

第12回合志市地域公共交通協議会

[日 時] 平成22年7月6日（火曜日） 午前9時30分

[場 所] 合志市役所合志庁舎 2階大会議室

[欠席者] 合志市老人クラブ連合会 草野委員、国交省九州地方整備局熊本河川国道事務所 坂元委員

[代理出席者] 大津警察署交通課指導係長 井様

[事務局] 企画課長 中村、同課長補佐 北里、同課主幹 坂井、オブザーバー（コンサルタント）前田

（議事録）

中村課長：それでは第12回合志市地域公共交通協議会を開催したいと思います。
まず齋藤会長からご挨拶申し上げます。

齋藤会長：改めましておはようございます。

梅雨に入りましてうっとうしいジメジメした日が続いておりますが早朝よりお集まりいただきましてありがとうございます。

先般の内容は22年度の事業計画につきましてご承認をいただきました。それを受けまして、予算等も計上しているところですが、今日は、コミュニティバスの運行ルート、それから乗り合いタクシーの運行ルート、それから湯ったり乗ったり弃天カード、こういった事業につきましてご承認いただければということで会議を計画したところでございます。

また湯ったり乗ったり弃天カードにつきましては、6月議会に補正予算を計上致しておりますが、議決はいただいておりますけれども、付帯決議がついた形で予算のほうは通していただいております。そのことも含めまして、後で協議をお願いしたいと思いますので、最後までどうぞよろしくお願い致します。

中村課長：ありがとうございました。

それでは本日の委員さんの欠席の連絡が入っておりますのでお知らせしておきます。
本日お配りしました席次表と名簿のところを確認いただきたいのですが、合志市老人クラブ連合会の草野委員さん、国交省九州地方整備局熊本河川国道事務所の坂元委員さんが欠席です。それから熊本県大津警察署の交通課指導係長の井さんが代理出席ということでおいでいただいております。ありがとうございます。

次に、7月1日に機構改革と人事異動があつておりまして、事務局のスタッフが変わりましたのでご紹介したいと思います。

私は、企画財政課のときからずっとお世話になっておりますが、今度課長を拝命致しました中村です。宜しくよろしくお願い致します。

それから私の後任に北里補佐が来ております。

北里課長補佐：7月1日付けで市長公室のほうから参りました北里と申します。お世話になります。

中村課長：どうぞ宜しくお願い致します。それから事務のほうは企画財政課のほうで企画課と財政課に分かれまして、引き続き企画課のほうで担当することになっております。電話番号やメールアドレスについては、そのまま替わっておりませんので宜しくお願いしたいと思います。

それではお手元の次第で今回配布しております会議資料の確認をしたいと思います。

坂井主幹：では会議資料の確認をします。まず1枚目が会議次第、めくって頂いて出席者の名簿、裏面に今日の席次表があります。続きまして右上に資料1と書いてますが、コミュニティバス運行ルートについてということで2枚、その添付資料にA3サイズのカラーコピーなんですが、環状系のルート案が1枚、循環系のAコース青色で印字してます。Bコース、オレンジ色です。Cコース緑色です。Dコース、赤色です。Eコース、こちら青色で印字しております。これらが資料1の添付資料になっております。

続きまして資料2の乗り合いタクシー運行ルートについてということでA4サイズが1枚、続きまして運行ルートについてA3が1枚、続きまして資料3の湯ったり乗ったり弃天カード制度導入事業について、こちらの資料が1枚と2枚目に議会からこの事業について付帯決議がありましたので、それについて1枚つけております。それと資料4のコミュニティバス購入事業スケジュールについて1枚、最後になりますが資料5の小児運賃無料化社会実験ということで熊本県が行っております実験通知をつけております。それと今日追加資料でお配りしております市内の温泉施設3箇所ですが、そちらの料金比較表をつけております。

中村課長：資料のほうは宜しいでしょうか？もし無い場合は事務局に言っていただければ用意しております。

それでは早速議題のほうに移りたいと思います。設置要項に基づきまして、進行を会長にお願いしたいと思います。

齋藤会長：はい、それでは進行を私の方で務めさせていただきます。議題3の平成22年10月から実験を行うコミュニティバスの運行ルートの承認についてということで、資料1について事務局の説明をお願いします。

前田芳男：おはようございます。資料に基づいて説明をさせていただきます。

まず資料1のコミュニティバス運行ルートについて。

市として運行するバスについて総称して、コミュニティバスという言い方をしていこうということでございます。下に図がありますが、コミュニティバスというのは昨年度実験したぐるっと回る環状バスと、それ以前から運行している各地区を走っている循環バスの総称になります。ひっくるめてコミュニティバスというような考え方をこれからしていきます。

その中で1、環状系のバスについてです。ピンクと黄色のバスの絵がありますが、新規の車輛を2台購入予定でその車輛を用いて運行するという考え方です。

運行につきましては下に図がありますが、赤い線でルートを示しておりますが一番下の黒丸、辻久保営業所を基点にここから右回りと左回り、ピンクと黄色のバスでそれぞれの車輛が1日何回転か往復をしてサービスをするという考え方です。細かいルートについてはまた後で説明しますが、次のページを見ていただきますと表1、これはバスの便の考え方です。1日7便、左回り右回りそれぞれ7便、7回転運行するという考え方です。特に便の番号が1~7までありますが、1と7につきましては通勤通学の利用者も実験として運んでみるということで設定したものです。これは去年の実験にはなかった時間帯です。

表1の上の方を見ますとこれは左回りのバスですが、辻久保から出て野々島の方に行って回る方向のバスです。1便につきましては辻久保から順番に縦にバス停を書いてありますが、これは主なバス停です。最初に米印が並んでおりますが、これは朝通学で光の森駅まで運ぼうということで考えたもので、途中の需要はあまりないと見込んでいます。なお、387号線を過ぎましてそれより東側の住宅地については、光の森に行く学生もいるだろうということで、基本的には黒石辺りから出発してみずき台・永江団地方面を通って光の森に行くという考え方です。光の森のところの時刻が7時30分になっております。7時30分くらいの光の森駅発電車がございまして、これに間に合うように出発をしようということです。そうしますと合志庁舎、ヴィーブルには7時41分くらいに着きますので役場に通勤する職員も利用できるだろうという考え方です。2便から6便につきましてはユーパレス弁天、それから老人憩の家等を回りまして光の森に行ったり行かなかったりする便が途中ございまして、午前中の買い物で光の森に行って帰ってこれる、それから午後だけ光の森に行ってまた帰ってこれるというような対応ができるように、光の森にちょっと寄り道をするような便も設けております。

それから7番目の最後の便につきましては朝、通勤通学で送っていったお客様をまた戻すという考え方です。JR光の森駅のところの時刻を見ていただきますと、19時になっておりますが、高校生につきましてはある程度部活をしたり遅くまで課外授業があった学生についても利用できる時間ということで19時頃光の森駅に迎えに行くようにしております。下の表はもう1つの右回りのバスですが、これも同じように朝1便は7時半頃、光の森駅に着けるように辻久保を出発。それから7便については、同じように19時くらいに迎えに行って家に送り届けるような回り方を設定しております。

その間の時間につきましてはユーパレスとか老人憩の家を中心に午前午後で光の森に買い物に行けるような便の設定をしております。ただし細かい時刻の設定につきましては、実際にバスの車輛を使って所要時間を確認した上で行うことになっております。それからここには書いておりませんが後でご意見いただきたいのは、7時半よりも少し早い6時台の終わりくらいに高校生たちは出たいというような意見が出てきているようですので、サービスを充実させるという意味ではもう1便、早い便をこれにプラスするというような実験の考え方もあろうかと思っておりますので、時刻はちゃんと決まっておりますが、もう1便30分ないし40分早い便をつけるかどうかというのもご検討いただきたいというふうに思います。

それから次のページ、次は循環系のバスの予定です。これにつきましては現在A~Fの6コースで運行しておりますが、先ほど言いました環状系のバスとコースがかぶるEコースにつきましてはほとんど同じルートを走りますので改正するということで、A、B、C、D、Fという5つのコースで運行するという考え方です。

表にバスの絵を書いておりますが、青いバスと赤いバス、2台の車輛をフルに使って現在週2回ずつ運行しておりますものをもう1日増やして、基本的に週3日ずつ走らせるというような考え方です。表の中では薄い青で塗っているところが現在も運行している曜日です。基本的には現在運行している曜日はそのままできるだけ変えずに、そして新しい曜日を1日付け加えるというような形で考えております。ただしバス2台でやりくりをしますので、どうしても現状運行している曜日を変えなければいけないコースもでてきておりますが、これにつきましてはこれまでの利用実態を踏まえまして、買い物に行くきたい希望だとか変更の希望等がありましたので、こういうものを踏まえて変更していくという形になります。

