

■大津町地域公共交通会議の概要

平成 27 年度に実施された大津町地域公共交通会議について、議事録を以下に示す。

▼平成 27 年度大津町地域公共交通会議の開催概要

項 目	日時	議 題
第 1 回大津町 地域公共交通会議	平成 27 年 10 月 20 日 14 : 00 ~	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の運行状況（乗合タクシー運行実績など） ・調査関係の方針（各ヒアリング等） ・今後のスケジュール
第 2 回大津町 地域公共交通会議	-	第 2 回は書面決議のため議事録なし
第 3 回大津町 地域公共交通会議	平成 28 年 1 月 25 日 13 : 30 ~	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態調査・利用者ニーズ調査等の分析結果について ・地域公共交通網形成計画 基本方針(案)について
第 4 回大津町 地域公共交通会議	平成 28 年 2 月 22 日 13 : 30 ~	<ul style="list-style-type: none"> ・大津町地域公共交通網形成計画(案)について ・吹田団地～大津中央経由～大津高校前の新設について ・大津駅南口線の経路変更について ・内牧環状線ダイヤ改正について
第 5 回大津町 地域公共交通会議	平成 28 年 3 月 28 日 13 : 30 ~	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果報告 ・第 4 回協議会からの変更点の説明

■第 1 回大津町地域公共交通会議 議事録

平成 27 年度 第 1 回大津町地域公共交通会議 議事録

日時 平成 27 年 10 月 20 日 14:00～15:25

場所 オークスプラザ 2 階 ふれあいホール

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、平成 27 年度 第 1 回大津町地域公共交通会議を始めさせていただきたいと思います。

まず始めに、挨拶で会議を始めたいと思います。

皆様、ご起立をお願いします。こんにちは。ありがとうございます。ご着席ください。

それでは、次第に沿って会議を始めさせていただきたいと思います。

本日、司会をさせていただきます、大津町役場総合政策課 田島と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に沿いまして、会長挨拶ということで、会長よりご挨拶をお願いします。

【会長】

みなさん、こんにちは。座ったまま失礼いたします。

第 1 回大津町地域公共交通会議ということで、次第にありますように、本日の議題は大きく 2 つございまして、平成 26 年度 第 1 回ということで、1 回しか会議は開かれておりませんが、3 月に公共交通網形成計画を作りましょうということを決めていました。そのことについての審議が 1 点と、後、九州産交バス路線変更開始に伴う代替案についての検討、2 点について、本日、審議を行います。

皆様、すみやかな審議にご協力よろしくお願いします。

審議に入ります前に、本日、傍聴なされたい方が 2 名おられます。本公共交通会議の規則「第 7 条第 4 号 会を原則として公開する」となっていますので、傍聴されたい方がおられますが、よろしいでしょうか。一応、皆様の了承を取ったうえで傍聴を承認したいと思います。

【委員】

異議無し。

【会長】

傍聴を認められましたので、よろしくお願いします。

聞きながら、質問したい事があるとは思いますが、傍聴の方はあくまで傍聴にいらっしゃいますので、終わった後に、事務局と私にお聞きください。ということで、よろ

しくお願いします。それから、本日、第1回目の会議ということで、事務局より2点決めておきたい事があるそうです。そちらから始めたいと思います。

まず、第1点目は大津町地域公共交通会議の議事録の公開及び発言者の氏名公表について決めたいということです。事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】

みなさん、こんにちは。お世話になっております、大津町役場総合政策課長補佐の藤本と申します。どうぞよろしくお願いします。

今、お話にありましたように、議事録の公開と発言者の氏名公表についてのご相談でございます。

町では審議・会議の公開に関する指針というのを作っております、その中で、審議会の議事録等については作成し公表を務めるということになっております。公開するのか非公開にするのか会議によって決めることになっておりますので、この場で公開・非公開について審議をお願いしたいと思います。

それから、併せまして、議事録の公開について詳細を出すのか、概要を出すのか。そして、発言者の委員さんの名前を出すのか、委員として出すのか。そのあたりの審議をお願いしたいと思います。

【会長】

議事録の公開ということですが、事務局から何か案はありますか。

【事務局】

事務局からは以前の公共交通会議におきましても、公共交通の連携計画等作りまして、その時にも、内容を公開ということで議事録を作成し公開しております。それと併せまして、その時には、それぞれの各委員さんの名前を出すべく、委員さんの発言という形で取りまとめさせていただきまして、会議の概要という形で前回の連携計画の時はホームページ等に公開しております。以上です。

【会長】

ただいま、説明ありましたように、これまでは議事録公開、ただし、概要を公開、委員の名前については、単に委員として個人の名前は出さないという形でした。その継続でよろしいでしょうか。もしくは、委員の名前を出しても良いのではないかとという意見もございましたら、ご発言をお願いします。無いようでしたら、従来とおりに、議事録の概要を公開、委員名は出さずに、委員の発言として公開ということによろしいでしょうか。

【委員】

異議無し。

【会長】

ありがとうございます。

続きまして、第2点目、大津町地域公共交通会議の副会長選任についてです。事務局より提案をお願いします。

【事務局】

それでは、事務局より提案申し上げます。

皆様方のお手元に、本日の会議の次第というのがあるかと思えます。3枚つづりになっていまして、2ページ目が、平成27年3月から2年間の公共交通会議の委員名簿を出しております。人事異動等で代わられた方もいらっしゃるかと思えます。

今回、お願いしたいのは、今年3月24日に開催しました公共交通会議におきまして、本会議の会長は柿本会長にお願いしまして、副会長は大津町役場の総務部長にお願いしていた次第でございます。当時、岩尾総務部長がおりましたが、退職をいたしましたので、人事異動に伴い、新たに田中総務部長が就任しております。本来であれば、委員の互選ということになっておりますので、まず、ご相談申し上げたいということです。

【会長】

副会長につきましては、公共交通会議の規約の第5条におきまして、渦中ひとりにおき委員の互選において定めるとございます。事務局からの提案では田中総務部長にお願いしたいということです。ここで了承いただければ、田中総務部長にお願いしたいと思えますが、みなさん、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】

異議無し。

【会長】

田中総務部長、副会長をお願いします。

【委員】

よろしくをお願いします。

【会長】

それでは、事務局からのご説明は終わりましたので、次第に沿って、会議を進めた

いと思います。

まず始めに、第1回目ということで、これまでの経過についての報告を事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】

みなさん、こんにちは。事務局をしております、大津町役場総合政策課長 徳永と申します。よろしくお願い申し上げます。

次第の3枚つづりの3ページ目になります。私から大津町地域公共交通会議経過報告を申し上げます。

本年の3月24日、平成26年度 第1回大津町公共交通会議を開催し、公共交通（維持改善事業費補助金交付申請について）のご提案を申し上げたところでございます。

同3月30日、第2回大津町公共交通会議ということで、規約開催に伴う、書面決議を行っているところでございます。

平成27年4月10日、平成27年度になりまして、地域公共交通（維持改善事業費補助金交付申請）を熊本運輸支局に提出をしたところでございます。

5月11日、九州運輸局局長より補助金交付決定通知がございました。

5月29日、地域交通網形成計画策定支援業務委託公募型プロポーザルの参加募集を開始。

6月23日、プロポーザルに伴う、ヒアリングの審査会を開催。

7月6日、その結果、中央コンサルタンツ株式会社 熊本事務所と業務委託契約をしたところでございます。

次のページをお願いいたします。

7月6日に入りまして、支援業務を開始。

8月下旬から9月下旬にかけて、確執調査、路線再編に伴う代替案の検討に入ったところでございます。

10月20日本日、平成27年度 第1回大津町地域公共交通会議でございます。

なお、皆様方の委員としてのこの会議の任期につきましては、平成29年3月23日になっております。以上です。よろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。事務局より昨年度からの計画経過報告をご説明していただきました。

それでは、早速、議事に入っていきたいと思います。ただいま、経過報告がありました、大津町地域公共交通網形成計画について、事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】

大津町地域公共交通網形成計画について、本年度より業務委託を行っております、中央コンサルタツ株式会社様より資料をもとに説明させていただきたいと思っております。

【事務局】

みなさん、こんにちは。中央コンサルタツ 中村と申します、よろしくお願いたしします。

資料に沿ってご説明させていただきます。皆様にお配りしております、平成 27 年度第 1 回大津町地域公共交通会議と目次が書いてある資料になります。

主に、今回、公共交通網形成計画を策定するにあたって、調査業務の会計及び目的、調査の流れ、町の地域特性と公共交通の全容を把握、各種調査がある程度進捗しておりますので、その進捗状況、公共交通網形成計画案の作成と今後の法定計画を説明させていただきます。

次のページをめくってください。

本件の会計・目的について、大津町における公共交通全容解明ということで、現時点では大きく 3 つ認識しております。

現状認識の 1 つ目、大津町の運行状況といたしまして、鉄道、路線バス、空港ライナー、乗合タクシー、その他民間タクシー等、公共交通が運行されている状況です。既存路線バスの運行維持、交通空白地の対策を行っております、乗合タクシーについて大津町の補助金等を欠損補填によって運行が維持されているという現状があります。

現状認識の 2 つ目、今後の行財政運輸の見通しと公共交通サービスの動向といたしまして、今後、社会保障者が増大していく中で、より効率的かつ効果的な公共交通サービスを維持し改善していくことが、大きく求められる状況であります。

現状認識の 3 つ目、町づくり等一体となって、公共交通施策の必要性ということで、今回、公共交通網形成計画にあたっては、単純に公共交通ネットワークを計画するだけでは無く、大きな町づくりと提携した公共交通の施策をしていくということが、大きな問題点になっておりますので、本格化の実現に向けた町づくりの提携や、地域全体を目指した利便的な公共交通ネットワークの再構築というのが求められている現状にあります。

目的としては、利用者等の生活パターン、ニーズに適した、ニーズを適切に把握した公共交通網形成計画を策定すると大きな目的になっております。

当社の取り組み方針としては、持続性、利便性、発展性のキーワードの中から適切なサービス供給量の見直し、利用される公共交通の改善を図る、町づくりに沿った公共交通施策ということで、事業社、施設等共同するための計画に繋げていくということで取り組んでいきたいと考えております。

右に移りまして、調査業務の流れです。

1 番目に町の地域特性と公共交通の現状分析をデータ、町づくり計画の内容を一旦整

理させていただくと考えております。

2 番目に各種ニーズ調査の実施と分析ということで、大きく 7 項目調査をさせていただいております。

- ① 番目、JR 豊肥大津駅の利用の実態調査及び、ヒアリング調査。
- ② 番目、路線バス定款の OD 調査及び、利用者ヒアリング調査。
- ③ 番目、乗合タクシーの利用実態調査及び、利用者ヒアリング調査。
- ④ 番目、個人宅訪問によるヒアリング調査（ご高齢対象、パーソントリップ調査、3 日間日常的な移動を把握するヒアリング調査）。
- ⑤ 番目、空港ライナーの利用実態調査及び、利用者ヒアリング調査。
- ⑥ 番目、主要集客施設の利用ヒアリング調査（商業施設メイン）。
- ⑦ 番目、公共交通を運営している交通事業社、大津町の各公共交通サービスに携わる町内施設のヒアリング調査。

3 番目に各種調査を実施させていただいて、分析した毎に地域公共交通の果たす役割、現状の問題・課題は何かというのを整理しております。

4 番目が課題分析、問題点を整理して課題を抽出したうえで、地域公共交通網形成計画の目標の検討ということで、基本的な方針、目標の検討、こういった方策で評価手法していくのか、数値目標等はどのようなふうに設置していくのかというのを検討していきたく思います。

5 番目は目標実現の為の施策の検討ということで、大きくは目標実現の為の事業及び、実施自体の検討、バス路線が大きくありますので、バス路線再編等に向けた改善案の比較、乗車効率改善に向けた施策整備の提案、乗ってもらえる公共交通にする為にどのようにするのかというのを検討していきたいと考えております。

それら施策の検討を置いたうえで、パブリックコメント、運輸支局の事前審査を踏まえて、最終的に地域公共交通網形成計画を策定するという流れで考えております。

次のページをお願いします。

地域特性の把握としましては、既存のデータ収集から概要を整理させていただきました。大津町の人口動向といたしましては、近隣市町村に比べると、菊陽町、合志市については人口増加割合が比較的大きいところがありまして、昭和 50 年から約 30 年間で 1.5 倍の伸びになっております。それと相反して、将来人口の推移、少子高齢化の状況といたしましては、人口増加率としては 1.5 倍という状況の中で、高齢化率は現在 18.8%、約 2 割ということですが、平成 47 年の集計値によりますと、25.5%、3 割近くに達する高齢化率になり、少子高齢化が進行しているということがある程度把握できる現状になっております。

右にいきまして、3 番目の通勤通学の利用状況は、大津町自体、町内で通勤通学を行う方が、約 50%いらっしゃいます。町外からの流入流出については、熊本市、菊陽町、菊池市、合志市、近隣の市町から大津町へ流入される方が、比較的多いという状況になっております。

4番目の買い物の利用状況の大きな特徴は、町内での買い物は約80%を占める状況がわかっております。町内での消費者という方が非常に多く、細かい調査によって、生活圏の把握が公共交通を考えるうえでの大事なキーになってくるのですが、これらのデータと生活圏の見通しを分析したうえで、細部を検討したいと考えております。

続いて、8ページをお願いします。

5番目の大津町の観光事業は、観光協定資料より年間約200万人前後の人口動向があります。ビジネスホテル等の立地もありますので、宿泊客数の約1割が宿泊客を占められている状況です。

6番目の町民の住居一覧の分布です。平成22年度のデータを基に作成しております。メッシュで区切ったところ、何人が住んでいるのか、居住しているのかというのを表した地図になります。色が濃くなれば濃くなるほど人数が多いということになるのですが、駅周辺の住宅地に集中しているというのが主にみられると共に、郊外にも一部集中する地区がみられます。既存のバス路線を記載しておりますが、概ね人口集中地区に対しては既存バス路線がカバーしている状況になっております。

続きまして、大津町の財政状況の推移ということで、上が歳入、下が歳出のグラフになります。上の財源のグラフを見ていただきますと、地方交付税、国庫支出金について国への財源供給が年々高くなっている状況です。そういうことから、将来、少子高齢化の影響やより良い社会補償費の増加を見通して、より効率的、かつ効果的なサービスの維持、改善が求められる状況と考えております。

次のページに行きます。

大津町の現在の公共交通の現状把握ということで、公共交通に関する路線網を記載しております。公共交通の現状は、1番目に鉄道、2番目に路線バス、3番目に乗合タクシー、4番目に高速バス、5番目に空港ライナーが町内の主な公共交通です。

鉄道は、JR豊肥本線がございまして、町内には肥後大津駅があります。

路線バスは、九州産交バスさん、産交バスさんによる路線バスもございまして、12系統運行されている状況です。

乗合タクシーは、公共交通空白地帯、主にバス路線から500m離れた地区を交通空白地区と提示しておりますが、その地域に対しての予約制の乗合タクシーの運行しており、1日4往復運行されております。

