

第15回合志市地域公共交通協議会

[日 時] 平成22年11月29日（月曜日） 午前9時30分～

[場 所] 合志庁舎 2階大会議室

[欠席者] 合志市老人クラブ連合会 上野委員、同 草野委員、合志市PTA連絡協議会 藤園委員、㈱相互交通 園田委員、熊本県自動車交通労働組合 重光委員、合志市企業等連絡協議会 坂本委員

[代理出席者] 菊池地域振興局 技術管理課 坂本様、合志市役所 建設課 井村様、大津警察署 交通課 井様

[事務局] 中村企画課長、北里課長補佐、坂井主幹、(有)トトハウス前田芳男

(会議録)

中村課長：(全体で挨拶)

それでは挨拶から始めたいと思いますので、ご起立をお願いします。

おはようございます。

全体：おはようございます。

中村課長：お座り下さい。それでは第15回合志市地域公共交通協議会を開会致します。

本日の内容につきましては、お手元にお配りしている次第に沿って行っていきますので宜しくお願い致します。

まず、齋藤会長よりご挨拶申し上げます。

齋藤会長：改めまして、皆さんおはようございます。

今年も残すところあと2ヶ月ほどとなり、朝晩もめっきり寒くなりました。

さて、先般の会議で決めていただきましたレターバス（環状バス）と乗り合いタクシーについては10月1日から運行を開始しています。しかしレターバスについては遅延運行が発生しており、住民の方からお叱り等も受けていますので、この件について今日は議題にも挙がっているところです。

非常に難しい部分ですが、皆さんのいろんなご意見を聞きながら運行できるようにと思っていますので、ご意見等をお聞かせ願いたいと思います。それでは今日も宜しくお願い致します。

中村課長：ありがとうございました。今日の出席者名簿はお手元の資料の2枚目に付けていますが、本日欠席のご連絡が入っている委員さんについて報告致します。

老人クラブ連合会代表の上野委員、草野委員、それから、PTA連絡協議会の藤園委員、

県の自動車交通労働組合の重光委員、市の企業等連絡協議会の坂本委員、5名の方々が本日欠席ということでご連絡をいただいています。

それから資料2枚目の出席者名簿、17番、18番、19番の県の菊地地域振興局、合志市、大津警察署の委員さん方が代理出席ということでお名前を記載しています。

本日配布しています会議資料につきまして事務局から確認致します。

坂井主幹：おはようございます。資料の確認をさせていただきます。

～資料確認～

中村課長：宜しいでしょうか？もし足りない場合は事務局にご一報下さい。

それでは3番の議題に移ります。議題の進行につきましては、設置要項に基づき、会長にお願いしたいと思います。

齋藤会長：それでは3番の議題に入らせていただきます。

まず議題の1番、レターバス、循環バスEコース及び乗り合いタクシー時刻表の改定について、事務局から報告をお願いします。

坂井主幹：では議題1について説明します。

レターバス（環状バス）時刻表改定についてですが、まずレターバスにおいては当初より遅延運行が相次いでいましたので、熊本電鉄さんに遅延状況の把握と分析を指導しました。その後、10月1日から17日までの運行状況の報告を10月21日に受けました。その結果は1ページの中段に記載している通りです。

この結果に基づく時刻表の再編を指示し、提出があった改定案に対する2回目の運行状況調査を10月27日から31日にかけて実施し、その結果を受けて再度修正を行なった時刻表が、今お手元にお配りしていますバスガイドマップになります。

次に循環バスのEコースについてですが、前回の協議会において追加協議事項として協議を行い承認されたことに伴い実施したものです。

最後に乗り合いタクシーですが、こちらも今回レターバスと結節運行を行っている関連で、みずき台バス停とハローデイ・ナフコのバス停へ運行する時刻表の改定を行っています。

尚、乗り合いタクシー時刻表の改定においては、更なる利用促進を図るため近隣商業施設への買い物目的に限定した、レターバスへの結節を考慮していない便の設定も併せて行っています。

では細かく中味の説明をさせていただきます。

まず、1ページの調査結果の分析についてですが、上の表を見ていただきますとお分かりいただけると思いますが、通勤や帰宅時間帯に大幅な遅延運行が見られます。それから

平日と土日を比較すると、平日の遅延時間が多い傾向にあることがうかがえます。右回りの6便については、土日で平均33分の遅れが発生したおり、中味を詳細に調査しましたところ、10月6日の天候が曇りや雨だったこと、なおかつ夕方の運行であったために時間にして41分の大幅な遅れが発生したようでした。その日を除く3日間を平均的に見ますと、約20分の遅延状況ということになっています。曜日や時間帯、天候によって遅延状況が大きく変化するということがわかりました。

それから光の森周辺や387号線での交通渋滞による影響が大きいという分析を聞いていますが、ある程度当初の時刻表編成時からこういった状況を予見できたのではないかとということでお話しています。

また、当初より「運転が荒い」という利用者からの苦情がありましたので、それは運行時刻が遅れていることによって運転手さんの気持ちに焦りがあり、そのことが運転に影響しているのではないかとということでお話しています。

時刻表改正のポイントとしては、1ページの下の方から書いています。まずひとつ目としては、各便の遅延状況に応じた時分調整を実施しています。早着時に停車できるバス停を時分調整ポイントとしています。道路幅の狭いバス停では停車して時分調整できないので、周辺の道路状況を考慮し駐車できるスペースがあるバス停を時分調整ポイントとして設けています。土日と平日の遅延状況に差がありますが、基本は平日の遅延状況を参考にした時刻表の再編を行っています。平日の遅延が終点で10分以内に収まるように調整しています。また、早朝1、2便については飯高山公園バス停、みどり館バス停を通過することにしました。早朝の施設利用者がいないことや、開館前であるための対応です。

続いて、10月27日～31日に実施した2回目の遅延状況調査を基に、2ページ目の上の表による最終調整を行っています。この表で赤字は遅れた時間、黒字は早く着いた時間を表示しています。この調整において各便とも平日で10分以内の遅延に収まるよう調整しています。土日に早く着く便がありますので、早着便については先ほど説明しました時分調整ポイントで駐車をして時間を調整します。

2ページの2番、3番については、先ほど説明した通りですので省略させていただきます。

齋藤会長：事務局の説明が終わりました。電鉄さんのほうから何かありましたらお願い致します。

小田原委員：レターバスの遅延運行については、大変ご迷惑をおかけしています。事務局より遅延運行状況調査及びダイヤ改正の指示があり、今ご説明があった内容により改正を行ないました。その指摘事項の中で、交通混雑等はある程度予見できたはずであるというご意見いただいています。確かに時間帯、曜日、天候によってかなり左右されますので、そういった部分の所要時間の捕らえ方が不足していたのではないかと考えています。今回

の改正のポイントとしては、先ほども説明にありましたが、レターバス一周の所要時間が80分くらいありますので、最初に遅れが出るとその遅れをずっと引きずってしまうことになります。そこで遅延が発生した場合は時分調整ポイントで調整して遅延時間を吸収していく、というような時間設定にしています。

