

第4回 津奈木町地域公共交通会議

議事録

- I. 開催日時：平成27年2月27日（金）10：45～12：30
- II. 場 所：津奈木町役場3階大会議室
- III. 出席者：巻末のとおり
- IV. 会議次第
1. 開会
 2. 会長挨拶
 3. 議題
議案第10号 津奈木町生活交通ネットワーク計画（案）について
 4. その他
 5. 閉会
- V. 配布資料
- ・会議次第
 - ・委員名簿、座席表
 - ・議案第10号 津奈木町生活交通ネットワーク計画 報告書（案）
 - ・議案第10号 津奈木町生活交通ネットワーク計画 概要版（案）
 - ・資料1 公共交通座談会 意見要旨

【 議 事 録 】

1. 開会

事務局長	ただ今より、第4回津奈木町地域公共交通会議を開会いたします。お手元に配布しております会議次第に沿って進めさせていただきます。
------	--

2. 会長挨拶

事務局長	それでは、津奈木町地域公共交通会議会長の山田がご挨拶申し上げます。
会長	皆さんおはようございます。前回は大雪で、今日は快晴で本当に嬉しく思っております。本日はお忙しい中、第4回津奈木町地域公共交通会議にご出席を賜り、誠にありがとうございます。また日頃から、本町の交通行政に格別のご支援・ご協力をいただき、ありがとうございます。 さて、国におきましては、昨年、まち・ひと・しごと創生本部を立ち上げ、我が国が今後直面する、人口減少、超高齢化という大きな課題に対し、地方がそれぞれの特徴を活かした、自立的で持続的な社会が創生できるよう、提言されました。その中には、小さな拠点を支える公共交通網の構築なども盛り込まれ、過疎化が進む地域の生活に必要な交通ネットワークの適切な維持・確保についても、重要な施策のひとつとして位置づけられております。 今回、4回目を迎えますこの会議では、今まで協議いただきました津奈木

	町生活交通ネットワーク計画について、最終的なまとめとしての協議を行っていただきます。こういった国の動きを考えましても、大変重要な計画になってくると考えております。そういったことも踏まえまして、本日は、より良い生活交通ネットワークの構築に向け、委員の皆様には、それぞれの立場から、ご意見を賜れば幸いかと思います。地域住民にとりましても、利便性・効率性の優れた交通ネットワークが実現できますよう、ご支援・ご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。以上をもちまして、挨拶とさせていただきます。本日は大変お世話になります。ありがとうございました。
--	--

3. 議題

事務局長	それでは早速、議題に入っていきたいと思いますが、設置要綱の規定に基づき、会長が議長となりますので、山田会長よりお願いします。
会長	要綱に従いまして、議長を務めさせていただきます。委員の皆様におかれましては、議事の慎重審議をよろしくお願いいたします。

議案第10号 津奈木町生活交通ネットワーク計画（案）について

会長	それでは議案第10号「津奈木町生活交通ネットワーク計画(案)」を議題といたします。事務局から説明を求めます。 (議案第10号に関する資料説明)
会長	本議案については、事前に計画案をお送りしています。今ご説明しました概要版の部分だけではなく、本案の中身についても、多数のご意見をいただき、本会議で必要な部分をお諮りしたいと思います。 ご意見等のある方、よろしくお願いします。
水田委員	平国線の見直しについて、路線短縮と減便ということで、これまで水俣市としても路線短縮をお願いしていたところであり、ご配慮いただき非常にありがたいと思っています。引き続き、運行本数などについて、本市としても津奈木町と産交バスと協議を重ねていきたいと思いますので、よろしくお願いします。 何点か質問があるのですが、予約型乗合タクシーについて、津奈木駅前を結節点としたいということですが、津奈木駅から水俣市内に直通で乗れるようにされるのか。もし仮に、そうするのであれば、バス利用者との競合があるので、運賃設定等、十分検討していただきたい。 また、先ほど言われていた水俣市の総合医療センターや他の病院への乗り入れを検討されているということで、これからの話かもしれないが、医療機関となんらかのお話をされているのかどうか。医療センターについては、水俣市においても、朝・昼の時間帯はみなくるバスも乗合タクシーも全便乗り入れて、医療センターからも、非常に玄関口で混雑しているという話を聞きます。水俣市としても、時間帯をずらしながら、なるべく混雑しないような運行形態をとっていますので、そちらも十分調整を行っていただきたいと