高速バスは、九州産交バスさんの九州号が1日7往復と、産交バスさんと大分バスさんで共同運行しているやまびこ号が1日5往復、熊本空港と肥後大津駅で乗降可能なバスが運行されています。

空港ライナーは、肥後大津駅と空港を直結する形で1日27便、往復で55便運行している状況です。

先程、調査の流れで説明させていただきました、7つの調査については現時点で調査については完了しております。まだ、データ収集、分析等を行っている最中ですので、調査の裏取りを行いまして調査内容については後日説明させていただきたいと思いま

す。

JR 豊肥本線の利用実態調査の目的は、利用実態と交通需要の発生収集を分析することを流れとしております。駅の改札口の通過客数の調査、実際の利用者の交通量の調査、利用者へのヒアリング調査を9月16日の平日1日の始発から終電まで調査させていただき、集計をしております。

路線バスのOD調査も、同じく9月16日の平日1日に町内を通る12系統のバス全便に乗車しまして、OD調査ということで、どのバス停から乗ってどのバス停で降りたかというのをカウントするOD調査と、ヒアリング調査を実施しております。

乗合タクシーの利用実態調査は、予約制ですので、予約しないと乗車できませんですが、予約されたのを確認したうえで、9月16日から9月18日の3日間、状況を確認させていただきまして、予約があった状況にて実際に利用者を待ち伏せする形で利用状況の把握や直接ヒアリングをして利用実態を調査しました。

高齢者対象のパーソントリップ調査は、基本的に65歳以上の方がいらっしゃる世帯を対象に、当初はアンケートを想定していたのですが、アンケートですと回収率が上がらないということで、480票を目標にアンケートを行い、480票の回答を得られるようにしております。8月26日、27日、28日の平日3日間に実際にご高齢の方の動き、どこに行き、何に乗って、どう動いたのかを把握させていただいております。

空港ライナーの利用者把握は、始点と終点が空港と肥後大津駅と決まっておりますので、実際に乗車しまして、どこからおいでになったのか、どういうふうに使っているのかというような利用者ヒアリング調査を平日1日に全便で実施しております。

主要集客数のヒアリング調査は、主要な商業施設ということで、イオン大津店と鮮ど市場、HIヒロセの3店舗で、平日1日の営業時間に入場で、どのように利用されているのか、どのように施設まで来ているのかというヒアリング調査をしました。

事業社、施設へのヒアリング調査は、事業社や施設が実施している交通事業や交通サービスの詳細、事業社が把握している利用者の実態、意向の聴き取りを目的に、訪問形式でヒアリング調査を実施させていただいております。

続いて6ページをお願いします。

例えば、各種調査の結果や上位計画のまちづくりの基本計画方針等を踏まえたうえで、地域公共交通ばかりだと地元の問題課題の整理ということで、大津町におけるまちづくりの基本方針や道路交通体系の整備方針と将来における地域拠点等の公共交通ネットワークのあり方を検討して、果たすべき役割を重視していきたいと考えております。

大津町地域交通網形成計画作成および、実施計画の検討ということで、大津町を目指すまちづくりの将来性を多角的に検討していきたいと思っております。都市計画、観光組合、福祉、教育、住民における地域づくり等、多角的に公共交通だけではなく、町に携わる全てが公共交通環境として検討したいと思っております。

下に公共交通の活性化および再生に関する法律の一部改正された内容で、一部満た

すべき要件を記載しております。記載事項については1番から7番のとおりですが、それらに対して、踏まえるべき視点ということで青色にて書いております。まちづくり、観光振興、地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ（バスや乗合タクシー等の組み合わせ）。住民の協力を含む関係者の連携、広域性の確保（生活圏がどのあたりまであるのか）、具体的で可能な限りの数値化した目標設定、改めて実施する事業については、具体的な数値目標を考えております。

現時点で想定される公共交通網形成計画の対応方針としては、各種データを分析しておりませんので、分析すると変わってきますが、現時点で想定している対応方針としては、JR肥後大津駅を核とした公共交通網の再構築、公益を掲げる公共交通サービスの供給量の見直し、移動支援サービスの役割分担の明確化（スクールバス、福祉の外出支援等、既存の公共交通の役割の明確化）、大津町の地域支援をする公共交通機関の支援、住民とともに守り育てる公共交通の利用促進ということを考えております。

本年度の形成計画の大きな工程は下に書いております。ポイントは11月中旬に各種実態調査を終えていますので、その集計、分析結果に基づく課題、対応策の方向性を提案したいと考えております。12月中旬を目途に公共交通の将来構想を抽出して施策案を提案します。2月初旬に地域公共交通網形成計画案を提示させていただきまして、施策案を提案と考えております。以上が公共交通網形成計画について説明いたします。

【会長】

ありがとうございます。ただいま、ご説明いただいご質問、コメントございませんでしょうか。または、こういう調査をやりましたという話でしたが、この辺の調査が足りない等ございましたら、お願いいたします。

では、私から意見させていただきます。

以前、言っていたように、既存のデータを使ってくださいと話をしているのですが、PT等も24年分この地域を含めてやっていますが、その辺が全然反映されていません。以前の連携計画が21年度に策定されていますが、その反省点が入っていません。その辺も踏まえないと、以前調査したことが、そのままになっているので、その辺をきちんと踏まえたうえで新しい計画というのを作ってください。

それと、PTの中でも、町の幹事会等に参加されているので、PTの中でどういった公共交通網を作っていくのかという大きな流れは決まっています。それを踏まえたうえで提案をお願いします。そこがずれてしまうと上位計画との末端がずれてしまい、おかしくなるので、上位計画を踏まえたうえで提案をお願いします。

都市計画と、との話もあったので、マスタープラン、区域マスタープランとの整合性を図って提案をお願いします。

他にございませんでしょうか。

【委員】

細かいところから1つですが、資料1ページ目の空港ライナーの天津町への既存の公共交通機関として現状認識の把握の中で紹介していただいて、その点で補足です。皆様にお見知りおきしていただきたいのが、試験運行という形で運行しておりまして、将来計画というのもよろしいのですが、そういった事を踏まえておいていただきたいというのが1点と、カッコ書きで大阿蘇大津タクシーさんとだけ書いてあるのですが、これ今日も来られている石崎タクシーさんと熊本キャブさんの共同で運行されているのですが、表現は事務局と相談させていただくのですが、正確な表現で、表したいと思っております。

もう1点、熊本市でも公共交通網形成計画を策定されておりまして、熊本市が考える乗換拠点あたりがある自治体には、合志市や嘉島町とかは熊本市の協議会の委員として参加されております。この間も協議会の中で乗換運転に賛成、熊本都市圏として流入が、先程の紹介にもあったように流動が多い状態となっているように、そういったところとの連携の話もありましたので、熊本市と情報を共有なり、どういったことを考えているのかの情報収集等、一通りされたほうが良いかなと思っております。以上です。

【会長】

ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

細かいところで、調査のやり方、主要集客施設の利用者ヒアリング調査の説明を聞いている時に、目的がわからないところがありました。説明では、潜在的な需要を検証する為にヒアリング調査をしますということで、潜在的な需要を検証するのに、何故この3箇所を調査するのか、場所の選定と潜在的な需要というのは、バスに乗ってもらおうという話をしているのに、これが目指している方向性というのが、誘発で増やすのか、転換で増やそうとしているのか、何をしようとして調査しているのか見えてきませんでした。何を目指しながら調査設定しているのか教えてください。

【事務局】

そちらについては、主要集客施設に来られている方にお聞きしておりますので、自動車であらわれている方、歩いて来られている方に対して、今後、公共交通があれば利用するかという転換をメインにお聞きしている状況です。

なぜ、この3施設で調査したかということ、具体的に細かい数値を取ったわけではないのですが、色んな部署からお聞きしたところ、町内の商業施設の中では、利用頻度が高いということをお聞きしまして、そこで3施設に対して調査を行った状況でございます。

【会長】

では、他の調査でもう少し動きがわかってきたら、更に、ヒアリング調査をされるということですね。

【事務局】

そうですね。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

最後のページの現時点で想定する公共交通網形成計画の対応方針ですが、私は都市局サイドのものですが、建設部門でも考えているところございまして、今回、こういう公共交通の中でこの大きなところが出来上がるのかなと懸念があります。この年代の比較作業をやっているところですが、この1年間の計画でここがどうするのかと思ってしまうんです。これは出来るのですか。どこに自信があるのですか。

【事務局】

そちらについては、あくまでも各種調査をする前の状況といたしまして、結果やデータが出ておりませんので、実際に全部の方針をまとめるということではなくて、肥後大津駅を核とした計画ができるかどうかというのは、現時点では不透明なところがありますので、そういった回答しかできない状況です。

【委員】

だから、出来ないのでしょ。現時点でこの1年の計画は無理と私は思います。

【事務局】

1年間で色々な分析し課題を整理し、今後、どういう公共交通網を作り上げていくのかというのをやっていくということですが、その中の1つとして、JR肥後大津駅を核とした交通体系という考え方も有りなのではというところで、現状分析をして、課題を解決するために、どういった今の主旨に基づいて、事業展開ができるかというところをここ1年では無く、今後数年かけて、作り上げていくのだと思っております。ですから、ご指摘のとおり、この1年で全て出来るかということではなくて、今後の方針としてここを拠点と考えた時に、こういった課題が整理出来るかというところを再度検証したいという今回の調査です。

【会長】

よろしいでしょうか。

方針について1から5あるのですが、方針が1から5と方針を定めている部分は良いのですが、上位計画との兼ね合いや、どの辺と兼ね合いながら方針が出てくるのかというのを示されたほうが良いかなと思います。都市計画との兼ね合いを説明されていたのですが、都市計画との兼ね合いの中で、こういうふうな町を作っていくので、この辺を核にしていくとか、そういうのを整理されて、こういう方針でいきたいと示されるほうがわかりやすいと思います。方針1から5というのを、総合計画とか都市計画、マスタープラン等照らし合わせながら、きちんとこれに対応してこういう方針が出てきますよという形で示されるとみなさんわかりやすいのではないかと思います。他にございませんでしょうか。

【委員】

先程の会長の話にもありましたが、主要集客施設のデータについてのことですが、今後の少子化社会、これから高齢化社会になりますので、高齢者の方が思うのは、病院の不安ですよね。病院にどの交通手段で行くのかというのが、1番の課題になっているのかなと思います。病院に行ったついでに買い物に行くかというのも中にはあると思いますが、その病院への交通手段をどのように確保するかというのも、視点として非常に大事なのかなと思っております。そういうことを細分化してされるのか、考えを聞きたいと思います。

【会長】

現時点での考えはありますか。

【事務局】

先程の説明で病院に対するコメントがなかったので、そういったご指摘などもあるのですが、調査の主要集客施設ヒアリング調査の中で病院についてのヒアリングもさせていただいておまして、何時頃にどういった方が来られるのか、終わった後にどういった事をされているのかということ、実際、施設の方にお聞きしております。当然、それだけではわかりませんので、高齢者パーソントリップ調査ということで、65歳以上を対象とした日常的な動きを捉えまして、その中で実際に病院に行った日にちがわかれば、乗合タクシーを使って行ったのか、バスで行ったのか、送迎で行ったのか、歩いて行ったのかを確実な形で捉えておりますので、そういう病院に対する利用者につきましては、今回の調査で把握をする形を考えております。以上です。

【会長】

よろしいでしょうか。他にございませんでしょうか。

これは、決定事項では無いですよ。今、指摘されたところを踏まえて次回までに調査項目の見直しや方針等、見直しをお願いいたします。

それと、1 ページにプロポーザルだと当社の取り組み方針が良いのですが、この会議だけだと、当社の取り組み方針は要らないです。この中でやっていく話なので、ここは変えといてください。よろしいでしょうか。

続きまして、九州産交バス株式会社路線変更・廃止に伴い代替案について、事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】

総合政策課の藤本と申します。私から説明させていただきます。

今の公共交通網形成計画について色々ご意見いただきまして、ありがとうございました。それを踏まえ、整理させていただいて、次回のお返答、ご提案をさせていただきたいと思っております。

今回、私から説明させていただくのは、みなさんのお手元にもう 1 つ別の資料があると思っております。ページがふってありまして、7 ページと書いてある資料に基づいて説明させていただきたいと思っております。

みなさん、ご案内のとおり、九州産交バス路線が 12 月 1 日から一部減便あるいは廃止になっております。ご報告も終わっております、そういう形で進んでおります。その中で基本的には大津産交から熊本交通センターまで行く路線が、3 路線減便対象となるのですが、それに基づいて、大津町から公共交通空白になる地域が出るので、その辺も含めてどういった対応を取るのかということで、今回、12 月 1 日に向けて代替策ということで、ご説明させて頂きたいと思っております。

まず 7 ページでございますが、町内全域の掲載をしております。薄い水色が掛かるところは、既存の路線バスが赤い軸で北に向けて行き来した山鹿線が走っていたり、あるいは南のほうに山西線が走っています。その沿線については既存バス路線が残りますので、そういう水色という形で沿線にバス停があります。

今回、ご説明申し上げますのは、その中で、ちょうど図の中心の真ん中の下になりますが、大津産交から菊陽の三里木を通して熊本市方面へ行く路線ですが、緑の三里木線ということで、書いてあります。この路線につきましては、一部減便という形で朝と夕方の時間については走る予定になっておりますが、午前 11 時位から午後 3 時位までは減便で走らなくなります。三里木線は肥後大津駅前から菊陽間のバス停が昼の時間帯、空白地域になる状況です。

下を見ますと陣内線が走っております。それから南側に供合線が走っております。大津産交から出て南に走る陣内線、供合線、どちらも交通センターに向かって走る路線ですが、12 月 1 日から廃止となっております。そのような状況ですので、3 つピンクのエリアがついてますが、三里木線については昼の時間帯、午前 11 時位から午後 3 時位まではほぼ走らない空白地域です。南側の陣内線、供合線につきましては、菊陽方面に向かって全て走らせないということですので、これがまったく廃止ということで、それぞれのエリア設定をしているところでございます。

次の 8 ページをご覧ください。

産交バスが付けている資料なのですが、平成 22 年度国勢調査、人口メッシュごとに交通空白地域がどれくらい出るかというようなことをございます。朝昼の時間帯につきましては、陣内線と供合線、陣内線が大体 530 人、供合線が大体 68 人、合計約 600 人の方が、この路線の廃止によって影響を受けるのではないかと考えております。それから右を見ていただきますと、昼の時間帯において、先程申し上げました、三里木線の昼の時間帯だけ減便になりますので、この三里木線の 2000 人近くと陣内線、供合線を合わせまして、約 2600 人の方が影響を受けるのではないかという実態になっております。あくまでも、平成 22 年度国勢調査の人口メッシュをもとに空白化した、そういった影響を受ける方が出るということで参考までに付けております。