次の折込のページからコースの説明を致します。最初の折込のページを開いていただきますと、環状系のバスのコースとバス停の予定です。バス停につきましては、図の右の方に青と黄色で網をかけたバス停の名前の一覧表がついてますが、青い網をかけたところが今年の循環コースに比べて、今回新しく作ったところという形になります。

コースを図で説明しますと赤いルートが載っていますが、まず1番という四角囲いの辻久保営業所が基点になりますが、左の方に回って行って7番の野々島公民館前、昨年の実験ではこの7番から真っ直ぐ南に下りて弁天に向かっていましたが、その先に8、9、10という集落がありますので、ここを寄り道して通るようなコースになります。それから今回12番から13番に回りまして、13番というのは市営住宅ですが熊本菊鹿線から少し外れて市営住宅のほうへ回るようにして、少しコースが伸びますが、14番の弁天に行って同じコースを折り返してきて、15、16、役場のほうへ行って御代志に抜けるというコースです。そして20番の黒石のところから熊本菊鹿線に出て老人憩の家に行って、それから南下をしまして22番の松の本、それから23番はハローデイに回るというコースです。そこからまた北上しまして南部の永江団地を抜けて、光の森の方に行って北上してヴィーブル、それから

竹迫を通過して戻るといったようなコースです。

前回説明をしましたときにはこのバス停の番号でいきますと、14番から21番のコースというのがありまして、そちらを通るルートとそちらをとばすルートの2つに分けて考えていましたが、14から21の間につきましては、別の循環系のバスが頻繁に通るところですので、そこに環状を毎日回す必要もなかろうということと、現実の利用の実態として非常にここは利用が少ないところがありますので、ここは通らずに、先ほど言いましたように13、14、15というふうに折り返してコースを1本化します。

少し遠回りにはなりますが、このバスは行く、このバスは行かないというようなことが無くなったというメリットがあります。それが環状系バスの考え方です。

それから次のページは循環系のコースになります。このAコースにつきましては、旧西合志の北部の農村部のカバーをするというのがメインになりますが、変更点としましては、まず1番目の1ですね、黄色い四角囲い、青い四角で大きく囲ってありますが、泗水の病院がありますので、ここへ行くお客さんが多いことからここまでバスを延ばそうという考え方です。それから2、3、4、5と回りまして、6番の生坪北は以前バスが通ってませんでした。そこでも拾おうということで、生坪北の6番まで行って一部泗水側のエリアに入りますが、泗水側を抜けまして7に帰ってきて上生、城と回って野々島を拾ってユーパレスそれから憩の家に行くという考え方です。それから老人憩の家の15番の下の高速の下16、17のところがありますが、松の本やハローデイを通過して買い物ができるようにしようという考え方です。終点は再春荘病院となります。これがAコースです。

それから次のページがBコースですが、Bコースも現状と若干変わってまして、現状は辻久保を出て高木まで上って行ってまた下りてくる複雑なコースでしたが、それは先ほどのAコースに譲って、ここは1番の黒松の集落から出発して立割だとかそういったところの住民を拾ってきて、7番で辻久保営業所を通過して387号線を下ってきて8、9、10と行きますが、今回の10番の若原公民館前から右折をしまして、西合志庁舎の裏あたりに広がる住宅街を通過していくようなコースを設定しております。11、12、13、14、15というところは今開発が進んできておりますが、これまでの環状系ではまったくサービスのなかったところですので、ここに入っていくようにしております。そして16、17から弁天を通過して老人憩の家に行って、21、22番で街の方、それからハローデイを通過して買い物もできるような考え方をしております。先ほどのAとBを合体しますと、今現在サービスしておりますA、Bコースのすべてのバス停がカバーできるという形になります。それに今申しましたBコースで西合志庁舎あたりに広がる住宅地もカバーできるようになります。それから次のページのCコースですが、1番のみずき台を出発致します。ここは環状バスがここを通りますので、環状バスとの乗り継ぎもできるということでここを出発点にしております。それから2、3、4、5、6、7、8、9というふうに複雑になっておりますが、今までサービスのなかったところを縫って行って4、5、小学校のあたりを通過して6番の黒石駅前まで1度行って、それから三石の駅に下りて行って須屋支所を通るといった形です。今まで8番の須屋

支所を通るバスがありませんでしたので、須屋支所を通るというコースを設定しております。それから少し複雑ですが、9、10、11、12、13 というふうに今あります住宅地と団地を拾って行って、18、19、20 というふうにはローデイ・松の本を通過して高速を超えて 21 番で老人憩の家から弁天を通り、ぐっと回り込んで西合志庁舎を通過して御代志駅、再春荘病院に行くという考え方です。今度は帰りですが、西合志庁舎へは途中まで一緒なんです、赤いルートがあります。これは一方通行の通りがあって、あるいは高速の側道を通るときにバスがトンネルの下を潜れないということがあって、仕方なくここは逆に回るといって複雑なコースになっております。いろいろ工夫したのですが、少し行きと帰りとややこしい回り方をしないと、運んでいったお客さんをまたそこに帰せないということがありますので、こういう複雑なルートになっております。しかしながら須屋支所等のカバーができますし、通らなかった西須屋団地もカバーしているという形になります。それから次が D コースですが、これにつきましては基本的には現状のコースと同じですが、右上の 1 番の出発地に「日向北」というバス停を新たに追加しております。現状はその次の 2 番の日向集会場前から出発をしておりますが、1 番の日向北からの需要が確実にあるとわかりましたので新設しました。それから 13、14、15 というふうには、竹迫のところから合志中学校を通過して出てくるコースになりますが、この当りもすこしコースを変えて離合しやすくしております。それから黄色いところで飯高山公園というのがありますが、これにつきましても今素通りをしているところですが、公共の施設で人が集まる場所がありますからここも検討して加えてみようということで入れております。あとは老人憩の家を通過してユーパレス弁天まで行くという従来のコースです。それから次がコミュニティバスの循環系の E コース、これは現在の E コースというのは別のコースですが、先ほど言いました現在の E コースは環状と重なるのでこれを統合して無くしますので、ひとつ繰り上がって現在の F コースが E コースとなります。コースの名前のつけ方については A とか B とか従来のコースのイメージがありますので、統一してわかりやすいものにする必要があるかと思いますが、今日は説明のために記号で説明しております。このコースにつきましては出発点を一番上の 1 番バス停に黄色を付けておりますが、やはり泗水の病院の利用が多いルートですのでここを出発点にしております。そして上庄の集落を通り、ヴィーブルを通過して南部のすずかけ台、永江団地を抜けるようにしております。特に 20 番の日本たばこの前から下りてきて 21 番、22 番というふうには現在この東西方向のルートがあるのですが、ここに要望がありましたので、まずこちらを回って泉ヶ丘のセンターあたりの住宅街を回って、下の方の武蔵野台の住宅街を回って、ここに小さなルートができますが、また 31 に帰るといような形で考えております。従来のコースでは、この泉ヶ丘あたりの住宅から先のみずき台辺りを通過して老人憩の家まで行っておりましたが、これにつきましてはルートを短めにして買い物等を重視したようなコースになっております。その代わり泗水の方の病院、買い物等が便利になりますので、ニーズに合致したコースを設定したという形になります。以上がルートの説明でございます。少し補足をしましてご質問を受けたいと思います。

坂井主幹：2点ほど補足を致します。まず新しくバス停を設置しますハローデイですが、こちらを私と小田原委員とハローデイの店長さんと現場に行きまして、実際どちらにバス停を作るのかという打ち合わせをしてきました。当初、駐車場の中に乗り入れを考えておりましたが、バスの方が危険だということで駐車場とお店の間にある市道を通って運行するというので調整を行いました。環状系とAコース、Bコースについてはそちらのお店の間にある道を通りますが、Cコースについてはこのまま北上していく形になりますので、そちらの間の道には乗り入れを行わず、既設の電鉄さんのバス停がありますお菓子の香梅さん前のバス停を利用するという案を今検討しております。

2点目ですが、Eコースの1番を前回の協議会でも停留所の延伸ということで話をしまして、その後、地元の区長さんと電鉄さんと話をして現場で立会いを行いました。その時、1番と2番の間に足が不自由の方がいらっしゃるということをお聞きしましたので、こちらにあと2箇所追加する予定です。補足説明は以上です。

齋藤会長：はい、1番の件につきましてはコミュニティバスについて、4行ルート間の説明が終わりました。非常にわかりにくいところもあるかと思います。基本的には昨年ありました環状バスと今までありました循環バスを組み合わせるとコミュニティバスという形で運行したいということです。ご意見等がありましたらお願い致します。

