

蓮沼地区地域審議会 会議録

会 議 の 名 称		蓮沼地区地域審議会（平成 21 年度第 1 回）	
開 催 日 時		平成 21 年 8 月 25 日（火）	開会 14 時 00 分 閉会 16 時 30 分
開 催 場 所		蓮沼スポーツプラザ 多目的ホール	
議 長 氏 名		今関 紘	
出 席 者 氏 名		別添出欠席者名簿のとおり	
欠 席 者 氏 名		〃	
事 務 局 氏 名		〃	
会 議 事 項	議 題 (1) 山武市の公共交通について (2) その他		会議結果 (1) 蓮沼地区で求める公共交通体系に関する 事項について協議、検討する (2) その他事項なし
会 議 の 経 過		別添会議経過のとおり	
会 議 資 料		・ 山武市公共交通に関する市民意見交換会資料 ・ 市コミュニティバス資料（ルート図、時刻表等）	
そ の 他 必 要 事 項			
会 議 録 の 確 定			
確 定 年 月 日		署 名 委 員	
平成 22 年 3 月 5 日		石 橋 宏	
		藤 井 宗 二	

出 欠 席 者 名 簿

蓮沼地区地域審議会委員		
職 名	氏 名	出欠
会 長	今 関 紘	○
副会長	石 橋 宏	○
委 員	秋 葉 修	○
委 員	石 橋 滝 夫	○
委 員	石 橋 政 典	○
委 員	金 杉 倫 江	×
委 員	川 島 光 夫	○
委 員	山 崎 清	○
委 員	浅 野 三 夫	×
委 員	飯 島 正 夫	○
委 員	土 屋 健	×
委 員	藤 井 宗 二	○
委 員		
委 員		
委 員		

執行部・事務局		
所 属	職 名	氏 名
総務部	部 長	齊 藤 光 一
企画政策課	課 長	石 橋 昌 美
蓮沼出張所	所 長	伊 藤 吉 典
企画政策課 企画係	係 長	小 川 恵 計
〃	主任主事	伊 藤 佐智穂
〃	主任主事	藪 麗 子
〃	主査補	田 中 英 紀

出席職員数 7 名

出席 9 名 欠席 3 名

(會議經過)

発 言 者	議 題 ・ 発言内容 ・ 決定事項
事務局	こんにちは。 定刻となりました。 本日、会議の進行を務めさせていただきます企画政策課の石橋でございます。よろしくお願い申し上げます。 会議前に、公共的団体等の代表に交代がございましたので、ご報告をいたします。 区長会連合会蓮沼地域代表といたしまして選出されておりました森口委員にかわりまして、4月より石橋政典様が新たに代表となりました。改めまして、蓮沼地区地域審議会委員として委嘱をさせていただきたいと思っております。 本来ですと、市長より辞令の交付をいたすところでございますが、公務のため、本日、総務部長より辞令の交付をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いをしたいと思います。 では、石橋様、よろしくお願いいたします。 では、私で恐縮でございますが、この場所で。 石橋政典様。蓮沼地区地域審議会委員に委嘱します。 平成21年4月1日。山武市長、椎名千収。 よろしくお願いいたします。 (拍手)
総務部長	
事務局	なお、任期でございますが、前任者の残任期間となりますので、平成22年3月31日となりますので、よろしくお願いをしたいと思います。 それでは、平成21年度第1回蓮沼地区地域審議会を開会いたしたいと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。 ここで、会議を始める前に出席者の報告をいたします。本日の会議でございますが、現在、12名の会員のところ9名のご出席をいただいております。地域審議会設置に関する協議第8条第4項の規定により、委員の出席が過半数を超えておりますので、本日の会議が成立いたしますことをご報告いたします。 また、本日の会議は議事録の作成上、会議内容を録音させていただきたいと思っております。大変申しわけございませんが、ご発言の際には必ず挙手の上、議長の指名を受けた後、お名前を述べた上でご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いしたいと思います。 それでは、会議次第によりまして会議を開催したいと思います。 会長からごあいさつをお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
会長	委員の皆様には、お忙しいまた暑い中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。 市では、今回の会議につきましては、山武市の公共交通についてという

	ことでお集まりをいただいたわけであります。これは合併前、旧山武地区では巡回バスがあつて、当時の町民の足として機能していたわけでありす。引き続いて旧山武地区ではそのバスが運行されている。それ以外のところについては、そのような温かい心が出せていないということで、市のほうが、それは大変市民の足として重要な機関であるという認識のもとに、山武全体でこれを運用しようというご決意をなさったわけでありす。 方法についてはさまざまな方法があるわけでありすけれども、本日は事務局からさまざまなことについて説明があります。それで、蓮沼地区のバスの運行について、どのような形をとったらいいかというようなことについて、皆様のご意見を頂戴して、この地区ですばらしい形がとれるような体制を市のほうに提議したいという思いであります。 地域審議会は、皆さんご存じでありますけれども、言うまでもなく市民の声を市のほうに届けるというのが最大の役目であります。これからの市の運営については、市民の皆さんの声がどれだけ行政に中で生かされていくかということが重大な、行政の運営について重いものがあるというふうに思っておりますので、どうかその辺をお酌み取りいただきまして、皆様から活発なご意見をちょうだいし、議論を深めていただきたいと、そういうふうに考えます。どうかその点についてよろしくお感じいただきまして、ご議論いただきたいと思います。
事務局	ありがとうございました。 この後、会議につきましては、地域審議会の設置に関する協議第8条第2項の規定によりまして、会長に議長をお願いしたいと思います。
会長	それでは、よろしくお願いをしたいと思います。 それでは、会議に入る前に、山武市蓮沼地区審議会運営要綱第2条の規定により、会議録の署名委員2名を指名させていただきます。 副会長の石橋委員、それと藤井委員をお願いをいたしたいと思ひます。よろしくお願いいたします。
会長	(各委員、了承) ありがとうございます。それでは、お二人をお願いをいたします。 事務局より会議録の案が作成されましたら、確認のご署名をお願いいたしますこととなります。よろしくお願いいたします。 それでは、会議に入らせていただきます。 公共交通の会議の前に、私の方から皆様にご報告がございます。 皆様とさまざまな議論をいたしました地域振興基金の運用に関することとあります。7月27日に会長副会長会議が市役所でありまして、そのときそれぞれの地区から出た問題についての取りまとめをいたしましたわけでありす。蓮沼では、私どものほうの会議で出ましたサマーカーニバルとロードレースの問題については申し入れてありますので、そのことをお願いしてあるところであります。