続きまして 9 ページになります。

上のほうは、三里木線は、菊陽の三里木を通過して、交通センター方向へ向かって行く。下の大津町南側のほうは、陣内地域を通過して行く陣内線、岩坂から南まで行って熊本市に行く供合線ということで、供合線は、大体往復 8、9 便、陣内線が熊本方面からの 8 便が全便廃止になります。現在、三里木線、上りが 27 便、下り 27 便、27 往復しておりますが、昼の時間帯が減便になりますので、恐らく 10 便程度の減便が想定されると試算しております。

10 ページをご覧ください。

路線バスの OD 調査全体を、今年の 9 月 16 日水曜日、平日 1 日にしております。その状況を掲載しております。上から三里木線、供合線となっております。1 番上の三里木線を見ていただきますと、上り、熊本正面に向かって 27 便走っており、利用者が 105 名となっております。その中で、下に赤字で書いてありますが、105 名の方で減便が想定される時間帯に利用される方が 105 人中 53 人ということでした。吹田団地から熊本交通センター、大津産交から熊本交通センター、大津産交から運動公園経由がございますので、減便された時間帯に利用される 53 人に関しては、それぞれ系統が 3 つありますので、熊本交通センターと吹田団地間、大津産交間と運動公園付近ということで、それぞれ 53 人を振り分けたものが、右側になります。

三里木線の下りは、熊本市方面から大津町方面で見ていただきますと、27 便の中で、98 人の方がご利用いただいております。その中で減便によって、影響が 53 人に出るということで、それを系統ごとにいただいたのが、右側のほうになります。約半数の方が OD 調査からみますと、減便に伴う利用されている半分以上、50 人程度の方がどうするかというのが出てくるかと思えます。

それと併せまして、下の供合線、陣内線については、供合線上り 8 便の中で乗られた方が 6 名、供合線下り 9 便の中で乗られた方が 12 名、陣内線上り 6 便の中で乗られた方が 22 名、陣内線下りが 8 便で乗られた方が 7 名という現状でした。

以上、三里木線、供合線、陣内線の 9 月 16 日現在、その地域にあった OD 調査結果でございます。

では、どう救済していくのか、代替案策やっていくのかというのが、次の資料 10 ページになります。

色分けをしております、乗合タクシー乗降可能範囲が黄色、青色が乗合タクシーを利用しているところです。先程、公共交通空白地域という話が出ておりましたが、半径 500m 以内にバス停が無い地域を公共交通空白地域と位置付けて、現在、14 地域で乗合タクシーを導入しております。導入につきましては、黄色の地域が町中心部の区域分けをしておりますが、325 号線と 57 号線の間、阿蘇方面に向かって鮮ど市場前あたり、それと南側は道路です。そういったところが黄色の区域です。町中心部の区域で、ここで集落から中心に向けて、どこでも乗り降りできるというような地域が黄色の地域で示しております。それとあわせまして、現在、14 集落で乗合タクシーを導入している地域が青い部分になります。

三里木経由、陣内経由、供合経由が廃止なり減便になります。ですので、こういった形でやっていくのかにつきましては、ちょっと前後しますが、2 つ形状をみておりました、乗合タクシーについて先に説明させていただきます。三里木線、陣内線、供合線と大きく 3 つあります。今、私共が考えておりますのは、南側の陣内線、供合線、16 ページをみてください。前後して申し訳ないですが。

こういった公共交通体系を取るかということで三里木線については、後でご説明申し上げたいと思いますが、南側の陣内線、供合線について、先にご説明申し上げたいと思います。陣内線と供合線が廃止になりまして、公共交通空白地になるところを、下のピンク色をつけております。陣内線の上町、下町の地域。それから、南側の供合線の中島、岩坂の地域。その地域に、乗合タクシーを導入したいと考えております。それとあわせまして、三里木地域は新たな新規路線を組みたいと考えております。

15 ページをみてください。

乗合タクシーがどういうものか説明いたします。ご存知の方もいらっしゃると思いますが、基本的には、集落から乗り合いをしていただいて、予約の時間にそれぞれの地域に出向き、集合のそれぞれ決まった所で降ります。戻りも同じ形式で行っていきます。15 ページ左下に乗合タクシーの場合の効果を掲載しております。1 番は、行きが家から玄関まで細かいサービスが可能ということ。2 番は、予約の時だけ運行する。3 番は事前の予約制を必ず行う必要がある。メリット・デメリットがありますが、そういったサービスを行いたいということでございます。

16 ページにございますが、既に 14 地域で乗合タクシーの導入をしております。今回、新たに旧と新ということで、新たに、町区、下町区、中島区、岩坂区、陣内線・供合線廃止に伴いまして、陣内線につきましては、町区、下町区。そこについて乗合タクシーを導入したいと思います。中島区と岩坂区は供合線に廃止に伴い、乗合タクシーを導入したいと考えております。

ちなみに、料金設定につきましては、4 地域 200 円ということで、他の地域と整合性をはかった料金設定をさせていただいている状況になります。

それと時間帯につきましては、予約制になっていきますので、1日4往復しております。町中心部区域が第1便から第4便までありまして、行きが7時半、9時、10時半、12時。帰り第1便が10時半から始まって16時という形で設定しております。今回、時間帯の設定につきましては、既存資料がでておりましたので、それと同様な形でサービスをさせていただきたいと考えております。

12ページをみていただきたいと思います。

町内のバス路線図の今の現状が上で、下が計画案で記載しております。今回、三里木線についてどうなるかということになります。計画案に書いてありますが、産交バスの大津営業所から出まして、今の三里木線と同様の路線を走りまして、菊陽のちょっと入ったところで、国道旧道から国道に入って、肥後大津駅へ乗り入れるということ、新規の追加路線という形でお願いしたいと考えているところです。

13ページの具体的な三里木線の減便に伴います、現在の運行の変更を書いております。新たな路線ということで、大津産交の入口から入りまして、菊陽方面に向かい、古閑原入口というのがございまして、そこまで九州産交バスが走っている路線と、同じような路線になります。それから、もう少し、菊陽に入りまして、国道57号線に出れる道があります。そこに入り込んでいって、国道57号線にでて、大津警察署前、大津駅南口というバス停を新設し、新規路線として考えているところです。これにつきましては、先程申し上げましたが、三里木線が昼の時間、午前11時から午後3時までが減便になりますので、その間で4便程度の便が出来ないかという状況でございます。

ちなみに、その下の方に料金体系を記載しております。参考までに、大津産交から大津駅南口まで乗った場合、260円の料金設定で提示しております。

資料があちこちいって申し訳ございません。今回のバス路線の廃止に伴う代替案ということでご説明申し上げます。

【会長】

ありがとうございました。少しまとめます。

要は、3路線の減便及び廃止路線があります。廃止路線については供合線と陣内線が廃止されます。三里木線については、昼間の時間帯に10便程度減便されるかもしれない。その代替案として提案がございましたのが、供合線と陣内線については、16ページをみてもらうと、上町、下町というところと、岩坂、中島が、空白地域になるので、これにつきましては、乗合タクシーを導入したい。乗合タクシーについては、町中心区域と需要区域ということで、往復4便ずつを設定したいということが1点目の提案。三里木線の昼間の減便については、大津産交から菊陽方面に向かって、大津駅に57号線に戻ってくるという路線を提案して、そこでカバーしていこうというような提案でございます。

こういう提案をした根拠についてが、10ページのOD調査に基づいてやっていますよという話で、OD調査によると、供合線で例えば、大津と菊陽、熊本市方面、大津以外

の所に行かれています方は、供合線を使っている方は2、3名しかいらっしゃらない。陣内線を見ていくと、行きで6、帰りで3ぐらいなので、大津町の中での対応ということで、乗合タクシーで中心方向に乗って行って下さい。町外へ出る方については、JR等を利用し移動していただくという考え方だと思います。三里木線につきましても、昼間影響を受ける方は、熊本市方面、または帰ってくる人は上下線とも53名程度。これについても、JR等で対応していただけないかということで、町内で回して駅に運んで行こうというような考え方が提案されています。この件に関しまして、ご質問ございませんでしょうか。

【委員】

地域の代表で町の方に伺いたいのですが。27日に行政区懇談会と言って、区長さんとの町の懇談会があるときは、区長さんに説明があると思いますが、地域住民の方への説明というのはお考えあるのでしょうか。

【会長】

事務局いかがでしょうか。

【事務局】

事務局から説明いたします。今回のバス路線の再編については、新聞報道等多少、今年の1月位に出たと思いますので、その辺を受けまして、区長会等で説明をさせていただいているところです。北部、中部、南部、区長会があります。そちらのほうに説明させていただいております。全体的には区長会全体の中で話をさせていただいて、個別ケースにつきましては、それぞれ直接、乗合タクシーを導入するところにつきましては、それぞれの集落に出向いて、皆様方にご意見を伺っている状況です。中部の路線につきましては、中部の区長会のほうに、関係する区長さんの中で説明をさせていただいている状況です。

【会長】

よろしいでしょうか。乗合タクシーを導入するところについては、その集落全体に説明されている。バス路線については、中部の区長さんを対象に説明されるということです。よろしいでしょうか。他にございませんでしょうか。

【委員】

九州産交バスさんからバス路線が廃止になって、3地区、下町、中島、岩坂、その部分へ乗合タクシーの導入というのをご検討いただけるということではありますが、現在、町内に3事業社タクシー会社がございます。その代表という形でお話させていただきたいのですが、先程も話がありましたとおり、高齢者の足をいかに確保するかという

点で、この町内に営業区域を設けられて、タクシーにしか出来ない部分というのが、病院まで送るという方法、ご高齢者の方々を搬送できるという部分もありますし、やはり、タクシーを出来ましたら、導入することを前提といたしまして、話を要望と言いますか、そういった形でお願いしたいと思います。以上です。

【会長】

タクシー協会からの要望として、こういう乗合タクシーを導入するのであれば、町内のタクシーにというところと、どういう考え方で導入されるのですか。

【委員】

やはりタクシーはドアトウドアで、バスで出来ない部分もタクシーで出来て、特に営業区域を設けられて、救済運行という対応を取られますので、先程、高齢者の方々の足をどういったふうにするかという点が重要という話がでましたが、その点で、乗合タクシーの運行のやり方によって、こういったところも解消できる部分が多々ございますので、その辺を町内3事業社の実績もございますし。乗合タクシーの導入を検討されているということですので、我ら業界としましても、出来ましたら、お願いしたいと思います。

【事務局】

事務局からの説明が不十分で申し訳ございません。乗合タクシーの町内の現状を申し上げますと、資料15ページを見ていただけますでしょうか。右側に利用料金の新旧対照表を記載しております。タクシー事業社、3事業社ございますが、もうしばらくしていただいて、既に左側の14集落については乗合タクシーを導入して実施しているところですので、同じような形で、これを区域拡大させていただく形で今回お願いしたいということですので、新たに、新というところで、空いている町、下町、中島、岩坂の一部、この地域についても、今の乗合タクシー導入をやっております。その地域拡大ということで、お考えいただけたらと思っております。宜しいでしょうか。

【委員】

わかりました。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

バス路線の関係なんですが、新たにバスを産交だったら、便数については、どれくらいのことを、今想定しておられるのか。10便程度との話でしたが、本当はどの程度

の便数なのでしょうか。

【事務局】

便数については、今調整をしております、大体4便と考えております。先程申し上げましたとおり、乗合タクシーについても1日4往復でやっておりますので、今回も出来ましたら、4往復は出来ないかと、4往復ですので、8便ですね。今までと同じような形の便数設定が出来ないかというところで、調整させていただけたらと思っています。

【委員】

13ページですが、大津産交から大津駅南口まで行った後は、どっちに行くのですか。もどかに戻るのですか。

【会長】

起点終点が大津駅と、後は大津産交行きということ。大津産交から肥後大津駅の入口付近、南口から逆に周って、同じ路線を逆向きで大津産交入口まで戻るということでございます。

【委員】

色々考え方がありますが、今、大津町の小学校の子供達が大津小学校が真ん中位にあるのですが、吐まで歩いていると思うんですね。バイパスを周るという考えはないわけですね。

【事務局】

今回は、先程おっしゃいましたように、吐ということで、ここに書いてあります、たぎぎのバス停というところがありますので、今の既存の路線を九州産交も入っております。今回、午前11時から午後3時までの空白時間がございますので、そこに子ども達の帰宅時間も把握していたものですから、今の現状で対応できる形で、そこに路線を入れたということになります。

【委員】

それはわかります。今、同じところを書いているわけでしょう。ではなく、将来を決めたところで、バイパスをずっと行けば大津小の近くまで行く時もあるから、そういうのも考えられると。

【事務局】

それも事務局で考えました。今回、どれくらいの利用者が見込めるかというのがありますので、まず、駅まで乗り入れて、継続的な形にして、また利用状況をみてみようということでお話をしております。

【委員】

わかりました。

【委員】

また、同じところで申し訳ないのですが、実験的みたいな形で巡回みたいなのは考えないのですか。例えば、大津産交の営業所から大津中央までというのは、結構、通りますよね。実験的に巡回するのもひとつの方法かなという気がしないでもないです。

【事務局】

そういう話もあると思います。先程全体で申し上げました、公共交通網形成計画をつくっております、色んな現状分析とかというところをしております。全体的な公共交通網の中で、おっしゃったようなコミュニティーも検討しなければいけないかと思っております。今回ご提案しましたのは、あくまでも、12月1日時点で、バス路線が減便になるものですから、その件に早急に対応しなければいけないというところから、提案させていただきましたので、いただいたご意見につきましては、今後の公共交通網形成計画の中で、現状分析、課題を整理して、そういったコミュニティーバスについても検討ということが出てくると思います。

【委員】

平成31年ですかね、運動活動の社会化というのがあります。そうすると、運動する場所が無くなるんですよ。運動公園が非常に利用価値が出てくると思います。教育委員会として、スポーツで観光とスポーツフォーメーションのこともありますので、まわせるのなら、この運動公園は経由して大津産交に戻っていただきたいなど。そうすると、将来的な広がりも出てくると思います。色んなイベントの時も、駅から運動公園まで行けるわけですから、何か利用価値が出来るのではないかなという気がいたします。出来ないと思いますけど。ぜひ、その辺も含め、運動活動の社会化がありますから、考えていただきたいと思います。

【会長】

恐らく、形成計画の中で、今後どういう町づくりをしていくかと関わってくるので、その辺は将来やっていく。今回はあくまでも12月1日に向けて応急的に減便対策で、将来的には、形成計画の中で考えていくということですので、よろしくお願いします。

その他、ございませんでしょうか。

【委員】

以前もお聞きしたのですが、大津産交から大津産交入口、そして、中心部の方まで行きますが、吹田団地からの発着というのは考えておられないのでしょうか。子供達になると全て吹田団地の子供達ですので、(大津産交) 入口からというのは、どうかなと思います。どういうふうに考えていますか。

【事務局】

夕方の便と朝の便については九州産交発が吹田団地から出ている便がありますので、そういったところで対応できればなと考えております。帰りについても、吹田団地の便が入っています。