富田委員：運転手さんの代表ということで参加させていただいております富田と申します。まずは環状系のバスの時間設定ですが、詳細時刻は実走テストの後で決定すると書いてありますのでたぶん実走されるんだろうと思いますが、所要時間が短いかなと感じております。そこで試走されるのであれば、この時間帯に合わせて1回に走っていただきたいという要望と、遅れた場合に、例えば再春荘とかあの辺りは2分とか3分とか止まっていることが可能ですので、それと遅れを取り戻せるような考え方をひとつ入れていただいたらどうかという意見です。それから今補足説明がありましたEコースですが、2と3の間には既設の停留所が両方して無かったのかということと、1と2の間に設置されるバス停は、道幅が広がっているところに停められるのでしょうかということをお尋ねします。それから土日がゆめタウンまで行くのに非常に渋滞しますが、かなり遅れが出るのではないかなと思います。ただ土日だけ所要時間を変えるというのはちょっとややこしくて紛らわしいので、ただ当初お伺いしたところによると渋滞しないような道を選ぶというような話もあったのですが、どうなったのかなと。もしそういったことでコース変更が可能ということであれば光の森につけられるバス停もですね、バス停に行くのに混むもんだから、そのバス停をもし変更が可能であれば考えていただきたいと思います。すみません、以上です。

齋藤会長：はい、今何点かご質問がありましたが、答弁はよろしいですか？

前田芳男：まず、後の方のご質問から。光の森の方に行く混雑を避けるコースということですが、折込の1番最初のページですが、赤でコミュニティバス環状ルート系案と書いてあるこのルートを見ていただきますと、番号で言いますと42から40内ですね。ここが混むルートだろうと思います。ここを避けるために、この番号でいうと43あたりから40の近くの角あたりを真っ直ぐ下りていって、裏を通って行くことができないかということでバス停を考えたところではあります。実際に試走した上で、あまりにも土日の時間が読めないようなことであれば少し考えなければいけないと思いますが、基本的には今このコースで回っているという考え方で設定をしております。平日が主になりますが、コースとしては43あたりから真っ直ぐ下りていくルートもどうかという意見が出ておまして、案としてはそれを検討することになるかと思っております。これが最後のご質問の今のところの考え方です。

坂井主幹：Bコースについてですが、2点あったと思います。1と2の間にバス停をつけるときに道幅が狭いのではないかというご指摘があったかと思いますが、そちらについてはちょっと広がっているポンプ小屋みたいな施設があるところがありますので、その辺に作る予定です。それから2番と3番の間のバス停の増設ですが、こちらについては事務局にはまだ地元の区長さんとか他の方からの設置要望があがっていません。以上です。

前田芳男：少し補足しますと、1番と3番の間が図の中では長い距離になっておりますが、2の新迫から日向集会場を出て、主要地方道の熊本大津線というのが走っておりますが、ここに集落がありまして、この辺りにあると便利だというお話がありまして検討の余地があるかと思っております。この先、3番までの区間は長いですが、田んぼの水路の横の道ですので、ここはバス停の必要はなかろうかと思っております。作るのであれば大きな通りに入ってからですね、この辺が可能性はあろうかと思っております。もう一度、そこの要望は確かめてみたいと思っております。

齋藤課長：はい、交通路の時間につきましては先ほどご意見ありましたように実際にその時間帯に試走してみないと把握できないと思っておりますので、充分試走を行って決めたいと思っております。それから日向地区につきましては先ほどありましたように、2番の先がちょっと大きくカーブしているところ、この辺りはひょっとしたら要望があるかもしれませんが、その先の集落はありませんので、その2番のところだけ検討の余地があるかなというところでございます。以上です。他にご質問…、はいどうぞ。

吉永委員：1点目はまず時刻表の件ですが、左回り、右回りを見ますと、JR光の森駅へ行く便は両方とも同じような時間なんですよ。野々島近辺はぜんぜん無いですよ。朝1便

というのが。これをもう少し7時くらいから辻久保発にできないのか、特に左回りですね。7時くらいの発便では動かすことができないのかなと思いました。永江団地等をカバーするという意味なのかもしれませんが。それからEコースのルートなんですが、合志中学校を入れていただいたのは大変有難いと思っております。で、どうせならEコースもそこが両方同じ所を通れるようなルートが作れるなら良かった、有難いなど。PTAの方から駐車場が無いのでこの循環バスを利用できないかということで、バスを入れていただいたと思うのですが、ほぼ同じようなルートを通るところがなくて出来れば乗せれるような場所に量に乗せてるような場所にバス停を配置して考えていただければありがたいなというこの2点です。

齋藤会長：はい、2点質問があります。1点目は先ほどの説明にありましたように今高校生の課外等の早い時間帯がありますので、それに対して導入するかという風な先ほど事務局から説明もありましたのでその点とそれからEコースのバス停についてお願いします。

坂井主幹：まず環状バスの左回りで7時頃、辻久保営業所を出発する便がないかということですが、先ほど説明も致しましたが、光の森の方に6時48分に出る電車があるということで、これを狙って早めにもう1便運行するというのも考えております。できればみずき台よりも御代志駅だとかその辺くらいまで行ければ辻久保発になるかどうかかわからないのですが、できれば御代志を出て始発にしてそこまではみんなにどうにかして来ていただきたいというような案で折り合いがつけばという風に考えております。

それからEコースの中学校の路線の件ですが、今言われたように考えに基づいてDコースに設置しております、当然Eコースの方も設置するべきですので、こちらは修正いたします。

齋藤会長：はい、今2点ほど質問にお答え致しましたが、まず1点目については先ほどありましたように、JR光の森駅発6時48分という電車に合わせた時刻設定ができないかということでしたが、

吉永委員：いや、どうせ7時13分にみずき台から出発するのがあれば、

齋藤会長：あ、1便を辻久保あたりから回すということですね。その辺は需要的なものはいかがですか？

吉永委員：野々島近辺の住民は7時くらいに御代志駅まで行ってバスに乗るのか、上須屋まで行って乗るといふ方もいらっしゃいます。ただ何人をカバーするのとなると、実際には子どもの数が少ないです。ただどうせ1便を動かすのであれば少し早い時間から動か

してみたらどうでしょうか。少し早い6時50分スタートで7時10分、若干みずき台から5分ほど遅れる可能性もありますが、動かしてみるのもひとつの案としていかがでしょうかということです。需要についてはどれくらいあるかというのは、すみませんが私の方からは具体的に言えません。

齋藤会長：はい、電鉄が運行している翔陽高校線と噛み合う分があるんですかね？その辺が出ているのでお分かりになればお願い致します。

小田原委員：今お話があつてます環状バスをということで、実際辻久保を今6時45分に出る北高行きバスがあります。それは1番、2番、3番、4番に伴って7番から13番の方に行き、御代志駅を7時前に通過する路線バスがあります。ただ行き先が北高校ということでわかりにくいかもしれませんが、この時間帯からするとほぼ変わらない時間帯になるのかなという気はしております。現状の利用としては北高校の生徒さんがほとんどですので、それ以外での利用はあまり多くはないというのが現状です。

齋藤会長：はい、ありがとうございました。事務局としてはどうですかね？辻久保からという案が出ておりますが。

坂井主幹：北高線の御代志駅着時刻と環状系バスへの接続ができるダイヤを検討します。

齋藤会長：はい、ではそういうところで、こちらでまた検討したいと思しますので宜しくお願い致します。それから先ほどあった高校の課外授業あたりに合わせてJR光の森駅の6時40分、これに合わせるという部分はここで検討いただくということですか？

坂井主幹：それではもう1便早い、課外学習などに行かれる学生さんを狙った便ということで、光の森駅発、熊本駅行きの6時48分発。その前の6時29分発の便については、利用客はあまり多くなく、その前の便はガラガラという状況ですので、6時48分発を狙って右回り、左回りからもう1便動かしてみます。始発時刻は右回り便が6時20分頃辻久保を出て6時40分頃に光の森の駅に着き、回送で帰り、7時9分の第1便に繋げるという形です。左回りについては今の予定でいきますと6時24分頃みずき台を出て、6時40分頃光の森駅に着き、回送で帰って今第1便になってます7時13分、みずき台発の便につなぐというところで事務局の案としては考えております。以上です。

齋藤会長：はい、ここにはありませんが事務局案として1便の前にもう1便、高校生あたりの課外で早く行く生徒さんを乗せるということで、光の森駅に連結する便を増やしたいということですが、これにつきましてはいかがでしょうか？