	そここのところ以外のところだと、市のほうからも提案であったわけですが、市民活動支援事業というのがございまして、ボランティアで例えば花を植えるとかというような、つまり市民からこういうさまざまな事業をしたいという提案が市のほうにされて、そのことについて予算づけをして行っているというような事業について、およそ400万程度原資が必要というようなことでありました。そのことについてご援助いただきたいというようなことがありました。それは市のほうとして積極的に市民活動を支援していくというようなことであるとすれば、それはよろしいのではないかなというような意見の一致がありまして、いいというようなことでありました。 例えて言うと、蓮沼でいえば、飯島委員からご提案のあった道路に花をまこうという、ああいうような事業についてです。ですから、飯島委員からご提案があったようなことで、例えば5人とか10人とかというような市民が集まって、そこにこうしようというようなことが具体化されれば、相当額……。相当額といいましても、8団体で400万ですから、そんな大した金額ではないわけですが、援助の対象になるということでもありますから、もし具体的に動き出せば、来年度からになりましょうか。そんなようなこともお考えおきをいただければと思っております。 運用益に関する事業の報告については、およそそのような形であります。 それでは、よろしいでしょうか。このことについて皆様から何かご質問をお受けいたしますが。
飯島委員	あれは1,500……。2,500万だったっけ、1,500万か。
会長	2,500万。
飯島委員	2,500万ですね。それで、今、会長のほうのお話で、400万ということですよ。あとの金額はどうなのですか。
会長	一応、蓮沼地区では出してありますね。
飯島委員	その400万は出した。
会長	他所の地区でも、まだ具体的に絞り込むって、なかなかできないと思うのです。早期には。もう少し……。
飯島委員	その400万というのは、蓮沼地区で対象だという意味なのですか。
会長	私が申し上げた市民活動支援事業というのは……。
企画政策課長	では、具体的な報告を事務局からお願いしたいと思います。この具体的な400万ほどの市民活動支援事業について、事務局よりご報告をいただきたいと思っております。
	市民活動に関する事業ということでございますが、現在、市民自治支援課のほうで進めております山武市の市民提案型まちづくり事業という事業がございまして、市民協働ということで、市民が主体となってまちづくりをするというようなことで提案をいただきまして、それに対して、今ですと上限が30万というところで、金額はちょっと抑えて

会長 秋葉委員	あるようでございます。そういったものの応募の中から、予算の範囲内で事業を選んでいただくというような運びになってございます。 ちなみに、平成21年度事業ですと、8事業が一応採択をされております。総額で227万7,000円ほどが事業費として充てられているわけでございます。 この内容でございますけれども、先ほど申し上げましたように、ジャンルというのは特にございません。特に市民協働ということで、まちづくりに寄与するものということでございますので、蓮沼地区からいろいろな提案がなされた中で、これに該当するということであれば、ここに提案型まちづくりの事業として提案をいただくということになろうかと思えます。そういった形の中で400万円ほど使わせていただきたいということで、前回の正副会長会議の中でご提案申し上げたというところでございます。 その他の事業につきましては、先ほど会長のほうからございましたように、各地区の考え方等が出されております。現在、それを取りまとめられるものであれば、取りまとめをするということになっておりますが、なかなかすべての地区を一つの形に取りまとめるということは非常に難しいことともあろうかと思えますが、その辺はできるならばそうしてほしいということで、前回の正副会長会議の中にありましたので、取りまとめができないのであれば、各地区から上がったものをいわゆる市への答申として頂戴をしたいというふうに考えています。以上でございます。 それでは、どうぞ、秋葉さん。 今、質問の400万の市民活動支援課とか、そちらのほうの事業が動いているとか言われましたけれども、もともと市民活動支援課というのは、合併後、何年後かにできまして、それでたしか一般会計予算のほうからたしか持っていかなくてははいけない。 今回、地域審議会のほうには、市長のほうから運用益の利用についてということで、どういうことがありますかという形で、考えてくださいということで、各地区の審議会に提案されたものだと思うのです。そのときの金額が、今、飯島委員おっしゃった、たしか何千万か。2,000万とか、そういう金額だったように私も記憶しているのですが、それは何か使い方はまだまとまらなかったということで、一時棚上げの状態、市民活動支援課の事業を、市としても市民によるまちづくり、協働によるまちづくりということで、一般会計のほうから補てんされた分をさらに上積みで、今度、運用益のほうから400万持っていくという。それが今回の運用益に対する考え方の結論であったとするならば、この審議会のほうに市長から運用益の利用についてというふうに投げかけられたことについては、2回か3回か審議を開いたと思うのですけれども、何のための審議会であったのかというふうな疑問を私、あえて発言せざるを得ないのではないかと。 利息が利息を生むのであればいいのですけれども、そういった運用益を皆さんで、合併しても新しいまちづくりに使いましょうというふうな、あ
--------------------	---

会長	りますよという形で地域のほうに投げかけられたのに、ただ二百何十万のところに400万。百何十万か上乗せか。二百何十万の上に400万なのか、それともトータルとして400万なのかどうなのか。一般会計のほうの二百何十万はもうやらなくて、運用益のほうの400万が行くものなのかどうなのか、市のほうでどういうふうに考えているのか……。 そのことについては、こう理解をしていただければよろしいかなというふうに思います。
秋葉委員	およそその事業の総体の予算総額が400万ほどというふうにご理解をいただいて、一般会計のほうからある程度の金額は出ていくでしょうから、その足りないものについて、その運用益のほうから回していくというような形。 つまり、ですから市民協働という大前提に立って、この問題を処理していこうということでありますから、全体の中の枠の中での一つと。それがすべてという理解ではないというふうにご理解をいただいてよろしいというふうに思います。 とりあえず、まだ具体的に何をどうするというような……。具体的に名前が出たのは蓮沼だけではありますが、あと他のところでは、どうも具体的になかなか絞り込みができなかったというようなところでありますので、それは私のほうは市のほうに蓮沼の意見として申し上げてありますので、それはそれでご理解をいただけるものと感じております。
会長	ただ、私は、いずれにしても2回も地域審議会を各地区でそれぞれ皆さんメンバーが集まってやって、市の方からどういうふうにしますかというふうに、市長から諮問されて、地区ではそれなりに考えて出したのに、それについては具体的にまとまらなかったで、そのまま棚上げ状態で、何のための議論だったのかということ。 ですから、蓮沼の場合は、具体的に絞って出してあります。他の地区にも関係するものですから、各地区の意見を事務局で取りまとめるようになっていきます。いずれ提示されることとなろうかと思っておりますので、ご理解いただきたい。 会議を始めます。
企画政策課企画係	山武市の公共交通について、事務局よりご説明をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。 企画政策課の伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。 山武市の公共交通ということでご説明をさせていただきたいと思いますが、説明に入る前に、資料の方のご確認をさせていただきたいと思います。 まず、事前に会議の開催通知と一緒にお送りさせていただいておりますが、山武市公共交通に関する市民意見交換会資料という、A3のこちらの資料になります。今日お持ちでない方がいらっしゃいましたら、事務局のほうに用意してありますので、一声おかけいただきたいと思います。

それと、あと参考といたしまして、今現在、旧山武地区を走っております山武市巡回バスの時刻表とコース図、またその巡回バスの平成20年度の月別利用状況というA4、1枚のグラフが入っている表と、あと市営松尾自動車教習所の送迎乗り合いバスの時刻表、こちらのほうの資料を配付させていただきます。時間があるときに目を通していただければと思います。