	思います。 それと、運行的な話ですが、水俣市も乗合タクシーを運行しており、車両を間違える可能性もあるので、車両の表示について、お客様が間違えて乗ることがないように、十分配慮していただきたいと思います。 もう1点が、津奈木駅前のバス停を結節点とするということで、整備自体はまだこれからだとお聞きしました。現在の津奈木駅前のバス停から駅までは若干勾配がありますが、本市でもバス停がすこし動いただけでも、住民の方から自宅からバス停が遠くなったとか、いろいろなご意見をいただきますので、道路条件等も十分検討していただければと思います。
会長	ただ今、4点のご質問がございました。事務局から何かありますか。
事務局	まず、津奈木駅から総合医療センターへの直接乗り入れに関しては、予定はしています。ただ、料金的なことは、乗り継ぎの優待券などを取り入れて、基本的にはバスの利用促進を進めるという形で考えています。 医療センターとの話し合いですが、今のところはまだ行っていません。玄関口の混雑等についても、これから話し合っていければと思っています。 車両の表示については、普通のタクシーとジャンボタクシーを間違えるということでしょうか。それは私も初耳だったので、参考にしたいと思います。 駅の整備については、駅前の坂道等も考慮し、今後検討していきたいと考えています。
会長	よろしいでしょうか。他に質問はございますか。
松野委員	今の水俣市の乗継拠点、津奈木駅の関係ですが、本編 P63 の図面で、計画ではバスも乗り入れるように書かれていますが、ここは交通安全上の意見とか、道路管理者の意見とか、そういうことを踏まえた上での提案ということでしょうか。バスの最大規格がここを曲がれるのか、入れるのか、Uターンできるのか、これは非常に、運行会社、バス会社にとっては気にするところですし、交通安全上の意見も、県警本部等に聞きながら進める重要なポイントでもありますので、産交バスも含めて、ちゃんとご相談されているのでしょうか。この図面では非常に心配なところがあります。
事務局	津奈木駅への乗り入れですが、今のところ、産交バス、道路管理者等との協議はまだ行っていません。ご指摘のとおり、駅前にロータリーがあり、そこは既存の大型バスでは回りきれない状況であり、道路改良事業等もしなければ、ロータリーは使えない状況です。道路管理者とも十分に話し合いをしながら、拡幅ができるかどうかも見極めて、今後検討していきたいと考えています。
松野委員	10 月から乗合タクシーを始めたいという計画書になっていますが、スケ