また運転が荒いというご指摘もありますので、この点については遅延と別の次元でも乗務員の運転の教育に対して指示をしており、優しい運転を心掛けるように充分指導しています。今後とも安全運行を第一に運行していきたいと思っていますので宜しくお願い致します。

齋藤会長：ありがとうございました。今の件につきまして、何かご質問、ご意見等がありましたらお願い致します。

嘉村委員：レターバス（環状）のバス停の数は62箇所ですが、総延長は何キロになるのでしょうか？またバス停とバス停の間の平均距離を出されていたら教えて下さい。

坂井主幹：調査資料を持ち合わせてないのですが、光の森駅まで行った場合で約33キロだったと記憶しています。バス停間の平均距離ですが、単純にバス停数で割ると長い区間、短い区間ありますが、平均して500mくらいになります。

齋藤会長：宜しいですか？他にご質問等ございませんか？

ダイヤ改正についてはお手元にお配りしました新しいバスガイドマップを、すでに関係する地域に配布しており、12月1日から改定を予定していますので、そういう形で対応しているところでございます。

それでは議題の1番につきましてはこれで終わらせていただきたいと思います。続きまして議題の2番、コミュニティバス、乗り合いタクシーの10月分の実績、及び現在までの啓発活動について事務局から報告致します。

坂井主幹：では議題の2番について説明致します。

まずレターバスの10月の運行実績についてですが、先ほど説明しました別紙の1、A3サイズの資料になります。こちらについて説明致します。

こちらにつきましては、10月1日から10月31日までの右まわり、左まわりの利用者数を集計しています。

便によって大きく差が見られるようで、早朝の通勤、通学の便の利用が極端に少なくなっています。3便から6便が多くなっているということが数字だけ見ると確認できると思います。光の森を経由していない5便、7便については少なくなっており、「光の森」効果というのが結果として出ていると思います。

続きまして別紙の2になります。A4サイズで右上に「別紙2 循環バス運行実績」と書いています。こちらについては、平成22年度上期循環バス実績を上の方に、下期10月分のみの実績を記載しています。

こちらにつきましては、上期は6コース週2日、1往復から2往復で運行していたものを、10月からは5コース週3日、Eコースのみ週2日ですが、2往復から3往復の運行体制に再編したところ、利用者数としては微増している状況です。

便毎のデータはつけていませんが、利用者の多いB、C、Dコースともに1便と4便の利用が多くなっています。事務局の分析としては、老人憩の家利用者の乗車が影響しているものと推測しています。

また、1便あたりの平均を別紙2の中に挙げています。こちらにつきましては上期で見ますとAコースが7.9人、Bコースが8.6人、Cコースも8.6人、Dコースが10.7人、Eコースが6.4人、Fコースが7.1人となっていますが、10月分だけで比較しますと、Aコースで1.5人、Bコースで4.1人とDコースを除いた各コースにおきまして乗車数が減っているということが分かるかと思えます。原因としては週2日から3日になり、かつ便数も1往復であったものが2往復から2往復半に増え、運行便数が大幅に増加したため1便あたりの乗車数が減っていると分析しています。

続きまして資料の3ページにあります10月分の乗り合いタクシー運行実績になります。

こちらにつきましては残念ながら利用が低調で、レターバスとの結節運行を実験している須屋地区においては、利用者がいない状況です。

野々島地区、合生地区においては特定の利用者によるものでありますが、合生地区での利用者の中に非常に上手な利用をされている方がいらっしゃいまして、乗り合いタクシーと循環バス、あるいは路線バス、そういったものを上手に組み合わせて利用されている方がいらっしゃいましたので、12月の広報誌に取材記事を掲載する予定です。

野々島地区、合生地区、どちらにおきましても、大体同じ方が複数回利用されているというような状況であります。

現在の実績についての説明は以上です。

この説明が終わりまして、皆様からのご意見をいただきました後に、議題としてもうひとつ挙げています今後の啓発活動について説明させていただきます。

齋藤会長：今走らせていますバスとタクシー関係の10月の実績報告がございました。何かご意見、ご質問等があればお願い致します。

それでは乗車されている方に聞き取り調査を行っていますので、その結果について説明を受けたいと思います。宜しくお願いします。

前田芳男：では引き続き関連がありますので、説明致します。今日追加で配りましたA3の横長の三角形のグラフが載っている資料をご覧ください。

これは実際にバスに乗りまして、お客さんがどこからどこまで乗られたかを調べたものです。それについてまず説明致します。

まず1枚目ですが、右下に記しています1ページ目、大きな三角形がございますが、これは環状バスの左まわりの乗り降りの数を示したものです。

見方については、一番左端に下に向けて矢印がついていますが、辻久保からずっと縦に見ていただきますと、番号で13、15、17のところに1、1、2となっていますが、辻久保から乗られた方が13番目のユーパレス弁天バス停で降りた人が一人、次のところは西合志庁舎前で一人、とぼして17番の御代志駅で降りた人が2名というように見てください。そうして見ていきますと、辻久保で乗った方の縦の欄に数字がたくさん入っていますので、辻久保を出発点に乗る人が多いということがわかります。今度はやや真ん中より下あたりの41番の横を見ていただきますと、たくさんの数字が入っています。これだけ上のバス停から乗車した人が41番のバス停降りたということですが、どこで降りたかというゆめタウン光の森で降りた人がこれだけいるということです。

この三角形のグラフ全体を見ますと、横軸ではゆめタウンでたくさん人が降りていることがわかります。それから縦軸ではゆめタウンのところから下1列に数字がならんでいます。つまり、ゆめタウンから乗車し、ゆめタウンよりも北側の竹迫や杉並台などの方に帰った人が多いということです。

この図から特徴を説明しますと、光の森に行ったりそこから帰ったりする人が多いということと、ユーパレス、老人憩の家、ゆめタウンを目的地とする利用が多くなっていることがわかります。また、基本的に空欄が多いようですので乗り降りするバス停も今のところ限られていることが確認できます。

それから次のページを見ていただきますとこれは逆に右まわりです。

今度は矢印が下から上に上がっていますので、辻久保から乗ってやはり上に上がって行って、それぞれ数字の入っているバス停で降りたということです。これも同じことですが、やはりゆめタウン光の森、それから老人憩の家、あるいはユーパレス弁天というところの乗り降りが多くなっています。また永江団地バス停での乗り降りが多くなっていますが、目的地はマックスバリューですので買い物目的の利用が多いという状況です。

なお、ゆめタウン光の森への乗車傾向については、午前9時から11時に出発する便がありますが、午前出発便で買い物に行って午後の便で帰るというパターンが多くなっています。これは後でまた別の資料で説明致します。

それから次の3ページ、4ページは循環バスも同じようにどこから乗ってどこで降りたというのを示しています。

これは非常に乗り降りするバス停が限られていますが、基本的にはユーパレス弁天と老人憩の家に温泉目的で行く人が多くなっています。現在朝2便、昼2便と2往復ずつありますが、朝1番の便で行って、夕方1番遅い便で帰宅するというパターンになっています。資料4ページのDコース、Eコースについては、やはり同じようにユーパレス弁天、

