私は思っています。

データを見てもまだお客さんが乗っているわけですね。その足を切ってしまうのか。町が財政的に困ったということで、町民にデマンドの 500 円で乗ってくださいとすることができるのか。できるのならばいいのですけれども、うちの会社としては月水金、火木に分けて双方の地域をくまなく走ることもできるわけです。そのへんを考えてもらえればと思います。現状は、乗り継ぎや朝の通勤者が利用しやすいように時間を変えたのですが、まだそれが浸透していないようで、まだはっきりとしたデータが取れていないので申し上げることができないのですけれども、利便性を図るということであれば、そういうふうな時間のバスに接続をとるということでPRをしていけば、お客さんの利用も今後あると思いますので、町の広報の部分をよろしくお願いします。とりあえず私はそんな考えでいます。以上です。

公募・岩瀬委員

2つほど質問があります。今回のこれは地域公共交通活性化の総合連携計画ですね。計画書の素案を読んでも、これはデマンド計画ではないかと自分は思っているんですよ。デマンド計画だけだったら、わざわざバス事業者を呼んで議論をする必要はないと思っていました。この案の中には一般乗り合いのバスのことが全然出ていない。デマンドのことしか出ていない。一番基本となる小湊バスさんやHMCさんを活性化する案は何も入っていない。これではデマンドの計画であって、とても地域公共交通の総合連携計画と言えないのじゃないですか。それが第1点です。

もう1点は、北里さんからも話がありましたけれど、巡回バスが長南地区と豊栄地区から外されています。これは12月まではなかった話と思って聞いていました。たしかに削られるのは利用者が少ないので、政策的な面と経費的な面から考えると半分やむを得ない部分もあると思うのですけれども。ただ先ほど室長のほうからあったように、苦情がなかった、苦情がないから削るんだというのは、行政が単独で決めるべきものではないと思います。削らなければならない理由があるとすれば、たとえば運行する2地区については、今までのバス料金の体系を少し変えていく。先ほど池田委員からもありましたけれど、片方はデマンドで500円、片方は100円で5分の1というのはおかしいですよ。たとえば100円から200円に上げるとか、そのへんの負担はしていただければ、我々町民としては納得できないと思います。それとも先ほど言った通り、1つのバスで曜日を変えて運行するというふうにしていただければいいのかなと自分は思っています。これは単に私たちの意見で決められるものではないと思いますけれども。ただ、私としては料金体系を変えていって、利便性が悪くなる豊栄や長南地区に十分説明をしたなかで、1回上げて、バスを1台にしていくというのは最終的にやむを得ないと思います。

連携計画がデマンドだけになってしまっていて、デマンドの総合計画になってしまっています。そのへんはどう考えているのですか？資料には公共交通である小湊さんやHMCさんの現状が抜けているんです。最終的にはデマンドがあってもいいのです。ただ、デマ

ンドがあって、一般の乗り合いがあって、どうやって連携しながらうまく公共交通を維持・発展させていくのか、それが抜けているのじゃないかと思います。それがいない計画だと最初に思って自分は質問しているのですが。目標年次は3ヶ年になっていますが、その3ヶ年先の新たな目標のほうで謳うべきじゃないですか？そのへんが抜けているので、計画と呼べるのかなと思っています。デマンドの計画であればやむを得ないと思いますけれども、そういう計画ではないでしょ？それについて質問したいんですけども。

唐鎌政策室長

大変厳しいご質問を頂きました。デマンドの計画を作ったわけではなく、巡回バスの一部見直しから事が始まったわけでごさいます、「巡回バスを見直すなかで連携計画もあわせて検討を！」と、そちらの部分があとからくつついてきたということがありまして、できあがったものが巡回バスから見直しから発展したデマンドに近い形になってしまったというのは、ご指摘の通り多々あると認識しております。

それから、一部地域で巡回バスが止まるのであれば、デマンドとの料金の差を詰めた方が理解が得られるのではないか、というご意見がございました。サービスの内容が違っても、そのへんは若干考慮する必要があるのかなという部分で、今後検討して参りたいと思っております。

それから、今日の会議のなかで、小湊さんとHMCさんの近い将来の運行計画なり大きな方針の変更なり方向性なりをお話いただければ、それらも含めたなかで、直す点があれば直して参りたいと考えておったところですが、先にご意見を頂いてしまって大変恐縮しております。その辺につきましては、小湊さんとHMCさんがおいでになっておりますので、若干のお話を聞かせていただければと思っております。以上です。