それと、あと公共交通に関するアンケートというものを一緒に配付をさせていただきます。この後、資料のほうを使いましてご説明をさせていただきます。その後、質疑応答のほうをお受けいたしまして、きょうお帰りになる前にアンケートのほうをご記入いただいて、回収をさせていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、説明に入らせていただきます。

A3の大きい資料、山武市公共交通に関する市民意見交換会資料というものをごらんいただきたいと思います。

こちらの資料は、今年の7月18日、19日の2日間で、山武市内4地区で市民の皆様へ公共交通に関する意見交換会というものを開催させていただきました。その際に市民の皆様へ配付した資料となりますので、こちらを使いましてご説明をさせていただきます。

この後、山武市における新しい公共交通の具体的な導入イメージというものを3つご説明させていただきます。その説明のほうに入る前に、今回の検討対象とする公共交通ということで、ご説明をさせていただきます。

お手元の資料の2ページ目をごらんください。もしくは、後ろのスクリーンのほうでも同じものを映しておりますので、どちらかをご覧になりながら聞いていただければと思います。

すみません、着席をしてご説明させていただきます。

まず、今回、検討対象とする公共交通についてということで、一般的に公共交通と呼ばれるものについて、大きく分けて2つの種類があるのではないというふうに考えております。

まず、1つ目が一般公共交通と呼ばれるもので、こちらは皆さん既にご存じの路線バス、コミュニティバスもしくは乗り合いタクシーというような種類がございまして、この一般公共交通というものは、できるだけ多くの市民の方がご利用できるというふうに考えられた公共交通サービスでありまして、日常生活の移動手段としてご利用いただける公共交通、こちらがまず1つ、一般公共交通と呼ばれるものがある。

それに対しまして、福祉公共交通ということで、こちらは今現在、山武市でも福祉タクシーの料金助成ですとか、福祉有償運送といったサービスのほうを実際に行っておりますが、こちらにつきましては、主にお1人で路線バスなどの公共交通を利用することができない方を主な対象者といたしまして、そういった方が病院や介護施設といったところに移動するために、個々の方の要望に合わせて対応することを考えた交通サービスという

もの。

大きく分けてこの2つに分けられるかと思いますが、今回、皆様に検討していただきたい公共交通というものは、このうちの最初に説明をしました一般公共交通の部分となります。日常の市民の皆様の生活の上で移動手段となる公共交通というようなことを前提として、この後のご説明を聞いていただきたいと思います。

それでは、早速3つの具体的な新しい公共交通のイメージのほうの説明に入らせていただきたいと思います。

まず、イメージの1つ目としまして、コミュニティバスによる公共交通システムということで、お手元の資料でいきますと、4ページ目から7ページ目までの間がその1つ目の説明となっておりますが、その中で5ページ目をごらんいただきたいと思います。山武市全域の地図の中にイメージの1つ目、コミュニティバスによる公共交通の運行ルートを書いた図になっておりますので、こちらの図のほうを見ながら説明の方を聞いていただければと思います。

まず1つ目、コミュニティバスによる公共交通システムということで、システムの概要のほうを説明させていただきたいと思います。

山武市を大きく3つのエリアにまず分けて考えていただきたいと思います。ここ旧蓮沼村と旧松尾町の2つを1つのエリアとして考えたエリアが1つ、旧成東町のエリアが1つのエリア、旧山武町のエリアが1つのエリアということで、山武市内を大きく3つのエリアに分けて考えまして、そのエリアの中の移動については、コミュニティバスと呼ばれる、決まった路線を決まった時刻表、決まったダイヤで運行するコミュニティバスで移動していただくといったシステムとなっております。

先ほどご説明をした3つのエリアの中についてはコミュニティバスを利用して移動して、そのエリアの外に移動する場合には、図面でいきますと、オレンジ色の太い線で、ここでは基幹バスルートというふうに記載してございますが、オライはすぬまとさんぶの森元気館の間を結んでいる、この基幹バスと呼ばれるものでエリアの外へ移動するといった公共交通の全体的なシステムの概要ということになります。

まず、そのコミュニティバスについての説明をさせていただきたいと思います。

ここ旧蓮沼村のエリアのほうをごらんいただきますと、まず松尾駅を中心としまして、水色で松尾駅から海沿いのほうをおりてきて、また松尾駅へ戻るルートが1つ、松尾駅から今度は北側ですね、旧山武町のほうを走ります濃い青で結んだものが1つのルート、隣のエリアにいきまして、成東駅を中心として海沿いをぐるっと回るピンク色のもの、こちらが1つのルート、山武のほうが日向駅を中心としまして濃い緑色であらわされているものが1つのルート、黄緑色であらわされているのが1つのルートということで、山武市内で5つのコミュニティバスの路線というものを設定させていた

できました。

こちらについては、それぞれ5つの路線にコミュニティバスが1台ずつ入って、計5台ということで、約1時間に1本程度の運行というものを想定しております。1時間に1本程度ということですので、この松尾駅を中心に考えていただきますと、まずその1台が時計回りにぐるっと海の方へおりていきまして、また松尾駅に戻ると。その1台が、今度は反時計回りにまたぐるっと回って、また松尾駅へ戻るというものがそれぞれのコミュニティバスのルートの上で走るというふうにイメージをしていただければと思います。

それに加えて、先ほどご説明をした基幹バス、このオレンジ色のエリア間を結ぶバスの路線については、合計2台で運行いたしまして、オライはすぬまから松尾、成東を通過してさんぶの森元気館に向かうバスが1台出ると同時に、今度は逆に、さんぶの森元気館から成東、松尾を経由して蓮沼へ向かう路線が1台ということで、こちらのほうは2台で、双方向に1台ずつ同時に出るといったようなイメージを持っていただければと思います。

この基幹バスにつきましては、市民の皆様へアンケート調査のほうを実施させていただいております。こちら19年度のアンケート結果になりますが、その際に公共交通を利用して実際に行ってみたい、もしくはよく利用しているといった市内の主要な施設をできる限り直線的に、時間のかからないようにということで考えて結んだルートがこちら基幹バスになります。

それに対しまして、コミュニティバスの路線というものは、高齢化率の高いエリアもしくは人口が集中しているエリアというものをカバーするような形で、路線のほうを敷いてございます。

続いて、こちらのほうの運賃につきましては、コミュニティバスまたは基幹バス、こちらのほうの1回の利用につきましては、片道200円から300円程度の運賃ということで、今現在、想定をしております。また、コミュニティバスにお乗りになられた後に基幹バスに乗り換えてエリアの外へ移動する場合については、その基幹バスへの乗り継ぎの料金は無料にできるような料金体系ということで、今、検討の方を進めております。

こちらコミュニティバスの運行にかかる時間ですけれども、ぐるっと1周回るものは、おおむね1時間以内のルートというようなことで考えております。また、基幹バスについては、オライはすぬまとさんぶの森元気館の間を約50分で結ぶようなルートということで想定をしております。