	ジュールマップには 27 年度には詳細なことは書かれていません。行いたい各事業の 27 年度のロードマップを細かく示していただかないと、実現可能かどうか、保安上の問題もまだ分からない、道路管理者、拡幅、用地買収等もかかってくると思います。場合によっては立ち退き等も出てくることもあります。そうすると、実現可能性の提案をされていないように見受けられるのですが。コンサルはベストな提案をして事務局に示すのが仕事のひとつであり、それをもう少し踏み込んで、実現可能性があるとか、財政的に良いとか、それは町当局の事務局が判断されることですが、その辺りの詰めがこの計画書では甘いと思います。10 月というのは非常に危ういのではないのでしょうか。
事務局	コンサル側からですが、町からもご説明がありましたように、路線バスを津奈木駅に乗り入れることは、この 10 月は現実的には難しいかと思っています。今のバス停で結節させるということ、また、デマンドに関しては駅前まで乗り入れることができますので、まずは駅と結節させるということで、この 10 月の段階では考えているところです。また、乗り継ぎのところで書いているように、駅側でも路線バスやデマンドの情報を十分に広報する、ということも含めて、まずは 10 月に運行していくということを念頭に置いております。 ハード整備については、やはりこの半年間では難しいので、併せて検討していくことを考えております。具体的に書いていないというご指摘がありましたが、スケジュール表では、初年度ではハード整備を除いた部分で整理していて、待合所の整備くらいまではできるかどうかというところで、路線バスを引き込むような大きな事業については引き続き検討していく、ということで点線で表現しています。
松野委員	分かりました。でもやはり、この報告書を見て、住民の方々は「利用できるんだ」となりますので、今おっしゃったようなところが、きちんと住民の方に「今年度は、この事業はここまで出来て、これから先はこうだ」というロードマップを示さないと、これだけ見ると一発で出来るという誤解が生じるかもしれません。報告書の作り方として、もう少し住民の方々への分かりやすさということで、もう少し丁寧な作り込みをしていただければと思います。住民の方々も非常に期待されていますので、それに対しては適切に「今はここまでしか出来ない、ここはこういうふうにしていきたい」と、この報告書で記載していくべきではと思います。
事務局	整備時期など、住民の方々が誤解されないように、ソフトでできる部分はここまでで、ハード整備はここから、というように分かりやすい表記にしていきたい。
松野委員	10 月まで時間があるようでないものなので、タクシーだけ乗り入れるに

	しても、駅前の道路管理者、土地の持ち主がどなたかもよく分かりませんし、駅舎の部分は誰が持ち主で誰が管理されているのか、そういう各管理者との調整もかなり出てきますし、列車を降りてからの案内とか、詰めていくことが非常に多いので、緊張感を持って、よろしくお願いいたします。
会長	町にとっても、津奈木駅は玄関口であり、交通の要所という形になるかと思っています。今のご指摘については、よろしくお願いいたします。
吉田委員	乗合タクシーの導入という事業が新しいことだと思うので、発言したいと思います。P11 が主になると思うのですが、この中で運行エリアが「町内全域を運行エリアとします」と漠然とした形になっています。この中で、交通空白地域がどの辺りなのか、まず分かりません。それからバス路線との兼ね合いの問題もあるかと思っています。今後 10 月 1 日に向けて検討される状況かと思いますが、先ほどご指摘があったように、タクシー事業者が主体となるのかどうか、路線運行なのかエリア運行なのか、その状況次第では事業費も変わってくると思います。そのあたりも踏まえて、検討していただきたいと思っています。 もう 1 点、運行車両についてはジャンボタクシー 2 台での運行を予定されていて、予備車両を 1 台ということですが、各地域の乗合事業では、ジャンボタクシーで行う場合と通常のタクシーで行う場合があります。ですから利用状況に応じて考えたほうが、ジャンボタクシーだけで決めてしまうのは少し危険なのではないか。 また、運行事業者は公募による選定という形になっていますが、津奈木町は 1 社でタクシー事業を行っています。公募という形をとられる場合、水俣市や芦北町の事業者が関係してくるのかどうか、これによって、事業者の形態もかなり変わってくるのではと思います。 運行管理について、運行管理はタクシー会社が行うもので、自治体や商工会が運行管理するものではないと私達は考えています。事業委託は自治体が行うものであって、商工会や自治体が行っている乗合タクシーはありません。そのあたりの兼ね合いをどうするのか。 I T システムの導入と書かれていますが、I T システムを導入している所は 1〜2 箇所、費用もかなりかかると思います。通常の乗合タクシーは、携帯電話をそのまま使うケースが多く、予算関係も疑問に感じました。 以上の点が、これから検討されるのだと思いますが、あまりにも大雑把な書き方に感じたので、そのあたりをお聞きしたいと思っています。
事務局	公共交通空白地域についてですが、概要版は抜粋して整理していますので、本編に掲載しています。報告書の P13 に町の全域図と 500m メッシュで切った人口の分布、現在の路線バスの運行経路を示しています。その中で、緑の破線で囲っている部分が空白地域として町側が捉えている所です。これと、先ほどの路線バス網との関係性も考慮した上で、今回の計画を検討して