公募・池田委員

料金の話が出たのですけれど、一つのことから一つのことへとボンと移るのではなくて、その間にたとえば小さなバスを走らせたなら安くなるのか、どのくらい違うのかなどの、途中の考え方が出てこない、最終的なところがいいのか悪いのかという判断ができないのですよね。だから、今使っているお金の中で、1台にしたら半分になるけれど、あとの半分で小型にしたときにはどの程度でそれが消化できるのか、ということもあるわけでしょう。そういう何段階かの考え方を皆さんにわかるように説明していただければ、こっちのほうがよくさうだと判断できるけれど。タクシー会社に請け負ってもらおうとしたら、概算でどれくらいのお金を払うつもりなんですか？もうちょっと具体性がないと判断ができないことがずいぶん多いと思います。

葛岡会長

進行役・議長ですから、私の方からあまり意見は申し上げられませんが、先ほどのデマ

ンドの関係の池田さんから出たご意見、巡回バスと比較したときの料金的なものについてですが、デマンドを採用となった場合、現在（テスト）の料金 500 円というのは、必ずしもそうではないという結果も出てくると思います。また、デマンドの契約方式ということについても、赤字補助ということで、確定ではありませんが、今回の資料に載せておりますが、業者さんとの協議のなかで、今お願いしている方法以外でももっと効率的な活用方法を、行政側の財政の面から考えたときは、赤字補助ということも考えられるわけでして、これは業者さんと話をしなければなりません。

それと、先ほどの巡回バス 1 台の関係でありますけれども、1 台を曜日ごとに運行することも担当は考えました。しかし、今西小の子供さんの朝の利用が多いということで、この利用をなんとか活かしていきたいということから、朝晩は西小に活用しながら全体を 1 台で運行したら、運行回数を減らしたらなども協議をした経緯がある訳ですが、そうすると東と西の巡回バスの利用者数が減ってくる可能性は十分あるわけです。そこで、乗り合いタクシーのメリットですが、バス停まで行くのが大変だという人の声もあるわけです。病院に行く場合、そういう料金であれば是非利用したいという。65 歳以上を対象としておりまして、交通に対して足元が不便な方を、身体障害者を含めて困っている人を助ける、利用していただくような形が採れないか、巡回バスのバス停まで行くのに困難な方々にも乗り合いタクシーはご利用いただけるのではないかと、というような考え方も一つあります。価格の面での釣り合いを合わせるなかで今後協議をしていただくことによって、少しでも両方の利用者を増やすということは、町としても十分に考えていることでございます。今日はいろいろとご意見を頂いているところでございますが、決して素案をすべてこのまま進めるというわけではございません。

先ほど唐鎌室長からも話が出ましたが、バスの事業者さんの今後の話を伺ってみたいと思います。

小湊鉄道・久我委員

今岩瀬さんや池田さんから出ましたが、公共交通というのは必要なもので、その中にバスとタクシーがあり、棲み分けがされています。私どももバスが 1 台なくなことは残念なのですが、利用の実態が少ないということであれば、ある程度事実を受け入れなければいけないのかなと思っています。ただ、今日連携計画の素案が出されましたけれども、今まで会議をしてきた中で、バスをやめるということに関する合意が十分採られていなかったのも、今日このような会になったのだと思うのですが。あと、デマンドをやった場合、乗り合いになるのですが、定員が 5 人ないし 6 人でしょうから、4 人か 5 人しか乗れない。バスの場合は 30 人くらい乗れます。今までの形式から見ると、1 運行で 2、3 人だろうというなかでデマンドが認められているのだと思います。それで、コストがいろいろとかかるのでしょうかけれども、バスは 8 時だとか 9 時だとかの時間運転ですが、タクシーの場合は路線を決めて中に入って迎えに行ったりできる訳ですから、8 時の

バスにオーダーし、路線から何軒入ったところに迎えに来てくれますかという要望が通って、5便の中である程度時間を決めてこの時間に注文をください、注文がなければこの時間は動かなくていいというような形を採っている自治体もあります。いきなり電話のみというのもあると思うのですが、バスの形態を残しながらデマンドをするという他の自治体でやっている例も参考になるのかなと思います。