【委員】

12月1日から弊社のほう廃止決行するのですが、それにつきましては、朝の時間帯は全て吹田団地発、朝6時から大体9時頃まで6便運行いたします。夕方16時から吹田団地終点、または、大津産交終点になりまして、7便、交通センターから出ている路線を維持することで、朝と夕方につきましては対応出来るのではないかと思います。以上です。

【委員】

子供達は昼間、早く帰りたくても帰れないですね。帰る時の理由が、吹田町が入らないものですから、吹田町の発着の方が、子供達の安全面でも良いのではなかろうかと。それと、先程から話に出てきていますが、高齢者の方達も吹田町も高齢化しております。買い物へ行ったり、病院に行ったりする時には、朝早くからもいいのではなかろうかと、生活手段はある程度、確保したほうが良いのではなかろうかということですので。せっかく、産交バスの西の方面と東の方面はそんなに離れていないものですから。そちらのほうが良いのかなと思います。

【委員】

教育委員会からもぜひ、よろしく申し上げます。同じ意見です。

【会長】

発着のところを大津産交では無く、吹田団地の発着の方がよいのではないかとのご提案です。

【事務局】

いただいたご意見はこれから実況調整していき、調整出来る分については調整していきたいと思います。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

運輸支局からです。資料 15 ページなんですけど、乗合タクシーというところで、今回、新たに、エリア拡大というお話でございましたが、15 ページ左側の予約の方法なんですけど、現状の利用者の利用されている方で、十分に満足されていらっしゃるのかというのをですね、せっかくされるのであれば、検証していただいて、そうでなければ、県内、多数の事例がありますので、いろんな方法がございますので、もう少し検討していただいても良いのではないかと思います。当日は午前 6 時 15 分からの予約というふうに、早朝はなっているみたいですが、色んな地区では人件費もあがっていることから、6 時からタクシー会社の人を張りつけるということで、それと人件費をみていただけないということも結構ありますので、その 6 時 15 分というのが事業社の経営サイドを維持するためにも、ボランティアをやっているわけではないのですが、ある程度の人件費を吸収できるような運賃体系になっているかも踏まえて、色んな県内の事例もタクシー協会にお聞きになってもらって、前日の予約も 9 時までとなっておりますが、夜 9 時まで人を張りつけるというところも、タクシー会社の経営が苦しいところもありますので、事例を検討されて、もう 1 度、タクシーの予約の仕方、周知仕方も今後されると思いますが、見直していただければと思います。

右側の運賃体系ですが、今回追加される 4 つ以外のところは、消費税 5% のままで 8% の改定をしていないのではないかと思います。今回、導入されている 200 円というのは、消費税 8% だと思いますので、消費税 5% の運賃と 8% の運賃が混在しているのですが、200 円というコストを色々考えてされているのか。単純にきりが良いから 200 円にされているのか、将来、消費税 10% になった時には、5% から 2 倍の運賃体系、全て改定しないとイケないのか。下は 2% になりますので、運賃の体制のところもあまり消費税をお考えになってないような気もしてますし、当面これでいかれるのであれば、将来、そういう負担もあるということを、住民の方に教えとかないと、「なぜ、いきなりこんなに高くなっているのか」というところもあります。消費税の改定を運賃に反映されてないという、危険な運賃体系になりますので、そこはご注意くださいかなと思います。よろしくをお願いします。

【会長】

他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

廃止代替案につきましては、供合線と陣内線の廃止の部分につきましては、乗合タクシーで。三里木線につきましては、新たにバス路線を導入するという方向でいきたいと思えます。詳細につきましては、今、意見がありましたので、その辺をみながら、見直しを進めていきたいと思えます。今後、見直した提案について事務局からどのように進めていくかご説明をお願いします。

【事務局】

今、提案申し上げましたが、その中で時間帯の部分、どの時間を設定するか、運行回数をどうするかが正式に決まっておきませんので、路線バスも含めてこちらのほうにできるかご相談したいと思えます。

【会長】

12月1日より運行開始ですね。恐らく、もう1度、この会議を開いて進めるのはなかなか難しいと思うので、書面会議かなんかで提示されるのですね。もう1回開きますか。

【事務局】

この場で承認していただければ、予定は今日、概ねご了解いただいて、詳細については、回数と時間帯が決まっておりますバスについては書面をもってということをお願いできますでしょうか。

【会長】

大きな方向性としては、ご説明しましたように乗合タクシーと新規バス路線で対応していくということです。時間帯、便数については詳細が決まりましたら、書面でご連絡しますので、それをもって承認していただきたいと。何かありましたら、事務局のほうに連絡をいただきたいという形で進めさせていただきます。よろしいでしょうか。

【委員】

異議無し。

【会長】

それでは、議事を終了いたします。

最後にその他ということで、今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いします。

【事務局】

ご審議、大変ありがとうございました。

今後のスケジュールについて、先程話がありましたが、協議会を受けて、調整をし、ご相談申し上げたいと思います。それから、第2回目の会議を年内にもう1回予定をしております。そして、年明けて、2回予定をしております。後、3回公共交通会議を開く予定にしております。その中で、今日いただいたご意見につきましては、整理をさせていただいて、次回の会議に聴衆いただきたいと思いますと考えております。また、詳細決まりましたら、皆様方にご連絡させていただきます。

【会長】

ありがとうございました。年内に後1回開くと、年明けて、来年に後2回するということで、後3回ですね。基本的には議事の最初にやりました、公共交通網形成計画を残り3回で詰めていきたいということでございます。

本日、議事のご協力、大変ありがとうございました。

これを持ちまして、平成27年度 第1回大津町地域公共交通会議を終了いたします。どうもありがとうございました。

■第 3 回大津町地域公共交通会議 議事録

平成 27 年度 第 3 回大津町地域公共交通会議 議事録

日時 平成 28 年 1 月 25 日 13 : 30 ~ 15 : 00

場所 大津町役場別館 電算室 3 階

ミーティングルーム

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、平成 27 年度 第 3 回大津町地域公共交通会議を始めさせていただきますと思います。

まず始めに、挨拶で会議を始めたいと思います。皆様、ご起立をお願いします。皆様こんにちは。ありがとうございました。ご着席ください。

それでは、次第に沿って会議を始めさせていただきますと思います。

会長挨拶ということで、柿本会長よりご挨拶をお願いします。

【会長】

みなさん、こんにちは。一昨日くらいから大寒波で、かなり道路状況等も悪くなっていますが、みなさん影響はなかったでしょうか。大学の方は、休講もせず朝一番から授業があったのですが、学内とかも結構凍結していて、学生が自転車で来た時に、ギリギリに来るので、カーブで結構滑りながら車と交錯するような感じで、結構危ない状況でございました。ニュースなどをみていると、かなり公共交通も乱れが出たりしていたのですが、何よりも今日開催できたことをほっとしております。今日、どうなるかと思っていたので、みなさんが無事ここに来られたということにおきまして、私の挨拶とさせていただきます。

式次第に従いましてやっていきたいと思います。まず最初に経過報告ということで、これは昨年 10 月に第 1 回の公共交通会議を開きまして、色々な調査結果を報告させていただきました。それとともに、産交バスさんの方で一部路線の変更と撤退がありました。それに対する代替案等の対策を行いまして、書面会議で今後の方針について合意を得て決議にかえさせて頂きました。それから後のことについて、事務局より経過を報告させていただきます。よろしくお願いたします。

【事務局】

今会長の方からご説明がありました通り、第 1 回の大津町公共交通会議を 10 月 20 日に開催させていただきました。その際の議事といたしまして、まず地域公共交通網形成計画についてということで、ご説明をさせていただきます。それに伴い、九州産交バスさんの路線変更、廃止ということで、代替案の提案をその会議の中でさせていただきました。第 1 回の会議の際に事務局に対するご質問、資料について早急に結論を出すのは早いということで、一度お持ち帰りいただきまして、確認して、書面決議を取りたいということで

その時決定させていただきました。その後書面決議をさせていただき、新たに資料を作らさせていただきます、翌10月21日の日付で委員の皆様には書面決議のご案内ということで、案内をさせていただきました。記名を設けさせていただき、評決することを各委員の皆様から承認していただきました。また、書面決議の会議を第2回大津町地域公共交通会議ということに替えさせていただき、10月29日の午前10時からこちらのミーティングルームで、いただきました書面を確認させていただき、第1号議案が「大津産交古閑原入口 - 大津駅南口線の路線新設について」ということでの書面決議、第2号議案として「乗合タクシー営業区の追加及び営業対象地区について」ということで、二つの議案について書面での決議をさせていただきました。書面決議の結果、郵送数27名のうち、評決期限までに提出していただいた方が26名、それから内容につきましては、26名のうち賛成の方が24名。運輸支局様につきましては、協議会承認という回答という形でいただいております、過半数を占めておりましたので、第2回の公共交通会議において、議案については承認いただいたということで、新たなバス運行のルート、それから乗合タクシーの追加地区について、各事業者様には大変短い時間の中で協議を行っていただきまして、12月1日より大津駅南口線、乗合タクシーの新規対象地区追加ということで、運行を開始させていただいております。それに伴いまして、1か月間運行が終了しております、利用実績としましてはまず、新設した大津駅南口線については12月中のトータルの人数ですが、488名ご利用いただいております。1便あたり大体2名程度はご利用いただいているということです。まだ1か月間の運行ですので、周知期間等が必要かと思いますが、それくらいの方にご利用いただいております。乗合タクシーにつきましても、新たに追加されました町区、下町区、中島区寺崎、岩坂区阿原目合計で、約100名程度の方にご利用いただいております。こちらについてもまだ一か月程度の運行ですので、これから周知を広げていきまして、ご利用していただけるようにしていきたいと考えております。

一応経過報告ということで、ご説明を終わらせていただきます。

【会長】

はい、ありがとうございました。それでは早速議事の方に移っていききたいと思うのですが、議事としては二つあります。「利用実態調査・利用者ニーズ調査等の分析結果について」と、「地域公共交通網形成計画 基本方針（案）について」というものです。これは両方関連しますので、二つまとめて事務局よりご報告願いまして、その後質疑に移っていききたいと思います。説明をよろしく願いいたします。

【事務局】

- 利用実態調査・利用者ニーズ調査等の分析結果について
- 地域公共交通網形成計画 基本方針（案）について を説明

【会長】

はい、ありがとうございました。これから質疑に移っていくのですが、少し長かったので、最初の分析結果のところから、このあたりを聞いておきたいというところがありましたら、ご質問をお願いします。分析は1ページから15ページまでです。このあたりで、もう少し詳しく教えてほしいというところがありましたら、ご質問をお願いいたします。

何かございませんか。

【委員】

1ページ目のJR肥後大津駅の調査の関係で、課題のところにバスの乗り継ぎが不便だとお書きいただいているところがあるのですが、調査の中でどこから大津駅に来て、どこに行くのかとか、そのあたりの分析というのは、今回の調査でされていないのか。またされていないとすれば、どういう移動が発生しているのかということ、何かの文献等でわかれば、最終的に基本方針等含めて、色々と乗り継ぎ利便性とか、バスルートの変更とかにつながっていくかと思うのですが、駅からどこに対して交通ニーズや障害が発生しているのかとか、わかれば教えていただきたいし、それも少し反映していただきたいです。最終的には、大津町の場合にはJRという大きな幹線がございますので、それをどうしても活かす必要があり、それに対して乗合バスだったり、乗合タクシーだったりの接続をうまくしていないといけないのではないかと考えておりますので、教えていただければと思います。

【事務局】

解説をさせていただきます。基本的に調査結果は抜粋して載せておりますが、どこから来てどこに行くかという調査は実施しております。実際、大津駅から乗って、熊本市のどこの学校に行くとか、そういった細かい内容も聞いておりますので、今後結びつけて、バスの乗り継ぎが不便な内容について、ただ単にダイヤが不便なのか、路線があっちの方にあった方がよいというご要望なのか、分析させていただきたいと思います。

【会長】

細かいデータはある、ということですね。他にございますか。

それでは、16ページの方に、1～15ページまでの分析結果に基づいていろいろな問題点が提示されています。この点について、ご質問ございませんか。

このような客観的なデータに基づいて整理していくと、このような方向性になると提示されているのですが、少しこのあたりは違うとか、ここはこうではないのかとか、データの読み方等で変わってくるところもあるかと思っておりますので、このあたりについて何かご質問等ございませんか。

では私の方から少し教えていただきたいのですが、言葉の使い方が気になっていたところがありまして、これは後の基本方針にも関わってくるのですが、最初の路線バスの問題点とか、乗合タクシーの問題点のところ、路線ごとにサービス水準が大きく異なる、と

書かれているところの、サービス水準の定義がこの文章からよくわかりません。この文章を読んでいくと、一人あたりの補助金の額のばらつきをサービス水準としている文章になっているので、ここを教えてください。サービス水準が大きく異なる、という時のサービス水準の定義についてです。

【事務局】

サービス水準ということは、見える、見えないサービスも含めてあると思うのですが、ここに限っていうならば、一人あたりの補助額ということで、過剰に投資しているのか、していないのかということ判断をさせていただいております。ここで記載しておりますのは、一人あたりの補助額ということで認識していただければと思います。

【会長】

ではサービス水準というよりも、補助額が大きく異なると書いていただくほうが、わかりやすいかなと思います。サービス水準と書かれると、便数とかそういったものも含まれると思うので。補助額が大きく異なる、と書いていただければと思います。

下の方の乗合タクシーも同様です。乗合タクシーとしてのサービス水準が確保できていない状態、とありますが、乗合タクシーとしてのサービス水準というのが、どういうものを指しているのかについて教えてください。

【事務局】

そちらについては、金額的な話というよりは、乗合タクシーということで、「乗合」という言葉がついておりますので、複数人が乗っていないと「乗合タクシー」としてのサービスではないと認識しておりますので、一人乗りで乗っている場合は「乗合タクシー」としてサービスできていないというふうにとらえております。

【会長】

これは多分言葉の使い方ですが、ちょっと変えた方が良いかなと思います。他にございませんか。

今の乗合タクシーのところでもう一つ質問ですが、15 ページのところにも一人あたりの補助額で乗合タクシーが 874 円で、空港ライナーが無料で運行されていても 96 円にしかありません。このあたりはやはり、かなり一人乗りの影響が大きいということなのではないでしょうか。どうしてこれほど差が大きくなるのでしょうか。空港ライナーは無料で運行されていますよね。

【事務局】

空港ライナーにつきましては、当然利用者の金額は無料なのですが、無料のため、利用者が年々、かなり増加しております。その中で、大津町が負担する金額というものがござ

いまして、全体的に利用される方の人数で単に割っておりますので、どうしても金額的にはかなり低くなるということでございます。

【会長】

この空港ライナーについては、県が負担している部分については入っていないのですか。

【事務局】

あくまでも大津町が支出する金額を割ってはいるのですが、当然、利用者全員で割るとかなりの金額になるのですが、大津町の施設を利用される方が全体の約 58%いると、アンケート結果から出ておりますので、例えば 100 人いたら 58 人が大津町に関連する人だと認識しております、それでこのような金額となっております。