	います。 予約型乗合タクシーが路線運行なのかエリア運行なのかについては、エリア運行を考えています。 車両のサイズについては、報告書の P59 に、現在の路線バスの便別利用状況を載せていますが、こういった利用実態から見えていくと、やはりセダン型のタクシー車両では厳しいのではと思います。ただし、小型バスにしようとしすぎてということで、ジャンボタクシーのサイズが運行的にも需要的にも適切だろうと考えています。
事務局	運行管理については、自治体で行えると考えています。
松野委員	町が考えている運行管理の意味と、我々やタクシー事業者が考えている運行管理の意味が違っているのではないかと。
事務局	ここで書いている運行管理ですが、予約を受ける、登録を受ける、そうした住民の窓口となる側の話として挙げています。
吉田委員	予約受付、という意味の運行管理ですか。それは事業者がするのは。
事務局	全国的には、商工会や自治体が行っている例はあります。そこを全て事業者をお願いしている例もちろんあります。そういったところを、今後、具体的に検討していく。
吉田委員	ITシステムの導入は当然コストがかかるわけですが、配車を、予約管理をするという主体のほうで全ての予約を受け、「●●時に●●に行つてね」ということまで全て設定される、ということですよ。ということは、導入コスト及び維持コストの費用負担はタクシー会社には一切ない、ということでしょうか。
事務局	ITシステムのシステム費用負担に関しては、町で負担する予定です。
吉田委員	分かりました。公募についてはどうですか。
事務局	公募については、1社に絞るのではなく、窓口は大きく、という形で考えています。
吉田委員	水俣から芦北までの事業者を含む、ということですか。
事務局	はい、公募はします。
吉田委員	分かりました。

会長	よろしいでしょうか。他にございませんか。
坂田委員	平国線の廃止ではなく、縮小・短縮ということで、水俣～つなぎ温泉までをつなぐ路線として、運行本数等はこれからになると思いますが、よろしくお願いします。 また、路線バスとの乗り継ぎ拠点は津奈木駅で行うとのことですが、一番乗り降りが多いのはつなぎ温泉前となっています。将来的に津奈木駅に乗り入れ、バス停も移設するという話ではありますが、私達の公共交通機関は安全が第一です。現在の津奈木駅のままでは安全面で不安があり、乗入れによって距離も伸び、時間もかかる。駅前道路に車が停車していれば、バスが入れない状況でもある。バス車両は 6～7mはあり、低床車両もあるなど、いろいろな車両が入っていることから、駅への乗り入れは慎重にしないといけないと思います。 これに付随して、本社の方から 2、3 点の質問をさせていただきます。
産交バス	先ほど、水俣市からの「津奈木駅から水俣市側の乗合タクシーの乗降ができるのか」という質問に対して、「設定する」というご回答でした。この計画の表の中でも、バスの短縮系統をつくるという話がありますし、コンサルからも「運賃差をつけて、基本的にバス利用促進を図る」ということでした。それらを踏まえて、実際にその区間に乗合タクシーを入れる必要があるのか。結果的に、幹線系統への影響は若干なりとも出てくるのでは、と考えています。本当にそこが必要なのか、十分に考えた上で設定していただきたいと思います。
会長	松野委員も坂田委員も同じで、ハード面も慎重にお願いしたい、ということですね。 それから、四季彩から水俣市へ直接いくことは、運賃差をつけて圧迫しないことを趣旨としていると思いますが。
産交バス	幹線系統もあるし、平国線の短縮系統もあるなかで、そこに本当に乗合タクシーが必要なのか、ということです。
松野委員	熊本市ではゾーンバスシステムということで、例えば、山鹿・植木・熊本市の交通センターという系統で言うと、熊本市の構想としては、植木で乗り継ぎを設けて、山鹿から来た人は植木で停まり、乗り換えて、植木から熊本市に行く、そういうゾーンシステムの意味合いでおっしゃっているのだと思います。熊本市はそういうふうに、ゾーンシステムで、乗り継ぎポイントをわざわざ長距離系統でも設けています。これに置き換えれば、津奈木駅などで乗合タクシーで来て、あとは幹線バスへの役割分担という意味でおっしゃっているのだと、私は解釈しています。そういうシステムを検討しなかつ