先ほど利用予測で1日10人という予測がありましたが、どこの自治体もデマンドをやって1日に10人乗っているところはないのですね。3人とか2人とかそういう数字になっています。そうした場合にこの制度をどうするか。3年やるのかどうするかという問題もあると思いますが。行政の中の福祉の一環としてやるのでしょうかから、ある程度の財政の支出はあると思うのですが、問題はそこで何人いたらやる、何人なら私どものバスのように無くすという形の基準を持っていた方が、将来的にはいいのではないかなと。

私どもは路線バスをやっておりますけれども、今大幅に運行の見直しをしております。HMCさんも同じくらいだと思うのですが、この辺の地域で1乗務員が1日に売り上げている金額が1万2千円くらいなんです。2万8千円から3万円ないとコスト的に合わない。この地域全体では、ほとんどの事業者がやっていられない状況なんです。それを高速バスで補ったり、人口が集中しているところ、学校やなんかで集団的な輸送があるところから売り上げている。車両も千葉で使っているのをこっちに持って来ている。減価償却のない車じゃないと走れないという状況にあるのです。ですから、路線バスは全国的に厳しくなってしまうと、路線を廃止する、あるいは撤退している会社が多くなっているのは否めない事実です。ただ、私どもの考えとしては、長南、勝浦、外房というのは将来延びないと、私どもの会社も一緒に津波のように流されると思っていますので、高速バスのターミナルができとなれば、都会から長南に来てもらっていろんな観光めぐりをしてもらい、それから成田空港に近いですから、中国、台湾、金のあるところの人は長南に来ていただけるような将来的なポイントはあると思います。ですから、基本方針としては、たとえば長南から茂原へ行くような主路線は継続して、枝線の部分はある程度町民バスやデマンドで補っていくというのは、将来的な交通のあり方ではないかと思っています。長南営業所というのは、千葉行きなどがあったのでそこそこやっていたのですが、現在は本当に利用が少なくなってしまうと、しかしながら従業員を抱えておりますから、企業努力と言いますか、不要なところはカットしながら存続しているというのが実態です。以上です。

葛岡会長

それではHMCさんお願いします。

HMC・北里委員

私どもも小湊鉄道さんと一緒に、中原のほうを回って茂原駅に行くという状況なんです

が、中原の路線から定期券を入れているのは専門学生の方 1 名のみという実態ですので、長南のほとんどの乗車が急変化することは期待できないということです。東地区とうまく連携を組めれば、このエリアの方ももう少し茂原に出るのが便利になるのではないかと思いますので、先ほども連携の部分が少ないということがありましたが、今後どんどん煮詰めて、密にして、うまく連携を組んでいけたらと思っております。

葛岡会長

ありがとうございました。

それではさらに皆さんからのご意見を伺っていきたいと思いますが。

唐鎌政策室長

平成 25 年度の圏央道の関係が重要なインパクトというお話が出ておりますけれども、そのへん長生土木さんほうで何かわかる情報を少しお話いただければと思うのですが。

長生土木事務所・渡辺委員

申し訳ありません。管理ですので、事業のほうは把握しておりません。

唐鎌政策室長

わかりました。

公募・二羽委員

最初にも言ったのですが、路線バスの利用、バス停まで行く人が増えればお互いプラスになると思います最初から気にしていたのですが、このへんのデータは今後取れるのですか？取れるように考えてますか？聞き取り調査だけでは数に限界があると思います。やはりデータがないと今後の予想や施策の具体的なアイデアが出ないと思いますので、そのへんを工夫してもらったらどうでしょうか？このへんのことは小湊さんにもノウハウがあるのじゃないかと思うのですが。どこから乗ってどこで降りたとか、そういうデータが自動的に出てくるのでしょ？それがコンピューターで自動的に集計されるようになっていけば、それを利用して巡回バスとデマンドにとっていいのではないのかなと思います。今回の巡回バスの見直しとデマンドタクシーができたことによって、路線バスの利用がどれくらい上がったのか、これが一番知りたかったのですが。今後そういうデータが自動的に取れるのかどうか、私の関心があるところです。以上です。

唐鎌政策室長

テストにつきましては、3 月 31 日まで続けてやってみようということで、約 3 ヶ月間やります。この連携計画につきましては、今年度の予定ということで 3 月末までに策定しな