または老人憩の家に行って帰るという利用が主です。10月から少しコースが変わり便数も増えてきましたが、基本的には乗る方は変わらず、利用されるバス停も従来とあまり変わっていないという状況であります。

それからもうひとつ、今日追加で配りましたA4の資料でございます。これは1ページ目に青い横の棒グラフが2つ載っているものです。これで詳しく説明致します。

この資料は10月1日から11月17日までに環状バスにおいて、一便平均何人乗ったかというデータです。

10月1日～11月17日までの48日間の平均です。上のほうが左まわりです。3便目、4便目、6便目の棒グラフが長くなっていますが、光の森に午前中に行って6便で帰ってくる方が多いということです。また途中にユーパレス弁天や老人憩の家がありますので、両施設の利用者が夕方の6便で帰るパターンが多いということになります。5便と7便は光の森に行かないということもありまして、やや利用が少なくなっています。それから下の方は右まわりですが、これもやはり3便、4便の午前中出かけて14:30の6便で帰るといったパターンが多くなっています。先ほど言いましたように目的地はユーパレス弁天、老人憩の家、永江団地、光の森が多くなっています。

次の3ページは循環バスの輸送実績ですが、これも11月17日までのデータを加えており、一日平均の利用者数が黒い太字で出ています。一日平均で見ますとAコースの上期は15.8人、下期が7.5人となっています。一日平均でいうとAコースは半減していますが、これは旧来のAコース、Bコース利用者が、新しいコースになってAコースからBコースに乗り換えた方がいるということと、従前は週に2日走っていたものが現在は3日走っていますので、単純に一日平均に割り算をしますとほとんどのコースで少なくなるという形になります。それから便数も従前は1日1往復というのが基本でしたが、今は2往復になっていますので、1日あたりに運ぶお客さんの数は基本的には変わりませんので半減するという形になります。ですので、週2日のバス運行が週3日運行になったからといって、温泉に行く回数も2回が3回には増えてはいないというのが現状です。

続きまして、4ページに縦長の表がございますが、循環バスと環状バスがありますので、それぞれ乗り継ぎをしたかというものです。乗り継ぎに関しましては乗り継ぎ券を発行していますのでその集計です。

循環バスのAからEに関しては、環状バスに乗り継ぐということは今のところ行われていないようです。単純に辻久保のところまで左まわり、右まわりの乗り継ぎが発生しますので、そこで若干の乗り継ぎが今のところ出ています。これはあくまで乗り継ぎですので、例えばAコースで行きは温泉まで行って、帰りは環状バスで帰るといったような使い分けはございますが、同じ買い物に行くのにAコースで途中まで行って環状に乗り継ぐという利用は今のところないようです。

それから最後の5ページは聞き取り調査をしまして具体的に意見が挙がってきたものをいくつか載せています。基本的には環状バスは便数も増えて便利になった、というような

意見です。それから特徴的なところでは、右まわりと左まわりがわかりにくくて「乗り間違えました」と意見がいくつかありました。オレンジ色とグリーンの色分けしたバスが走っていますが、それでも年配の方には色の識別がつかないという問題があるようです。また、道幅の広い所ではバス停が左右それぞれにあり乗り降り場所が違いますが、「反対側で待っていて乗れなかった」という意見もありました。

あと乗り方の特徴としては、温泉や買い物が多いのですが、頻繁に左右まわりで便数が多く走っていますので、例えば辻久保からバスで出て、そこから電鉄の路線バスに乗り換えて菊池温泉に行くとか、そういう市民の行動が生まれているようです。逆に市外の方で辻久保まで来て、環状バスに乗って光の森に買い物に行く合志市の環状バスを利用した乗り方も出てきているようです。

また、遅れが出るということで、光の森から電車を降りて帰るときにすぐにバスが来ているといいのですが、何時来るかわからないのでちょっと利用し勝手が悪いというような意見も出ています。

最後に白っぽい紙で「時刻表抜き出しメモ(案)」とありますが、実際同乗していると、時刻表を無くしたという方がおられてバスの中で時刻表を下さいという方がかなりいらっしゃいました。その時に携帯版時刻表をバスにぶら下げておけばそういう方が利用できます。また年配の方は時刻表そのものではなくて、自分が乗るバスの時刻だけを記した小さなメモ用紙を持っていらっしゃいますので、携帯版時刻表に記入欄を設ければ便利であるということで案として作ったものでございます。

特にお年寄り、光の森やマックスバリューのバス停ではどちら側のバス停で待っていればいいのかということも大事ですので、自分または家族の方に備考を書いていただいて間違わないようにするというような、ちょっとした配慮をした時刻表があると便利になるだろうということで提案しています。

齋藤会長：ありがとうございました。只今約1ヵ月半に亘る詳しい分析状況について報告がありました。これについて何かご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

上林委員：大体、予想される結果じゃなかったろうかと思いますが、予想と違った点ももっと明確にありましたら教えて下さい。

前田芳男：まず昨年も環状バスの運行を行いました。昨年は光の森に行く便が土日運行だけでしたが、今回は平日も運行しています。昨年場合は事前アンケート調査により高校生など若い人たちから光の森に行きたいという要望もあり、土日限定で運行しました。その結果高校生や一般の方の利用もありましたので、今回は平日も運行したところ買い物目的の利用が多く、環状バス利用者の目的地として最も多いことがわかりました。

土日については、ゆめタウンを目的地とした子どもたちの利用も昨年と同様にありまし

た。昨年度環状バス実証実験の実績は月800人くらいであったと思いますが、平日の買い物客も光の森に行けるようになったということで、今年は倍増するような状況です。

それから2週間くらいバスに乗り、最後は11月23日でしたが、その日でも「今日初めて乗りました」という方がいらっしゃいました。毎日乗って「今日が初めて」という方に会いましたので、これからもまだまだ浸透して行って利用者数が伸びていくだろうという実感はありました。

循環バスについては、従来のコースを少し変更し、便数と日数が増えたことにより利用者も増えると予想していましたが、実際は今のところ新しいお客さんを開拓するには至っておりません。従来週に2日温泉に行くという生活パターンが定着していたかと思えますので、3日走らせても週に3回行くということにはなっていません。

それからAコース、Bコースをハローデイまで延ばして買い物にも行ってもらおうと考えていましたが、今のところハローデイに買い物に行く方は少ないようです。ただ循環バスのBコースは若原あたりを走らせるようになりましたので、こういうところからハローデイまで買い物へ行く人が見られるようになってきました。それ以外の利用の方法につきましても、まだPR次第では浸透していくのではないかと思います。

齋藤会長：ありがとうございます。宜しいですか？

上林委員：もうひとついいですか？時間帯の都合かもしれませんが、学生さんの通学での利用が少ないようです。それはいかがですか？

前田芳男：今午前中に2便、6時台と7時台に出しておまして、6時48分に光の森から出発するJRがちょうど大津行きと熊本行きの電車を同時に走らせる時間があります。ここに合うように第1便を走らせています。今のところ翔陽高校に行かれる生徒さんで一人よく乗る方がいらっしゃいますが、この方が利用者数として出ているくらいです。また毎日乗られるわけではないようです。