	た理由は何なのか、問われているのでは。あと、津奈木駅から水俣駅までの間は幹線バスへの影響も将来的には懸念される、ということもおっしゃっていると思います。平国線沿線から来る人と、おれんじ鉄道沿線から乗合タクシーで来る人では、ちょっと意味合いが違うと思います。幹線が死んでしまうのではないか。おれんじ鉄道沿線の交通空白地域の方がダイレクトで行ってしまうと、幹線バス、おれんじ鉄道との役割分担も不十分になって、結果的に全部アウトになってしまうのではないか。全体的な意味で懸念をされている、という質問ではないでしょうか。
事務局	ご指摘のとおり、既存の路線バスを優先するというのは、計画の1番目に持ってきている事項です。こちらは、あくまでも廃止はせずに現状維持、さらには利用促進を図っていきたいと考えております。先ほどの「津奈木駅から水俣の医療センターまで行けるのか」については、そこまで細かくは作っていません。現在、津奈木駅から医療センターまでのバス運賃が350円です。800円に比べるとかなり安く行けるので、そちらの利用促進を、町としても図っていきたいと思っています。そこから医療センターまで行きたいということであれば、オペレーターの対応として「路線バスのほうが安いですよ」という呼びかけもして、既存バスの利用促進を図っていきたいと思っています。
会長	他にございませんか。
野崎委員	先ほどから津奈木駅の停留所関係の話が出ていますが、津奈木駅自体、町のほうから、管理も含めて商工会でお世話になっています。駅前に大型車両が入って、そこをバス停代わりにということは、かなり整備しないと出来ないと思うし、今の駅の状況をどれくらい把握されているか。おれんじ鉄道が活性化も含めていろいろされていますが、それを考えると、朝夕の通勤、学生を送迎する親などがあちこち点在されていて、敷地自体も狭いし、町営の住宅からの出入りもあり、商工会がちょっと会議をするにしても、車を置くこともできない時間帯もあります。そのなかで大型車両やバス停の使用など、かなり整備しないと無理ではないでしょうか。10月に始めるのは到底難しいのではないかと。 それと、その整備に関してはハード面と広報。特に、町外から出入りされる方々に対しての広報、それに関してのお金が必要なので、そういう計画は今どこまで進んでいるのか。広報に関してどこまで考えているのでしょうか。また、駅の整備に関して、現時点でどこまで考えているのか、まずはお聞きしたい。
事務局	まず、駅前の整備については、現在、道路管理者である津奈木町振興課と、ロータリーの移転等も含めて、協議を進めているところですが、ご指摘のとおり、道幅も狭いし、厳しいところがあると、道路管理者も判断している状