続いて、運行に要する費用ということで、こちら年間約9,000万円程度の費用が必要となるのではないかとというふうに考えられております。

以上が1つ目のコミュニティバスによる公共交通システムのご説明というふうになります。

続きまして、イメージの2つ目、乗り合いタクシーによる公共交通システ

ムということで、お手元の資料でいきますと、8ページ目から10ページ目までの間に説明のほうが載っております。こちらにつきましても、皆様のお手元資料の9ページ目が山武市の地図の上にイメージの2番目の公共交通システムを走らせた場合の運行ルート図になりますので、こちらをご覧くださいながら説明を聞いていただければと思います。

2つ目のイメージ、乗り合いタクシーによる公共交通システムの概要をまずご説明をさせていただきます。

こちらは山武市全域を1つのエリアとして考えまして、この中を乗り合いタクシーという公共交通を利用して移動するといったシステムの概要となります。

この乗り合いタクシーというものは、もう既にご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、基本的には通常、民間で運行しているタクシーをご利用になれるのと同じような形になります。まず、お電話等で事前の予約をしていただきまして、例えばご自宅から〇〇病院まで行きたいのでタクシーを1台お願いしますというような事前の予約をした後に、その予約に基づいてタクシーのほうで自宅の玄関前まで来て、目的地まで送迎をするといったものとなります。

ただ、通常のタクシーと大きく違う点というのが、乗り合いによる移動といったことになります。こちら今現在、山武市内を全部で10台の乗り合いタクシーということで台数のほうは想定しておりますが、同じような時間帯に同じような地域または同じような目的地へ行きたいという事前の予約を整理しまして、例えばご近所にお住まいの方が同じような時間帯に乗り合いタクシーを利用したいという事前の予約が入った場合は、まず1人目の方を乗せた後に次の方のご自宅まで行きまして、そこでまた2人目を拾って、またもし3人いれば3人目を拾って、それぞれの目的地まで乗り合いで移動するというもの。こちらが通常のタクシーと大きく違う点ということになります。

こちらのほうの運賃につきましては、先ほどイメージの1でご説明をさせていただいた3つのエリアの中の移動であれば300円から400円程度、そのエリアの外への移動については500円から600円程度の運賃ということで、現在、想定のほうをしております。

運行本数につきましては、こちらは決まったルート、決まった時刻表というものはございませんので、基本的に事前の予約に基づいて、利用者が使いたいという希望があった場合に合わせて運行がされるというものになります。

ただし、山武市内全域をどこからどこまででも移動ができるといったシステムになりますので、その分、乗り合いでの移動となった場合には、その乗り合いで1人目から2人目、例えば3人目といったところに、もう乗り合いで迎えに行く距離ですとか、もしくはそのそれぞれの方が向かう目的地といったものが遠く離れた施設となる可能性もございますので、3つのイ

メージの中では、一番移動にかかる時間が読みにくい交通システムといった特徴があるかというふうに思われます。

例えば山武市内の端からぐるっと大きく迂回をして何人か乗り合いで行った後に、それから目的地へ行くといった場合もございますし、利用者が少ない場合は、それよりも直線的な移動になるというようなことも考えられますので、こちらのほうの目的地までの移動にかかる時間というのは、大きく変動するのではないかということが考えられます。

こちらの方の運行にかかる費用ということで、年間約1億1,000万円程度になるのではないかというふうに、概算ベースですが、今現在、想定のほうをしております。

これがイメージの2番目、乗り合いタクシーによる公共交通システムのご説明というふうになります。

続きまして、3つ目ですね、最後の交通システムのイメージということで、連携型による公共交通システムということで、お手元の資料でいきますと、11ページ目から13ページ目になります。こちらの説明のほうも、皆様のお手元、12ページ目に山武市の地図の上にイメージ3の運行ルートを重ねたものがございますので、こちらをごらんになりながら説明のほうを聞いていただければと思います。

こちらのシステムの概要につきましては、まず山武市内、大きく3つのエリアに分けるということで先ほどご説明をさせていただきましたが、そのエリアの中の移動については乗り合いタクシーで移動をしていただきます。このエリアの中であれば、乗り合いタクシーでどこからどこまででも乗り継ぎなしで移動ができるといったものでして、そのエリアを越えた移動をする場合には、イメージの1でご説明をしました基幹バスを利用して、自分のお住まいのエリアから外の地区に移動していただくといった交通システムとなります。

このうち基幹バスにつきましては、イメージの1と同じように、合計2台でそれぞれ山武から蓮沼方面、蓮沼から山武方面というものをそれぞれ1台ずつ、1時間に1本程度運行ということでダイヤのほうを考えております。また、乗り合いタクシーについては決まった運行ダイヤというものはありませんので、特段時刻表といったものはないというふうにご理解いただければと思います。

運賃につきましては、このエリアの中を移動する乗り合いタクシーを利用する場合には、300円から400円程度といった運賃のほうを想定しております。また、それから基幹バスに乗りかえて、ほかの主要な施設のほうへ移動するといった場合には、この基幹バスの利用料金というものは無料で乗り継ぎができるようにということで、今、検討のほうを進めているところでございます。また、乗り合いタクシーを使わないで、基幹バスだけを使うよといった場合については、100円から200円程度の運賃ということで検討のほうをしております。

使用する台数については、先ほどご説明しましたが、基幹バスについては2台、乗り合いタクシーについては各地区2台ずつと。山武市内全部でいきますと、6台の乗り合いタクシーと。プラス基幹バス2台というような台数ということで考えております。

また、移動にかかる時間としましては、乗り合いタクシーで移動できるエリアというものを山武市全域ではなく、それぞれのエリアに限定をしておりますので、その分、乗り合いで移動する距離というものも少なくなる、短くなるということになりますので、移動にかかる時間については、イメージの2番よりも読みやすい。余計なところを迂回する距離というものが少なく済むといった特徴があるかと思われます。

運行に要する費用ということで、こちらのほうが年間約1億1,000万円程度ということで想定のほうをしております。

簡単ではございますが、以上がイメージの3つの説明となります。

この後、お手元資料の14ページ目からになります。3つのイメージの比較ということで、今、説明をさせていただきました3つの運行イメージの比較をした表のほうに記載されております。こちらのほうの主なポイントの部分の説明させていただきたいと思ひます。

まず、事前予約、事前登録の必要性ということで、イメージの1は、事前の登録等、必要ございません。イメージの2、イメージの3につきましては、乗り合いタクシーを利用する場合には事前の予約といったものが必要となります。また、イメージの3で基幹バスだけを利用する場合というものは、事前の予約は必要ないというふうに考えていただければと思ひます。

ドア・ツー・ドア性ということで、こちらは、まずイメージの1については、バス停やバス路線まで出ていく必要があるということで、こちらは決まった路線のみを走る交通システムとなりますので、ご自分でバス停やバスの路線まで自力で出ていっていただいでご利用をいただく必要があるといった特徴がございます。また、イメージの2については、乗り合いタクシーでの移動となりますので、出発地や目的地のすぐそばまで移動ができます。イメージの3についても、ご自分のご自宅の玄関前から、エリア内であれば目的地のすぐ目の前まで移動することができるといった特徴がございます。

