

第6回長南町地域公共交通活性化協議会議事録

平成24年2月13日

小澤政策係

それでは皆様お揃いになりましたので、ただ今より、平成23年度第6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。始めに会長よりご挨拶を頂きます。会長よろしくお願ひいたします。

葛岡会長

それでは一言挨拶申し上げます。本日は委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中を本会議にご出席いただきましてありがとうございます。2月に入りましても寒い日が続きまして、東北あるいは日本海側では大雪ということで、平年の2倍、3倍という雪が降る中で、大変交通等も支障をきたしているという状況を伺っている訳であります。ここへまして、全国的にインフルエンザが流行っているということで、現在長南町では発生はしておりますが、そう影響は出でていないという状況でございます。それぞれ気をつけたいものだと思っておるところでございます。先月の26日に会議をお願いいたしたところでございますが、続いて今日ということで、非常に期間が短い中での会議をお願いいたしたところでございます。前回一部修正ということも出ましたので、その説明を本日させていただきたいと考えておるところでございます。前回欠席された方も何人かおられる訳でありますので、簡単に説明させていただきますけれども、連携計画の素案を提案し説明させていただく中で、4月から巡回バスを1台で運行するということについては大方ご理解を頂いておった訳でございますが、その巡回のあり方について一部意見を頂いたところであります。その点について本日修正いたしました点がございますので、説明をさせていただきたいと思っておる訳でございます。また、巡回バスと予約乗合タクシーの1月分の実証実験のまとめを報告させていただきたいと思っております。それに関してもご意見を賜りたいと思っております。年度末を控える中で町行政も慌ただしい毎日を送る中で、委員の皆様方におかれてもそういう点でもお忙しかったと思います。ひとつ今日の会議をよろしくお願い申し上げます。

小澤政策係

ありがとうございます。それでは早速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項の規定によりまして、会長に議長をお願いいたします。会長よろしくお願ひいたします。

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。皆様方のご協力をよろしくお願ひ申し上げます。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条の規定によりまして、出席者が議員の過半数を超えておりますので、会議が成立することをまずご報告させていただきます。なお、出席者につきましては、配布されている出席者座席表のとおりでございますので、よろしくお願ひいたします。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の検討について」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。

唐錦政策室長

議題（1）地域公共交通連携計画の素案の検討について・内容説明

葛岡会長

ただ今修正部分を含めて説明がございました。これにつきましてご意見等ございましたら挙手をしていただいてお願ひしたいと思います。

公募・二羽委員

今回見直しで試行をやっている訳ですけれども、これによって町民の利便性が上がったかという質問に対しては、どんな感じなのか。具体的な比較は難しいかもしれないですね。乗合タクシーについては弱者救済ということで年齢制限をしていますね。そんなことがあって単純に数字だけの比較では難しいかもしれないですけれども。町民の便利になったという声が実際にあったのかを含めて、その辺の分析はどうでしょうか、というのが1点。

それから今のことと多少関連性があるかもしれませんけれども、巡回バスの本数を減らした地区の乗合タクシーの利用の関連で、先ほど出された数字を見ると、豊栄地区は乗合タクシーの利用がかなり少ない状況で、巡回バスが減ったのに乗合タクシーの利用者が増えなかつたということについて、このへんの要因は何か？

前回1月24日付けで事前登録者の人数の情報をもらっていますけれども、それ以降登録者は増えているのか？自宅まで迎えに来てくれるわけですから、500円という金額はありますけれども、かなり利便性は上がったと見ているんですね。その辺をまだ十分に認識していない人も中にはいるんじゃないかという感じを持っているものですから、その辺のところをわかる範囲で。

唐錦政策室長

利便性が上がったかの検証ということでございますけれども、まだ1ヶ月しかテストをやっていないものですので、まだ確実な見方はできない訳ですけれども、巡回バスに乗る数が非常に少なくなってしまったのでそれを見直すことになり、なぜ少なくなってしまった