それから2便目については、高校生と通勤の方が少しいらっしゃいますが、見ての通り一日に一人乗るか乗らないかですのでまだ定着していないようです。

要因としては、朝は遅刻するわけにはいきませんので、親が送迎してくるか自転車であるという通学スタイルをなかなか崩せないようです。特に7時台の便は渋滞が始まりますので、それに引っかかると目指している電車に乗れないという心配があるようです。

帰りの8便については、先ほどの遅延運行により30分くらい遅れたりすることがあるようです。仮に電車を降りて目の前でバスが出てくれれば信頼感があるかもしれませんが、帰りの時間が読めないというのも影響があるという可能性はあります。それがダメというわけではありませんが、バスの中で「行きはいいけど帰りは不安だ」という会話がされているということを運転手さんに聞きましたので、そういう心理が働いていると考

えられます。まだまだ浸透するための努力が必要だろうと思います。

齋藤会長：他にございませんか？

吉永委員：いろんな人からお話いただいたときに5時台の光の森へ行くバスがないということが多々お聞きしました。5時台の光の森駅行きのバスがあると、とても便利だと思います。

齋藤会長：ありがとうございます。ご意見としてお伺いしておきます。他にございませんか？

佐藤委員：すずかけ台では毎月75歳以上の方限定で月に1回食事会を催しているのですが、そのときの意見として右まわり、左まわりのバスが色分けされていても判別が難しいという声が多くありました。それでできれば運転手さんに乗車時に「〇〇方面です」とおっしゃっていただくと安心できるという声がありました。それからもうひとつ提案ですが、路線の中で右まわり、左まわり関係なく乗降を決まったバス停以外で行うことはできないものでしょうか？よく田舎のほうではどこでも手を挙げれば乗れますよとか、どこでも降車できますというバスがありますが、例えば永江から光の森に行く間にいろんな病院があったりするので、そういう場所で降りたりすることはできないかというご意見です。いろんな病院に通う高齢者の方々はできればその近くで停めてほしいということでした。

齋藤会長：それでは今のバス停の件ですが、電鉄さんのほうからご回答できますでしょうか？

小田原委員：右まわり、左まわりのアナウンスがほしいということでご意見いただきましたが、これについては「右まわり、〇〇経由、〇〇行き」という3つのポイントを確実にアナウンスするように徹底いたします。

それからフリー乗降については「検討します」と簡単に言えない部分がありまして、以前の他地区での状況ですが、わが社の路線バスの中でもフリー乗降という区間がございました。そちらは田舎のほうでしたのでバス停の距離が非常に長く、家が2、3軒しかない区域にはバス停がないといった状況でしたので、そういった地区にお住まいの方に何とか利用していただくためフリー乗降を導入しました。そのときの状況としては、どこにでもバス停を設置するというのは不可能ですし、バス停ではないところにバスが急に停まって他の通行車両の妨げになることや、手を挙げられたけど乗務員が気づかず通過してしまったとか、道路じゃないわき道から手を挙げられて何で停まらないんだというお叱りを受けたとか、そういったトラブルも以前ありましたので、道路の状況によっては全てのエリ

アでできるというものではない、というのが今まで私共が培ってきた経験で判断できると思います。フリー乗降を導入するのであればいろいろ協議していかなければと思います。

齋藤会長：宜しいですか？フリー乗降については許認可関係では手続きが必要でしょうか？

小田原委員：必要です。まず道路管理者、交通管理者である警察と協議する必要があります。

佐藤委員：一人か二人しか乗ってないバスならばそういった対応もできるのではないかとされたからではないかと思えます。ありがとうございました。

嘉村委員：利用者の聞き取り結果ということである程度予想された内容がここに載っているわけですが、折角調査するのであれば、利用していない住民を対象とすることによって、環状バスを認識していただくなど新しい利用者を確保するための方法のひとつになると思いますので、そういう調査により要望を把握されたいかがかなと思えます。

それから環状という非常に理想的な路線を作っておられますので、モビリティマネジメントとって少し聞きなれないかもしれませんが、モビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化を促すという、コミュニケーションを中心とした交通政策があると言われていています。自家用車を利用している方が多いと思うのですが、折角良いバスがあるのだから今日は自家用車をやめてレターバスに乗ってみようかとか、みんなの考え方が変わるような宣伝などをしていけば合志市のレターバスがもっと良いものになるのではないかと思うので、モビリティマネジメントを取り入れられてやられたらいいかなという提案です。

齋藤会長：ありがとうございました。事務局からいかがでしょうか？

坂井主幹：まず1番目のご意見で、利用者以外への働きかけが必要ではないかということですが、モビリティマネジメントと関連してくる部分もあり大変重要であると考えています。このあと啓発活動の今後の取り組みとしてご説明する予定ですが、新たなバス利用者の掘り起こしを進めるということで、市から日程等を設定し各老人会やサロンに働きかけをしまして、私たち職員だけではなくて、この事業の総合支援業務を委託している前田さんや前田さんと一緒に調査を行っています熊大の学生さんたちにもお願いして働きかけを行いたいと考えています。

それから社会福祉協議会が行う生活・介護支援サポーター養成事業がありまして、高齢者や介護を必要とされている方々のサポーターを養成する講座を行っていますので、その

中でも公共交通に関する取り組みをひとコマ講座の中に入れていただいて、サポーターの方々に直接高齢者に働きかけていただこうと考えています。

齋藤会長：ほかにご意見はありませんか？

溝上委員：先ほど委員の方から特徴的な変化のことを言われたのですが、今回はこういうことを念頭において事業を実施し、それが実際にはこうなり改善されましたとか、この事業についてはまだ期待される効果が十分に発揮されていないので、次はこういう改善を行いますというような、委員のみなさんが見てきちんと考慮できるようにまとめていただきたいと思います。何をどうしたらいいのか、こういう場では意見が出てくるのですが、すぐ忘れてしまいます。

ですからよく言われるプラン、ドウ、チェック、アクションのところを1枚にまとめるなど、いつもみんなでモニタリングができるような状況を作っていただいたほうが効果的に改善できるだろうと思います。

それから例えば、みどり館から乗って西合志庁舎へ行くときですが、左まわりに1回乗って、また左まわりに乗るときにはすぐには行けないですね。20分くらい時間が空くので乗る人が居ないと思います。

環状バスの良いところはどこから乗っても近い経路、右まわり、左まわり、そしてどこへでもいけるというところなので、折角の良い仕組みがここで20分も停まっていることでその効果を発揮できないことが残念ですので、この待ち時間をもう少しうまく調整できればスムーズな乗り継ぎができるのではないかと考えています。これだと左まわりに乗る人はどこからどこまでの範囲しか乗らないと、右まわりの人はここからここまでしか乗らないと偏ってくるのは当然だと思います。

先ほど上手な乗り方をしている方がいるとおっしゃっていましたが、市報などでどんどん取り上げるとともに、その方にインタビューをするだけではなく、ここからここへ行くにはこういった乗り継ぎの仕方で行けますよというモデル経路を紹介すれば利用者の方にとっては非常にわかりやすいと思いますので、そういう工夫もされたらいいのではないかと思います。