これも含めまして全体的にご意見があればお願いしたいと思います。

上林委員：合志市につきましては非常に公共交通が少ないということで、通勤であるとか通学であるとか買い物の利便のために作られたと思いますが、高齢者の65歳以上の人が理解できるのでしょうか。循環、につきましては回っていくんだなということで理解できるかと思いますが、この環状系についてはなかなか理解できないのではないのでしょうか。また非常に親切に考えてあるのは頭ではわかるのですが、実際高齢者に理解できるのだろうか、またバス停の数が多いもんですから、時間的にあてになるのかというのが問題じゃなかろうかと思います。それからバス停が多いというのはなるべく歩かせないようにという配慮だと思いますが、10分から15分くらい歩くのは都会でも多いわけですし、全体的に考えすぎと言いますか、親切すぎて逆に利用が少なくなって空気を運んでと言われるようにならないかと心配をする訳ですが、その辺はいかがでしょうか？

齋藤会長：はい、今3点ほどご質問がありました。事務局のほうから何かありますか？

坂井主幹：はい、お年寄りのためにちょっとこのルートじゃわかりづらいのではないか、バス停もいっぱいあるからというご指摘だと思いますが、まずは周知・啓発に力を入れたいと思います。こちらから地区のほうに出向いて説明をしたり、実際バスと一緒に乗ってみたり、そういった形で1度、2度乗っていただくとかなり抵抗がなくなるのかなとは思いますが。しかし環状線循環線の違いを理解されるのかどうかとなると、ちょっと厳しいというのは確かにご指摘の通りかなとは思いますが。あと10分から15分くらいは歩くのが普通だということでご指摘がありました。確かに都会では当然だと思います。こういうような認識で市民の方がバス事業を捉えていただければ、バス停も少し省略してルートも簡素化して、便数を増やして利用者が増えるという考え方もあるかと思しますので、そういった認識を少なくとも委員さんには持っていただいて協議していただき、それを市民の方に広げていければなと私個人的には思っております。以上です。

上林委員：これはお役所的な考え方ではなかろうかと思えます。民間的に考えれば、まず環状線を動かしてみて1年間してみて、それでも循環が必要なかどうか、それを考えた上でまた採用するのかわからないのかという第2案というのが考えられるのではなかろうかと思えますが、いかがでしょうか？

前田芳男：今のご意見ですが、試験ですからもちろん大事なことだとは思いますが、環状というものを骨格にするということが基本的な考え方です。それからA～E、今Fまでありますが、循環バスについては今定着しておりますので、これを急に無くすわけにはいきません。ちょっとダブリがあつて親切すぎるような印象があると思えますが、基本的には

将来はクルクル回る環状は骨格にして、それにフィーダーバスのように繋ぎこんでいくようなものがひとつの目指す体系だろうという風に思います。そういったものに移行できるかというようなものの過渡期だろうと思います。環状がどう頑張っても利用が無いというのが現実であるならば、循環系の各地域からそれぞれ出て行くのを残すしかないという判断になるかもしれません。そろそろ方向性の確認をしなければいけないという風に思っております。それからバス停につきましては、どうしても年配の方の利用が多いものですから「バスは目の前を通っていてもバス停が遠かったらいいのと一緒だ」というような意見もありますので、そういう人に合わせて間に1個ずつ増やしたようなところは今回何箇所かあります。以上です。

齋藤会長：宜しいですか？

上林委員：はい。

齋藤会長：3ヶ月間とか実験期間が短かったのでその分で定着というか、高齢者の方に分かりづらい部分もありましたけど今回は10月から実験開始して基本的には3月まで。その後、来年の4月からも同じような形で継続してやるような方向で考えております。当然ルートの若干の見直し等は必要になってくるかと思いますが、今後はそういう形で定着させるためのことも考えていかなければならないと思っております。

吉永委員：あの、上林さんがおっしゃるのももっともだと思うんですよ。ただそうやって民間がルートを探算ベースで切ってきた部分があるので、こういう交通協議会が過疎の部分に少しでも手を出してやろう、延ばしてやろうということでこの協議会があると思います。で、どちらかという交通弱者、高齢者向けの循環バスだったものがそれだけではなくて、環境問題も考えて少し早い時間に運行してマイカー通勤者を減らそうということで、いくつかの実験的な取り組みを沢山行っています。今が一番ややこしい時期だと思うんですよ。これがある程度、結論、結果が出てくるともう少し精査された方向になるのではないかなと思います。今は確かに採算からすると若干合わない部分もあると思うのですが、やはり地域公共交通ということに関してはこの委員の皆さんで進めていって、これで最良だという方向に持っていければいいのかなと思っております。

で、先ほどの6時40分発の件なんですけど、6時35分にJRの光の森駅というのがありますよね。それから逆算して行って御代志駅発の再春荘、黒石、憩の家、ハローデイ、みずき台、永江、ゆめタウン、光の森とここまで停まる必要は無いのではないのでしょうか？5～6のバス停を入れていけば充分カバーできるのかなという気がします。ある程度の方が御代志駅まで送ってきてくれれば、6時35分には光の森駅に着きますよというバスが今まで無いので、それがあればすごくいいのかなと思います。

齋藤会長：はい、ありがとうございました。他にご意見等ございませんでしょうか？

それではご意見等も無いようでございますので、今いろいろご意見が出ました時間設定については、実走を行ってセッティングをしていきます。それから皆さんになるべく利用していただけるような周知活動を、委員のみなさんの意見を聞きながらやっていきたいと思っております。それから今言われました早朝便については、実験的に付け加えるということやっていきたいと思っておりますが、宜しいですか？

全体：はい。

齋藤会長：はい、では議題の 1 番につきましては承認をいただいたということで、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 番の乗り合いタクシーの運行ルートについて協議をお願いしたいと思います。事務局のほうから説明をお願いします。

前田芳男：はい、引き続きまして資料の 2、バスの折込のコースの資料の次に右肩に資料 2 とあります。乗り合いタクシーの運行ルートについてですが、前回説明しましたものと若干変わっております。というのが、循環系のバスの方で旧西合志の北部の方の広い範囲をカバーできるようになりましたので、少し全体的に実験をするような形になります。基本的には資料 2 のところに書いてありますように、括弧 1、2、3 の地区について実験を致します。詳しい中身については、次の折込の地図を見ていただきながら説明を致します。折込の地図を開いていただきまして、乗り合いタクシー運行ルート案とあります。この中で水色の地域から青い色の矢印の線に向かって行く方向を目的地とする乗り合いタクシーを運行する実験です。まず絵の方で左側の長い楕円形の方、城、上生から野々島あたりにかけて青で囲ってあります。この地域につきましては、熊本市になります植木の方を生活圏としており、ここにつきましては昨年度も実験をしたところです。但し、タクシー停というのをバス停と同じくらいの間隔で設けて、ここまで出てきてもらってタクシーに乗るという方式でした。エリアは同じようなエリアですが、今回は基本的には利用者の家まで迎えに行ってもらって決められたルートと時間で植木の病院や買い物等に行くというような若干利便性を向上させた、使い勝手の良いような方向にして実験をします。やはりタクシー停が遠いのでバスに乗れないような、足が痛くて歩けないような方がタクシーを利用するので、できるならばもうちょっと乗りやすく家の近くまで来て欲しいということが昨年度の実験結果としてありました。その変更点を加えて実験をしてみます。それからその右隣、生坪や黒松ですね。北の方の農村集落、それから住宅団地等ではありますが、ここについては辻久保あたりのちょっと先に庄嶋医院とか宮川医院という病院がありますが、そちらの病院とか辻久保営業所までどうしても行く手段がないということでありましたので、目的は限られてきますが、こういった通院等でどれくらいの利用があるか、利用勝手がい

いかということを実験してみるという形です。前回の説明ではこの辺りから泗水方面へというような話もしておりましたが、循環系のバスのコースを利用することによって、泗水方面にはバスでサービスできるようになりますので、それはバスを設定するとして、この青の矢印で示した方面への実験を致します。それが 2 つ目です。それから今度は下の方の高速を挟んだ須屋地区ですが、ここにつきましては環状バスへの結節ということで、赤い丸に十のマークのところに黄色い矢印が向かっておりますが、一つはハローデイとか、そしてもうひとつは高速よりも上のみずき台のところに赤い十のマークがありますが、ここが環状バスへの結節点になります。この地点につきましては環状バスがグルグル左右両方向で回りますので、ここまでタクシーで行っていただいてそこで乗り換えて、あとはヴィーブルだとか、あるいは温泉とか、そういったところに行ってもらおうというフィーダータクシー的なものを実験してみようという考え方になっております。タクシーはこの 3 点について、期間を限って実験をしてみたいと思います。いずれも自宅から目的地まで乗れるという、乗る分についての便利は少し良くしたという実験を行います。タクシーの考え方については以上になります。