たのかを考えた中で、このドア・ツー・ドアの予約制乗合タクシーが出てきた訳で、この辺につきましては、「いい制度ができた」とか、「こういうことをやってくれてありがたいです」という事前登録者のお声は町としても大分耳にいたします。ただ、利用者の数字がそんなに上がってない訳で、これはお年寄りの耳に届くのにもう少し時間がかかるのかな、1ヶ月では判断できないのかなという部分で、もう少し見守りたいと考えております。

それから2点目の、豊栄地区の巡回バスの本数が減ったにもかかわらず乗合タクシーの利用がさほど増えていないことについて、「どうなんだ」ということでございましたが、やはり豊栄地区につきましては、乗合タクシーが町内だけという形ですと、どうしても茂原から反対側に動くという利用になってしまふ関係で、乗合タクシーの利用も少ないのかな、茂原に近いせいなのかな、ということで考えております。

3点目の、1月24日現在の事前登録者の数はお聞きしましたがその後いかがでしょうか、というご質問でございましたけれども、2日前までの集計で今現在220ということで、前回報告させていただきましたのが192ということでございますので、28人ほど増えたということでございます。男が68、女が152。構成比につきましても前回報告した割合とほぼ同じで、女性が約3分の2、男性が約3分の1という形になります。また年齢別の登録者の数も、やはり75歳以上が圧倒的に多いということで、前回も説明をさせていただきましたけれども、75歳以上が7、8割を占めるという状況で、これもさほど割合は変わっておりません。地区別の登録者の数でございますけれども、これも豊栄地区を除いた3地区につきましては、60前後ということで変わりはございません。豊栄地区だけ44ということで15人ほど少なくなっていますが、合わせて220人ということで、2日前ぐらいまでの情報ではそういう形になっております。以上でございます。

公募・二羽委員

今の関連なんですけれども、巡回バスを利用してなかつたけれども乗合タクシーを利用したい人はどれくらいいたのか、というのは掴んでいますか？ある程度の部分で。

唐鎌政策室長

先ほど片道を1回として19日間で56回利用があったと説明をさせていただきました。この中で使った人（実利用者）の合計は20人でした。56回の利用がありましたが、人で数えると20人ということでした。その中でバスに乗れない、バス停にも行けない、普段の買物もタクシーでしていた、という方がいらっしゃいました。その方にとてみれば、タクシー料金を払わないでデマンドで買物に行けるようになったということで、大変喜んでいたということです。実人員が20人でございますので、そういう方が何人もいらっしゃらなかつたのですが、そういうことは把握させていただきました。

公募・二羽委員

そうすると十分に利便性を認識していない人がおそらくいるでしょうね。（資料の中に）路線バスとの乗り継ぎということでデータがありますが、路線バスが行っていないところに行きたい、長南町の境界線まで乗合タクシーで行って、そこから一般のタクシーを呼んで乗るという人はいなかつですか？

唐鎌政策室長

定期バスとの乗り継ぎで通院をされたという人がいらっしゃいまして、鶴舞の循環器病センターでございますが、小湊さんの車庫までおいでになって、そこから鶴舞行きの定期バスを利用される。あるいは鶴舞から帰って来て、長南の町中のタクシー屋さんの前で降りられて、そこからご自宅に帰られたということで、これは「通院」目的なのか定期バスの「乗り継ぎ」なのか判断に困る部分があったわけですけれども、「乗り継ぎ」という部分でカウントさせていただいたところでございます。先ほどお話をいたしましたけれども、定期バスにも巡回バスにも乗れないけれど、デマンドだと家まで迎えに来てくれる所以タクシーを使わなくて済むという方がいて、その方が茂原まで週に1回食材の関係で買物に行かれるそうですが、長南しかデマンドは走ないので、そのあとはバスにも乗れないわけですからその境で降ろす訳にもいきませんし、どのように判断しようかということで協議となりました。正しく解釈するのであれば、長南地先まではデマンドでも結構でございます。茂原地先を走る場合はデマンドでは走れませんので、タクシーをご利用いただくという形にならざるを得ない、ということで解釈をさせていただきました。