続いて、地域のカバー性ということで、こちらイメージの1については、先ほどドア・ツー・ドア性のところでもご説明をさせていただきましたが、決まった路線のみを走りますので、この公共交通を利用できる方というのは、ご自分でバス停やバス路線まで出ていける方だけがご利用できる公共交通システムということで、ご自分でそこまで行けないといった方については利用ができないといった特徴がございます。イメージ2とイメージ3につきましては、乗り合いタクシーといったシステムを使用しますので、玄関先まで迎えのほうが来ますので、市内すべてをカバーすることができるといった特徴がございます。

続いて、速達性ということで、こちらは目的地までにかかる時間ということでご理解いただければと思います。イメージの1番は、決まったダイヤどおり運行しますので、そのダイヤに合わせて移動することで、その移動にかかる時間というものは最も読みやすいというふうに考えていただければと思います。イメージの2については、市内全域の利用者の方の出発地や目的地といったものを經由することがありますので、目的地までの移動にかかる時間というものは、3つのイメージの中で一番多くなってしまう場合があるということが想定されます。イメージの3につきましては、イメージ1とイメージ2の両方の特性を持っておりますけれども、乗り合いタクシーの利用については移動できるエリアを限定することで、イメージの2よりは移動にかかる時間というものが短くなるということが考えられます。

続いて、ちょっとあわせまして乗り継ぎ性ということでご説明をさせていただきたいと思います。イメージの1については、バスルートの沿線以外の目的地に行く場合には乗り継ぎが必要となります。イメージ2は、市内どこでも乗り継ぎなし。イメージの3は、地区内であればどこでも乗り合いタクシーを利用して移動ができる。地区の外へ行く場合には、基幹バスへの乗り継ぎが必要となるというシステムになります。

運賃のほうは、先ほど説明の中でご説明をさせていただいたとおりです。

それで、最後に既存の公共交通機関への影響ということで、こちらはイメージの1については、決まった路線のみを走る交通システムですので、既存の路線バスやタクシーというものと競合というものは一番少なくなると考えられます。イメージの2につきましては、市内どこからどこまででも自由に移動ができてしまいますので、既存の公共交通に与える影響というものは大変大きくなるということが考えられますので、路線バスがなくなってしまう場合もあり得るのではないかと考えております。イメージの3につきましては、競合のほうはもちろんございますが、その影響の度合いというものは、イメージの1とイメージの2の中間的なものがあるのではないかと考えております。

以上が、3つの公共交通の導入イメージということでご説明をさせていただきました。

最後に、資料の16ページ目をごらんいただきたいと思います。今後のスケジュールということでご説明をさせていただきたいと思います。

まず、ことしの7月、この今、説明をさせていただいた資料をもとに市民意見交換会のほうを開催いたしまして、この後、山武市地域公共交通活性化協議会という協議会の中で検討のほうを進めてまいります。こちらの委員につきましては、市内のバス事業者、タクシー事業者さんといった交通事業者さん、また各地区の地域区審議会の会長、また国・県の関係行政機関の職員、市の商工会といった協力が考えられるような団体ですとか関係団体の方からなっている協議会なのですが、この協議会の中で検討を進

会長	めていきまして、今年度中に実証実験運行の計画というものを策定していきます。その実証実験運行の計画に基づいて、来年の10月を目標としまして実証実験運行のほうを開始できればというふうにスケジュールのほうを立てまして、現在、検討のほうを進めている状況となります。 大変簡単ではございますが、3つのイメージの説明ということで、説明のほうは以上となります。 ありがとうございました。それでは、皆様からご議論をいただく前に、暫時休憩をさせていただきます。 (休 憩)
会長	それでは、会議を開催させていただきます。 これから委員の皆様からご意見をちょうだいいたしたいと存じます。 この問題は、市のほうも相当の覚悟、つまり市も大変な財政負担をしながら、将来にわたって継続するという意思をお持ちであります。ご議論する前提として、ここにご出席の皆様は、今、自分の車で移動をしているわけであります。そうすると、必要ないということになりますが、どうかそのご議論する立場として、もし自分がそういう立場ではなく、公共交通を利用するとしたらどうしたらいいかというような視点に立ってご議論を展開していただきたいと思います。 この蓮沼地区でいいますと、今もう一つの問題を提起させていただきますと、蓮沼では公共交通として千葉交通が1日に何本かのバスを運行しています。このバスは市が300万あまりの財政負担を、横芝光町は横芝光町なりの負担をおこない、つまり私たちの税金をもって運行しているというのが事実であります。この上に立って、この問題、千葉交通との関係も頭の中に置きながら、蓮沼の中でどういう形をとっていったらベターかというようなことも念頭に置いて、ご議論をいただきたいというふうに思うわけであります。 議論を起こす前提としては、そのようなところでお話をさせていただきたいと思います。 それでは、どなたかご質問なりご意見なりを頂戴したいと思います。
飯島委員	どうぞ、飯島委員。 飯島正夫です。 今、会長のお話の中に、まだ我々が自分の車でもって移動できるから、問題がないと。車が運転できなくて、その先のことを考えれば、こういう事業は必要じゃないかなという観点で考えますと、やはり高齢者が一番利用しやすい方法というのが一番考えていかなければならないことじゃないかなと。まず、第1点はそのことだと私は思うのですが。 それから、第2点は、この後の民間の路線バスを利用する人たちの中で、一番利用するのは学生、高校生。中学生ではなくて、やはり田舎の場合ですと、特に高校生が朝晩の通学で駅にまで利用する。そういう生徒たちが非常に利用する割合が高いのではないかなと。私はよくわからないのです

会長	けれども、想像を言ったらいけないのですけれども、多分そうではないかなと。そうしますと、やはりその1と2の対象者よりある程度限定をして対応していったシステムづくりをしていったほうが私はよろしいのではないかなと思います。以上です。
会長	ただいま飯島委員のほうからありました利用者は大体どのような方々を想定したらいいのかというようなことであります。高齢者と学生ですね、そういうような人たちの利用というようなことについてどうだろうか。
秋葉委員	例えば、それでは1つお尋ねしますけれども、今、現実に公共交通を利用している高校生とか。そういうデータはありませんか。学生がどのぐらい使っているかという。蓮沼地区ではなくて、山武市全体の中で、例えば1日にどのぐらい使っているのか。
会長	朝と帰宅時間に利用する人のことを考えて、こういう時間割を設定すれば、私は可能じゃないかなと思うのですけれどもね。
企画政策課長	どうぞ、事務局、お願いします。 具体的には、学生がどのくらい乗っておるかというところの数値は、今現在持ち合わせておりません。ただ、通勤・通学につきましては、基本的には現在使われている既存の路線バスを……。今後、公共交通が整備されるにしても、これはそれを利用していくというのが基本的な考え方でございます。
会長	ということで、通勤・通学は基本には既存のバス。それ以外の日常生活の足等を考えた場合に、どういった公共交通がいいかということで、今現在は想定をしているところでございます。
秋葉委員	どうぞ、秋葉委員。
秋葉委員	秋葉ですけれども、質問、意見それから希望等いろいろありますけれども、まず1点目、こういう交通システムを市内で山武市だけでつくる場合、まず1つは、今、先ほど飯島委員がおっしゃったように、やはり交通弱者の視点で。今動ける人たちはいいですけれども、やはり交通弱者の立場に立ったシステムをまず最優先に考えると同時に、それは高齢者あるいは体に障害を持った方、あるいは自分で運転できない学生、生徒、そういった方たちをやはり……。優劣を第一、最優先に考えると同時に、それともう一つ、希望的になりますと、山武市になりまして、今、蓮沼地区では南浜、南の方には成東駅に対するフラワーバスさん、残りほとんどの蓮沼地区は、横芝を基幹駅とした巡回バスといったところがありまして、JRのほうを考えますと、総武本線の成東駅といったものは、やはり総武本線の基幹駅であるわけですね。ましてや快速が出ると。 私自身、合併したときになりますと、今まで横芝ですと特急がとまる、とまらないがあったところ、やはりJR成東駅ですと、必ず特急がとまるし、やはり成東始発快速も出ているといったときに、合併でやはり蓮沼の住民としては、今後のことを考えたならば、成東駅にどうしても乗り入れてほしい。利用者が少ないとか多いとかでなくて、やはり市として。松尾