齋藤会長：はい、今乗り合いタクシーについてご説明がありました。今回は自宅から乗れるということで、その点を便利にしたということだろうと思います。この点につきましてご質問等があればお願い致します。

佐藤委員：乗り合いタクシーの須屋の方の地区の分と、循環の C コースというのはこの辺ダブらないですかね？分かりづらいのですが、ダブったような気もするのですが。

坂井主幹：はい、確かにご指摘のように C コースの方でダブる部分があります。循環バスが運行しない日に限ってタクシーで運行しようということも考えられますが、今のところ事務局としてはそういった循環バスの運行に関わらず動かしてみよう、というところで事務局の案としては考えています。以上です。

吉永委員：今の点ですが、先日ルートのルート検討会の中では循環バスが入れない地区があり、特に榎の本や南陽あたりにしてもものすごく道が狭い地域があります。循環バスルート決定にしても、複雑でとても入りにくいということだったので、タクシーでカバーしてみようかという話だと思っております。

齋藤会長：事務局いかがですか？そういうことですか？

はい、ではそういうことでこの乗り合いタクシーの運行ルートを決めたということだそうです。他にございませんか？

中村課長：事務局からもう 1 点、ご検討をお願いしたいのですが、資料の右の方の四角で

実証実験案ということで、1番で実験運行期間については10月1日から3月31日までの間において設定するというふうにしております。設定ですので、基本的にはどのくらいの期間をやるかというのは、この協議会でお決めいただきたいと思いご提案しました。事務局としては10月から、昨年も4ヶ月ほどでの実証実験だったものですから、今年も4ヶ月くらいの期間をおいて実験をして、その後データを分析して次に繋げたいと思っておりますが、その点についてご検討をお願いしたいと思います。

齋藤会長：はい、どうぞ。

吉永委員：単純に予算ですね。どれくらいの間が乗ったと試算をして、それで4ヶ月できるのか、もしくは半年くらいできるのか、その提示をしていただかないと単純にどれくらいの期間とは言えない部分があります。予算がこれくらいあり、どれくらいの乗車が見込まれるので6ヶ月宜しいですか？と言われた方が、言われた人は良い、悪いという判断が出しやすいと思うのですが。

齋藤会長：はい、予算についてどうですか？事務局からお願いします。

中村課長：予算についてはタクシー会社さんの方において実施しますので、そちらの方に補助金という形でお出しする予算が180万ほどあります。昨年の例からすると思ったより少ないというのが実績に出ておりますので、6ヶ月続けてやっても大丈夫だと思っております。

齋藤会長：はい、どうぞ。

吉永委員：では大丈夫ということで提案を4ヶ月でされるんだったら、一応そういうことで説明をされていいと思います。ただ10月から3月末となると年度末ですね、それから取りまとめをやらないといけないわけですね。そうするとまた次が遅れていくわけですね。それよりも少し事業を早めて、今7月ですから9月くらいからではどうでしょうか？特にタクシーに関しては、体の不自由な方とか高齢者の方が中心になってくると思うので、そういう方、老人会の方、もしくは障がい者団体の方に周知、ご協力をお願いする期間を8月から1ヶ月をとって9月くらいから始めると2月に終わりますよね。やはり周知が一番だと思うんですね。みなさんどうですか？という周知をすることが大事なので、その期間と取りまとめる期間をそういう形でやられたらどうかなという風に思っています。後は各団体の代表者がいらっしゃいますので、周知にどれくらい時間が必要かということはお聞きになられて、4ヶ月なら4ヶ月やられるといいのかなと思いますけど。

齋藤会長：はい、実施時期を前倒しできないかというご提案ですが、いかがですか？

坂井主幹：前倒しの件ですが、合生地区と野々島地区、こちらについては特段バスとの絡みもありませんので、できるかと思いますが、須屋地区については結節点までの運行という形になりますので、これを9月になるとちょっと、この地区についてはできないのかなと思います。それから認可関係ですが、時間が前回無かったということで、複雑でちょっと厳しいのかなと思います。

齋藤会長：はい、ということですが、タクシー会社の方、その辺申請の期間とかいかがですか？前倒し、ちょっと間に合わないのではないかという事務局の話ですが。

嘉村委員：申請については、乗合タクシーの場合は標準処理期間というのが決まっておりますので、新規許可申請に2ヶ月、認可申請に1ヶ月をいただいておりますので、できれば早めに申請いただければ良いのですが、事務処理上、少しタイトなのかなという感じです。

齋藤会長：はい、ありがとうございます。2、3ヶ月かかるということでちょっと事務処理上無理かなというご意見だったかと思います。これ、実証実験効果を出すということで短縮したいということですかね。では一応案としては3月31日までとしてありますが、昨年同様4ヶ月としてその後に実験結果はまとめるという方向での提案で検討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？無ければこの実証実験案で期間にあたっては10月1日から1月31日、期間を4ヶ月間に変更していただいて、こういう形で実験をやるということで決定して宜しいですか？

全体：はい。

齋藤会長：はい、ありがとうございます。ではそういうことで、承認いただいたということでこの実験をやりたいと思います。

続きまして、議題の3番です。「湯ったり、乗ったり弃天カード制度導入事業」についてということで事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：こちらの事業目的につきましては、4月から荒木市長が新市長になられ、市長マニフェストで「湯ったり乗ったり弃天カード事業」というユーパレス弃天温泉入浴料の割引サービスとタイアップしたバス定期券を発行して、公共バスの利用促進や高齢者の交通事故防止、ユーパレスの温泉活用、それに伴う心身の健康、医療費の削減、この4点を目的として事業を計画しています。

事業の内容につきましては額面3ヶ月間、1ヶ月1600円の定期券を予定しています。そ

の 1600 円の内訳が資料 3 の裏面になりますが、1 番上に※で書いています。1600 円の積算根拠は行きに 100 円、帰りに 100 円で 200 円、週に 2 日くらい温泉に入っていただくという考えで 4 週間の 1600 円と積算しています。

ということで 1 ヶ月に 8 回になりますが、それ以上温泉に入っていただくとお得な定期券になると考えています。

こちらの定期券を発行して、それを使ってコミュニティバスに乗っていただいた方は 100 円でユーパレス弁天の温泉が利用できるという事業です。

対象者については市内在住の方で 65 歳以上の方及び障害者手帳をお持ちの方とし、10 月からコミュニティバスの運行と併せて実施します。それから利用定期券の窓口については、電鉄さんと共同致しまして、ユーパレス弁天での出張販売を市の職員と共に行うと予定しています。バスの利用者に限りという形になりますので、降車時に何かしら「乗りました」と分かるような券をお渡しして、その券と定期券をユーパレス弁天の窓口で提出してもらおうと 100 円に入れるという形を予定しています。

歳出の予算要求額として予算を一番下に入れておりましたが、こちらについてはユーパレス弁天への温泉利用料差額の価格補てんという形で書いています。利用者見込み数を①、②、③、④、⑤による積算根拠により 1600 人とし、通常料金との差額 300 円掛けるの 6 ヶ月間で 288 万円、こちらを 6 ヶ月の予算要求額として挙げています。

それから歳入関係につきましては、利用者がいつものバスの利用と同じようにバスの運賃箱に入れていただく形になりますので、運行経費から運賃収入を差し引いた額を市の方から支払うという形を考えています。

6 月 19 日の総務常任委員会において、資料 3 に基づきこういった事業を実施予定だということで説明を致しまして歳出予算については 288 万を要求したところですが、事業の実施については付帯決議に対する適切な対応ができるまでは予算の執行は凍結するという決定がなされています。

まず 1 点目ですが、市所在の公営温泉施設との利用料の公平さを図ることということで、追加資料に記しておりますユーパレス弁天と老人憩の家、みどり館、こちらの 3 施設の公平性を図るようということになっています。みどり館については市内の方であれば 200 円、老人憩の家は 150 円、ユーパレスは通常 400 円になっております。ということでこれが 100 円になるのはちょっとおかしいのではないかと、不公平感があるということでありました。

これに対する対応につきましては弁天カード利用者によるユーパレス弁天の入浴料を 100 円ではなく 200 円とする案を現在各課と調整中でありまして、こちらについては市長からも 200 円案で協議を進めるようにという指示を得ております。

それから 2 番目について、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。この決議の要旨については、バスの運行日数や便数などによってその利便性の地域格差が生まれるのではないかと、その地域格差というのはユーパレス弁天に行く回数と頻度

に直結するので、そういったところをコミュニティバスのダイヤ編成などについては配慮しなさいという意味だということです。こちらについては、先ほどいろいろ説明しましたが、こういったところを考慮した上で路線の決定を行うということを考えております。