齋藤会長：ありがとうございました。それでは引き続き啓発活動について説明をお願いします。

坂井主幹：郵送しています資料の3ページの中段ですが、現在までに実施した啓発活動をまとめたものです。主なものとしては各地区での説明会になりますが、10月18日に南群区のいきいきサロンから申し込みがあり体験乗車を行っています。辻久保営業所を出発し、約1時間半かけて1周しています。乗っている間、だいぶん退屈され疲れていらっし

やる方もいましたが、その後一緒にお食事していろいろお話をお聞きしました。その中で普段の生活パターンなどを聞く事ができましたので、今後事業を進める上での参考になると思います。

今後の啓発活動の進め方についてですが、新たなバス利用者の掘り起こしを重点的に進めていきたいと考えています。各老人会やサロンへの働きかけの他に先ほど説明しましたサポーターや市の保健師さんなど直接高齢者の方と話をし、支援をされている方と連携をとりながら啓発活動を進めていければと思っています。

齋藤会長：今後の啓発活動について説明がありました。何かご提案やご意見がございましたら宜しくお願いします。

佐藤委員：事務局からも話がありました老人会の集まり等に対する啓発ですが、これは非常に効果があると思います。老人会長にすぐかけ台として申し上げているのは、老人会の定例会が毎月行われているのですが、その時には必ずレターバスの件を話して下さいということを申し上げています。話題の中にその都度入れて触れておくことが大事であり、意識を持っていただくということが一番だと思いますので、こういう言い方は語弊があるかもしれませんが、高齢になるとその都度言ってもらったほうが良いという方が多いようです。ですので、高齢者の方々の集まりのときには必ず挨拶にバスの話題を織り込むということを中心しているところです。

それから、バスの利用者実績を広報誌等に掲載し啓発を図るなかで、あまりにも利用者が少ないようであれば、いろいろ変更していかざるを得ないという注釈を加えたところで、ご協力をお願いしますというアクションを起こすということなども、いろいろ工夫しながらやっていってほしいなと思います。

齋藤会長：ありがとうございました。現在は実験という形で取り組んでいますが、やはり本格運行に移行する場合は運賃や路線縮小や廃止の基準設定という話もこの協議会で出ていますので、そういう事柄についても市民に啓発を行なっていく必要があると思います。

他に何かご意見ございませんか？

今の実績等を広報に掲載するとか老人会の集まり等でその都度何回も繰り返し話題に取り上げて啓発をしていくことなど、事務局でも今後充分取り組んでいきたいと考えています。この件は宜しいですか？

では議題の2番については終わらせていただきまして、3番の平成22年4月から9月の循環バス運行について事務局から報告をお願いします。

坂井主幹：では議題の3番にあります4月から9月にかけて運行しました旧循環バスの運行実績を報告します。実績は4ページの上段にある表のとおりとなっています。参考まで

に下段にも21年度の4月から9月までの実績表を載せています。

こちらにつきましては本年度と昨年度の表を比較してみますと、Eコース、Fコースにおいては利用者数、一便平均乗客数共に増加しています。理由としては憩の家に行かれる常連のお客さんの増加であるものと分析をしています。他のコースにつきましては前年度比で各数値が減少しています。特にAコースの落ち込みが激しくなっていますので、詳細な分析を予定しています。全体的な数値としては微減となっていますが、各コースの利用者数差が大きいということが見て取れると思います。

なお、運行経費につきましては表の下にそれぞれ付けています。22年度、21年度、平均しまして大きく変わってはいません。運行にかかった経費、それから運賃収入を差し引いた分を運行事業者への補てんということで市からお支払いをしているところです。

齋藤会長：只今循環バスの運行実績について説明しました。先ほどもありましたように循環バスについては若干コースを変更していますが、新しい利用者の掘り起こしにはまだ繋がっていないのが現状です。何かこれにつきましてご質問等があればお願い致します。

宜しいですか？これについては実績報告ということで報告に代えさせていただきます。

続きまして、議題の4番のバス停新規作製及び「レターバス」ロゴ作成についてということでこちらも事務局からの報告です。

坂井主幹：それでは資料の5ページ、議題の4番について説明致します。

上段右の図が停留所の図面です。この図面により現在作成しており、レターバス停留所のうちオリジナルのバス停19箇所を設置する予定です。設置については明日11月30日午後1時から作業を予定しています。

バス停の標識については、左にあります青いマークになります。こちらを右の図のように「合志市のりば」のところに取り付けます。

こちらのデザインは、バスのラッピングデザインをお願いした、崇城大学の協力により作成しました。ロゴデザインについては、青色の標識の下のほうにあります「合志を走るラブレター レターバス」を予定しています。

今日は提示できませんでしたが、バス車体にも入るようなパターンを作成を依頼しています。基本的にこの標識の下にある「レターバス」の「タ」のところにハートマークがついていますが、こういったデザインを考えています。

齋藤会長：新しい19箇所のバス停に、ロゴ入りのバス停を設置するというございました。宜しいですか？

上林委員：バス停を新しく作られるというのは大いに結構だと思います。私たちはこの協議会で「レターバス」の意味が分かるのですが、一般の人はほとんどの人が分かっていな

と思うので、レターバスの下に「環状型」とか「環状」という言葉を入れたほうがいいと思います。

坂井主幹：ご指摘のとおり、まだ「レターバス」という愛称については一般の方に周知していませんので、12月号市広報紙でお知らせする予定です。今後周知を図っていく必要がありますが、このバス停には委員が提案された説明は入れていません。

明日設置予定ですので、今回の19箇所分については記載が難しいので、できればこのパターンでお願いしたいと思います。

「レターバス」という愛称の周知については広報紙だけでなく、あらゆる機会を捉えて広く周知できるように考えています。

齋藤会長：「環状バス」「循環バス」の使い分けや表現が難しいところがありますので、今から「レターバス」という愛称を広く啓発して、循環バスとの区別を図りたいと考えていますので宜しく願いいたします。

吉永委員：「レターバス」という愛称の周知啓発も必要だと思うのですが、先ほどの聞き取り調査の中で、右回りは緑、左回りは黄色というふうに「時刻表」を色分けするとわかりやすいと書いてありますので、バスを横から見たデザインを入れた「緑色の時刻表」と「黄色の時刻表」を環状バス停だけは新しく設置すれば、このバスはこっち回りというのが分かりやすいし、「青色の標識」が設置できない、電鉄と共有するバス停においてもこのデザインの時刻表があれば分かりやすいと思いますので、できればそのようにして周知したらいいかなと思います。

齋藤会長：事務局からいかがですか？

坂井主幹：バス停に貼る時刻表ということですね？

吉永委員：緑と黄色のバスデザインの下に左右回りそれぞれの時刻表を緑と黄色に塗り分けて作成するという事です。電鉄と共有するバス停は青色の標識が設置できないので、60何箇所の環状バス停すべての時刻表を同じデザインに統一するだけでも「黄色のバスが来たから左回りだ」と高齢の方でも案外分かりやすいのではないかなと思います。