ければいけないということで、年度をまたぐことは想定しておりません。策定した中で、状況によって変更を加えていくことにはやぶさかではございません。この前の会議でも、テストを3月までやって、その結果を計画の中に反映して、少しずつそうかということもあったのですが、なんとか今年度の中で一応方針は作ってみようということで、時間がないところで申し訳なかったのですが、スケジュールの変更をお願いしたわけでございまして、基本的な方針・方向性につきましては、2月、3月で、テストの状況をもうひと月ほど見るなかで出していきたいというふうに思っております。今二羽さんから数字が出ないと答えもなかなかというお話がございましたけれども、何かいい方法があればそれらも十分踏まえたなかで、この連携計画を作って参りたいと思っております。以上です。

葛岡会長

先ほどご意見を頂いた関係について、皆さんにもう少しご意見を賜りたいと思います。バスを1台にすることの絡みのなかで、今回の総合連携計画ということからして地域差が出てくることがあるなかで、そこらも頭に置きながらでしたが、2地区において1台バスを中止にする案が出ているわけですが、小湊さんからもありましたが、曜日を变えてやったら解消できるかなというお話も頂きました。ひとつ私のほうからお話をさせていただくと、西・東の運行の中では西小の子供たちが利用者の半分以上を占めている、月曜から金曜まで学校が休みでない限りは利用していただいているという状況でございます。これは毎日だいたい決まった人数が利用されているという状況でございます。巡回バスの利用者を増やすという意味合いからも、西小の子供たちを遠いところから何とかということで、町としてもバスを現在利用しているのは西小だけでありますけれども、そんな形でもお願いをしてきているところがございます。これら現在の利用状況のいいところはなんとしても残さなければいけないというところがあります。将来的には公共交通そのものが、圏央道や町の今後の動向によっては、うまくやれば利用が増えることもあろうかと思えます。ただ、私も先ほど申し上げましたが、実際は、お年寄りに限りませんが、病院に行かれる方が利用されている状況を考えると、デマンドの関係についても、ある程度の距離を越えても500円で、ということで、今回の実証実験を実施している状況でございますし、さらに巡回バスとの差を埋める意味では、デマンドの乗車料金を検討していくのも大事なことでないかなと思っております。ここで小湊さんに伺いたいと思うのですが、巡回バスを1台にして町内全体を回る方法として、便数を減らしてやるということは、取り組んできたバスとの連携ということから考えると、非常に不都合が生じてくるかと思いますが、1台で公平性から考えて全体を回れる方法は、便数を減らすことから可能ではないでしょうか？お伺いしたいと思います。

小湊鉄道・久我委員

コミュニティバスをどうしてバス会社が前向きにやってきたかというのは、一つは路線バスが非常に不調ということで、町のほうから路線が敷かれることもあるというなかでの、補完的なあれがあると。我々の事業からすると、どこのコミュニティもそうなのですが、日中だけなんです。バスが一番利用される時間帯は朝の 6 時半、夜は 19 時とかそういう時間帯です。コミュニティバスは日中の乗らない時間帯を走っているんですよ。私どもの路線バス 1 台が 1 日に乗せているのはだいたい 60 から 70 人くらいです。コミュニティバスをやった場合に 30 から 40 乗っているということはかなりの数字だなと思います。乗らない時間帯を走っているわけですから。小学校と中学校は利用する時間帯が違うのです。朝は一緒なのですが、テストがあるとか、1 年生から 3 年生の帰る時間と高学年の生徒の帰る時間が違ったりするのです。学校とすると早く安全に生徒を返したいから、3 時半あるいは 4 時に終わって、4 時に一斉に返したいというのが学校の希望だと思うのですが、今日はこっちに回るから 4 時の時間が 4 時半になりますよとなると、父兄から苦情がきたりしますので、そのへんの問題があるのですが。一般的にコミュニティバスの 1 日の走行距離は 180 km くらいです。拘束時間が 9 時間から 9 時間半です。180 km ということは、30 km/時ではとても走れませんし、運転手がハンドルを握っている時間（実労働時間）は通常の事務職などと同じで 6 時間くらいとみなしてますから、1 日 300 km も 400 km も走れば町内をくまなく全部回れるのですけれども。

葛岡会長

ありがとうございます。そういう 200 km だとかの決まりがあるようですから、その範囲の中でできることであればと思います。西小の関係では、今後いろいろ協議するなかでは、場合によっては朝夕 1 便ずつということも当然出てくるかと思いますが、各学校がぜひやってほしいということが出てくればもっとふくらむわけですが、現在は東、豊栄、長南はその利用はほとんどゼロという状況でお願いしてきております。したがって、1 台を町内全体でということでは、多少不都合が出てくるかということも考えられますけれども、足元に困っている方々をデマンドで何とかしようという考え方を含めたなかで、財政の範囲内で、双方いいところを取り入れながら、運行をやめるのではなく続けていきたいなかで、現在いろいろとご意見を頂いて模索をしている状況であります。委託業者さんのほうで、1 便をうまく動かす考えを検討したのであればお話いただきたいと思います。