	況です。ただし、今、駅前線の道路改良事業等も行っており、できれば駅前でロータリーするのではなく、駅前線を利用した、駅側に引き込む路線、そういうものがないか、現在協議を行っています。ただ、まだはっきりしたものではなくて、ほとんど白紙に近い状態です。 広報については、来年度予算で、全世帯にパンフレットを配布して、住民の方に周知徹底を図りたいと思っています。また、各施設にもパンフレット等を置き、周知徹底を図りたいと考えています。
野崎委員	町外に関してはどうですか。例えば、駅などでそういう説明の看板など、町外から来た人に対してすぐ分かるような広報の仕方は考えていますか。
事務局	大きめのパンフレットを貼ります。
野崎委員	先ほど言われたように、他の交通手段、おれんじ鉄道や新幹線など、それから、前から話しているのですが、津奈木町に、大きな見てすぐに判断できるような、交通手段にしてもどこに何があるのか、そういう看板の設置をお願いしているのですが、そういうことも含めて、10月にある程度実行するのであれば、かなり実質的な計画が、早急に必要なのではと思います。 それと先ほどから、運行管理者とか事業主体とかに商工会の名前がここに書かれていますが、運行管理は車を実際に運行する事業者でないといけないのは当然ですが、おそらくそういうことで、看板的な意味合いで書かれているのかなと思ったのですが、ただ、現在、商工会の現状を分かっておられるのであれば、こういう書き方はできないだろうと思ったので、そのあたりが、計画書として、商工会の名前を書いてもらうのは結構ですが、実際に商工会の現状をどこまで把握されているのか疑問に思いました。10月に始めるのであればもう準備をしないといけないし、大きな商工会であれば、ひとつの事業として行うことも可能かもしれませんが、窓口も当然無理。それとタクシー協会の方から話がありましたが、できれば事業者は、まず地元の業者を優先していくべきではないかと思います。
事務局	まず運営の管理については、町が直接管理を行い、オペレーターを2名雇い、ITシステムを実施します。予約型なので、町外の方が乗る場合には、事前に登録していただいて、循環する時間が決まっているので、その時間に合わない、そこには来ません。別の時間に来られたときは、今まで通りタクシーを使っていただきます。あくまでも町は、補完的な意味合いで、住民のサービスのために行うので、例えば、全く違う時間に到着されて電話されても、来ません。あくまでも循環して定時に来る、という形になります。 それと、施設の工事について、ロータリーの問題でジャンボタクシーも回るのか、という話もあるので、あの空間の中で、十分なスペースがとれるように配置換えを行いたいと思っています。ある程度大きな道路が駅前にあります。これに関しては、以前、おれんじ鉄道の再編の話の中で、町内のタク

会長 松野委員	シー・バス等もろもろの交通機関とおれんじ鉄道と一体となって、今後立ち向かっていかないと、全てが疲弊してしまう、赤字が出てしまう、ということから、津奈木町ではどうにかこのおれんじ鉄道と繋がらないか、案としては、当時から持っていました。先ほどコンサルから話がありましたとおり、まずは今のバス停を利用して産交バスは運行していくと思いますが、中で話し合いができれば、そういうおれんじ鉄道との協力体制ができれば、ここに計画していた状態にもっていけるのではということで、計画だけは挙げています。 他にございませんか。 乗り継ぎに関しては、現行の津奈木駅の資産を活用してのできる範囲ということでしたが、温泉前の建物の2階のレストランから文化センター、あちらのほうを見ていたら、現状資産という意味で、交通面でどうかはわかりませんが、水俣方向への路線については文化センターにバスが入って行って、乗合タクシーに乗り継ぐ、現行の資産でのドアツードア的な乗り継ぎというポイントでいけば、文化センターはいろんな催しもされると思うし、いろんな方のおでかけの創出という意味では、文化センターでバスと乗合タクシーが乗り継ぐ、鉄道は鉄道で乗り継ぐ必要はあるので、文化センターをもうひとつの乗り継ぎポイントとして、お出かけ創出という面で、温泉と文化センターは近いし、いろんな美術情報も津奈木町は発信しているので、そういう文化的な意味合いでも、乗り継ぎポイントを1つにこだわらずに、複数考えて、路線の引き方、系統の引き方を考えてみては。 先ほど、課長から津奈木町の交通ビジョンを話していただいたが、本編ではたった3行で表されているが、前のページで今後のいろんな方針を書かれているし、そういうことを踏まえて、津奈木町の公共交通、バスだけではないのでおれんじ鉄道など、もう少しこの記述は津奈木町がどういうふうに自分たちの町の将来性をどういうふうにしたいのか、それを交通がどういう役割を果たして、実現の道具にするのか。そういった、もう少し、町のビジョンに対する交通の役割に関する記述がないので、町民の方に、こういうふうにしたいので、今第一歩として乗合タクシーをしたいし、平国線の廃止もやむを得ずするものだという大きなビジョンを、ここにもう少し書いていただきたいと思います。 そこは事務局の方に一任しますが、もう少し、ネットワーク計画、線的なものでなく、面的な意味での、どういうふうに、まちのあり方の中で交通を活かしていくか、そういうビジョンを示していただかないと、今後の改正法ではそういうところを目指しているので、町として住民の方に「こういう町をつくりたい、だから道具としての交通がこういうふうに関わる」と、示していただくのが、個別の乗合タクシーとかの具体的なものに繋がっていくので、記述をもう少し強調していただきたい。乗継拠点に関して、ご提案しましたが、実現の可能性があるのかどうか、せっかく住民の方もいらっしゃる
-----------------------	---