3 番目ですが、65 歳以上の市民、及び障がい者手帳所持者の全市的公平性を確保することということで、こちらの意味については、弃天カードの制度を知らない市民の方がいないようにしっかり周知をするようにということなので、こちらについてはよりきめ細やかな情報発信に心がけるということで対応のほうは考えております。弃天カードの説明については以上です。

齋藤会長：はい、事務局のほうから弃天カード制度導入事業ということで説明がありました。ここにありますように議会から 3 点ほどご指摘がありましてこれを十分踏まえたうえで実施するよにということ付帯決議が出ておりますので、この 3 点をここに対応という形で書いておりますが、こういう形で検討して実施したいという説明でございます。ご意見ご質問等があればお願いしたいと思います。

はい、どうぞ。

吉永委員：そもそもこの付帯決議自体は大した効力はないと、正直な話 効力は発生しておりません。あとこの公共交通の内容に関しましては、ずっと皆さん方で委員さん代わられながらも今まで協議してきたこと。で、特にこの湯ったり乗ったり弃天カードに関しては前回の協議会の中でも説明があっている。現実的には経過を知らないまま、見たこともこの協議会を傍聴したこともない方々が上辺だけで決定したことなんですね。もう正直言うならこんな付帯決議なんていうのはあっておかしな話で、というのが率直な気持ちです。実証実験ですからあくまでも。みどり館や老人憩の家というのはまったく別な考え方でいけば。老人憩の家やみどり館に関しては市からの補助金も入れておりますし、その中で運営されてます。入浴料に関しても 100 円で 150 円、200 円で補えるものではないですね。ユーパレスに関しましては指定管理者、3 館とも全部指定管理者が入っていますが、その中でユーパレスに関しては、その施設改修は市の負担になっております。これはどの施設も同じです。運営費まで補助金を出しているのは憩の家とみどり館で、そこまで含めて考えれば料金的なものは本来なら問題ないと。まあどちらかというこの地域公共の中のバス、議会から人数が乗ってないバスに対しての矛盾ということで指摘を受けてたので、少しでも利用率を上げようという目的での本来ならばユーパレスとの連携という方向だったと思うのですが、そもそもこの地域公共交通協議会で決定したことを議会が否決したようなものですよね。この協議会で認めたことを本来おかしいなという気がしますが、入浴料を 200 円にする必要はないのではないですか？100 円でも十分やっているとっております。あと細々したことは申し上げた通りですので、やはり協議会としてどういう方向でいくかということ再度 意思表示をですね、明確にしてこういうカードを作るんだという、これ

これしないということも再度会長の方からでも意思決定をしていただけるならと。

齋藤会長：はい、今ご意見がありました。基本的にはこの協議会で今の事業の料金的なところで実施するという決定はまだやってないと思います。まずこの事業を取り組むと、事業について取り組むということは説明しております。一応こういう形でということは説明しておりますが、具体的には当然予算が伴いますので予算が通らないとそういう事業もできませんので、付帯決議が付いたところで通っておりますけども。ですからここに3点ほどありますが、付帯決議を尊重し料金を100円から200円にということで検討した結果こういった形でどうだろうかということで今日挙げているところでございますので、その辺今ご意見ありましたけどもご意見を聞きながら整理させていただきたいと思っております。他にご意見等ございませんか？

それから一つ付け加えますと、内部的には棄権の料金を200円にするということは決定しているところでございます。

溝上委員：今重要なことだと思っていたのですが、地域公共交通そのものではないけども一緒に町を良くするために、あるいはお客さんを増やすためにいろんなことを考えていることがこの新しい制度導入に活かせると思うのですが、運輸局の方に伺いますがもしこの予算を伴って総合事業をやることを議会で否決された場合はこれは自治体が独自でやることですので、もうしょうがないんだということなんですかね。

嘉村委員：当然、地域公共交通協議会のスキームからいうと議会、地域のほうが主導になりますので、そこで否決されればその計画は進まないということになるかと思えます。

溝上委員：だったらじゃあここは一体何するところだということなんです。それは議会でもう少しちゃんと説明してあげてをしっかりとやりなさいと。つまりそういうことですか。よく起こってるんですかね全国でこんなこと。

嘉村委員：いや、そんなに事例は聞かないのですが、当然地域公共交通を進める上では住民の理解というのが一番大切でございますので、それは議会なりを通して、事務局の方で説明いただくというのが前提になっています。

溝上委員：だからちゃんとやっていただかないと今後決めたことが動く可能性があるからですね。今回が100円、200円の話、ちょっと言葉でいづらいなのですが、俺のところは路線がないとかね、やはりいろんな状況があり得るわけですね。だからその辺りをここで決まったことをきちんと説明していただくということが必要なのかなと思います。それからもう一つ、資料3の右側の棒グラフですが、現行バス運行費の中で定期券を発行

してそのまま事業者さんに渡るから下の補助金は現行の運賃収入を差し引いたものになっていますが、これ現行というのは例えば昨年度がだいたいこれくらいだったということですか？これ定期券を発行すると現行の運賃収入が減りますよね。だいたい定期券で行って現金払わなくてすむ人が出てくるわけだから。これダブルカウントになるという風に思っただけなんです。

坂井主幹：説明しますと、あくまでもこれは循環バスの運行経費の去年の経費の形で挙げておきまして、現行の運賃が 133 万 2 千で、定期券発行による収入は考えてないので、残りが 949 万 4 千円、これが昨年度市のほうから補助した金額でしたということで、その定期券の発行による収入というのはバスの運行経費から差し引きますよと意味だけでこの図を載せてますので、ちょっとわかりにくいとは思いますが、ダブルカウントとかはまったくそこまでは考えていない表記です。

齋藤会長：はい、この図につきましては、あくまでも運賃収入と定期券発行による収入を差し引いた分を市から補助という形になるということです。

それから先ほどの議会で否決されたらどうなるかという件ですが、この事業につきましては補助対象といえますか、この分には含めておりません。この実証実験は単独でやるのでございますので、補助事業の対象というふうな事業としてはこれは入れておりませんのでその分は説明しておきます。それから議会であったのは、他の施設、先ほど目的が違ふとありましたが、料金やいろんな違いがあると、ですからその辺も充分検討が必要ではないかということでありましたので、その辺は今後、担当部署あたりと、同じ高齢者施設でも料金等が違っておきますので、そういったところも含めて今後検討したいと考えております。

他に…はいどうぞ。

吉永委員：ちょっとわからなかったのですが、補助事業でこれだけします、これは単独事業でこれだけしますといった場合に全体はこれだけの予算を入れますよというその辺の説明がよく理解できなかったのですが。それから料金の件ですが現実的に定期券は循環バスだけの定期券を買ってこの 200 円というメリット、200 円が入ろうかなとそのために定期券を買おうかなと思うかですよね皆さん方が。どこかのように 100 円ならば定期券を買って、ついでにそこに売ってある農産物でも買ってと利用者も増えることでとてもプラスになると思うのですよ。メリットがあってプラスなんです。ただ単純に定期券で半額にしかならないというのであればユーパレス棄天の風呂の日は 200 円なんです。わざわざ定期券を買わなくてもその日に行けば 200 円に入れるんです。そういうところまで含めて考えてやはりメリットのある方向で金額を打ち出さない。その代わりそこで売るジュース代がいくら増えるとか、ご飯をひとつ食べました、農産物をいくつか買いまし

たというようなプラスアルファの要件まで満たしてメリットのある方向で考えないと、これだったら単純に 65 歳以上といえれば老人憩の家に行った方がいいわけですよ。定期券を買わずに。

だからそこも含めて料金設定を考えないと、実際に自分が 200 円というときに買うかという話ですよ。メリットがなければ意味がないと。やる価値がないのではないかと思います。

齋藤会長：はい、今 2 点ほどありましたが、事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：まず 288 万の件ですが、この金額はユーパレス弃天へ市が直接価格補てんすると、その歳出予算に組んである予算になりますので、これについては実証実験、補助金の中にはこの金額自体は入っておりません。対象経費外になります。

吉永委員：温泉代ということですか？

坂井主幹：そうです。

吉永委員：そういう風に説明してもらうなら。バス賃に 288 万円使うと思っていたから

坂井主幹：これはあくまでもユーパレス弃天が差し引き 300 円を負担するというにならないようにという意味になります。

佐藤委員：この問題では例えばこの総務委員会の設置において、この事務局内、この委員の人たちの中から選んでその説明を具体的に聞くということはできなかつたんですかね。先ほど意見が出たように総務委員会が話してどこまで理解してこういった付帯決議をするのかと、内容について充分熟知した上での付帯決議なのかという意見が出たように、その辺の説明が必要な気もするのですが。