昭和・清水

資料にも補足で説明文を書いたのですが、今お話にもありましたように、1 台で運行すると、今よりも便数が減りますので、今よりも通学の方の利便性が落ちるとか、使っている方のデメリットも出てくるかと思います。お金の面とのバランスを取った場合に、問題が大きいかどうかは検証する必要があると思います。ただ、1 台で回ること自体は計画上はできると思います。ただ、デメリットとメリットが出てきますので、そのへんは測定

させていただきたいと思います。

葛岡会長

一番気になるところは、小学校の朝と夕方は 1 便ずつにということは可能かと思いますし、そのへんは協力していただいて、多少泣くところは泣いてもらわないと、運行を続ける意味で判断の選択の一つになるので、お願いしていただかなければならないと思います。今回デマンドの関係については、利用者がバス停まで出てくるのは大変で、しかも病院にも行きたいということで、福祉タクシー（1,000 円補助で月 2 回まで）というものもやっておりますが、これは金額的に高くなるので、それをカバーできるものをということで、今回の乗り合いタクシーは利用されるのかなという想いもあるわけでございます。今日はこの方向性の中からもご意見を頂いておりますが、なんとしても進めていくなかでご意見を頂き、よりいい形のものをという考えでおります。

昭和・清水

1 台で運行して理解が得られるような案を考えていきたいと思います。今後検討したものを示したいと思います。今ご利用の多い通学の方に対する配慮も、1 台の運行という中でもできるように考えたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

公募・梅田委員

案を出してもいいですか。バスを 1 台にするということで、タクシーは 2 台ありますよね。予約制ということなので、タクシーをバスがなくなる豊栄地区などを小湊さんが走っている時間で走らせて、予約がなければデマンドとして使う。そういう使い方は考えられないですかね？そういうことをすればバスの分は補うことができるはずです。利用数が多くても 3、4 人ということであれば、タクシーで予約制の時間でその時間に走ってあげる、予約がなければデマンドとしても使える、そういう形は考えられないですかね？そういう方向があってもいいのではないかと私は思うんですよ。

小湊鉄道・久我委員

デマンドにはいろいろあります。あくまで自前でやるデマンド、地域限定（その中だけしか利用できない）のデマンド、他にはバス通りと一緒にやってやるのはダメだという規制を作っているところもあります。もう 1 つはバスのように定時定路線で、定められた時間に乗りますという人がいれば走る、タクシーなので中まで入れますから中まで入ってと言われたら中まで入って乗せるというやり方があります。

県バス協会・花崎委員

今（梅田さんが）言ったことは不定期運行になってしまう可能性がありますよね。そう

すると誰が担保して、誰が支援をするのかという話になると思います。小湊のバスはお客がいようがいまいが時間が来れば走る。デマンドというものと、乗り合いバスとだいたいと同じような形のタクシーを走らせるならば、そのところはもう最初からデマンドにしようかどうかということですね。デマンド交通か、あるいは区域の中で不定期の乗り合いタクシー、あるいは定時定路線のいすみ市で1BOXの車でやっているような、ああいう形のものがあります。

葛岡会長

いろいろご意見を頂いてきておりますが、だいぶ時間も経過しております。本日ご指摘いただいた点について、即見直しのできるものとできないものがあるかと思いますが、全体的には巡回バス1台にデマンドをセットで進めていくことで、できればお願いをしたいのですが、不公平感が発生しない方法が採れば、利便性は多少落ちても、デマンドと巡回バスの2本立てという全体の中ではご了解を頂けるのではと思います。他にご意見があれば伺っていききたいと思います。

長南タクシー・鈴木委員

話に出なかったのですが、タクシーにもジャンボタクシーというのがありまして、11人乗りまでタクシーの運行が可能です。お子さんをお連れの場合にも、大人2人に対し子供は3人まで乗せられます。先ほど中途半端という意見が出たのですけれども、11人までは公共交通機関としてタクシーの運用が可能です。

公募・岩瀬委員

デマンドの場合、鈴木さんはどのくらいの金額で受託されるのですか？1日1人1台で拘束されているのではないのですか？実証実験の段階でもいいのですが、デマンドをやる場合にどういう料金形式でやるのですか？