	ので、「ここは必ず寄るべきだ」とか、そういう大事な場所もお聞きになって、面的なデマンドと言いながらも、必ず寄るべき場所、車が小さくても寄れない場所がある。予約は町でされるということですが、タクシー会社の運行管理から見て、それは安全性上、行けない、という判断も当然あるので、そういうところも含めて、大きなポイントやどうしても寄るべき場所など、住民の方から意見を具体的な計画の中に落とし込んでいかないと、10月は無理だと思います。国のフィーダーの補助金を考えて10月としていることは、表面からは読み取れますが、6月の段階で全ての完璧な書類を出していただかないと、補助の審査の対象にもなりませんので、そうすると2ヶ月しかありません。国の補助金をあてにしなければ、10月でも結構だと思いますが、国の補助も出たとしても2分の1しかでない。
会長	計画では10月とうたっているが、津奈木町における基本的な考え方、これが少し薄いのでは。それと、文化センターあたりを拠点としてもいいのでは。まちづくりとして、そういうものを入れるべきでは。そういうご要望のような意見が出ました。
事務局	今いただいた意見を参考に、改正法の中にあるまちづくりや地域づくりを考え、各公共交通の関わり方をもっと深く書き込むようにします。文化センターを乗継拠点にという話も、これも検討していきます。
会長	事務局としても、早急にする覚悟のようです。他にございませんか。
牛島委員	確認と意見が1つずつあります。 最初に説明のあった公共交通座談会の意見要旨ですが、説明資料にバス交通への要望、アンケート調査の結果がありますが、これは確認ですが、本編の計画案のP26の回答数が333なので、これとパーセンテージが全く違うが、どちらが正しいのか。 本編P52で、乗合タクシーの運行エリアに関する記述の中で、一番下に「乗り継ぎに対する抵抗感が強い」という意見を書かれていますが、仮にP26の棒グラフの数字が正しいなら、4割にも満たない意見で「乗り継ぎに対する抵抗感が強い」と言い切っているのか。それが原因で、津奈木から水俣まで直接乗合タクシーを入れ込みたい、という論調になっているので、そのあたりの考え方を再確認したい。
事務局	まず、パーセンテージについては、バックデータを再度確認します。 乗り継ぎの抵抗については、アンケートの結果のほか、今回、座談会を各地で開催し、その中で足腰の弱い方が大半で、何度も乗り換えることは無理だ、という意見をたくさんいただきました。そういうところも加味して、乗り継ぎ抵抗の緩和、ということを挙げています。