公募・二羽委員

わかりました。そのへんの融通が利かないと利便性という意味ではね。弱者救済という意味ではそれが必要だと思うんですけども、あんまり大っぴらにやっちゃんじゅうとね。そのへんで小湊さんとの絡みが出てくるんでしょうけれども。

葛岡会長

他にいかがでしょうか？

町区長会・安田委員

一つ教えてもらっていいですか？先ほどの委託費用の試算のところで教えてもらいたいんですけども。資料には借上げ方式と赤字補填方式での計算式が出ておりますけれども、町ではこの前の話では借上げ方式でやるという話があったと思うんですけども、ここに書いてある想定だと、時間あたり 2,000 円、稼動 7.5 時間、台数 2 台で基本が 30,000 円ということでやっているようなんですか？も、これを例えれば 1 月の運行日数が 19 日ということで出ておりますけれども、これに当てはめて単純に計算すると、 $30,000 \text{ 円} \times 19 \text{ 日} \times 1.05$ という計算が 1 月の借上げの代金ということでいい訳ですか？

唐錦政策室長

はい。

町区長会・安田委員

というと 60 万近いお金ということですね？

唐錦政策室長

2 台ですね。

町区長会・安田委員

もう一つ教えていただきたいのですが、一番最後のページに「巡回バスを運行しない場合には、西小学校通学用のバスを運行する必要がある。その場合の費用は約 6,000,000 円」と書かれてありますが、これは朝晩 1 回ずつということですか、それとも朝は 1 回で送つて行って、帰りは学校から時間を変えて 2 回出るという計算でやつて約 6,000,000 円くらいということですか？

唐錦政策室長

この関連につきましては、朝 1 回、夕方 2 回、都合 3 回ということで見積もりをさせていただいております。

葛岡会長

私のほうから聞きますけれども、デマンドの経費の試算が 2 つ出ていますが、ここに出ているということはまだ決まっていないということではないですか？

唐錦政策室長

試行につきましては、借上げ方式ということで、時間 2,000 円でテストをさせていただいております。4 月 1 日以降につきましてもこの方式で継続した方がいいのか、あるいは、テストの結果を見て再度考えなくちゃいけない部分もあろうかと思います。と言いますのは、このことを考える場合に私どももいろいろなことを考えたわけでございます。借上げ方式の場合、利用者がいてもいなくても、ゼロでもこの金額は支払うという形になります。そうしますと、他の住民から見て、「利用者がこんなに少ないのにこんなに払うのか」、あるいは利用者が多ければこのくらいで済むわけですから非常にいい訳ですけれども、ふたを開けてみると 1 日平均 3 人くらいということですので、「これだったらタクシーよりも高いじゃないか」「いや、利用者の耳に届いていないので今後伸びる可能性もある」ということも考えられるわけですけれども、そういういろいろな考え方があります。また、時間

いくらという形になってしまいますと、5人乗せようと10人乗せようと同じ値段ということで、張り合いがないというか、問題があるのではないか。余計動けば動くだけドライバーさんも時間を取るし、車も消耗しますし、燃料費もかさみます。同じだけ頂けるのであれば、動かなくてそれだけ確保すればいいという安易な考え方もありますし、長南の事業者さんにそういうことはないと思いますけれども、傍目から判断するとそういう場合もあり得るということでございます。このデマンドをやる場合にどんな補助方式があるのか、他の市町村の例を参考までに調べさせていただいたところ、借上げ方式、あるいは差額補助方式というようなものがございました。差額補助方式と申しますのは、タクシー代相当から利用料金を差し引いてその分を助成するというものです。そうすれば動けば動くだけ、デマンドの事業者さんには運行の委託費が入ってくるという形でございますけれども、これでやりますと、予約がいっぱいあった場合には助成金も多額になるというような部分もございます。今の状況から判断しますと、赤字欠損補助方式の方がいいのかなと考えております。ただ、まだテストをやって1ヶ月でございますので、もうちょっと数字を確認したいということで、今後の検討として、3月末までには方向性を出していきたいと考えております。