唐鎌政策室長

全国のデマンドをやられているところの情報を集めたのですが、時間借り上げ方式やタクシー料金相当を支払う補填方式などいろいろな方法がありますし、1時間あたり4,000円くらい払うところと、2,000円を切って払っているところと、土曜日曜含めてデマンドをやっているところ、夕方5時までとか4時までとか6時までとか、朝からやって拘束時間が10時間あるところもあります。時間借り上げだと1時間2,000円から4,000円なので高いところだと1日1台3万円となります。2万円のところもあります。時間とかお客さんの量とか距離とかいろんな関係で、またタクシー補填方式か時間借り上げ方式かでも変わってきます。うちのほうは、今テストの中では時間借り上げ方式でやらせていただいております。

公募・岩瀬委員

実際にかかった時間に対する報酬ですか？

唐鎌政策室長

拘束した時間ということです。

公募・岩瀬委員

（待機時間も含めて）全部入れるということですか？たとえば朝の 8 時半から夕方の 4 時半まで？

唐鎌政策室長

そういうことです。

公募・岩瀬委員

いい値段しますね。

唐鎌政策室長

いい値段です。

長南タクシー・鈴木委員

正直 3 万円というのは……。たしかに全国的に高いところだと 3 万円というところもあるので、そんな額は取れるわけないですからね。誤解されると困りますから。

公募・岩瀬委員

それで料金 1 人 500 円徴収するのですよね？

唐鎌政策室長

はい。

公募・岩瀬委員

500 円は引いてあれですか？

唐鎌政策室長

500 円は町に収めていただく形になります。

小湊鉄道・久我委員

千葉県の相場がだいたい 2,000 円から 2,600 円ですよ。1 時間あたり。動かなければそれでそのまま使えるわけですよ。

公募・池田委員

そういうことがきちっと資料に載っていないと判断ができないですよ。

葛岡会長

今話されていることは、先ほど説明があった資料 8 ページの 15 の関係になっております。まだ決まっていないということです。この会議をもう 2 回ぐらいやる予定ですが。

小湊鉄道

結局は同じということか。バスを使わない分だけタクシーの方に流れるから。

唐鎌政策室長

基本的にはそういうことなのですが。

公募・岩瀬委員

とするとトータルとしては、バス 1 台とデマンド 2 台はとんとんになるのですか？

唐鎌政策室長

そういうことです。

<5 分中断>

葛岡会長

協議が長時間に渡り申し訳ないと思います。今担当とも協議させていただき、今日出ております巡回バスの関係で、できることなら不公平をなくすため、1 台でやる方法を、便数が減るなど問題がありますが、委託業者さんに検討してもらい、次の会議に 1 つの案として出してもらおうということ。併せてデマンドタクシーの料金の関係ですが、今後巡回バスがうまく全体を回れるかどうかにかかってくるわけですが、業者さんとの契約関係も踏まえて、さらに料金を下げることが可能かどうか数字として出せるものは出していきたいと思います。それでごく近いうちに会議と行うことで大変ご迷惑をおかけするわけですが、2 月 10 日と早いのですが、巡回バスを 1 台にということになっていく場合、どうしても小湊さんのほうで手続き等に必要な時間があるということで、態度をこのへんで決めていきたいという想いがあります。従いまして、今日出していただいた問題点等について、改善

できる点は改善していきたいと思いますが、1つの大きな点は1台の巡回バスをどう動かすかという点になります。今回担当より説明させていただきましたが、ポイントとなるのは、最初にもご指摘がありましたけれども、デマンドを中心としたものではないということです。ただ、交通で困っている方々をなんとか支援するため、デマンドの利便性を考えて取り上げてきたのですが、初めてのことということもあり、そこらの説明が少し多かったと思います。基本的に町全体としては、公共交通ということで、小湊さんとの連携の中で、今後期待される圏央道の開通、とくにグリーンラインの入口周辺において車やバスターミナルや商業施設などの問題が関わってくることを想定しますと、さらに検討を重ねるなかでこのへの利用度は期待されてくるのかなと思われます。今日はいろいろご意見を頂きありがとうございました。私の進行で時間を大変取ってしまったと思いますが、その点はお詫び申し上げたいと思います。それでは担当のほうから一つ。