齋藤会長：はい、この付帯決議につきましてはここにありますように基本的には公共交通の事業でやっているのに、ユーパレス弃天をとっても優遇したように 100 円で利用を図るといように見えると、もしそのようにするのであれば同じように老人憩の家やみどり館などの施設があるではないかと、そういったところと整合性をとらないとおかしいのではないかと、そして公共交通の事業なのにユーパレス弃天だけ優遇するようにとれる部分があるので…。今公共交通の実証実験をやっておりまして一番ユーパレス弃天の利用が多いものですから、ユーパレスを活用することによってもう少し利用者を拡大しようというところの説明はしたのですが、他にも同じような施設があるので、そことの整合性はどのようにしてもとってほしいということで議会としてはそういった意見でございました。

佐藤委員：はい、わかりました。

嘉村委員：先ほど質問があったので、この際、議会との関係を整理しておきたいのですが、こういう計画があって計画に対する最終的な意思決定機関というのはやはり議会です。それでは、この会議はどうかというと、計画内容を検討するけれども、様々な関係者の方々がおられるわけですから、その情報や知恵を寄せ合う場ということですので、いわば合意形成の場ということで捉えていただきたいと思います。それで何が必要になるかということと事務局から議会への説明ですね、今おっしゃっているような説明は必ず必要になってくると思います。事務局には、いろんな意見が日々きていると思うのですが、その意見には必ず耳を傾けるべきだと思います。それで会議の前に寄せられた意見を出していただいて、ここにおられる方々の情報共有化、つまり協議の透明化というのを維持する必要があるということ Understanding しておいていただきたいと思います。以上です。

齋藤部長：はい、ありがとうございます。

先ほど言いましたように執行部としましては議会から先ほど言ったようなことで意見がありましたので、ここに温泉施設の料金の比較を出しているのもそういう風に違いが見られると、違いが見られればその点を勘案してここは 200 円ということで実証実験をやったということ執行部では考えております。

上野委員：ユーパレス弁天がこれを見たところでは弁天カードを買わなければ 400 円ですね。というのが、今弁天の毎日を見ても・・・

～ユーパレス弁天運営についての意見であるため割愛～

齋藤会長：はい、それではユーパレス弁天の役員さんがいらっしゃいますのでお願いします。

上林委員：ユーパレスの取締役ですけども、その件につきましてはユーパレス取締役会長も検討させていただけないかなと思いますが、時間的な余裕はあるのでしょうか？その辺はどうですか？ユーパレスに関することであればこういうことがありますよということで、せっかく良いことを考えていただいているわけですので、ここだけで決めるというよりも取締役会の方でも少し検討させていただけないかということなんです。

上野委員：最後に言い忘れましたが、この金額が設定に影響しないかどうか。

齋藤部長：ユーパレスの利用についてはまた別問題という失礼ですが、別に考えるべきことで、基本的には公共交通にいかに乗ってもらうかと、乗ってもらうためにユーパレス弁天の利用が一番多いから、その料金を安くすることによってこの公共交通を利用してもらうということでの検討でございますので、ユーパレスのことについてはそちらで検討されていますのでそちらに検討は譲りたいと思いますので。この決議でいかがですかね？

吉永委員：事務局案でいかれるか、意見でいくのか、どちらかを取られたほうがいいんじゃないですか。

齋藤会長：ご意見がなければ事務局としては議会から付帯決議が出ておりますので、先ほどありましたように拘束力の問題云々もございますけども当然尊重すべきだと思っておりますので、200円でいきたいという風に考えておりますが、それで宜しいでしょうか？

吉永委員：私は個人的には200円ではメリットがないと思ってますので、100円でいいと思ってます。これは私の個人的な意見です。

齋藤会長：他の委員さんいかがですか？

佐藤委員：私は充分説明をされた上での付帯決議であればそれでやむを得ないかなと承認でいいかなと思います。

上野委員：今バランスのとれたと言いましたが、憩の家は150円ですね。その辺の意味合いもあると思います。両方よく利用しますが、憩の家の方がお湯は綺麗なので、行っている人の話ですが。そうすると憩の家に行く人が多くなるのではないかと。先ほどありましたように売上を伸ばすとかその辺も影響。弁天のことは言うなと言われても弁天カードを発行するという事は関係のないということはないでしょう。これも目的でしょう。そういうことで意見を申し上げておきます。

齋藤会長：はい、ありがとうございます。それでは両方意見が出ているところなんですが、基本的には充分うちのほうも議会には説明したところでございますが、こういった形で付帯決議が出ておりますので200円というところでさせていただきたいと思いますが、宜しいですか？

各委員：はい。

齋藤会長：ではそういうことでさせていただきたいと思います。

では続きまして4番のコミュニティバス購入について事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：説明致します。まず購入につきましては昨日7月5日に入札を行っております。落札者が熊本日野自動車さんに決定し、今から仮契約という過程に入ります。その後7月21日に臨時議会が開かれまして、そこでこの契約にかかる議決をいただきまして本契約という形になります。

その後、車輛の制作に入り9月21日前後に工場から納車になるという段取りで進めています。こちらに到着した後に、ラッピング施し、電鉄さんでの乗員の訓練を行いまして10月から運行するという事で予定しております。ラッピングのデザインにつきましては、崇城大学と委託契約締結を急いでいる状況であります。8月15日前を目途に成果品を納入していただき、そちらのほうを熊本日野自動車さんにお渡ししてラッピングの作製に取りかかっていたとということで考えています。以上です。

齋藤会長：はい、これにつきましては報告ということで昨日入札を行いまして、今月の21日に臨時議会をお願いして本契約をするという段取りでございます。9月の末に納車ということで、10月からの運行に間に合わせたいという予定でございます。この件については宜しいですか？

はい、では続きまして5番の熊本県が実施する「小児運賃無料化社会実験」について事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：では5番について説明致します。裏面に書いてありますが、1番の内容について、キャンペーンを行う期間中（9月中旬～10月中旬の約1ヶ月間）の土日祝日に県下全域のバスや市電において大人が同伴して乗れる場合、大人1名につき小児（小学生以下）3名までの運賃を無料にするという実験を行うということでこちらの用紙がきまして、この実験について市町村でも広報活動をして下さいというものです。

こういった県の取り組みを行う上で、合志市でも現在走っている循環バスや10月から新しく運行を開始するコミュニティバスについてもキャンペーンへ協力をしていただけないかということをお願いがありました。こちらについては土日祝日を県で行うようになっておりますか、合志市で今行っている循環バスにつきましては、土日祝日に走っていない区域もありますので、この通りにいくと走っていない区域の方が恩恵を受けないという形になります。もし協力をするというのであればこの期間中、あるいは期間や人数制限に捉われなくて、子どもさんについては無料という形で実施ができればと事務局では考えております。社会実験の目的は、今までバスに乗ったことのない子どもさんたちに実際乗っていただいて、新たな需要を掘り起こすことを念頭に計画されている実験になります。簡単な内容の説明は以上になります。

齋藤会長：はい、子ども運賃の無料化社会実験について県から通知がきておりますので、そのお知らせを皆さんにしたところでございます。あの電鉄さんから補足等があればお願いしたいと思っておりますけども。

小田原委員：今、お話がありましたように県から今年の9月18日から10月17日までの1ヶ月間、その期間の土日祝日で延べ13日間ありますが、これについて大人1名について小学生以下3名まで無賃でというお話がきておまして、今各事業者と県が協議をやっているところです。その中で今までコミュニティバスはほとんど除外してきました。理由としては非常に運行経費に対して運賃収入が少ないため、業者の負担が増大するというところでほとんど割引等はやってきておりません。ただ今年の4月から行っております共通1日乗車券につき、県南の一部ではやはり業者負担が増えるという理由から適用されていないところもあります。これは各事業所の財政的な部分であるとか、行政の財政的な部分があってできていないというのが現状です。また昨年までは9月20日は「バスの日」として、その日のみ小学生はすべて同伴、単独でも無料という取り組みを行ってきましたが、今回、特に県側が、将来公共交通の利用者になってほしいと願う小学生を無料にすることによって、公共交通機関に慣れ親しんでほしいという狙いがあるという計画がされております。バス事業者にしてもその趣旨に賛同しまして今やっておりますが、やはりコミュニティバスですと補助金路線がほとんどですので、事業者の意思だけで判断できませんので、行政と協議を行っていくというような現状です。先ほども事務局からありましたように、合志市の循環バスの場合、土日祝しか走らないコースも現在はありますし、10月以降も発生すると思われまますので、それについては公平性といいますか、そういうことを考えるとそのまま導入となると問題が残るかなという気がしています。事務局案の通り、小学生この期間中はどのコースに乗っても無料というのもひとつの案かと思えます。そういったことで、事業者としてはこちらの会議の決定で進めたいと思えます。以上です。