坂井主幹：バス停の時刻表につきましては、合志市と電鉄さんと一緒に作っているものになりますので、そういったところのご意見を参考にできるだけ分かりやすい時刻表を作っていきたいと思います。

齋藤会長：他にございませんか？

無いようですので議題の5番のパークアンドライドの正月無料開放について協議させていただきたいと思います。事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料について郵送しています別紙3になります。上のほうに絵が付いている資料になりますが、「初詣は電車を利用してみませんか？」と書いてあるA4サイズの資料になります。

昨年度も正月の無料開放を行いました。事前の申し込みなどは行わず、利用できる駐車スペースの番号をお知らせして停めていただいたので、どれくらいの利用があったのかの把握ができませんでした。

前任の担当者といろいろ話をしたのですが、前任者が実際に利用したときには、駐車できるスペースに5、6台の車が停まっていたそうです。

今年も同じような形で取り組みを計画しています。

別紙の3の中段より少し下に「臨時運行、初詣電車、時刻」と書いていますが、新須屋駅を出る初詣用の電車の時刻として、大晦日の23時41分が第1便、年が明けた0時41分に第2便、第3便が1時41分と設定してありますが、この臨時運行便に合わせてパークアンドライドのほうも利用できますということにしています。

また、1月2日、3日についても臨時運行がありますので、3日までパークアンドライドを無料開放します。

無料開放で駐車できる番号については、11月16日現在でのパークアンドライドの契約台数が21台ですが、鳩の糞が落ちてくる箇所があるため利用可能な台数は約35台となっています。

こちらの無料開放を通じて今後のパークアンドライドの利用促進に繋げていきたいと考えています。

齋藤会長：パークアンドライドの利用促進に繋げるため、初詣電車臨時運行に併せた無料開放の取り組みについて説明がありました。何かご意見等ございますか？

佐藤委員：鳩の糞被害について何か対策をとられていますか？

齋藤会長：では電鉄さんのほうからお願いします。

松村委員：誠に申し訳ないのですが、鳩がとまっている場所は国交省が管理する橋げたになりますので、簡単には対策ができません。抜本的な対策としては網を張らないと防げないという状況です。なお、路面に落ちてきた糞の洗浄を年に1、2回するようにしています。

佐藤委員：今のご返答の中で国交省という施設管理者の問題ということで、我々民間で掃除をしてきた者としてみれば、ちょっと許せないところがあるわけですね。そういうところは例えどういふところであっても相談すればすぐにできると思います。なぜ私が質問したかという、コミュニティセンターの大きな建物に鳥がとまって糞が仕方なかったわけですね。鳥の糞というのは鉄を侵食してしまう。だから我々が考えたのは安いネットを購入し、それを役員で天井にずっと回して張ってしまったわけです。そうしたらまったく鳩がこなくなったという状況があったので、その辺は少しご一考いただければと思います。

そんなにお金がかかることでもないし、国交省との問題については、市のほうにも私は再三申し上げているのですが、課や部を横断した連携がなされていない部分があるので、そういう問題と重なってくるものだと思います。ぜひ宜しくお願いします。

齋藤会長：他にございませんでしょうか？それではパーク&ライドの正月無料開放についてはご説明した形で取り組むということでご承認させていただきたいと思います。

続きまして議題の6番の乗り合いタクシー運行期間の延長について事務局からお願いします。

坂井主幹：では資料5ページの中段あたりにあります議題6番についてですが、湯たったり乗ったり弁天カード事業実施にあたり市議会よりコミュニティバスの運行において地域格差の解消に努めることという指摘を受けていました。以前の協議会でもお話しましたが、その中で、レターバスの走るところとそうでないところで弁天カードの利用頻度に格差が生じないようにということでありましたので、現在レターバスへの接続運行を行っている乗り合いタクシー事業においても弁天カードの事業実施期間が、来年の3月31日までですので、同じ期間にあわせて運行を行いたいと考えています。

齋藤会長：乗り合いタクシーにつきましても来年の3月31日まで運行を延長して実施したいということでございます。何かご意見等ございませんか？

吉永委員：すみません、ちょっと理解できない部分があるのですが、弁天カードとどういふ関連があるのでしょうか？

坂井主幹：現在の計画では1月31日で乗り合いタクシー事業は終了し、毎日運行するレターバスへの接続運行が終わってしまいます。しかし弁天カードは3月31日まで利用できるバス定期券ですので、その定期券の特典として3月31日まではユーパレスのお風呂にも200円で入れます。市議会からはそういった地域公共交通のサービス格差により、市民が享受できるサービスにも格差が生じないように配慮してくださいという指摘でしたの

で、乗り合いタクシー運行期間についてもレターバス運行期間と合わせたいという意味で運行延長をお願いしているところです。

吉永委員：乗り合いタクシーを3月31日まで延長するということですね。弁天カードは定期券を購入しないと弁天カードではないということでしょうか？タクシーを利用するから弁天カードがあるわけじゃなくて、タクシーを利用しながらコミュニティバスの定期券である弁天カードを別に購入できるということですよ。

坂井主幹：そうです。

齋藤会長：他にございませんか？

溝上委員：議題1に戻ってしまうかもしれませんが、乗り合いタクシーの利用が進まないのが不思議なのですが、非常に便利でコースも決まって一日4便ですよ。循環バスは1日2便しかないのも、もしかするとタクシー運行コースの設定が良くないのかもしれませんが、もう少し上手に使えると非常に便利だと思います。どうしてこれくらいしか使われていないのかなという気がしますし、運行事業者として何かお気づきの点があればお話いただきたいのですが。

齋藤会長：今の点で事務局から何かございますか？

前田芳男：利用が少ない原因ですが、乗らない人に聞いている訳ではないので何とも言えないところがあり、バスにも共通しますが、病院とか買い物に行く場合はバスに乗っておられる方もタクシーや家族に送ってもらってもいいとおっしゃって、温泉に行くときは遊びであるからタクシーや送迎を使うのは贅沢だからしないようにしている、という考え方が多いようで、買い物や病院でも使ってもらいたいのですが、バスの利用が増えない理由のひとつかなと思っています。病院や買い物に行きやすいようにタクシーを設定していますが、今のところ家族や同居していなくても近くにいる子どもが送ってくれるようなこともあるようです。温泉に行くのにも大いに利用して出かけていただきたいのですが、世間の目もあってタクシーに乗って温泉に行くことはできません、というような声も聞きます。そういうのがひとつの進まない原因だろうと思います。

それからまだ遠慮されているところもあって、是非利用してください、大丈夫ですよと言えば乗る方はまだまだ増えると思います。ですからPRの仕方だろうと思います。乗り継ぎをされている方が実際乗られますので、県立養護学校のところで電鉄バスに乗り換えたり、Aコース、Bコースに乗り換えたりする方がおられますので、そういう使い方がわかってくるとまだ増えるだろうと思います。