唐鎌政策室長

今日はありがとうございました。4月1日から巡回バスの形を変えるということに対して、国のほうに1ヶ月前までに届出をする必要がございます。1ヶ月前と言いますと、3月1日ということございまして、それまでに地域公共交通会議の議決を経るという部分がございます。今日ご提案させていただきました巡回バスの一部変更につきまして、ご了解を頂けないと、4月1日の運行開始に間に合わないということになりますので、急遽2月10日から15日の間に、ご多忙のこととは思いますが、もう1度協議会を開かせていただいて、そこでご了解が頂ければ3月1日の申請には間に合うかと思いますが、変更する場合に国に出す書類の作成が間に合うかということですが。

小湊鉄道・久我委員

役場の表紙が付けば、通常は1ヶ月で出るみたいです。

唐鎌政策室長

表紙が付けばということは、ここでの議決を経ればということだと思います。

小湊鉄道・久我委員

新路線はないですね？今現在走っている中でのやりくりでしょ？新路線で免許を取っていないところでやるとなると1ヶ月は見る必要があるみたいですね。

唐鎌政策室長

今ルートを取っている4地区の中で2地区を停止し、2地区を動かすというご提案をしたわけですが、これを時期的に早く、もう少し見直した方が良いということでございますので、それをどのようにしようかというところまで詰めていただかないと、10日から15

日の間にご了承を頂き、4月1日に許可をもらうのは厳しいということになりますので、その辺の協議会の考え方をまとめていただければと思います。

葛岡会長

今担当のほうから話がありましたが、1台を運行する場合の問題点もあるようです。4地区を回るのなら回れないということではなく、回数が減るということで調整ができるのかなと思います。そのへんの時間と割り当ては作成してもらうということを一つの代案として皆さん方にご了解を頂ければ、10日までにそれを作成し、ご協議していただき、できれば10日に決定させていただくという形になるかと思うのですが、いかがでしょうか？

公募・岩瀬委員

前に私が言った通り、年度内にこういう計画を作ること自体が拙速なんです。こういう計画はじっくりやらなければ議論ができないです。計画ですからね。私たちは廃止される方の住民ですから、高齢者の立場に立ってみれば、今は寒いからあんまり乗らないかもしれないですが、私が見ていると実際に乗っている人がいます、うちのほうでも。だから、4月1日から急にやめられたら私たちも困ると思うんですよ。この場でいきなり決断しろということと言われても、ちょっと無理ですよ。

小澤政策係

デマンドに乗っていただくことは？

公募・岩瀬委員

それもさっき言った通り、もっと周知させていただいて、料金体系も2地区の住民と同じレベルにするとか、誰が見てもこれならば納得できる料金体系であるとか、そういう運行方法になるなら、それはいいと思うのですよ。そうじゃなければ、それは待ってくれという話が出てきてもおかしくないんじゃないですか？誰も住民が知らない中で、こういう計画がどんどん進行していつてしまっている状況で、あとあと苦情がなかったからいいよというのではないと思います。誰か出てきますよ。そういうときに受け答えができればいいんですけれどもね。

町区長会・安田委員

ただ一ついいですか。私は思うのですけれども、この問題が出てきたのは、巡回バスの利用率が悪いのではないかといろんな人が言って、投資している金額のわりにどうなの？という意見が相当数あったことからだと思います。先ほど人数が少なくても利用客がいるのだから大事にしなければいけないというのがあって、これは本当にその通りだと思うのです。福祉というのは始まってしまったら終わりはないのですよね。必ず拡大されるもの

だと思うのです。けども、先ほど町税のことをおっしゃってましたけれども、お金というものも貴重な町税なんですよね。そうすると、その貴重な町税を人数の少ないところに使うというのはおかしいという意見もあるし、少なくとも、という意見もあるんです。そこを町のほうも一生懸命検討してくれていると思います。難しい話ですよね。切るといふことになる、長南町は年寄りや弱者に冷たいなという印象になってしまうし、交通難民や買物難民は現実に出てきているわけですから、そういうことを考えると嘆かわしいし、かといって貴重な財源を非常に利用客の少ないところに充て続けていってもいいのかということも正しいと思うんです。だからどっちが正しいとはなかなか言えないと思うんです。

あともう一つ、デマンドタクシーの料金のことが出ていましたが、乗り合いバスに比べて庭まで迎えに来てくれるという便利さがあるわけで、ある程度の受益者負担は当然私はあっていいと思います。金額が高いというのは本人も承知した上で便利さを買う、その便利さを買うためには受益者負担だ、という考え方に基づいて、こういうことを今後検討していくべきではないかと私は思います。