齋藤会長：はい、ありがとうございました。事業所のほうはそういう形で進められるということでございます。市の方でございますが、先ほどちょっと事務局から言われましたが、市の方は前々からいつもでてるのですが、いかにして皆さんに乗ってもらうかという努力がとても必要になるかと思えます。ですから、まずは乗ってもらう、知ってもらうということが大事でございますので事務局から先ほど土日とかありましたが、全体的に無料期間を設けて皆さんに利用してもらうという方向で検討したいと思っておりますが、いかがですか？これとタイアップということではありませんが、そういう形なるべく早い時期に皆さんがこういった形で動いていると、それから乗り方あたりも勉強してもらうという意味で無料キャンペーンといいますか、独自にやりたいという風に思っておりますけど、そういう方向で宜しいですか？

全体：はい。

齋藤会長：はい、ではそういう方向でまた検討させていただきたいと思います。

溝上委員：今、市独自の考えであると言われましたが、私はそっちの方がいいと思うんですね。県が言ったからみんなが横に倣えでやるのは変で、そもそもこういったことを突然言ってきた県の計画について理解に苦しみます。ここに書いてありますように「他県の事例」として取り上げてありますが、どこのことを言っているのかわからないし、これを1回やっただけで本当にそれで効果があったのかどうかを調べる予定なのか、それもはっきりしないわけです。本当ならば子どもたちがこれを利用してお父さんとお母さんに「今日はタダだった、だからまた次も乗ろうよね」とかそういう場合は町の中で盛んになって数パーセントくらいの効果でもいいのですが、その子たちが大きくなったときに本当に乗ってくれるかどうか、本気で追求するつもりがあるのかなと思っております。だから合志市が本当にこれをやるのだったら、小学校とか中学校とか幼稚園とかそういうところに「あれどうだった」と最後に聞くことが大事だと思うんです。ただ実施して「はい、きっとこれは将来的にも乗ってくれる潜在的な需要を掘り起こした事業になったろう」と勝手に思っているのは我々だけであって、そういうものはきちんと調べて事業の効果がなかったら、学校でもう少し「公共交通って大事なんだよね」とか「地域公共交通ってみんなで乗り続けていかなんよね」ということを本気でやらなければいけない。それが実は世の中でもあまりやらなかったのですが、学校に対するモビリティマネジメントみたいなものを本気でやる必要があると思うんですね。モビリティマネジメントというのは、自ら自動車などに乗るのをやめて公共交通をもっと利用しよう、という気持ちになってもらうような教育とかコンサルティングとか、そういうのをやることなんですけど、本当に地域公共交通を育てるのだったら、そこまで責任を持ってやるべきだと思うんですね。実験も大事なんですけど、それをその後いかに持続させてみんなに乗ってもらうかが重要なわけで、そこには相当な労力が必要なわけですね。会長がおっしゃったように、もしやれるんだったら合志市で率先してやられて、財政的な補てんをしなければいけないので大変だとは思いますが、1ヶ月の間に土日だけやるような取り組みではなく、自主的な取り組みを行うことは私は良いと思います。それこそ地域公共交通の活性、再生だと思って今聞いていました。事務局のほうで今後どうされるか検討されたほうが良いのではないのでしょうか。

齋藤会長：はい、ありがとうございました。この件につきましてはまた事務局で検討しまして次回の協議会でご報告できればと思っております。この件につきまして何かございますか？ はい、では6番のその他ですが、事務局のほうから。

坂井主幹：1点だけあります。コミュニティバスの時刻設定についてはお手元の資料にある

通りですが、循環系のルートについてはまだ時刻表についてもできてない状況にあります。まだ実際走ったりして時間を詰めていくという形になりますので、そういったところの作業が済み次第、循環バスの時刻表の案が事務局でできましたら、それを委員の皆様へ郵送しますので確認をお願いします。おかしい点があればご指摘いただいで事務局のほうで進めさせていただきたいと思っております。

齋藤会長：はい、では時刻表についてはこちらで早急に試走いたしまして、その後皆さんにお知らせするというところでございます。他にございませんか？

上林委員：公共交通を考えるということで、私はもうちょっとパーク&ライドといいますか、御代志駅などに自家用車を停車してもらって、時間が正確である電車をでもっと利用してもらいたいというふうに思っております。電車だけに限らずバス停まで歩いて5分以内のところにある民間の駐車場を借りると、それに対して市から1,000円や500円でも補助するとか、そういう考えはしていただけないのかどうかと思ひましてお聞きしたいのですが。

齋藤会長：はい、今の件につきまして基本的には今新須屋のところにパーク&ライドを実施していますが、ほとんど利用がないという状況でございます。ですから市のほうでも上通りや下通りなどの商店街に営業をかけたりにお願いしているのですが、なかなか使い勝手が悪いということで、

上林委員：御代志にはパーク&ライドはありますか？

齋藤会長：御代志と黒石もありますかね。御代志はだいたい埋まってしまっていますかね？

松村委員：御代志は埋まってしまっています。すべて満杯です。それから黒石は40台に対して今27台程度。それから新須屋については、合志市のほうで大規模に作っていただきまして72台のうち17台です。状況はそういったところで、特に新須屋駅につきましては今から再度アプローチをかけながら台数を増やすために、いろいろ手を考えながら進めていきたいと思っております。

上林委員：御代志がいっぱいであれば、御代志の近くを考えていただければと思います。

齋藤会長：はい、御代志につきましては交差点改良が予定されており、残地あたりが発生した場合はその利用も考えられますので、そういったことも含めて検討してるところでございます。ぜひ皆さん方でも利用をお願いしていただけたらと思っております。市の方でも

あちこち営業をかけたいと思っております。他にございませんか？

嘉村委員：デザインについてですが、コミュニティバスが成功しているところはデザインが良いというのがあります。というのは、車輛のカラーリング、デザイン自体がこの事業の宣伝になるものですから、崇城大学と委託契約されることは、非常に賢明だと思いますので、その契約の中で市民や地域のバスだということを確認できるような、アイデンティティを重視したデザインになるように事務局でしていただければ良いと思います。

齋藤会長：はい、ありがとうございます。コースにつきましても循環は A コース、B コース、C コースと出していますが、定着していくためには動物の愛称を用いたりみたり、YMCA あたりは「くまさんコース」とかいろんなものがありますから、皆さんが覚えやすい、親しみやすいような名称あたりも今後検討していきたいと考えております。他に何かございませんか？はい、どうぞ。

小田原委員：熊本電鉄からお知らせしたいと思えます。社長がこの間の株主総会で交代しまして新聞紙上等に載っていたと思えます。その記事の中で藤崎宮前駅における電車とバスの接続、結節強化ということで、この秋を目途にコース及びバスの台数、ダイヤあたりを変更しまして、通勤通学に使いやすい、お昼の買い物にも使いやすい、夕方までできるだけ遅くまで通勤の帰りにも利用できるような計画をしております。実際には秋以降になるかと思えますが、次の協議会で詳細についてはご説明できるかと思えます。また弊社が販売しております 65 歳以上の乗り放題シニアバスであるとか、今各社共通である 1 日乗車券、こういった便利でお得な乗車券あたりの宣伝が上手くできていないということで、それも合わせて大々的に PR をしようということで今計画をしておりますので、お知らせを致します。以上です。

齋藤会長：はい、ありがとうございます。他にございませんか？では事務局より次回協議会の日程についてお願いします。

坂井主幹：はい、次回の協議会の開催については、案としましては、9 月 20 日前後にバスの納車がありますので、そのあたりを目途に行おうと考えています。実際にバスに乗っていただいて乗り心地を実感していただくということで計画しています。議題につきましては、循環バス確定ダイヤの説明や、啓発活動、そのほかに弃天カードの販売状況などを考えています。日時は 9 月 28 日火曜日、同じく 9 時半からこちらの会場で予定しております。

齋藤会長：はい、では次回は 9 月の 28 日火曜日の 9 時半ということで一応ご予定をお願い

致します。それでは議題が終了しましたので事務局の方にお戻し致します。

中村課長：はい、ありがとうございました。次回は9月28日の9時半からこちらで開催いたします。10月1日から循環バス、乗り合いタクシーが始まりますので1日に出発式等を考えておりますのでそちらのほうも時間の許す限りご参加いただきたいと思います。それでは以上を持ちまして第12回合志市地域公共交通協議会を閉会致します。ありがとうございました。