【会長】

大津町が出している金額に対して、大津町に関係ある人だけで割る、というような計算をしているということですね。

【委員】

1 ページなのですが、JR 大津駅の利用者数で、中高未成年は大体わかるのですが、成人 2,230 人の目的が何かということはわかっているのでしょうか。例えば、どこに行っているのかです。どこかから、どこに行くというのがあるわけですね。そのあたりのところはわかっているのかなと。中高は学校に行っていると思います。間違いなく。大津高校、翔陽高校。2,230 人はどういった人達で、どういった移動をしているのでしょうか。

【事務局】

先ほどご説明させていただいた通り、行き先については個別にお聞きしております。ただ、4,800 人というのはあくまでもカウント数でして、駅に出入りした人全員をカウントしております。しかし、出入りした人全員にアンケートをすることは不可能ですので、お答えしていただける方について、行き先を聞いておりますので、その方については具体的にどちらに行かれたかを聞いています。

【委員】

それはどこかに載っているのですか。

【事務局】

この調査結果は他にもかなりありますので、抜粋して載せさせていただいておりますので、そこまでは載せていません。

【会長】

よろしいでしょうか。他にございませんか。

【委員】

15 ページの、乗合タクシーの 874 円、それから外出支援サービスが 658 円なんですが、これは私はどちらかというとな外出支援サービスの方が一人あたりの補助額が多いのかなと思っていたのですが、外出支援サービスについては国や県の補助があるから、実際出しているのはこちらが多いのでしょうか。福祉関係がないのでちょっとわからないのですが。

【事務局】

単純に補助額を人数で割り付けている話です。

【委員】

ですから、その中には国や県の補助もあるのではないですか。

【事務局】

乗合タクシーの補助、乗合タクシーで個人負担されている金額と、外出支援サービスで個人負担されている金額が一緒かということ、必ずしも一緒ではありません。

【委員】

いえ、ですから、乗合タクシーの方が補助が大きくなっていますよね。普通は外出支援サービスは福祉系のサービスなので、どちらかという町負担が下がっているように思うのですが。

【事務局】

下がっているから、個人負担が少なくなっているのです。

【委員】

個人負担が少ない？

【事務局】

いや、逆です。

【委員】

逆ですよ。町がもっと財政負担しなくてはいけない、という話ではないでしょうか。乗合タクシーに過度に負担しているということではないでしょうか。これを見ると、補助

対象施設に行くなら全部乗合タクシーに替えた方が良いということになります。外出支援サービスというのは、問題がある方ですよ。全員が対象ではない方が、町が負担していないというように、この表を見れば思えます。

【事務局】

これは単純に補助額と人数を比較しているだけなので、申し訳ないのですが外出支援に関する個人負担額はわかりかねますので、どちらが高いのかはこの場では比較はできません。乗合タクシーの方が少し高くなっているようですが。

【委員】

この表だけで判断してしまうと、逆にならないと勘違いされるのではないかと思うのです。実際に外出支援サービスの方に町がたくさん出しているのなら良いのですが。町が出している金額が乗合タクシーの方が多いうことは、障がいを持った方よりも一般の方の方に多くの費用を負担していると、勘違いされるのではないか、ということです。

【会長】

もしかしたらそうなっているかもしれないですよ。

【委員】

そうなっていると困りますよね。そうなっていると、逆転現象です。もっと高齢の方で外出ができないような方たちにサービスをしないと、おかしいと思います。一般の方に対しての方が、多く費用を町が負担しているということになっているのなら、考えなくてはならないと思います。

【会長】

これは途中で説明があったのですが、一人乗りが多くなっているのも、どうしても町からの支出が多くなっているのかもしれないですね。それが二人乗りになると、下がってくるわけです。乗合率が上がってくると。

それともう一つ、私の方から聞きたいのですが、文章というか、分析の中で説明がありましたが、4ページの利用者ヒアリングで、路線別利用目的で最も大きいものについて説明があったのですが、例えば最初にあったのが、三里木線とか陣内線は通勤と書いてあるのですが、下の利用頻度別でみていくと、週2～4回まで含めても半数に達していないです。通勤や通学が多いところは、毎日と2～3日利用のところが大きくなるはずですよ。他のところはそうなっていますが、ここだけ少し上に書いてあることと、下の分布の状況というのが違っているような感じになっているのですが、このあたりはいかがでしょうか。

【事務局】

これはあくまでもデータを精査させていただいた内容になりますので、ここについてはまだ関連性を細かく分析できておりません。

【会長】

はい。少しだけ、上の文章と下の分布状況が合わないかなと思います。

他に何かございますか。16 ページとか、何かございませんか。この辺の問題点とかについて。

路線バスの問題点として、補助額が大きく異なるとか、こういった形で挙げられているのですが、分析された結果から一番の問題点というのは、利用者が少ないということのように思えたのですが。後の、基本方針案のところも、利用者数を増やすようなことを書かれているわけですね。それに向けていくのならば、基本的なサービス水準に対して利用者数が少ないと思うのです。それで赤字になっているので、どうやって増やすのかということにつなげていかななくてはならないのではないかと、思います。もしくは利用者数はこんなものだ、というのであれば、これに合わせた交通体系というものをどうしていくのか、を提案する必要があると思います。どちらかという、後の案の方をみていると、もっと乗るとい書き方になっているので、そのあたり、分析の結果と後ろの部分のつじつまが合うようにしないと、無理な計画になる恐れがあります。

【委員】

労働組合ですが。先ほどの空港ライナーのところもそうですが、作られた方はよくわかっているのですが、作ってない者にとってはなかなかわかりにくくなっています。路線バスについても、4,100 万のバスへの財政負担というのがありますが、たぶん大津町も特別地方交付税の交付をいただいているのだらうと思いますので、それをされているのであれば、その額の大元の 8 割は国の負担だと思います。そのあたりもどこかの、備考欄か何かに記入していただければ、町民の方にも 4 千万全てバスに負担しているという誤解を与えないか、と思いますので、よろしく願いいたします。

【会長】

おそらくご指摘は、空港ライナーとかは大津町が負担している分だけで計算されていて、路線バスについては一応大津町が負担しているのですが、国も負担しているので、比較している内容が違うだろうということだと思いますので、なかなか比較しにくいのですが、しっかりとそのあたりの説明を書いておいてください、ということだと思いますので、よろしく願いいたします。

他にございませんか。

それでは、17 ページ以降に、「地域公共交通網形成計画 基本方針（案）」ということが示されています。これについてご質問ございませんか。

17 ページは上位計画と関連計画の関係を整理してあるのみですから、18 ページ目からで

す。基本方針とそれに対する目標が掲載されております。基本方針（案）が、社会情勢の変化を見据えた公共交通体系の再構築となっており、方針2として、地域の拠点形成を支援する公共サービスの提供、方針3として、持続可能な公共交通体系に向けた利用促進ということが掲げられております。大きく3つの方針ですが、このようなことも加えた方が良いのではないか、などございましたら、ご意見をお願いいたします。

【委員】

基本方針1のところで、費用対効果を考慮して行いたいということが書いてあります。目標としては効率的とか、効率的とは書いてありませんが、利便性が非常に高いものを作っていきたいという、例えば結接が非常に良いとか、まちの至る所に路線が張られるとか、そういった目標と、この基本方針にある費用対効果を考慮するというので、では我々は具体的にどのような方向を目指せば良いのかというところがちょっと見えにくいので、この費用対効果というのはどのくらいを目標としているのか、ということをお願いいたします。

【会長】

費用対効果がどれくらいかということですが。

【事務局】

あくまでも現時点では、先ほど言われたような、具体的な数値がいくら、というところはまだ設定できていませんが、当然、利便性が高く効率的なという話は、言葉で書いておりますが、ここの大きな意味合いといたしましては、何に対しても利便性良く公共交通を入れていきますよ、という考え方ではなく、当然財政負担も考慮して、利用者数が低迷するところについてはある程度減便、廃止等もふまえて、効率的にやっていくという意味を含めて、基本方針と目標を設定させていただいておりますので、具体的に路線バスの利用者数が何人以下だったらや、費用がどれくらいだったらということについては、現時点ではまだ設定できていないのですが、最終的にはそのあたりも設定したうえで方針を決定していく必要があると考えております。

【会長】

追加して言ってもよいでしょうか。この費用負担の文言は、基本方針1に入れずに、基本方針3の方に入れる方が良いと思います。持続可能な公共交通体系に向けた利用促進とかを基本方針3に入れるのならばですが。後ろにも財政負担の話が入っています。結構、財政負担があまりにも表に出すぎるかなという感じがするので、費用対効果は基本方針3だけに入れておいてよいのではないかと思います。言葉の掛かりが、地域移動パターン、地域性を考慮したということと、費用対効果を考慮したということは、全然意味が違うことになっているので、言葉の並びと内容を踏まえて、削っても良いかと思います。

他にございますか。

【委員】

タクシー協会ですが。乗合タクシーを導入されたいきさつというのは、交通空白地域をどうやって確保するか、ということだったと私は記憶しております。その中で、一人あたりの財政負担という形にすると、全く違うところの観点から議論する形になりはしないかと思えます。先ほどの費用対効果も含めてですが、目指すところがどこにあるのかということで、公共交通機関として交通空白地域をいかにカバーしてやっていくのかということがメインなのか、費用対効果がメインなのか、という説明が、抜けているのではないかと思えます。したがって、この路線バスも含めてなのですが、公共交通機関としてのあり方の中で費用対効果だけを求めていくと、当初の目的からはずれた計画になるのではないかと、思えます。ですから、目標の目的のところ、つまり基本方針のところ公共交通機関としての役割そのものが抜けているような気がします。そのあたりを含めて、入れていただけるとありがたいと思えます。

【会長】

まちづくりの方針とこれがどう合致しているか、ということですね。

【事務局】

おっしゃるように乗合タクシーについては、平成 17～18 年に、公共交通の空白地域ということで、500 メートル以内にバス停がないところに入れるということで、導入をした経緯があります。それで、先ほどからバスの補助の話があっていますが、結局バスの補助が高くなるということは、利用者が少なくなっているということですので、ではいかに利用者を増やしていくのかという問題があると思えます。合わせて乗合タクシーにつきましても、毎日 4 往復ということでやっておりますが、これも乗合率が悪いことによって補助が大きくなるという話もありましたが、ではその 4 便の時間設定とか、そういったものが良いのかということもありますので、その辺は時間の設定や、便数をどうするのかという点についても総合的に考える中で、できるだけ経費を抑えるような形で利便性を上げていく必要があると思っております。

【会長】

経費を抑えるというよりは、補助を抑えるということだと思います。経費はたくさん乗られればかかると思いますが、たくさん乗り合っていただくと補助が減るので。何かそういう形を考えられると良いかなと思えます。

【委員】

ただ交通空白地域の人に「乗ってください」と言っても、もともと利用者がいない地域

だったわけですから、そこに交通体系として乗合タクシーを導入しているわけですから、そこは非常に難しいところではないかと思います。そこで補助額をいかに減らすか、ということをもっと深く掘り下げて、同じような結果しか生まれないのではないかと、思います。

【会長】

人が住まれていない、ということだと乗合は難しいでしょうが、ある程度集落になっているところは、まだ乗合ができると思うので、そういうところをどう工夫するか、ではないかと思います。

【委員】

いずれにしても、予約型で乗合タクシーを運行しているわけですが、一人でも予約があれば行くということについて、利用者が少ないという判断をされると、非常に危険ではないかと思います。

【会長】

少しそのあたりの制度の設計も含めて、今後議論していきたいと思います。他にございませんか。

基本方針については、次回決めるのでしょうか。

【事務局】

ご指摘があった点については修正させていただき、次回の会議でそれをまた説明させていただく形で。合わせて素案も出していきたいと思っております。

【委員】

基本方針について言ってよいですか。

具体的な取組概要の中で、上からサイクル・パーク・アンド・ライド、駐輪場、駐車場を検討するというのは、外した方が良いのではないですか。終わっています。

【事務局】

取組み内容の案のところでしょうか。これは、調査時点のものであります。

【委員】

これはすでに終わっているのならば、外して良いのではないですか。

【事務局】

すみません、これはまだ具体的取組の案ですので。

【会長】

次回までに、この中にご質問等があるのであれば、事務局までお願いいたします。

私からお願いですが、具体的な取組概要を書かれるときに、公共交通機関に転換させようとしているのかとか、誘発で需要を増やそうとしているのかとか、全体のトリップ数を増やそうとしているのか、そのあたりを少し分けてほしいと思います。たとえば全体のトリップ数が増えると、分担率が一緒でも公共交通機関のニーズは増えます。まちとして全体のトリップ数を増やそうとしているのか、トリップ数は同じでも転換する数を変えようとしているのか、それとも、中での誘発をしようとしているのか、少しそのあたりがわかりやすくなるようにしちえいただければと思います。一緒になるところもありますが、そのあたりがわかるように、このような理由で、人数を増やそうとしているとか、いくらかの確保をしようとしているとか、そのあたりについて、具体的な取組と効果がどこに行くのかを明記してください。

【事務局】

基本方針の中でもいくつか、先ほどの費用対効果の件もございまして、少し整理をしたいと思います。具体的な事業についても、仕分けるようにしたいと思います。

【会長】

他にございませんか。あとは全体を含めて何かございましたら。

よろしいでしょうか。

それでは、その他ということで、今後のスケジュールということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局】

本日の会議資料として、もう一つ公共交通会議のスケジュールを配布させていただいております。これに基づきご説明させていただきたいと思います。

上から順に、すでに開催されております10月20日の第1回公共交通会議、それから先ほど説明させていただいた、第2回につきましては書面ということで、10月29日に開催させていただいております。

その後、今回の調査結果の整理、課題の整理等を行いまして、本日、1月25日の第3回公共交通会議ということで、分析結果の報告と、基本方針をご説明をさせていただきました。委員の皆様からいただいたご質問、ご指摘等については、これを踏まえて修正をさせていただき、今から公共交通網形成計画の素案作成に入っていきます。合わせて先ほどいただきました課題等につきましても、皆様にお示しをさせていただきたいと思います。今後は公共交通網形成計画の素案を作成していただきたいと思いますが、素案につきましては2月中旬あたりに第4回公共交通会議として提示させていただき、お諮りさせていただ

きたいと思っております。合わせて、素案に伴う再来年の実施計画の実現に向けた政策などについてもその段階で何かお示しできるように準備させていただき、ご検討いただきたいと思っております。

それを踏まえまして、今後庁内調整会議、パブリックコメント等を実施し、最終的には細かい修正等を踏まえて、3月の中旬、下旬あたりで今年度最後の第5回公共交通会議を開催させていただき、こちらで最終的な公共交通網形成計画の承認をいただきたいと思っております。スケジュールとしては、そのように進めたいと思っておりますので、皆様のご協力をお願いいたします。