葛岡会長

他に何かございますでしょうか？

公募・二羽委員

前回も出ましたけれども、乗合タクシー2台がバッティングして利用できなかったケースはありましたか？

唐錦政策室長

時間的に表を見ますと、バッティングしているようなケースは見当たらなかった訳でございますけれども、鈴木さんがおいでになってますので、その辺の状況を教えていただければと思います。

長南タクシー・鈴木委員

バッティングということに関しては、特にありません。これから頻繁に需要が高まれば出てくることもあるかと思いますけれども、それにしても、そのための乗合であり、拾って行けるようになっている訳ですから、結局無すようにはしますけれども。現状ではありません。以上です。

唐錦政策室長

一つご相談させていただきたい部分があるのでございますが、実はある方からこの予約

制乗合タクシーにつきまして、「当日利用を認めてもらいたい、その方が町民の利便性には供せられるだろうと、他の市町村ではやっているのになぜ長南町ではやらないのか?」そういうようなお話をございました。協議会の中で検討させていただきますということで、今回回答を保留にさせていただいております。この件につきまして、委員の皆様方のご意見を賜りたいと考えております。よろしくお願ひします。

葛岡会長

ただ今、担当のほうから、デマンドの関係につきまして、当日予約を、ということでお話をありました。これは一つは緊急に用足しで使いたいということで、当日受けてもらえば、たとえば急病人の対応もデマンドができるものもあるのかなと感じる訳ですが、この点について皆さんのお伺いしたいと思いますが。

公募・二羽委員

それと直接の関係はないのですが、65歳未満の人からバスの便数が減らされたことへの苦情が当然あってしかるべきだと思いますが、苦情はありましたか?今のと少し関連はないのですが。

唐鎌政策室長

65歳以上の高齢者という形で、年齢に条件を付けて当初設定をさせていただきました。デマンドを行う中で、バスを1台を止める中で、65歳未満の方から苦情なりクレームなりがあったかというご質問だったと思いますが、そういうクレーム等はございませんでした。またデマンドの利用者も75歳以上が多いもので、65歳から69歳までは2人、65歳未満も障害者の2人ということで、若い方々は自家用の車を使って、あるいは家族の関係で移動されているのだと推察するところでございます。以上です。

公募・池田委員

最初の当日予約についての意見なのですけれども、一つ伺いたいのは、タクシー2社のうちで1台ずつデマンドの車両となっているのですか?車両が決まっているわけですか?固定されているのですか?それとも社の中の1台をその時間に動かすという形で受けてらっしゃるのか。そこら辺の自由度によって変わると思うんですけども。どうなんですか?契約としては。このナンバーが乗合タクシーだということになっているのか。

唐鎌政策室長

田中さん(ゆたか自動車)と長南さんで状況が若干違うようにも聞いておるのでしつれども、田中さんのところはたしか、全車両を出しておいてそのうちの1台を使うという形で、使える可能性のある車については全部届出を出してあるように聞いております。

公募・池田委員

それだったら、当日空いてる車があればそれを使ってもらえるわけですから、当日にできるというのはやっぱり一番便利だと思うんですよ。2日前に予約してなんていうのは、帰りが決まってるとか病院の診察日が決まってるとか、そういうものにしか使えないですからね。だからあまり手足にはならない、今までのバスのような自由度はないということなので、出来れば当日使えるようになった方が便利だと思います。だから契約のときにそこら辺をきっちと詰めて、町としてそういう形でお願いしてくだされば…。

唐錦政策室長

先ほど会議が始まる前に、出席されている国の池田さんとも事前にご相談させていただいたのですけれども、乗合という意味合いからしますと、30分前、1時間前からですと、乗合の意味合いが薄くなるということがございます。前日までという形であれば、調整をする時間がございますので、当日よりもより乗合の意味合いが濃くなります。ただ、実施されている市町村によって、1日どのくらい動くのか、どういう地形的状況(面積も含めて)、またどういったところへの利用が多いのか(これは核となる施設の分布状況の関係かもしれません)、またその市町村を取り巻くいろいろの交通網の関係。いろんな問題がございますので、その各地域地域で、話し合いでその方法がいいということになればよろしいのかなと思います。利用される住民の側から見れば、前日予約だけでなく、当日も認めていただいたい方が当然便利なのはそれは当然だと思うのですが、乗合の効果を良くするために、その辺も直ぐ「はいそうします。」というわけにはいかない。その点もひとつ考慮していただければという風に思います。以上です。

葛岡会長

他にございませんでしょうか?