公募・岩瀬委員

デマンドはたしかにドア・ツー・ドアですから、それはわかっているんですよ、私たちも。そうではなくて、あまりにも料金が離れているということです。巡回バスだってバス停でなくたって手を上げれば停まってくれるんですよ。そう考えた場合、価格差がありすぎるから、そのへんを詰めた方がいいということです。決して（デマンドを）否定しているわけではないですよ、私たちは。

公募・梅田委員

今話を聞いていて、言っていることはすごくわかるんですよ。予算とかなんかとかいうのはわかるんですよ。ただ、今日決めるというのではなくて、もう少し時間がかかっても、時間がなくて1年延ばしたって、私はしょうがないと思うんです。それが期間がないからこれで決めなさいという言い方をされるんだったら、期間がない間にやっているんだったら、それは違うんじゃないですか。短いから泣けじゃないでしょ。そういう言い方に聞こえるから、それだったらもう少し考える時間を作るために、1年予算を組んでもらってもしょうがないじゃないか。そのかわり、みんなのためにいいものを作るんだったら、それだけ期間がかかってもしょうがないだろう。私はそういう考えで、今短すぎるんじゃないかと思っているんです。1年縮めたからいいものができなかったからそれでみなさんやってください、という話じゃないと思うんです。だったら町が1年我慢したっていいものを作るためにはしょうがないじゃないですか。小湊さんと1年間契約を伸ばしてもらったってしょうがないことでしょう。その中で作っていくべきじゃないですか？

葛岡会長

有難うございます。今いろいろお話を頂いたことは巡回バスの運行の中でも出てきたり指摘されたこととございます。7年間でもう限界という判断の中でこれを完全に見直すという方向ではありますので、デマンドという思い切ったことにも着眼し、その利用がどうなのかということも調査させていただいております。全国的にそういう流れになっていることも踏まえながら、今後の長南町の流れをどうしていくか、ということでお願いをしてきたわけです。結論を出してそういう形の中で今実証実験をやっておることとございますので、この方向で進めていくことに変わりはないと思います。ただ、将来的には、私も最初のご挨拶で申し上げましたけれども、見直す点が出てきたときには、実際の運行が始まって当然それは出来るというふうに私も思っておりますし、そうしていくことが大事だと思っております。その辺はご理解を頂きたいと思っております。やればやるほど細かい点についてはどうなのかというご意見は重々承知をいたしておるところでございます。そこらも取り上げていくことは大事なことでございますので、取り上げさせていただきます。ただ、皆様方の個々のすべてが満たされることはまず不可能だと考えておりますので、今回の見直しの中では、先ほど申し上げました2月10日をめどに、わずかな期間でありましたが実証実験の成果も踏まえながら進めていきたいと思っております。とりあえず、4月1日からの流れは巡回バスとデマンドタクシーという方向で進めさせていただきたいという観点の中で、2月10日の説明でご理解いただけるように努めたいと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。大変時間が経過いたしております、予定のある方もいらっしゃったかと思いますが、まだまだ意見は尽きないと私も思っておりますが、委託業者さん、それから担当のほうも今日のご意見を中心としながら、10日の会議に向けてのものを作りますので、ひとつご理解を頂きたいと思っております。何か担当の方からあれば。

唐鎌政策室長

2月10日ということだったのですけれども、いろんな予定を見てみまして、10日から15日の間で日にちを早々検討させていただきたいと思っております。日が無いところでございますがお願いをしたいと思います。また、次の会議でもまとまらないということにならないようにしたいと思います。長南・豊栄地区を停止するのはどうなのか、また、ルートを大幅に変えると（認定に）1ヵ月では済まないというようなお話もありましたので、こういう点で配慮してほしいという部分があれば、それらも加味したなかで、案を提案していきたいと思っておりますので、そここのところのまとめだけお願いしたいと思っております。

葛岡会長

それでは、巡回バスを1台にした場合のルートについて、皆さん方からこの点に配慮してほしいというご意見を頂けたら頂きたいと思っております。

一同・挙手なし

葛岡会長

なければ皆様方のご意見を踏まえながら案を作らせて頂きたいと思いますので、ご理解を頂きたいと思います。それでは長時間のご協議有難うございました。

小澤政策係

それでは長時間にわたりまして有難うございました。以上を持ちまして、本日の会議は終了させていただきます。以上で閉会とさせていただきます。ご協力有難うございました。