【会長】

スケジュールについて一つ聞いても良いでしょうか。大津町はパブリックコメントにどれくらいの期間をとるのですか。

【事務局】 一か月程度を設けておりますので、割とタイトなスケジュールにはなっておりますが。

【会長】

一か月ですね。2月中旬に会議をして、パブリックコメントを一か月とるということですが、大丈夫でしょうか。結構きびしいと思うのですが。

【委員】

2月の下旬から3月の下旬にパブリックコメント期間になりそうな気がしますが。

【会長】

2月中旬にこの会議を開いて、全く修正がなければすぐパブリックコメントにかけられるのですが、ちょっと修正が入ると、なかなかきびしいかなと。

【委員】

あるところの例でいくと、素案を出していろいろと意見があって、修正はあったけれども、大きな方針の転換にいたらなければ、その提案した素案でパブリックコメントをかけて、最終的に意見を取りまとめて作るという自治体も、一応参考までにはありました。

【会長】

ちょっと心配です。

【事務局】

素案の部分については、お示しできるところは書面等でもお示しさせていただきながら、

素案を出せるようにしたいと思いますので。

【委員】

具体的に3月下旬に形成計画が承認されて、国に提出された後、実施計画及び具体的な実施についてはそれから約1年後ということによろしいのでしょうか。

【事務局】

本計画につきましては今年度策定させていただき、実施計画については本来ならば続けて作っていった方が良いのですが、今回の計画についても急ぎで作っており、再編の部分については事業者様のご協力がどうしても必要になってきますので、来年度の1年間につきましては、そのあたりを踏まえたところで、公共交通会議の中で再編実施計画のたたきをつくらせていただき、29年度から再編という形で、来年度1年間については協議期間を1年間設けたいと考えております。

【会長】

よろしいですか。他にございますか。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】

本日はお忙しい中、また気候の悪い中、お集まりいただき誠にありがとうございました。

第3回大津町地域公共交通会議については、これで終了とさせていただきたいと思えます。最後に挨拶で終わりたいと思います。ご起立願います。皆様ありがとうございました。

■第 4 回大津地域公共交通会議 議事録

平成 27 年度 第 4 回大津町地域公共交通会議 議事録

日時 平成 28 年 2 月 22 日 13 : 30 ~

場所 大津町役場別館 電算室 3 階

ミーティングルーム

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、第 4 回大津町地域公共交通会議を始めさせていただきます。

大津町では会議の前に挨拶となっておりますので、挨拶したいと思います。皆様、ご起立をお願いします。皆様こんにちは。ありがとうございます。ご着席ください。

それでは、ただ今から平成 27 年度 第 4 回大津町地域公共交通会議を始めさせていただきます。次第に沿って進めさせていただきます。

会長挨拶ということで、柿本会長よりご挨拶をお願いします。

【会長】

みなさん、こんにちは。熊本大学の柿本でございます。本日は議事の中に 4 つの議題があります。特に最初に記載しております大津町地域公共交通網形成計画。これは今年度ずっと取り組んできたものですが、大体の素案がお手元にあります分厚い冊子でまとまっています。本日は、この冊子の中身がこれで良いかどうかについて議論をして頂きたいと思っております。本日の議論を終えると住民の方に冊子を見て頂き、住民の方からの意見を反映させて最終案とさせていただきますので、本日のご審議よろしくお願い致します。

【事務局】

ありがとうございます。それではさっそく議事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、柿本会長の方よりお願い致します。

【会長】

それでは議事に入りたいと思っております。最初に大津町地域公共交通網形成計画（案）について事務局よりご説明をお願い致します。

【事務局】

第 1 号の大津町地域公共交通網計画（案）ということで、本年度につきまして公共交通網を作るということで第 1 回目の会議で公共交通網形成計画のご説明、これに取り組む際の実態調査、アンケート調査。これら等を実施しますということで第 1 回の会議でご説明をさせていただきます。第 2 回につきましては書面決議ということで路線再編の決議を頂いております。第 3 回の会議の先月行った会議におきまして、それらの実態調査、アンケー

ト調査等から出された課題。これらを基に基本構想ということでご説明をさせて頂きまして、若干ご意見等頂いた分につきましては中身を修正させて頂きまして、今回の公共交通網形成計画の案ということで反映させて、その案を作らせて頂いております。その案の説明につきましては、業務委託をしております、中央コンサルタンツの方から説明をしたいと思っておりますので、ただ今よりご説明をさせて頂きたいと思っております。

【事務局】

○大津町地域公共交通網形成計画（案）について説明

【会長】

ありがとうございました。それでは審議に移っていきたいのですが、少し量が多かったので、2つに分けて審議していきたいと思っております。

最初は、ただ今説明がありました160ページまでのところですが、160ページまでのところは前回までの会議で議論をした内容で、それに対する修正を加えたというところですが、160ページまでのところで、修正が加えられましたが、これについて何かございませんでしょうか。最初が30、31ページです。次が46、47ページです。157ページのところです。それと158ページ。160ページのところまでです。

【委員】

30、31ページで質問ですが前回の会議で申し上げた通り、年間補助額のところに特別地方交付税の部分については明記して頂いているが、この記載文は前もあるのではないかと思います。路線バスについては特交の交付対象になっていると思いますが、ここにありません交通全般、例えば空港ライナーや乗合タクシー、外出支援サービス、スクールバス、これらについては特交の対象外だと思いますし、スクールバスはスクールバスでの文科省の交付の部分があると思いますので、トータルでここに記載されるのは如何なものかなと思います。私は路線バスについて特交の割合が約8割であると前回の会議でも申し上げたつもりです。しかし、一部という表記については10割からするところの8割が一部に果たして該当するのかなのか。これをふまえた上で31ページでは、路線バスに町の財政から7割が支出されているという表現になっています。元々8割が入りであっているのに、それを伏せたまま7割が町の財政から出ているというところも如何なものだと思います。空港ライナーあたりの、特に数値的なもので言いますと、スクールバスが年間約300万円もの補助が出ています。約80数名の方が利用されて、一人当たり3万5000円の補助額となっています。しかし、路線バスは4100万円という額は大きいですが、15万6000人という人間が利用されている関係上、一人当たりの補助額は264円と非常に安価なものになっています。この辺りについての整合性、全体の額のみで町民の方が捉えられる可能性があると思っておりますので、この表記の方法については、先般の会議で私が申し上げたような形での記入をお願いしたいと、要望もふまえての質問です。

【事務局】

こちらについてはご意見頂いたところで修正させて頂いて、表記し直したいと思っております。

【会長】

交付金についてはここに書く間違いやすいので、上の方に書いたほうがいいのではないのでしょうか。補助金の額についてはどうされますか。今言われた話は非常に書きにくい話ですね。

【委員】

書きにくいです。書きにくいですけど、町民の方に町の財政負担について誤解されるのではないかと思います。先ほどの一般路線で、一人当たり 260 円しか補助が出ていない一方で、学生さんは 3 万 5000 円となっています。学生は必要ですが、その辺りの関連性が町民の方に説明されると、ディスクローズしていくという意味ではこれをどこかで保管する補機が必要なのではと思うのですが。

【会長】

一人当たりの時が書きにくいですね。一人当たりというのは一回当たりですね。学生さんが 3 万 5000 円というのは一年間使った時の金額ですので、その辺りの書き方の工夫をお願い致します。

他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

161 ページ以降のところについて、審議をしていきたいと思っております。161 ページ以降は、大津町の地域公共交通網形成計画についてということで、基本方針として 3 つ。「社会情勢の変化を見据えた公共交通体形の再構築」「地域の拠点形成を支援する公共交通サービスの提供」「持続可能な公共交通体形に向けた利用促進」という 3 つの基本方針を立て、それらの目標を達成できるかどうかに対する指標として、各方針に対して 2 つずつ指標が設けられているということになります。更に、この目標を達成する為に 12 の事業が掲げられているというような構成です。最終的には、それらの事業と指標の関係、つまり目標との関係になっていくという形になっています。この点について、何かご質問、及びコメントはないでしょうか。

【委員】

住民に説明はあると思いますが、こういった形で説明をし、時期はいつごろになりますでしょうか。

【事務局】

そちらにつきましては、本日の会議で素案ということで承認を頂きましたら、パブリックコメントということでホームページを通して、これらに対する意見をお伺いしたいと考えております。更に、3月末に公共交通網形成計画が承認されたとなれば、その後各町民に向けた周知広報という形で行っていきたいと考えています。

【委員】

ここですということではないのでしょうか。大津町の広報ですということでしょうか。

【事務局】

素案についてはホームページを通して皆さんからの意見を伺うということで、この会議終了後に期間を取りまして、周知していきたいと考えています。その意見等を取りまとめたうえで、最終的な網計画ということで3月末に再度この会議を諮らせて頂き、承認を頂いて出来上がった計画については広報等周知できる場所があれば周知を行っていきたいと考えております。

【委員】

4月に嘱託の会議があるのですが、そこで説明はあるのでしょうか。

【事務局】

それについては事務局に持ち帰らせて頂いて、業績嘱託委員会の方で説明をしたほうが良いということであれば、再度説明をさせていただきますが、これについては現段階でどのようにできるかということは、回答を控えさせていただきますと思います。

【会長】

よろしいでしょうか。本日の会議を終えて、これをホームページに上げるという話です。皆さんから意見を頂いたとしても、パブリックコメントはなかなかホームページを見て回答して頂けないので、その辺りも近くの方々に一度見てくださいと周知願います。

【委員】

私が見るだけでなく、町民一人一人が見るのは難しいと思うのですが、関心があるかないか別にして、パブリックコメントを町民がみるかどうか不安です。

【会長】

私から聞きますが、この冊子はすごく分厚いですね。町民の方々が分かる為には簡単な概要版は必要だと思います。

【事務局】

まだ今会議では概要版は示させて頂いていませんが、今回の素案を承認頂いた内容から課題、問題点、それに伴ってどのような基本方針で進めてこういった事業に取り組みますという概要版を1つ作って、パブリックコメントについては本編と概要版。2つのパターンでパブリックコメントを実施していきたいと考えています。

【会長】

できた後は住民の方になるべく簡単な内容でわかるようなものをお願いします。

【委員】

その方がよいと思います。この冊子では分からないです。

【事務局】

この冊子1つで全てとはならないよう、概要版という形で抜粋次第分かりやすいものを作ったうえでパブリックコメントは実施したいと考えています。

【会長】

よろしくをお願いします。

ほかにございませんでしょうか。

【委員】

「持続可能な公共交通」という表現が頻繁に出てくるのですが、私は持続可能な公共交通がイメージできないです。その為に計画の目標が書いているのですが、目標値を見ますと、現状のものを下回らないとなっています。ということは、現状の状態は持続可能な公共交通の状態であると認識していると理解していいのでしょうか。

【会長】

165 ページから 166 ページに指標図を全部掲げていますね。その数値が大体现状維持のような数値になっています。この状態というのが持続可能な状況であるかという質問です。

【委員】

持続可能な公共交通というのは、どの様な状態なのかというのが分からないです。

【事務局】

「今の数値目標でいわれている現状維持」これを持続するということで設定をさせて頂いています。利用して頂く人が減少しないように、高齢化になった場合に高齢者の方が利用できるよということ、現状数値を維持できるように確保していきたいというこ

とで、「持続可能な」と記載させて頂いています。

【委員】

ということは、現状の状態であれば持続可能な状態であると認識していいということですね。持続可能なというのはどのようなものを目指せばいいのかを具体的に明記していないので、今までが持続可能な状態にありますということでしたら、今のターゲットを守るということになるのでしょうか。

【会長】

持続可能というのはなかなか難しいところですね。事業所としてはこのまま苦しいまま続けていかなければいけないのかというところがあるでしょうが。

【委員】

なかなかこのまま維持する事は難しい状態にあります。

【会長】

本当は利用する人が増えてくれればいいのですが、なかなかそこまではいかないところが本音でしょう。数値のところをみる時に問題があるのは、65歳以上の人で5.8%などです。

【事務局】

更に、バス利用者等も含めて、公共交通を利用する方の割合が現状減少してきているということが現実的にありますので、これについて各事業を執り行うことによって利用減少を食い止めていけるように、ルートやダイヤについては事業としてどういった方向がいいのか考えていく必要があると思いますが、あくまでも公共交通の利用者が減少する中で利用者を維持することによって、持続可能な公共交通という形で考えています。

【会長】

なかなか納得いく答えじゃないでしょうか。

私からも1つ質問をよろしいでしょうか。方針3のところ、利用意思がある住民の意向の割合が44.4%と書いています。利用意思が増えても利用してもらえないとなかなか厳しいのではないかと。ここに利用意思の割合が44%あっても、実際に利用するのは5.8%というのは、どう考えればいいのでしょうか。利用意思を住民の意向の割合が大きくなるようにしていくが、それが実際の利用に結びついていかないとなかなか厳しいのではないのでしょうか。この関係はどうしていますか。指標間の関係や方針3の2番目の指標、方針1の1番目の指標等。

【事務局】

こちらの関係性につきましては先ほどお話があった通り、方針1の公共交通を利用する割合が5.8%というのは現況値。実際の利用者の数ということで、あくまで利用していない人も含めたところで、希望的観測地という意味合いもありますが、あくまでも今回様々な事業の中で利用促進策という、乗ってもらう、知ってもらう、全然知らない方にも一度は体験してもらうというような意味も含めておりますので、実際に体験しなくても、まずは気持ちの切り替えから行ったというところでこちらの44.4%の現在値ということで考えています。実際その為に、44.4%あるが実際5.8%なのではないかという問題につきましては、そういった中で各種事業を行ったうえで、実際に乗って頂く取り組みをしていくという様に考えています。

【会長】

他に何かご質問はございますでしょうか。

【委員】

165ページの指標についてですが5.8%ということで、これを見ますと65歳以上の方を対象とした資料から引っ張ってこられているということなのですが、先ほどの方針3のところでも利用したいという意向も増えるということであれば、65歳以外の方や若い方の指標というのは他に町にはないのでしょうか。65歳以上であれば5.8%ですが、若い方も含んだ指標もあれば、そちらも両方使って判断をする。ここでいくと、若い方、学生であったり20代、30代、40代とか、その辺りがどうなっているのか分からないと思いました。意向も増えていき、こちらの2つ以上あれば関連性をつけての説明も出来そうな気がします。

【事務局】

こちらについては、現況値があくまでも65歳以上のアンケートの結果ということで、5.8%ということで示させて頂いております。本来であれば、全町民に対する、年齢、性別関係なく現況値があればいいのですが、現在、数値としてあるデータとして65歳以上のデータしかなく、今はそのデータを使わせて頂いているという状況になっています。そのため、こちらについては目標値を65歳以上に限定するのか、それとも、全町民に対するパーセンテージを65歳以上に代表とするのかという問題につきましては、再度精査をさせて頂きたいと思っております。

【委員】

166ページの方針2のところには平成26年のまちづくりアンケート調査結果ということで、継続的にされているのであれば、今は現況値がないものについては、今後新しい指標ということでアンケートに設問を増やす等して検討していただいて、PDCAを今後されていかれると思うので、もう少し詳しく分かるような対応もこれからご検討して頂ければと思います。