会長	駅は特急もとまりませんので、蓮沼としては、もう我々の北側のほうの住民にしてみれば、やはり成東駅といったものは非常にメリットがある駅だなと。それで、やはり合併した当時から、私はすごく期待を持っていることも事実です。 それと同時に、こういったシャトル、山武市の公共交通機関の交通ですか、そういったバス路線ができた場合に考えられるのは、既存のバスルートが、千葉交通に対しても一応助成出している。それから、成東駅の本須賀経由のほうのフラワーバスさんに対してもいろいろ、もう廃止したいというけれども、やはり利用があるということで、利便性ということで市のほうの補助金を出していますんで、こういったものがシステム化されたときになると、そちらのほうの……。これは質問ですけども、今度のシステムができた場合には、廃止することは考えられるのか、あるいは両者、千葉交通、フラワーバスさんも撤退する可能性があるのかどうなのかをまず市のほうに聞いて、それによっては、このシステムをもう一回、今度は今の案じゃなくて、違う形でのシステムづくりもやはり構築しなければならないのではないのかなというところを私はちょっとあえて質問させていただく。そのような考えがあるのかないのか。シャトルバスは残るのでしょうかけれども、両路線が廃止の可能性はあるのかないのかですね。それによって、このイメージ案1、2、3ですか、それにかわるものも。やはり基幹ルート、オライはすぬまからさんぶの森公園ですか、だけではなくて、違うルートももしかしたら基幹としてやはり考えるべきと私自身も思います。 それと、最後にもう一つ。ちょっと長くて申しわけないのですが、山武市になりまして、各課、各それぞれのパート、パートで一生懸命仕事をしていただけるのは大変いいことなのですが、この公共交通を進めることについては、市内の利便性を高め、病院へ行く、買い物に行く、銀行に行くという交通弱者に対するそういうことはいいのですが、私ども今、私自身、観光に携わる者として、マイカーが今までよかったのです。逆に、こういった公共交通機関を充実させることによって、よその地域からこの山武地区にお客さんを連れてくるということ、これはやはり成東駅といった、この機関を最大に利用すべきだと。バスもやはりエコをすると。やはり対外的にも、山武市はこういうシステムにして受け入れますよと。そういう視点でも、やはり縦割りの行政ではなくて、こういうシステムが入る、よそから連れてくるのだと、地域の産業の活性化にするのだというような視点で、各課それぞれそういうところがどこか頭の隅にあれば、もう少し違った形のシステムづくりを考慮していただけたら。これは希望ですけども、そういうふうにすべきだと私自身は思います。 ただいま秋葉委員のご意見の中であった第1点は、弱者に優先というのは飯島委員の発言とかぶるのかもしれませんが、先ほど私が申し上げました千葉交通の運行をどう考えるかというようなことでいえば、既存バスの存
-----------	--

企画政策課長	続について、市はずっと担保してくれるかどうかということが第1点の質問ですね。 それから、第2点でいえば、成東駅を中心とした観光、地域活性化という言い方がいいでしょうかね、成東駅を中心として路線を組み直すということも、多分この地域にとって大事なことはないかなというふうに考えます。 確かに蓮沼でいえば、私たちが住んでいる南の地区は成東を中心に動いているわけです。でも、蓮沼の圧倒的な方々についていえば、むしろ経済圏でいうと、横芝経済圏の中、つまり昔からあった横芝駅へ出ていくというルートの中で生活をしていたという。ずっとつながりがありますね。だから、例えば医者に行くにしても、南の方の人は成東のほうへ行くみたいなのですけれども、あとほかの方々、北の方の人たちというのは、横芝の医者にかかっている。例えば、歯医者に行くとかというようなこともありますので……。 それでは、とりあえず秋葉委員のほうから今ありました既存のバスについての担保については、市はどう考えているかということについてと、それから観光バスに対して充実させる、地域活性化の観点からいうと、成東をもう少し向いたらどうかというようなことについて、2点について事務局からお話を、ご意見等とそのほかにご説明をお願いします。よろしくお願いします。 企画政策課、石橋です。 それでは、既存バスの関係でございすけれども、先ほど申し上げましたように、基本的には通勤・通学に利用するという視点からしますと、既存の路線バスを利用するというのが基本的な考え方というようなことであります。今まで1から3の3つのパターンといいますか、イメージをご説明いたしまして、どれをとるかによって、またその既存の路線バスに与える影響が違ってくるのかなと。いずれにしても、既存の路線バスに与える影響は、少なからずともあるというふうに考えております。 そのために、実際にこの1番から3番目のイメージの中で、1つ、これで多分実証実験をしていこうというのが決まりましたら、この実証実験の中で、当然既存の路線バスに与える影響等も出てくると思います。 路線バスを廃止する、廃止しないは行政側だけの問題ですぐには解決をしませんで、当然バス事業者との協議もこれから必要になってくると思います。これは当然バスだけじゃなくて、タクシーも同じことですね。タクシー事業者さんも当然、イメージの幾つか、どれをとるかによっては影響が出てくるということで、実際には実証実験をやった中で、実際に事業者さんとの協議等を含めて……。それから、先ほどのお話ですね。これは行政側からある程度負担をしなければいけないということですので、どの辺まで負担ができるかということの中で、今後、方針を決めていくというふうな考えで今はおります。
---------------	--