長生土木事務所・渡辺委員

局にお伺いしたいのですが、車両は登録しなくてもよろしいんでしょうか?5台ある車が全部乗合になってもいいのですか?

国交省・池田委員

運送業の許可を取りますから、許可と実際に契約上動く台数というのは、うちの方ではどうのこうの言ってないです。極端なことを言えば、1台しかやらなかつた場合、その1台に穴が開いちやうと、予備車という考え方がないですから運休になります。運休というと契約されている相手方にご迷惑がかかりますので、乗合タクシーの場合は、だいたい持っている車両のうち、使えそうな車両はすべて事前に予備車ということで(許可を)取って

いると思いますけれども。乗合の予備車と考え方は同じで、1運行で1つの系統ごとに1車両はめますよね。予備車を持っていないとこれが故障になったときに穴が空いてしまいますので、そこは事業さんのご都合で、ゆたかさんの方は今説明があったとおり、確認はしてないのですが、持っている車両を全部乗合併用という形で取っている。鈴木さんは鈴木さんの方でうち何台かという形で取っているということで聞いてます。だから契約で1台だから1台じゃなきゃダメだよということはありません。

葛岡会長

他にございますでしょうか？

ただ今担当のほうから出た当日予約ということで投げかけられてご意見を賜っておりますが、今後の運行で業者さんとの契約等で差し支えないということであれば、委員の皆様方の判断を頂いて、その方向で進めてもいいのではないかと思うのですが、担当の方としては今日決めてもらった方がよろしいですか？

唐鎌政策室長

次回でも結構でございます。

長南タクシー・鈴木委員

委員ですので前向きな意見を言わなければならぬと思いますけれども、一事業者としてこれは大きな問題だと思います。場合によっては事業者の存続にも関わります。タイムリーに乗合にしてしまうと、通常のタクシーの利用者はいなくなる可能性が大です。最低でも710円で乗るのが500円で乗れるわけですから、デマンドとかいろんな意味で区分けしてやっている意味がだんだん薄れてくるかなと。それから委員会が始まる第1回の会議では、基本的には業者を守らなければならないという部分も一つあったと思うんですけども、安易に決めるのは問題なんじゃないかなと思います。以上です。

葛岡会長

ただ今業者さんのほうからご意見が出たわけでありますけれども、そのへんは町としても業者いじめをするとかいうことではございませんで、巡回バスが全町を隈なく回っていないということからデマンドというものが出てくるなかで、しかもその利用が巡回バスの通っていないところからも予約すれば出られるという良さ、これを進めていけばタクシー業者さんの日頃の業務に近い形になるということは当然わかる訳ですが、一つは実際に困っている人達に町として手助けをしようということからであります。先ほど出た赤字補填方式ということからすれば、年齢制限はありますけれども、さらに利用者が増えていけば、固定の一率1日いくらということではございませんので、利用者が増えれば増えるほどデマンドの利用が増えるということの中では、業務を脅かすということにはならないのかな