ですから安心して使ってくださいというPRと、こんな使い方がありますというPRを行えば、まだ利用者が増加する余地は残っていると思います。

溝上委員：「タクシーへ乗って温泉へ行こう！！」とかいうキャッチを作ったらどうですか？

前田芳男：それはもったいなくて罰当たりでできないというようなそういう精神があるようです。

日ごろはバイクでどこでも出かけるけど、温泉は友達と誘い合って行けるから循環バスに乗るといような利用も多いです。

それから病院は家族に付き添ってもらって行くものという決めつけがあるようです。温泉は一人で行っても病院は家族と行かないといけないなどですね。私たちからするとなかなか理解できないような考えを持って生活しておられるようです。全てではないと思いますが、そういう「精神」だとか、「世間の目」みたいなものとの闘いがあるような気がします。単純に料金とかダイヤだけの話ではないように思います。

逆に慣れた方は辻久保あたりでお年寄りがひとりで乗車し、南部の住宅地にくると子どもとお孫さんが待っていて、お孫さんだけをバスに乗せておばあちゃんと一緒にゆめタウンなどに行き、帰りは住宅地でお母さんが待っていて子どもだけ降りておばあちゃんは家まで帰るとか、そういう利用をしている方もいらっしゃいます。そういったことを広めていけばまだまだ利用者は増えるのではないかと思います。

齋藤会長：ありがとうございました。他に何かご意見等ございませんか？

溝上委員：やはり事業者が積極的に関わっていただくことが重要だと思うんですね。

齋藤会長：何かタクシーの事業者のほうからご意見等ございませんか？

今までやってこられて思われていることとかございましたらお願いします。

銀杏交通 野田委員：私が思うに、まだ認知度が低いと思います。

私は合生地区を担当しているのですが、ほとんどお一人のお年寄りが利用されている状況です。そういった方に1度お話を伺ったのですが、「便利だけどまだ知らない人が多い」と言われていましたので、来月広報誌に載ると思いますが、まずは啓発活動と老人会での説明をしてもらうと認知度が上がって利用される方も多くなると思います。

キティ交通 小森田委員：前回と場所が変わりまして、今回はまだ利用がゼロです。

もう少し説明等をやったほうがいいと思います。前回のときはだいぶ多かったのですが、

今回場所が変わりましてまだ1度も利用がありません。

齋藤会長：ありがとうございます。やはり乗り合いタクシーの認知度を上げていく必要があると思います。他に何かございませんか？

それでは乗り合いタクシーの運行期間の延長については宜しいですか？

全体：はい。

齋藤会長：ありがとうございます。それでは最後になります、7番の平成23年度の事業計画案について、事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：では議題7番の説明を致します。5ページになります。平成23年度以降の事業計画説明の前に、まず現在の事業における利用者特性、及び要望などについて説明致します。

コミュニティバス事業については、通勤通学者や高齢者など幅広い年齢層をターゲットとした事業を行ってききましたが、各年代からの要望を比較すると相反するものが少なく、高齢者の方からすれば「朝はそんなに早く外出しない」ということを言われますし、他にも細かい要望がみられます。

乗り合いタクシー事業については、目的地が限定されていると自分の行きたい病院や買い物先には行かないので、目的地限定をやめて欲しいとか、帰りの便まで時間の制約があるので利用しづらいという声が出ています。

また介護保険などで外出の支援策をいろいろ行っていますが、こちらについては寝たきりや車椅子の方が支援の対象として限定されている状況です。先ほど言いました乗り合いタクシーに関する要望はこういった支援策の対象となっていない、一人で生活ができるという方からのものです。

循環バスについては買い物や通院、温泉とこの3つを目的として事業設定を行っていますが、先ほどの実績報告で説明しましたが、利用状況を見ても温泉（憩いの家、ユerpレス弁天）目的の利用が多いようであるということです。

乗り合いタクシーについては、現在結節運行ということを行っていますが、レターバス、あるいは循環バスに乗り継ぐという利用は実績から見ましてもまったくありません。結論からすると、今まで車を利用して生活してこられたお年よりにバスに乗ってもらったり、タクシーからバスに乗り継いだりする「乗り継ぎ」を求めるには無理があるのではないかと考えています。こういった状況を踏まえ、来年度以降の各事業における対象者や事業の目的をどう設定するのかということ、レターバス、循環バス、乗り合いタクシーそれぞれにおいて6ページに案としてまとめています。

レターバスについては、早朝便はまだ周知は不足しているということと、帰りの便が1

本しかない、または遅れてきたりとするなど利便性に問題があるという可能性があります。

また、3～6便の光の森を経由する便は利用が多いのですが、光の森を経由しない5、7便は利世が少ないということと、平日と土日祝日の利用者数を比較してみても特に差がないことがわかりました。

以上のことを踏まえて、レターバス事業の対象者としては、今まで幅広い年齢層を対象としていましたが、高齢者を対象とし、目的については高齢者の買い物や通院、あるいは公共施設を利用のための移動支援を主な目的として考えています。

これは案ですが、1、2便の早朝便を統合して市役所両庁舎に8時頃に到着するような便にして、市役所職員にも公共交通利用を促進するというで考えています。便数については、現在8便運行していますが6便程度に集約し、全ての便を光の森経由にするというで考えています。

なお、レターバスについては、1年間を通して運行することで事業の定着を図りたいと計画していますが、まだ試行期間ですのでいろんな課題が出てくると思います。その時には今年度いっぱい運行状況を検討して、もし何か改善を要する事項があれば、7月くらいに時刻表の改定を行うというようなことを考えなければいけないと思います。

次に、循環バスについてですが、現状はAコースの利用者が極端に少なく、2便目、5便目に利用が集中している。B、C、Dコースについても1、4便の利用が多く、Dコースについては日向地区住民の憩の家利用によるバス利用が大半であるというような現状がありました。

こういった現状から、次年度以降の対応としては、今行っている事業の対象者は高齢者としていますので、来年度以降も循環バスについては高齢者を対象とし、目的については、ユーパレスや憩の家の温泉利用を目的に限定した時刻表等の設定を行いたいと考えています。

時刻表設定については、各コースによってバスの利用パターンが違いますので、そういったところを考慮し、行き帰りの便数及び時間帯の設定を行う必要があるのではないかと考えています。

乗り合いタクシーについては、コミュニティバスへの乗り継ぎ利用はほとんどないのですが、ただ辻久保地区で1人の方がよく利用されている状況です。

次年度の乗り合いタクシー事業の対象者は高齢者とし、目的については買い物、通院、主要公共交通結節点への運行とします。なお、レターバスや循環バスだけでなく路線バスや電車への結節運行も考えています。

そういった事業を行なうとすると、「タクシー補助」的な制度設計になるのではないかと考えています。地域については市内全域の商業施設や医療機関、あるいは公共交通の結節点为目标地とし、対象者は弃天カードの対象者と同じように65歳以上または障がい者手帳をお持ちの市民など限定して行なうことになると思います。

具体的な内容は、申請方式によりタクシーカード的なものを無料で発行することで考え

ています。なお、弃天カードはタクシーカードと併用できるものとし、弃天カード所有者が乗り合いタクシーを利用するときに弃天カードを提示されますと、タクシーカードと同じ利用ができるということで考えています。予約については、タクシー事業者の通常営業の範囲内で行うと、現在のように前日の何時までに予約を入れなければいけないとか、そういう取り扱いにせず、普段皆さんがタクシーを利用される形態で考えています。