	ということで、ちょっと答えになっているかどうか分かりませんが、今の考え方はそういうところでございます。 それから、成東駅中心というようなことでございますけれども、これも答えは同じになってしまうのですが、やはり今の中の1から3のイメージのどれをとるかによって、その考え方がちょっと変わってくると思います。 これが実際には市の中もあって、先ほど縦割りの行政ということでいろいろご意見を、ご指摘をいただいたわけでございますが、ある程度の方向性が決まる前に、庁内の検討会議、観光も含めて、関係するいろいろな部署と公共交通について、いろいろな影響が多分あると思われるので、その辺を内部で検討していきたいというふうに考えているところでございます。ということで、以上でございます。
会長	よろしいでしょうか。
	そうすると、もう一つ、それでは具体的に今のお尋ねをさせていただきます。 今の秋葉委員からあった議論の中で、千葉交通との関係でいいますと、こういうことなのです。イメージ1、5ページのこの表でいきますので、例えばコミュニティバスを選択した場合、蓮沼では、このコミュニティバスは全く使い勝手がよくないルートなのです。これは一番大勢住んでいる地域がすっかり抜けているわけですね。これは横芝を循環しているバスがあるからということで、多分そのルートを外してあるというふうに思うのですけれども、これで始まっちゃって、バスがなくなっちゃうと、蓮沼は全く公共交通の使い勝手が何としても仕方がないという方法になってしまうわけです。 実証実験をして、さてそこでどういうふうになるか。ここは、2番目のデマンドのタクシーにすれば問題ないわけですが、1の選択がされしまうと、これで蓮沼の人でだれが利用するのかなというようなルートになっているのですよ。 だから、このことについて、実証実験がある前に、蓮沼のルートについてはもう一考しておく必要があるのでは。このコミュニティバスの運行について、千葉交通のルートに競合しちゃうとまずいという考え方があるような気がする。それでこういう選択をしたのかしら。その辺は事務局、どうですか。
企画政策課長	そうです、そのとおりです。
会長	その辺のところをご説明いただけますか。
企画政策課長	そうですね。それと、今の3つのイメージによって、それぞれ与える影響が違いうということを説明の中でもさせていただいているのです。ですので、まず自分をご利用するときには、要するに、どのイメージがいいのかと。例えば、先ほど言いましたように、コミュニティバスですと、先ほども言ったルートのとり方によっては、まるっきり利用できない方もいます。それによって、では、こっちへ移せとなると、逆に今度、違うところ

会長 藤井委員	が不便になるとか、いろいろな問題があるわけで、そういった中で、1から3のイメージの中で一番利用しやすいものは何かというところがある程度決まった中で、いろいろな問題点が多分出てくると思います。 それではどうぞ、藤井委員。 藤井ですけれども、コミュニティバス、これ非常に私はいいなと思えますけれども、5ページのこの図を見ますと、オライはすぬまがスタートとなっているわけですね。なぜここがスタートになるのですかね。 先ほどから飯島委員だとか秋葉委員が言われました。いわゆるこれから高齢者がふえる中で、例えば私が住んでいる川面地区のほうからシルバーカーを押しながらここまで来るとするのは並大抵のことではないのですよ。できるだけ福祉サービスというようなことを考えまして……。 先ほども多少言われましたけれども、停留所をつくるのは大変だというようなこともちょっと先ほど出ましたけれども、できるだけセーフティーのサービスだとか、できるだけネットワークづくりをやってほしいと思うのですね。 そういうことになりますと、例えば、何というのですか、多少のガソリン代だとか、そんなにかかるかわかりませんが、今のトレンドとしましては、やはりトレードオフといえますか、自分が受けるサービスが高ければ高いほど、若干の負担をしなければいけないというふうなのが今のトレンドでありますんでね。 私どもが住んでいるところからこのオライはすぬままで来るとするのは、まずこれは無理です。実際、無理です。だから、そのことを1つ言っておきますけれども。なぜここをスタートするのかということが、これはどうしても疑問に残ります。
会長	今、藤井委員からありました起点がオライはすぬまだったかというようなこと。この図面に載っておりますね。その辺のところはどのようなお考えでしょうかね。 どうぞ、事務局。
企画政策課長	この基幹バスのルートにつきましては、市民の皆様からいただいたアンケートの結果をもとに、一番利用する回数が多い、もしくは公共交通を利用して行きたいという市内の主要な施設を直線的に結ぶという考え方でルートのほうを検討させていただきました。 オライはすぬまという施設がそのアンケートの中でも利用希望の上位の方に入っておりますので、ここを起点というような形で設定をさせていただきました。
会長	どうなのかしら、議論の過程でこの起点は動かせると理解しておいてもいいのか。それとも難しいか。それは動かせるよね。どうなのか。 例えば実証実験が始まるとして、もしコミュニティバスを選択したとする。そうすると、これはとても使い勝手って悪くてしょうがないわけだから、蓮沼の地区としては、こんなルートをお願いしたいというような…

	…。例えば地域審議会で勉強会みたいなものを開いて、コミュニティバスとしたら、こういうルートでお願いしたいというようなことをした場合、そのルートの変更については柔軟に対応していただけると理解していいのか。
企画政策課長	というか、その前にちょっとよろしいですか。
会長	はい。
企画政策課長	今の中で、多分、委員さんの皆様方が、このコミュニティバスというのは余り使い勝手が悪いのかなということなのか、これというのは利用される、ある程度優先順位の高いイメージなのか、その辺がまずですね。
	もう余り基本的に利用しづらいということを議論しますと、何というのですか、例えばこの起点がどうかというよりも、その交通体系そのものが使いづらいということであれば、では、それはそれでもっと使いいいものはどれかということの中でご議論をいただいた方がいろいろな問題点が見えてくるのかなと思うのですが、いかがでしょうか。
会長	今、藤井委員から出ていたオライはすぬまのことについて、今、議論しているわけです。なぜその起点がオライはすぬまかということについて、いや、それは議論の中で動かせるよということであれば、これはとりあえず、動かせるかと理解していいのだよね。
企画政策課長	住民の方が他にもっと起点はここであった方がいいというのであればですけれども。
会長	こういうふうにしてほしいということになれば、動かせるのだよね。
企画政策課長	動かせると思います。
会長	ということで、とりあえずその意思がそういうようなことであれば、それは動かせるということですから。
	では、そういうことで。
藤井委員	横芝、蓮沼をバスが通っていますね。あれを利用したらいいのではないかと思います。高年齢者がシルバーカーを積んで、あれに乗りますでしょう。乗って、横芝の駅へ行って、今度、電車に乗る場合に、あの駅の歩道を渡るわけです。シルバーカーを持って。私、2回ぶつかりました。私、手伝いましたけれどもね。いや、大変。あんな高年齢者が。年を聞きましたら、八十何歳と言っておりましたが。子供が働いているものですからと、こういうようなことを言っていましたけれども、蓮沼の方ですけれども、いや、やはり気の毒ですよ。
	もう横芝とこの蓮沼を通るやつは、私も何回かその当時は使いましたけれども、もう行くときはいいですが、帰りはもう全くありませんから。間に合いませんからね。もう6時何分で終わりですから、何らもうあれは利用価値がない。だから、1つはあそこで始めてください。
会長	それでは、どうぞ、川島委員。
川島委員	今、千葉交通で走らせている既存のバスですけれども、利用者はかなり少ないのではないかな。仮に今、シャトルバスですか、あれは1時間くらい