と私の素人判断ではそう思うのですが、（国交省・池田委員に）その辺は如何でしょうか？

国交省・池田委員

他の事例なんすけれども、中々乗合というのが発生しづらくて、今の資料にあるように1日に8人しか乗せない、ドライバーさんが休憩する時間もない、1時間に1回ずっと乗りっぱなし、という実態がございます。ただ、一方で既存のバス路線は便利なデマンドタクシーが出来たお陰で、国と県の補助がもらえない人数以下に低下してしまって、国と県の補助というのは1日あたり15人から120人乗ることに基づいて出るのですが、1日の乗車が15人以下になってしまって、国と県の補助がもらえませんから、事業者さんも辞めると言いますね。これは地元にとってはそんな訳にはいかない、バスも存続させたいんだと、皆さんのご要望が高くてですね、そういう実態にもなりかねないということがございます。ですから先ほども室長とお話をしたのですが、どこまで要望を聞くのか、どこまで便利にしていくのか、これは各地域地域で実情が大きく異なってきますので、そもそも会長がおっしゃったように民業をどこまで圧迫していいのか、これはあくまで自治体による事業ですから決して商売ではないので、どこまでやるのか見極めが非常に重要なのかなと。ですから国のほうでも同様の形で補助事業というものがメニューとしてありますけれども、民業を圧迫するような補助事業はそもそもやらないんですね。ですから利用する側からすると便利であるにこしたことではないということは、皆さん一人一人が利用者ですからそこは皆さんわかってらっしゃると思うのですが、かといって裏側には公共交通として維持をしてきた、事業として成り立ってきたという実態がありますので、そことうまく共存しながら、この長南町に合うこれから自治体が考える公共交通というものを、ぜひ前向きにご議論いただければ、というのが国の立場としての意見でございます。以上です。

葛岡会長

今回の当日予約ということも、皆さんが実証実験で利用されている中で、あるいは皆さんに周知されてくる中で、さらに可能であればお願いしたいという声であった訳であります、この点についても業者さんとの協議と合わせて、皆さん方からはおそらく業者さんとの絡みがよしとすればぜひやってほしいという、利用者側からの考えになろうかと思いますが、その辺は行政の中で判断していくということで、この会議の中では締めくくらせていただきたいと思いますが、出来るだけ民意を汲みながら対応していくということで取り組んでいきたいと思いますのでご理解を頂きたいと思います。

小湊鉄道・久我委員

ちょっとよろしいですか。一応バス事業者としての考えを申し上げます。私ども通常はデマンドの場合、バス路線が通っているところからある程度距離を置いた中での運行であれば差し支えがないんです。交通空白地帯をデマンドでやりますということであれば結構

なんですかけれども、平行しているところで、デマンドは 500 円、バスは 160 円で料金の差はあります、バスとデマンドが競争するということは私どももあまりやりたくないことです。東地区だと、バスが通っていないところだと交通のゾーンを決めた中でのあれなんですが、これは全町が一つの円になってしまっていますから。1 社 1 台という原則だそうですが、そうでない時間帯も、何台でも可能であると。タクシーの社長がおっしゃられたように、タクシーを圧迫するという考え方もあるんでしょうけれども、我々としては何台でも出るとなると、逆にバスの客を失う可能性もある。将来的にはバスが維持できなくなる可能性もあります。ゾーンが広いですから、ある程度はルールを決めていただいて、無制限に段々と広げていってしまうというのは、私どもとしても不満があります。以上です。

葛岡会長

実証実験の中でいろいろと意見が出てくるなかで、町としては実施するに当たって、できるだけ民意を汲みながら、しかも業者さんとの絡みでもうまくいくように、現在交通機関が小湊さんも言っておられるように赤字路線ということはありますけれども、一番今回デマンドを取り上げる中で考えていることは、巡回バスが通っていないところからも病院に行きたい、役場に行きたいというときに、本当に困っている人の足になれる形というのはどんなものか、ということが一つは大きなウェイトになっております。従いまして、そういう人たちの声は先ほど発表もされましたけれども、75 歳以上の方々、高齢者の方々に利用が多いということでございますから、通常通っている路線バスあるいは巡回バスを利用できない人の枠というのが結構あるんじゃないかな、そんな想いからどうしてもこれは取り上げていきたいということでご協議いただいている訳でありますので、これから業者さんにおかれてもいろいろ諸問題が出てくるかと思いますが、決して大きく圧迫するような考え方を持たせんので、ひとつお力添えを頂きたいという風に、私から申し上げるのもどうかと思いますが、お願いしておきたいと思います。