す。

【事務局】

今回の分の仕様につきましては、アンケートは 65 歳以上ということで調査をしております。まちづくりアンケートは継続的に毎年実施しております。この項目に今後こちらの指標の観測分のアンケートを追加した形でデータを取っていただければと考えております。

【会長】

他にございますでしょうか。

【委員】

2 点質問です。166 ページの方針 3 の町民一人当たりの財政負担ですが、現況値は平成 26 年の数値ということで、人口についても記載がございますけども、これから約 4 年後の 32 年についてはおそらく大津町の人口はまだ増えると推測されます。そうした場合には、総額が増えても一人当たりの負担額は維持できれば仕方ないという考え方なのか、あるいは人口が減ったから総額を減らさないといけないというような極端な場合があるのか、それらに対する考え方について一点お伺いしたいのと、167 ページ以降の実施年度が全て 28 年度からとなっている部分と、179 ページの事業期間及び事業スケジュールについては、空港ライナーを除けば 29 年もしくは 30 年からの実施期間で後は計画期間及び策定期間ということに図式となっていますが、その慣例性についてお伺いしたいと思います。以上 2 点をお願いします。

【会長】

分かりますか。1 点目は 166 ページの 1,552 円についてです。一人当たりの財政負担額は、人口が増減したとしてもこれを維持するような考え方ですかということになります。

【事務局】

166 ページの町民一人当たりに対する財政負担額ということで、平成 26 年度の現況値に対する今後の 32 年。5 年後の目標値が、現在値より減少と書いているのですが、実際推計値等をみて 5 年後の人口というのが増加傾向ではありますけれど、その中で、人口が増加するイコール財政負担額が増加しても割り算からすると同じ金額でいかどうかという問題ですが、基本的には利用促進策をうつことによって、町民一人当たりに対する財政負担額があくまでも人口が増加しない場合を考えていたもので、このような書き方になったのですが、微増であることをふまえて、若干その分を加算して考えたいと考えております。簡単に言いますと、例えば人口が 1000 人増加したら、1000 人分の金額を増やしたところで一人当たりの財政負担額を設定する必要があるのかと考えております。

【委員】

今の考え方を踏まえると財政負担の割合ではなく、財政負担額の問題というように直球でお返しになったと捉えますけども、そういう理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

あくまでも一人当たりの財政負担額ということです。

【委員】

しかし、人数が変わらなければという前提が付けられています。

【事務局】

人数が変わらなければ、利用促進策を各種事業で打っていますので、利用者が増えれば一人当たりの財政負担額は減っていくと考えております。

【委員】

すいません。理解しやすいように説明していただきたいのですが、総額を言われているのか、一住民に対して言われているのか、そこはどうですか。

【事務局】

一住民に対してです。

【委員】

では、人数が増えたら総額は増えても仕方ないという考えですね。

【事務局】

そうですね。

【委員】

そうであれば分かります。町の財政負担額を削減するのであれば住民一人に対するサービスを低下させるということの考えに繋がるとおもいますので、今の答弁であれば分かります。2点目についてお願いします。

【会長】

2つ目の質問についてです。

【事務局】

2点目につきましては、大変申し訳ありません。各種事業年度が28年度からとしている

のですが、この中には計画も含めて 28 年度からの分と、28 年度の計画もしくは 29 年度で予定しております再編事業の分があります。計画策定後に実施していくものもありますので、そこは記載誤りということでご理解下さい。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

空港ライナーの件で一貫性がないように感じます。154 ページに記載がある空港ライナーのところで、課題で運行の継続のところにかっこ書きで実証運行の継続もしくは本運行の移行とありますが、この本運行の移行を入れて良いのかどうかと思います。なぜならば、私も検討協議会に入っているものですから、今後の運行の問題は、書かない方がよいのではないかという気がします。もう 1 点、161 ページに同じ様に空港ライナーが書いてありますが、文言のところが空港バスという形になっています。これはタクシーでやっているのです、バスではありません。※印で実証運行と書いてありますが、173 ページの中には試験運行と書いてあり、先ほどの 154 ページでは実証運行という書き方がされています。したがって、全て文言が曖昧という感じがします。同じ 179 ページで実施というのが 32 年まで継続しているという形になっているので、これで良いのかという思いもありますので、大津町単独で決められる話ではないと思っているので、その辺りも含めて書き方が誤解を生じる様なことになってはいけないと思います。

【会長】

ただ今の空港ライナーの件についていかがですか。

【事務局】

文言については統一させて頂きたいと思います。

本運行への移行については、町で決める事ではないので削除させていただいて、最後のスケジュール等につきましても、県と相談をさせて頂き、記載してよいか再度相談させて頂いてから修正をしたいと思っています。

【委員】

もう 1 つすみません。

161 ページの事業者のところと同じ空港ライナーのところですが、他のところは事業者名と書いています。このみが協議会名になっています。この辺りはどうでしょうか。

【事務局】

これについても、表現については県と相談させて頂きたいと思います。

【会長】

これは正式には何でしょうか。試験運行ですか、実証運行なのですか。

【委員】

両方の使い方をしてしています。最初の方は試験運行という言い方をしていました。

【事務局】

そこは確認して統一したいと思います。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

最後に要望のみ1点。大津町で検討していく事だと思っておりますが、公共交通というところこの市町村でも担当される部局のみが公共交通であるという様な捉え方をされるのですが、私はそうは思いません。先ほどの様々な外出支援やスクールバス、福祉運送等全ての中で、幼年のお客様から老年のお客様まで全ての方々に対するサービスを交通として、サービスをするのが公共交通であろうという様に思いますので、庁舎挙げての取り組みとして推進して頂ければありがたいと思っています。

【会長】

他にありませんか。よろしいでしょうか。

【委員】

172 ページなのですが、確認です。バスロケーションという事が入っていたのですが、前のページのところで近隣のコミュニティバスとの連携というところにもあったのですが、今、合志市と菊陽町はバスロケーションを共同で運営されていて、去年の県庁でありました公共交通担当の会議の中でも合志市の方からこれに参画する方がいませんかという呼びかけがあったと思うのですが、ここで言うバスロケーションのイメージというのはここにある様な大掛かりな事を考えているのか、あるいは合志市と菊陽町がやっている様なそれ程お金が掛からないシステム等、どちらでいくのでしょうか。イメージが前者でいくと、これを見られると病院の方もうちもと思う様なイメージのものだったので。大津町として考えているバスロケーションのイメージを教えてくださいたいのが1つです。

179 ページのスケジュールのところなのですが、先ほど前のページの年度とこの表とが合っていないというところもあったのですが、同じ様にこれだけを見ると指摘がある前に言っておこうと思ったのですが、やる気があまり見えないというのがあります。上の事業

1 から計画ということであるのですが、本年度 28 年度が計画を色々とされるというところがあり、29 年度に再度 1 年間掛けるといった様な、スピード感として 2 年間じっくり考え過ぎているので、今年 1 年計画を立てるのであれば再編事業へ持って行くのであれば、10 月からがフィーダーの補助年度になりますので、28 年度一生懸命考えて 29 年度の 4 月から 9 月まで再編実施計画を作り、10 月からの補助年度に乗せる等というスピード感というか、意思是今のところないのかなと思いました。おそらくこの表を見ると本庁から聞いてくると思ったので、現状で 2 年間もかけてやるというところに特段の理由があるのかと思いました。

【事務局】

1 点目のバスロケーションにつきましては、先ほど言いました菊陽町、合志市がやられている様な形にプラスしてビジターセンターの中に町でサイネージというものを入れています、これについて現段階では空港の発着情報のみが掲載されている状況です。これにつきましても、以前空港ライナーが表記されたり等ありましたので、空港ライナーやバスの時刻表等一緒に載せられるような形で情報化資料として使っていきたいと考えていますので、バスロケーションについても合わせてそういった形で取り組みができればサイネージと一緒に連携をさせて頂くという考えです。

スケジュールの件ですが、実際に再編を考える中でどうしても事業をじっくり検討していく必要があるのかなと町としては考えておりました、それについてはきちんと時間を掛けながら相談させて頂いて、どういった方向がいいのか、その辺りについて 1 年間じっくり検討をした上で再編に向けた計画を立てたいと考えており、この様なスケジュールとさせて頂いています。29 年度に再編計画、実施運行等といった形に検討して 30 年から実施していければと考えておりますので、現段階での町としての考えとしてはそういったスケジュールで進めていければと考えています。急ぎ過ぎるとなかなか対応できないと厳しいところもありますので、スピード感は確かに必要かと思いますが、町として連携計画も作っておりまして、それが現状として動いていなかったという現状もあるので、きちんとした中で事業と相談しながら進めていく必要があると思ひ、じっくりやっていきたいという事で考えています。

【会長】

時間を掛けてやっていくという事だそうですね。よろしいですか。他にございませんか。

それではただ今ご指摘頂いたところを修正して、パブリックコメントにかけて頂くということではよろしいでしょうか。それでは議題の最初の大津町地域公共交通網形成計画（案）については終了させて頂きます。

続きまして、吹田団地～大津町中央経由～大津高校前の新設について、事務局よりご説明をお願い致します。

【事務局】

事務局より2番目の吹田団地～大津中央経由～大津高校前の新設についてご説明をさせていただきます。資料の②というものを別冊で準備しておりますので、こちらをご覧いただければと思います。こちらにつきましては、昨年12月1日の路線再編の際に町としても理解をした上で九州産交の収支改善に向けた取り組みの苦渋の決断ということも理解した上で取り組みとさせて頂いたのですが、7時台に吹田団地から利用されている通勤・通学で利用されている方が11月まではこちらの資料に記載している通り7時2分、7時27分、それから路線廃止になった陣内線7時34分に運行しており、7時台に全部で3便路線バスが運行していました。これが12月1日から路線再編の関係で7時11分三里木線これが1便のみ運行している状況になり、何度も現地調査・現状把握等に町としても吹田団地の方にお伺いし、その中で地区の方から元々3便あったものが1便に減っているということもあり、利用者がそこに全て集中していて通勤・通学に支障が出ているという話がありました。これについて7時台に通勤・通学者利用者の利便性と、小学生も多数利用しており、低学年等もいるので安全性を向上させる為に1便増便を確保できないか相談をさせて頂いており、2番の運行詳細として吹田団地～大津中央～大津高校の前、それから駅利用の方につきましては、子育て検診センター前というバス停があるのですが、そこから南口まで歩いて駅まで行けるので、駅を利用される方の通勤量、これも含めたところで7時30分発という事で1便増便できないかと相談をさせて頂いているところです。こちらにつきましては手続き等の関係もあり、運行としましては今年の4月から運行できればと考えており、調整をさせて頂いているところです。簡単ですが、説明は以上になります。

【会長】

減便をされたのですが、減便する時に3便あったところが1便になったことで利用客が集中し過ぎています。小学生等も使っているので、安全を確保する為に1便から2便にしたいと考えています。2便にするにあたって、駅利用者もいるので駅利用者等も使える様なところで提案されているというものです。このような新設等についても、町内で完結されるものなので、ここで了承されると手続きになるということなのですが、よろしいでしょうか。これは了承されたということですのでよろしくお願いいたします。

次は、大津駅南口線の路線変更についてということです。

【事務局】

続きまして大津駅南口線の路線変更ということで、資料の③を見ていただければと思います。こちらにつきましては先ほど説明しました吹田団地の分と同じなのですが、12月1日から路線再編に伴い、お昼の時間帯に路線バスが通らなくなるということで、大津産交から古閑原入口を経由して大津駅南口に乗り入れをする、大津駅南口線を新たに12月1日から運行させて頂いております。こちらについて、上図の様に大津産交発で新設をさせて頂いたのですが、地区内の老人会の方から以前お昼の時間帯についても吹田団地発で出ていた便

が1時間に1便程度ありまして、こちらについても吹田団地という所が国道から少し坂を上った高い地域にありますので、下に下りてバス停に行ったり、帰りに上って行ったりするのも大変ということで、是非新たに新設した路線についてできれば吹田団地内からの発着に路線を変更して頂けないかのご要望がありまして、こちらについても既に12月1日から運行させて頂いた大津駅南口線を大津産交発から吹田団地発という形で路線を変更させて頂ければと考えております。これに伴いまして、資料③-2の方で若干路線の距離が伸びますので、若干のダイヤ改正、バス停の数が増えますので、運賃の改定ということでご提案させて頂いております。こちらについてもご了承頂ければということで提案させて頂いております。よろしくお願い致します。

【会長】

これも同じく、吹田団地の方から要望があり、そちらからの発着にしたいという意見です。ここの発着にするにあたって、時間の変更と運賃の改定がありますということです。これも今年の4月1日から資料③-2にある様な運賃と時間に変えていきたいという提案です。何かありますでしょうか。よろしいでしょうか。これは変えるのはいいですが、ここは減線していたところで、利用者が少ないといけないため使って下さいと言ってください。

【事務局】

吹田団地の方には是非利用して頂くようにお話をしたいと思っております。

【会長】

最後の議題になりますけれども、内牧環状線ダイヤ改正について事務局よりご説明をお願い致します。

【事務局】

最後に、内牧環状線ダイヤ改正についてということで、こちらにつきましては資料の④をご覧頂ければと思います。こちらについては現在、町内完結で運行しております内牧環状線、こちらの昼の時間帯のダイヤを若干改正させて頂ければということで提案させて頂いております。こちらについては、先ほど説明しました、大津駅南口線が南口に到着する時間、内牧環状線が「子育て検診センター」一番駅に近いバス停になりますが、こちらに到着する時間とほぼ変わらない状況で到着しており、利用者の方からこちらについては内牧環状線は南部の方に向かう路線なのですが、南部地域の方から乗り継ぎができないという事があり、ダイヤを改正する事によって南口で降りた方が歩いて乗り継ぎが可能という事になるので、一部ダイヤを改正させて頂いて、南部地域の方でもご利用頂けるような形でダイヤ改正ができればという事でご提案させて頂きたいと思っております。以上です。

【会長】

内牧内牧環状線については乗り継ぎの便を確保する為に、時間帯を変えますという事です。これでよろしいでしょうか。これも4月1日ですね。特に異論がなければ、これでいきたいと思えます

それでは最後に、その他を事務局より何かあればお願いします。

【事務局】

本日はお忙しい中、議論頂きまして誠にありがとうございました。網計画につきましても、頂きましたご意見等修正をさせて頂いたうえでパブリックコメントの方も近いうちにまた実施させて頂きたいと思えます。修正した分につきましては、修正した内容分を皆さんに郵送という形で送らせて頂きたいと思えます。併せて修正した分をパブリックコメントに書かせて頂き、意見を集約したうえで、再度3月末に最終的な承認という形でご提案をさせて頂きたいと考えています。また、先ほど説明した路線のダイヤ改正等につきましても4月1日から運行ができるよう目指して事業者と協定をさせて頂きたいと思えますので、よろしくお願ひ致します。以上です。

【会長】

ただ今事務局よりご説明がありましたように、これから最初に議論した公共交通網形成計画についてはパブリックコメントを実施します。その意見が出揃い、修正が済んだ段階で次の会議を開催しますという事です。