課題については、利用者負担額をどこまで求めるのか、また対象者年齢は65歳以上でいいのか、目的地の選定と範囲についてなど、さまざまな課題を議論する必要があると考えています。

その他に10月のレターバス実績については2,000人を超える利用がありました。2,000人という数字を見ると多いような気もしますが、実際にはバスには誰も乗っていない、乗っていても一人か二人といったところが現状です。では何人乗るとその事業の効果が発揮されているのか、という考え方により具体的な利用者数目標の設定などが今後の課題になってくると考えています。

齋藤会長：来年度の事業について、こういった考え方で進めたいという説明がありました。何かご質問、ご意見等がありましたらお願いします。

吉永委員：今までの事業成果を検証しながら事業を実施することになると思いますが、レターバスについては、対象者を高齢者限定するのはやや問題があるのではないかと思います。やはり公共交通の本来の目的には、以前から申し上げていますが、環境対策や交通渋滞解消という目的もありますので、自家用車を持っている方々も公共交通利用促進を図る必要があると思います。こういった観点からも環状バスに関しては、幅広い年代を対象として捉えるべきであり、対象者を高齢者に限定してしまうと福祉バスのものになってしまいます。通勤通学で一人しか乗らない現状もあると思うのですが、逆にそういった人たちが交通弱者になりますので、公の協議会でバスの運行について議論するのであれば、採算ベースを念頭に置くばかりでなく、一人二人しかいないところにも公共交通があるんだよということを目指す協議会であってほしいと思いますので、できればレターバスの対象者は高齢者と限定せずに全ての市民ということにしていただければと思います。

齋藤会長：レターバスについては、早朝便は利用が少ないということでその分を統合したらという事務局の説明でした。しかし公共交通として考えたときに、先ほどモビリティマネージメントという話がありましたが、車を使っている方に公共交通に乗り換えてもらう取り組みのひとつとしてのレターバスであるべきだ、というご意見でしたがいかがでしょうか？

吉永委員：通勤通学者も対象となるような統合を行ない、対象者は全ての市民という形に

していただいたほうがいいのではないかということです。

齋藤会長：いかがでございますか？考え方としては今の方向で全ての市民を対象に公共交通を考えていくということで宜しいですか？高齢者のみということではなくて。

全体：はい。

齋藤会長：ではこの件につきましては対象者を高齢者限定ではなくて市民を対象にという形で検討していきたいと思います。他にございませんか？

上林委員：私たちが思っている以上に非常に認知度が低いと思います。周知啓発にもっと力を入れることが大事ではないかと思います。まだ環状バス、循環バス、レターバスと3つバスがあるのではないかという認識を持っておられる方もいるようです。せっかく市がこれだけのエネルギーを使っているわけですから、もっと周知徹底を図っていただきたいと思います。

私はさっきも言いましたように、「環状バス」ということで1本に絞ったほうがいいのではないかと思います。お年寄りに「レターバス」といっても何のことかさっぱりわからず、余計頭を混乱させているのではないかと考えます。

齋藤会長：ありがとうございました。前回の協議会で「レターバス」という愛称に決定していますので、広報等で啓発を図っていきたくと考えています。

他にございませんか？

溝上委員：100円という運賃設定についてそろそろ議論する時期に来ているのではないかと思います。ワンコインだから乗りやすいというのがあるのかもしれませんが、これをどう考えるかということです。循環バスについては収益率が大体14%となっていますが、全国を見ると40%くらいのところもあれば20%くらいのところもあり、やはり10%代というところとちょっと低いなという感じがします。また利用者を増やす努力以外にいろんな方法もあり、例えば路線別に基金を募ったり、レターバスや循環バスや路線が無くなっては困るから、沿線の老人会で基金を募って運行経費を補填するなどいろいろな取り組みがあります。つまり市としてのこのバスやタクシーに対する考え方を決めなければいけないということです。

また、それを市民にどうやって伝えていくのが重要であり、極端な話では循環バス路線の沿線の人に決定していただくということを実施しているところもあります。

厳しい選択を迫られるのですが、そろそろそういう準備をするべきではないかと思いません。

齋藤会長：今後の協議会の日程については、2月くらいに協議会を開催し、平成23年度の事業計画を具体的な予算も加えたところで皆さんにご協議いただく予定です。先ほど副会長からもありましたが、平成23年度が合志市地域公共交通計画の最終年になりますので、本格運行に向けた活発なご意見や議論をお願いしたいと思います。他に何かご意見等ございませんか？

嘉村委員：溝上委員がおっしゃったようにワンコイン100円というのは分かりやすく、かなりの自治体で運賃100円を導入されていますが、実質運賃というのは利用者自身の自己負担と公的負担のバランスということになりますので、100円にこだわることはまったくなく、私も溝上委員と同じ意見です。

それで、要は先ほど少し言われましたが、協議会でのこの課題に対する議論や、現在の地域公共交通における財政の状況を住民への説明会などで説明することが大事になると思います。

この地域公共交通を維持するのにこれだけの公的負担が必要になっている、という現状を明らかにして住民の方にご理解いただくことが運賃を決める際の一番の秘訣だと思いますので、その辺を踏まえて検討されるべきかと思います。

齋藤会長：ありがとうございました。他にございませんか？

佐藤委員：運行実績データなどをこの協議会だけではなく、区長会や老人会など地域に密着した団体に情報を公開してほしいと思います。現在のコミュニティバスや乗り合いタクシー運行における財政状況をよく理解してもらい、これだけ市としても公共交通に力を入れているので、ぜひ利用してほしいということを訴えるためのデータが欲しいと思いますので、宜しくお願いします。

齋藤会長：区長会や老人会などの説明会でわかりやすいような資料を提供できるように準備したいと思います。他にございませんか？

無ければこの件については宜しいでしょうか？

全体：はい。

齋藤会長：ありがとうございました。では7番が終わりまして8番のその他について事務局から何かありませんか？

坂井主幹：では本日お配りしています議事録、第11回、12回、13回の議事録をお渡

ししています。第11回が今年度第一回の分になり、8月25日にラッピングデザイン審査を行なった第13回までの分になっています。第12回、13回についてはページ数を記載していませんでしたので、少しわかりにくい部分があるかと思います。

こちらについては確認していただきまして、修正等ありましたら今週中に連絡ください。その後議事録をホームページで公開します。

では次回の協議会の日程ですが、先ほど会長が申しましたように2月を予定しています。火曜日の午前中を軸として日程を調整したいと考えています。宜しいでしょうか？

全体：はい。

齋藤会長：次回は2月にまた第16回協議会を開催させていただきたいと思います。それでは長時間に亘りご審議いただきありがとうございました。事務局からいろいろ出ていますように、しっかり認知されるように計画し、車を使ってらっしゃる方も公共交通に乗り換えていただけるよう、また、市役所職員の通勤利用できないかということも検討したと考えています。今日はこれで終わらせていただきたいと思います。

中村課長：ありがとうございました。以上を持ちまして、第15回合志市地域公共交通協議会を終了します。