公募・二羽委員

今回の会議までにですね、先ほどからしつこいですけれども利便性の問題で、巡回バスの利用者+乗合タクシーの利用者、これが従来に比べて合計数が増えたのか。そういう比較表もぜひ作ってほしいんですけども。

それからもう 1 点は、路線バスのバス停まで乗合で行く人の把握をね。先ほど鶴舞行きのために長南車庫まで来たケースもありましたが、昔はバス停に小屋があって雨くらいしひのげるところがかなりありましたけれども、今そういうところはほとんどないですよね。そういうことを考えると、本当に路線バスに乗るためにタクシーを使うのかなという問題、この素案のほうにも将来の改善点として掲載されてますけれども、その辺がないとバス停まで乗合タクシーで来る人というのはまずいないんじゃないかなと、これは私の推論なんですけれども、そんな問題もありますけれども。現実に今の状態でバス停まで行く人が何

名いるのかも発表してほしいと思います。

あと 1 点は住民の声の吸い上げというのを、アンケートとかいろいろ言ってますけれども、何らかの形でできないのかなと。私の近所の 65 歳以上の人何人かに聞いたんですけれども、よく分かっている人と、なんとなく分かっているんだけれども登録までしてない人と、2 種類に分かれているんですよね。確かにかなり分かりやすいパンフレットを個別に渡して、よく読めば分かるんですけども。ちょっとまだ問題があるんじゃないかなと思っていますけれども。以上です。

葛岡会長

議題の 1 について、前回の会議から出てきた修正に対する素案の説明をし、ご意見をお聞きし、なおまた、一部担当の方から出た当日予約の関係について話を聞いた訳であります、この関係でご意見がなければ次に進めさせていただきたいと思います。

それでは次の議題 2 の「その他」の関係について、担当のほうから何かあれば説明をお願いします。

唐鑑政策室長

「その他」につきましては特にございません。

葛岡会長

「その他」ではないということでございます。次の会議の予定に入る前に、委員の皆様方からどうしてもこの点だけはお話しておきたいという点がございましたらお伺いし、会議を終了とさせていただきたいと思いますが。

公募・岩瀬委員

質問があります。事務局ではなくコンサルさんほうに聞きたいんですが、(資料) 23 ページの「他の事業」のところで、「路線バスの機能強化」とか「モビリティ・マネージメントの実施」とか「商店街等他施設との連携強化」、こういう文句を謳ってあるんですけど、これはおそらく我々よりもコンサルさんほうがノウハウを知っていると思うんですよ。「路線バスの機能強化」ということで書いてあるんですけども、実際に HMC さんと小湊さんと打ち合わせなどはしてるんですか? 先ほどから言っているとおり、路線バスがなくなるということは町の過疎がどんどん進んでしまうことになってしまうんですよ。この辺の話というのは、謳ってあるんですけども、具体的にどういうふうに考えているんですか。そのへんを聞きたいんですけども。たしかにデマンドが具体的な話になってしまってますけれども。あとモビリティ・マネージメントもありますしね。先ほどから言っているとおり、住民に対して利用を促すような方法、これをやっていかなければいつまでたっても利用者は増えないですよ。ここの部分にも書いてあるけれども、住民の意識を公

共交通機関の方に考え方を変えていくことが必要とありますが、それはどうやって変えていくんですか？多分先進市の事例があると思うんですけども、そういうのを教えていただきたいんですけども。

昭和・清水

モビリティ・マネージメントと今お話があつたんですけども、事例をいろいろと公表されているものを調べた中では、例えば長南町で比較的出来そうだなと思ったのは、学校の教育の中で、車ではなく公共交通を使うことについての啓蒙・教育をやっている自治体様がありますので、常日頃から教育の中でそういったことを植えつけさせるようなものが1つあると思います。