以上で第4回 大津町地域公共交通会議を終了致します。

【委員】

一つだけ確認です。パブリックコメントをかけるということだったのですが。私が説明を聞き逃したかもしれないですが、ホームページのみということでしょうか。パソコン関係に苦手な方もいらっしゃるかもしれないので、例えば支所や本所で紙媒体で置き、見て頂く様な広報も含めた現物を一冊置いておく等はされないのですか。

【事務局】

紙媒体でご覧して頂けるような形で準備するのは可能です。広報に掲載する分について、掲載期間の締切が過ぎており、そちらに掲載するのは厳しいかと思っておりますので、ベースとしてはホームページ上をベースとして、町の人々も今パブリックコメント、ホームページ等をベースとしていますので、ベースとしてはホームページです。担当窓口総合政策課がご致しますので、こちらの方で紙媒体を準備して見たいと言う方には見られる様にパブリックコメントを頂ける様に、何らかの広報、周知をしたいと思えます。

【委員】

ホームページの下の方にでも紙媒体についてと、記載して頂ければと思います。

【事務局】

紙媒体でも見られますという形で記載させて頂いて、紙媒体を準備したいと思います。

【委員】

今の件ですけども、住民の方に今度3月に広報があると思いますので、今言われたように苦手な方もいらっしゃると思いますので、何か広報の中に一部でもお知らせという形でしておけば、見られる方も分かると思いますのでよろしくお願いします。

【事務局】

住民代表の方も、再度口頭で言って頂くと見られる方も増えると思いますので、それも一つの公共交通の関わりの仕組みの1つですので、住民の方も口コミで1つお願いしたいと思います。

【会長】

皆さんから意見が貰える様にお願ひ致します。

それでは、第4回 大津町地域公共交通会議をこれで終了させて頂きます。本日はご議論ありがとうございました。

■第 5 回大津地域公共交通会議 議事録

平成 27 年度 第 5 回大津町地域公共交通会議 議事録

日時 平成 28 年 3 月 28 日 13:30~14:00

場所 大津町役場別館 電算室 3 階

ミーティングルーム

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、会議を始めさせていただきます。大津町では会議の前に挨拶を行っておりますので、皆様で挨拶をしたいと思います。皆様、ご起立お願いします。

皆様こんにちは。

<一同挨拶>

【事務局】

ありがとうございました。ご着席ください。それでは、本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。平成 27 年度 第 5 回大津町地域公共交通会議を始めさせていただきます。

まず始めに次第に沿いまして、会長挨拶ということで、柿本会長よりご挨拶をお願いします。

【会長】

みなさん、こんにちは。熊本大学の柿本でございます。今年度最後ということで、お手元にあります、大津町地域公共交通網形成計画は、本日の会議で承認していただきたいという会になっております。前回の会議が 2 月 22 日に開催されまして、その時に示しました案につきまして、皆様からご意見を郵送でいただいています。それを反映して修正しているもの、また、同時に前回の会議であったようにパブリックコメントを町内の方々からいただいているということで、それを含めた修正案になっております。

大学も 3 月 25 日に卒業式があり、うちの学生達も出て行きまして今静かな状態です。年度末というのは、人が入れ替わる時期です。こちらにおられる行政の方も人事異動等で入れ替わりがあると思います。また、住民の方々も役員等改正により、入れ替わりがあると思います。こういう計画や皆で作っていく計画というのは、関係者の入れ替わりがあり、なかなか前に進めずに、ふりだしに戻ったり、停まってしまったりということがございますので、入れ替わられる方は後任の方に、うまく引き継いでくださいというのを、ご挨拶にさせていただきます。そう行わないと、なかなかうまくいかないと思います。私はずっと同じところにて、皆さん入れ替わっていき、ずっと聞きながら、なかなか進まないなと思うところが正直ありますので、よろしくお願いします。では、さっそく議事に入って

よろしいでしょうか。

【事務局】

はい

【会長】

それでは、さっそく議事に入らせていただきます。議事としましては、先程申し上げましたように、大津町地域公共交通網形成計画の承認についてとありますが、まず始めに、皆様からいただいた修正意見とどういう対応をしたのかということについて、事務局よりご説明をいただきます。

【事務局】

それでは、事務局より説明させていただきます。座って説明させていただきたいと思っております。

先程の挨拶にもありましたように、2月22日に第4回大津町地域公共交通会議で、今回の公共交通網形成計画の案についてお示しをさせていただきました。内容については一度ご説明をさせていただいたところで、その際にご質問等をいただき、それに対しまして修正した内容を反映いたしましてパブリックコメントを開始する前に、2月26日付で委員の皆様のもとに、修正した部分のみですが、修正した内容ということで郵送させていただいております。発送させていただいた後に、平成28年2月29日～3月18日金曜日まで大津町役場のホームページ、総合政策課の窓口において公共交通網形成計画案のパブリックコメントを実施させていただきました。3月18日パブリックコメント終了時、特に意見等は寄せられておりませんでした。ちなみに、ホームページのアクセス数は約80件程度、閲覧に来られている状況でございました。それではまず、第4回の案と決めさせていただきまして、皆様からのご意見等をもとに修正させていただいた内容を再度ご説明させていただきたいと思っております。

お手元にあります、地域公共交通網形成計画案の30ページをお開きいただきたいと思います。こちらにつきましては、特別交付税についてご意見いただきまして、当初の案では全体の補助額に対して特別交付税の価値がありますというような記載をしておりましたが、実際、特別交付税の措置としてありますのは、路線バスと乗合タクシーということで、国の特別交付税が充当される公共交通網の部分のみ記載をさせていただいております。更に、前回の表につきましては、各路線バスの路線、乗合タクシー等につきまして、1人あたりの年間補助額と記載しておりましたが、それぞれの交通網におきまして、補助金の支出方法、計算方法等が違うということもありますので、1人あたりの年間補助額について、この表の中で比較するのは難しいのではないかというご意見もありましたので、これについては、表から削除させていただいております。30ページにつきましては、以上2点を修正させていただきます。

135 ページをお願いします。九州産交バスさんにヒアリングさせていただいた内容におきまして、若干、回答と記載が違ふところがあるというご指摘をいただきましたので、修正をさせていただいております。内容としましては、大津営業所について、丸ポツが3つになっておりますが、当初、丸ポツが4つありまして、最後の丸ポツに小型バスは12～13台所有し、1台あたりの席数は35席程と記載がされていたのですが、大型バスについては、所有が無いというご指摘がありましたので、訂正させていただいております。公共交通の再編についてということで、記載されておりましたが、コメントいただいた内容と記載が違ふということで、こちらについては全て削除させていただいております。

154 ページをお願いします。中ほどの(3)乗合タクシーの課題という部分の現状問題点の部分に、路線バスのバス停から500m以上離れた地域を対象として運行というふうに記載を修正しております。もとの記載につきましては、路線バスの無い交通空白地域(バス停から500m以上の地域を対象として運行)と記載しておりますが、記載の表現を変更させていただき、「路線バスのバス停から500m離れた地域を対象として運行」と記載を変更させていただいております。その下の(4)の空港ライナーの課題というところにつきましては、課題のところに当初の記載では、運行の継続(実証運行の継続、もしくは、本運行への移行)という記載をしておりましたが、こちらについては、事業主体が町の主体ではございませんので、町のほうで記載出来る内容ではないということもありまして、「本運行への移行」という文言を全て削除させていただいております。

160 ページをお願いします。A3表の左下の交通網別の問題点です。こちらは(4)の空港ライナー。こちらにつきましても、先程と同じようなかたちで、本運行というのを記載しておりましたが、この文言については削除させていただいております。

161 ページをお願いします。大津町における公共交通の役割の表の中ほど、空港タクシーと記載させていただいている部分ですが、当初、空港バスと表の中で記載しておりました。空港ライナーについては、タクシーで運行しているところもありますので、空港タクシーと名称を変更しております。それと併せまして、※印の試験運行という部分がありますが、試験運行と実証運行の2種類の文言が使用されていたので、全て試験運行と表記を統一させていただいております。

166 ページをお願いします。(3)の方針3、持続可能な公共交通の来季に向けた利用促進の取り組み目標ということで、指標を大津町1人あたりに対する財政負担額の部分についてわかりにくいというご意見をいただいておりますので、注(2)で追記をさせていただきました。大津町の人口および財政負担額については年々増加傾向にあるが、公共交通の利用者は年々減少している。そのような中、各種取り組みの実施により、公共交通の利用者が増加(運賃収入等の増加した場合、公共交通に対する財政負担額が抑制されることから、目標値については、現状の大津町民1人に対する財政負担額の減少を目的として設定する)という文言を追加させていただいております。当初、表には、注(2)と記載されていなかった部分も追記させていただいております。

172 ページをお願いします。各事業の実施年度、事業年度部分は、当初案では、平成28

年度からと記載しておりましたが、実際の実施につきましては、平成 30 年からとなりますので、実施年度につきましても、あわせて平成 30 年度からと記載を修正させていただいております。

174 ページ、176 ページ、177 ページ、178 ページにつきましても、同様に平成 30 年度からと修正をさせていただいております。

179 ページをお願いします。全体計画期間および事業スケジュールの部分では、全体のスケジュールを記載させていただいておりますが、こちらもあわせて全体表を修正させていただいております。

第 4 回の会議におきまして、ご指摘ご意見いただいた部分は、今説明させていただいた箇所を修正したうえで、パブリックコメントに提示させていただきました。パブリックコメントにつきましては、特にご意見は来ていないという状況でございます。修正した部分をもとに全体的な公共交通網形成計画は、第 4 回の会議で詳細は説明させていただいておりますので、本日の説明は省かせていただきたいと思いますが、これらを修正したうえで最終的な公共交通網形成計画案ということで、お示しをさせていただいております。説明は以上です。

【会長】

ありがとうございました。全体で 12 ページ修正が入ったということです。皆様からいただいたコメントと、前回の会議でご指摘いただいた事項等について、前回の資料から 12 ページ修正が入っております。この修正を行ったものを、町民の方にパブリックコメントを提示しましたが、コメントとして 0 件であったということで、今、説明された修正だけが修正事項になっているということです。これに加えて何か、もしくは修正された内容についてご質問がありましたら、受け付けたいと思いますので、何かご質問ございませんでしょうか。もしくは、前回の会議の後に、返送はしていないが、この辺は記載したほうがよいのではないかとこのありましたら、よろしくをお願いします。何かお気づきの点はございませんでしょうか。

【委員】

先程のご説明の中で 10 ページと 11 ページのお話がありました。11 ページに九州産交バスの路線の運行状況として表が載っております。これは既に無くなっておりまして、日付が無いので、今でもこういう運行をしていると誤解を招きやすいので、出来れば何日現在というように、日付を入れるなりしていただければと思います。前半の 10 ページには、減便・廃止という表現がなされていて、その後に運行状況の便数の表示がなされていますが、これは減便・廃止する前の状況ですので、読み進めると辻褄が合わなくなるのではないかと思います。情報を変えることが出来なければ、この情報はいつ現在ですよと表示したほうが良いと思います。それと同じようなことが、後の会社別に課題・説明の部分で削除した部分があったと思います。九州産交バスについての内容が違っていたので、削除してい

ただいた部分があるのですが、その中に、まだ減便・廃止する前の利用者の声が記載されています。減便なり廃止なりを止めてもらいたいというような表現がされております。既に廃止になっておりますので、この意見が出た時期がいつなのか、この情報がいつのものなのかという表現を入れていただいたほうが良いと思います。

【会長】

135 ページの部分ですね。

【事務局】

調査した時期については、表に記載させていただきたいと思います。

【会長】

意見を聞かれているのは、9月～11月の間ですね。

【事務局】

はい、その間です。

【会長】

その後に、減便されているので丁度間に入ってしまったのですね。

【委員】

そうなんですよね。この資料ですと、まだ、廃止されていないような印象を受けるのではないかと思います。

【会長】

11 ページも日付を入れておかないと、ここで便数を変えると、更に下の利用者数との相違が出てくると思いますので、この部分は合わせてください。

他にございませんでしょうか。住民の方々から何かありませんでしょうか。

<特に無し>

【会長】

それでは、ただいまご指摘いただいた2ページ分を修正しまして、大津町公共交通網形成計画としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員】

異議無し

【会長】

大津町公共交通網形成計画案は申請されることとします。

公共交通網形成計画の進め方について、ご説明をお願いします。

【事務局】

大津町公共交通網形成計画にご承認いただきましてありがとうございました。これにつきまして、実は国の補助事業で今回の調査業務を行っておりまして、今回ご承認いただきました公共交通網形成計画は熊本運輸支局様を通じて運輸局、本庁に最終的に提出させていただいて実績報告を提出させていただくこととなりますが、内容につきまして、若干修正等が出る場合がありますと、運輸支局様からご連絡をいただきます。もしよろしければ、承認いただきました公共交通網形成計画の支局による修正につきましては、事務局および会長にご一任いただきまして、これにつきましては修正したうえで、実績報告させていただければと思っております。また、実際に修正が発生した場合には、平成 28 年度に開催させていただきます公共交通会議で結果は報告させていただきたいと思っております。こちらについて合わせて承認いただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【会長】

ただいまご説明ありましたように、本日承認されました公共交通網形成計画を運輸支局さんに提出されまして、修正がありましたら、その部分の修正については、事務局と私にご一任くださいということによろしいでしょうか。

【委員】

異議無し

【会長】

これで、この計画を承認するというので、ありがとうございます。

議事の 4 番目として、その他ということで、今後のスケジュール等について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

本日、お忙しい中ご承認いただきましてありがとうございました。今後のスケジュールということにつきまして、簡単にご説明させていただきたいと思っておりますが、本日ご承認いただきました公共交通網形成計画につきまして、目標値等設定したうえで事業展開をしていくということで、計画を作っております。今後につきましては、目標値に沿うように事

業を進めたいと考えておりますが、次年度につきましては、第4回会議で説明させていただいておりますが、公共交通網再編に向けた取り組みということで、改編につきましては、各事業社様と相談させていただきながら進めていく必要があると考えておりますので、この公共交通会議の中で、再編に向けた取り組み、方向性等について、平成28年度も3回～4回の公共交通会議で議論を重ねさせていただきまして、平成29年度から再編計画の策定に向けて、議論をさせていただきたいと考えております。また、平成28年度につきましても、委員の皆様にはご協力をお願いしたいと思います。以上です。

【会長】

ありがとうございました。新年度からはこの計画に基づいて実質的なアクションプランを策定していきます。それに従いまして平成29年度に更に詳細な議論をして、先程の中で実施計画がありましたように、30年度から改編ができるかたちで進めていくというご説明でした。ありがとうございました。他に何か事務局からございませんでしょうか。

【事務局】

特に無し

【会長】

それでは、進行を事務局に譲りたいと思います。

【事務局】

大津町公共交通網形成計画につきましては、ご承認いただきありがとうございました。これで、第5回大津町公共交通会議は終わりましたので、会議を終わらせていただきたいと思います。皆様、ご起立お願いします。お疲れ様でした。ありがとうございました。

<一同挨拶>