会長	他にございませんか。
坂田委員	先ほどの文化センターの件ですが、平国線というのは、水俣から来たら、駅を通過して、つなぎ温泉を通過して、平国に向かうので、どこかで回らないといけない。平国線を短縮した場合でも、どこかで折り返さないといけないが、安全に着いて安全にスタートするために、文化センターとしても安全面を確認することは必要だと思います。
事務局	その道は町道ではなく、文化センターの敷地となっている。産交バスがいつもバックしてUターンされていて、危ないから中を通らせてほしい、ということがありました。でも施設内で事故があったら、町としては責任を負いかねます、という話をしていました。大型専用には作っていないし、路面が傷んだりした場合、責任がいろいろかかりますよ、という話をして、それでも構わないから通らせてほしい、ということだったので、公共のものとして公然と通すのはどうかと、いまは思っております。
会長	それはいろいろ参考にさせていただければと、事務局も捉えていると思います。他にございませんか。
吉田委員	要望ですが、長洲のきんぎょタクシーをイメージされているのかなと思いますが、公募にすごく引っかかっているが、地元にはタクシー会社がいるのに、公募で他のところに決まった場合、確実に地元のタクシー事業者は死にます。この乗合タクシーが始まると、昼間のタクシー事業がかなり減ります。そのあたりを含めて、例えば、津奈木町に営業所ならびに本社がある事業所とか、そういう選定の仕方ができないものではないでしょうか。タクシー協会としても、地元の需要が減っていくと、タクシー事業者も需要がかなり減っている状況でありますので、そのあたりも踏まえて検討していただきたい、よろしくお願いします。
会長	他にございませんか。 それでは無いようですので、議案第10号を承認することにご異議ございませんか。それでは異議なしと認めます。よって、議案第10号「津奈木町生活交通ネットワーク計画(案)」については承認されました。なお、協議いただきましたご意見等につきましては、先ほど6名の方からのご要望や、こうしたほうがいいのか、というご意見に対しては事務局で預かりし、計画の中に盛り込んだ上で、計画書として完成させてご提示したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上で議案を終わりたいと思います。
事務局	委員の皆様におかれましては、議案の慎重審議を賜り、誠にありがとうございました。もう1つ、その他とありますが、全体的に何かご質問等ございますか。

新立委員	バスを運行されるときに、バス停以外に停めてほしいという要望がありました。その場合、今のバス停は、安全を基本にしていて設置されている。全てを要望どおりにしてしまうと、交通の危険が出てくる。交通安全面を勘案したうえで、途中で停めてもらうのは私も賛成ですが、どこもかしこも停めてしまうと危険になるので、十分に考えて選定してほしいと思います。
事務局	ありがとうございました。他にございませんか。 無いようでしたら、以上をもちまして、第4回津奈木町地域公共交通会議を終了いたします。委員の皆様、大変お疲れさまでした。ありがとうございました。 以上

出席者（順不同・敬称略）

要綱区分	組織・団体名	役職	氏名	備考
(1)町長が指名する者	津奈木町	副町長	山田 豊隆	
(2)住民又は利用者の代表者	津奈木町自治区長会	会長	福田 三継	
	津奈木町老人クラブ連合会	会長	新立 和市	
	津奈木町商工会	会長	野崎 武寿	
(3)一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織数団体の代表者	産交バス株式会社水俣営業所	所長	坂田 秀貴	
	社団法人熊本県バス協会	専務理事	新居 唯一	欠席
(4)一般旅客自動車運送事業者及びその組織数団体の代表者	むつみ交通株式会社	代表取締役社長	堀川 泰注	(代理)鶴田尚也
	社団法人熊本県タクシー協会	専務理事	吉田 光義	
(5)九州運輸局熊本運輸支局の代表者	九州運輸局熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	松野 完治	
		首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	牛島 光英	
(6)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者	全九州産業交通労働組合	書記長	貢 博之	欠席
	熊本県自動車交通労働組合	書記長	重光 重信	欠席
(7)国、県及び町の道路管理者	国土交通省熊本河川国道事務所 八代維持出張所	所長	山下 正昭	欠席
	熊本県芦北地域振興局	土木部長	上野 晋也	
	水俣市	土木課長	城山 浩和	
	津奈木町	振興課長	倉本 健一	
(8)熊本県水俣警察署の代表者	熊本県水俣警察署	署長	坂口 祐一	(代理)勝本正美
(9)その他町長が必要と認める者	熊本県交通政策課	審議員	財津 和宏	(代理)山田純子
	水俣市	企画課長	水田 利博	
	津奈木町	住民課長	林田 三洋	(代理)久村庄次

【事務局】 津奈木町総務課 (企画財政班)	事務局長	総務課長	浦田 伸一	
	事務局員	主幹	永松 伸也	
		参事	岩崎 英一郎	

(その他)

・株式会社トーニチコンサルタント：菊池、西澤