公募・岩瀬委員

それぐらいですか。あとは「路線バスの機能強化」とありますが、このへんについて具体的な先行事例をご存知でしたら教えていただけませんか？

昭和・清水

長南町の町の実態に合わせないといけないと思います。駅に対して所要時間が何分くらいかかるか、そういうバスロケーションシステムもあります。路線バスを使うと言っても今のままでなく、使って便利になるということが必要だと思います。例えば今後圏央道の絡みで新しく施設とかを整備するに当たって、路線の見直しが出てくる際に、デマンドとの融合にもなると思うのですが、先ほどありましたように、バス停を使いたくても待機できるベンチがないとかだと使わないと思います。そういう施設面の話であるとか、駅まで何分かかるか、所要時間の情報提供の二つの部分があると思います。大きくはその2点、施設面の話と情報提供の話があると思います。

公募・岩瀬委員

それくらいなんですか。また、あつたら調べておいていただけますか？

昭和・清水

わかりました。紹介させていただきます。

小湊鉄道・久我委員

今の関連なんですか？も、私どもこの前も話したんですが、路線バスは長生地区はほとんど赤字です。バス会社の全国レベルで75%は赤字路線で、なんとかやっているのは25%くらいという内容です。それぞれ会社の自助努力と言いますか、高速その他でまかなってやっているところです。こちらの方ではバス停で携帯をタッチすると今度来たバスが何時

に来て何時に茂原駅に着きますよ、というものが、大多喜、勝浦、山の中でも全部のバス停に入れてあります。それで JR で乗り換えて新宿には何時に着きますというところまで出ればいいんでしょうけれども、そこまでやれるかは定かではないのですが、そういう努力はしています。それから千葉市内から内房沿線については、JR と連携して IC カードでタッチすると料金が精算されるようになってまして、Suica で乗れるようになります、おかげ様でそれをやったところは利用者が増えてきます。ですから、今後も人口は多少減少傾向にありますので長生地区はそこまで投資するまでいってないですけれども、いずれはそういう形にしていくことが我々事業者としては夢として持っています。

もう 1 点は岩瀬委員もおっしゃいましたけれども、機能強化だけじゃなくて、圏央道の関係が新しく 1 ページ追加されてますよね。25 ページに「公共交通施設整備」というところが出てきています。この圏央道については、東京方面に行くのに時間短縮効果がありますので、各自治体が一生懸命なんですね。市原の方も鶴舞にターミナルができる、長南もインターチェンジができる、茂原方面でもスマートインターを作るとかそういう動きが、大網も同じようなのを作ると言ってます。それで長南がもうちょっと燃えてもらってですね、私どももバスター・ミナルか何かを作ろうと思ったのですが、会社としては負担になってしまいますので今回は見送ったのですが、一番いいのは道路の上にバス停を作ってもらって、そこに行けば交互にバスに乗れますという、ハブになってるようなバス停が千葉県にはあるのですが、茂原や大網はそういうのを希望して工事をしているようです。長南の方もせっかくインターができるので、ここを利用する人が使いやすいように、さつきもバスの機能を高めようという話がありましたけれども、東京方面の人が長南に来てもらったら、長南インターで降りたら町バスがあって、笠森観音に行ってその先を巡って、そこから降りてきてどこかを歩いて、何キロ歩くと体にいいですよとか図を書いて動くのがあるんですね。野見金山辺りまで歩いて、野見金山にも町バスが迎えに来て、だいたい 4 時間コースでできますよ、というような売り方も将来的にはできると思うんですね。ですから、この計画は総合“連携”になってますから、高速バスと路線バスと町バスとデマンドが連携し合ってやっていけば、国土交通省さんの対象物件としては申し分ないものとなってくると思うんですけども。なんとかこの長南町全体を県外に売れるような、笠森観音がありますし、他にもお寺さんがありますし、売れるものを持ってますので、そういう面で私どももそういう方向に向かって取り組んでいるということを申し上げておきます。

葛岡会長

有難うございます。それでは他になければ議題の関係については以上とさせていただきます。では、担当よろしくお願ひします。

小澤政策係

どうも有難うございました。それでは以上を持ちまして本日の会議は終了とさせていた

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。