石橋(滝)委員 会長 石橋(滝)委員	で出ています。こどもの国からうちの前なのですから、そこから出ているけれども、今の千葉交通のバスは、朝のうちは少ないですよ。だから、今のこのコミュニティバスも、人口の多い川面から下がってきて、殿下、川下の人口の比較的多いところの利用する人という、今のところは手軽にシャトルバスです。仮に、私たちは、もし横芝光のコミュニティバスが運行するなら、今よりずっと近いのですから。5～600m位で利用可能ではないかな。これはわかりませんが、向こうのほうはずっと近いでしょう。横芝から向こうへ、八日市場のほうへ利用する場合には、 ちょっと待ってください。 どうぞ、石橋委員。 石橋ですが、今さっき言ったようなことなのですから、今いろいろ話を聞いても、バスはすごく使い勝手が悪いと思います。だから、ここで論議をするよりも、イメージの2の、要するに乗り合いタクシーのほうの話の質問のほうがいいと思う。
会長 企画政策課長	それで、乗り合いタクシーは、今の人口の年齢層を見ると非常に大事だと思います。また、今後の高齢化を考えていくと、これは地域にあった手段だと思う。やはり乗り合いタクシーというのは市民のための足だけれども、逆に市民の負担というもの、それを考えた場合には、やはりそれなりの効率のいい方法でこの乗り合いタクシーをやっていたきたいなと、私はこういうふうに思う。 ただ、今の時点でやらなくてはいけないのは、この乗り合いタクシーだと思います。ほかには考えられないです。コミュニティバスというのは、要するに問題外だと思います。以上です。 今、石橋委員からご意見が出ましたイメージ2の乗り合いタクシーの問題ですね、これはまずそれを選択した場合、費用は500円だったっけ。 料金の目安として、地域外を500～600円。地域内を300～400円ということで説明させていただいておりますが、あくまでも目安であり、決定しているものではありませんので、その点ご理解願います。
会長	地域外が500円。どうですかね、皆さんにお尋ねしたいと思うのですが、これは当然、税金の投入によって運行する足になるわけですから、それがもう少しまで、つまり限界で負担できる費用ということか。1回移動する場合にね。例えば今、公共交通機関を利用して南浜で成東に行こうとすると、費用負担、500円か600円ぐらいで行けるのかな。また、蓮沼から横芝へ行くと、700円くらい。大体これぐらいなのかしら。 つまり採算ベースに乗る公共交通機関が今運営されている費用というのをある程度出して、その費用を元に料金が決定されると思う。 そうすると、5～600円ぐらいの費用というのは、適当だということだね。利用者の負担として、一般の公共交通で。 これはどうでしょうかね、乗り合いタクシーを利用した場合に、市のほうからの説明では、負担が平均すると、もうこの地域内については300

会長 山崎委員	円、400円、外については500円から600円になるということであるのですけれども、それは適当な金額、上限でいえばそのぐらいはいいだろうということでしょうかね。高いか、低い、ちょうどいいか。 (各委員、適当という意見あり。) それでは、議論を進めたいと思います。 イメージ2の場合の負担については、それでは大体市のほうから説明のあった内容で、相当額だというようなご意見だったと思います。 どうぞ、山崎委員。
会長	山崎です。先ほどイメージ1のバスの話が大分出てきて、バスに決まったのかなという感じぐらいのお話だったものですから、あと何年かわからないですけれども、私がこれから車に乗れなくなった場合を考えますと、私はイメージ3がいいと思うのですよ。 例えば私が殿下から宇井先生にかかるようになれば、3で行けばいいわけですよね。先ほど学生の通学の話が出ましたが、学生の自転車置き場をつくれば、オライはすぬまからバスに乗って、成東駅なりなんなりへ行けば、学生は自転車で補えるかと思うのですよ。ですから。 ちょっと引っかかるのは、イメージ3のブルーの縁取りですよね。私が成東病院にかかるようになると、成東病院に乗り合いタクシーで行けないのですよね。だから、それがどうなのかなという感じはありますよね。ここは割と近くまでブルーの線が行っているのに、成東病院がよけてあるというか、何というか、その辺は何の兼ね合いがあって、これがよけているのかなという感じがしているのですが。これから医者にかかるというのを想定にして今、お話をしているわけですが、私の意見というか、ただそういうお話なのですから。 ありがとうございます。 山崎委員のご指摘は、第3を選択というのはどうなのだろうかという。ポイント的にはそうだし、学生や通勤の方々の対応は、オライはすぬまの基地に、小さくて隣、そういう場所をきちっと確保して、この基幹バスで動けばどうだろうか。 この場合、どうなのですかね、例えば蓮沼で利用する場合、直近の基地へオンデマンド、つまり乗り合いタクシーで移動するというのが原則になるのか、それともそれを通り越して、乗り合いタクシーとして、何というのかしら、もうぱっと使えるようになる。そこら辺のところのイメージはどうなるのですか。 例えば蓮沼地区でいえば、基地であるオライはすぬまの基地までが乗り合いタクシーのエリアになるのか、それからそれをもっと越えて、市役所に行きたいといって、市役所まで乗り合いタクシーで行けるのか、成東病院まで行けるのか、その辺のところの考え方はどうなっているのでしょうか。このイメージ3の場合ですね。 今、山崎委員の質問は多分そういうことだろうと思う。

企画政策課長	お願いします、事務局。 企画政策課の石橋でございます。 基本的には、サービスエリアというのが、例えば水色とか緑色それからピンクですか、このエリアの中は一律にストレートにどこでも行けるということでした。 先ほどご指摘にあった、近いけれども外れている成東病院ですとか成東駅とか、この辺については、ほかのところからも同じようなご指摘がございます。ということで、この辺はご意見を伺っておきまして、当然、活性化協議会の中でも、このエリアについてはご検討というのですか、協議をしていただくということになろうかと思えます。
会長	そうすれば、この中心の成東駅とか、それから市役所とか成東病院とかというのは、全部がクリアできるように輪を合わせていけばいいということですね。
企画政策課長	ですから、基本的にピンポイントで、例えば成東病院とか市役所とか、例えば成東駅とか、そういった比較的多くの方が利用される場所については、例えば直接行けるとか、そういったことも考えられるのかと思います。 それ以外のところにつきましては、このエリアを出た場合、例えばオライはすぬまの近所の方が元気館に行く場合は、オライはすぬままで乗り合いタクシーで行っていただいて、そこから基幹バスに乗っていくという。この場合は、基幹バスについては無料にするとか、いろいろそんな考え方もございますので、ですからこの辺はどのくらい経費がかかるのか、そういったことで検討を進めていきたいというふうに考えています。
会長	形としては、成東駅とか成東病院とか市役所を全部の色が、例えば緑色もそれから青色もかぶるような形でラインを引き直せばいいということだよ。それは可能だよ。と理解してよろしいですか。
企画政策課長	ここではっきり可能ということは申し上げられませんが、協議会へこのようなご意見があったことは報告させていただき、調整、検討していただくということをお願いしたいと思います。
会長	どうぞ、石橋さん。
石橋(宏)委員	石橋です。イメージ3の原案で今、議論になっているこの基幹バスの路線図と、この色合いのピンク、緑、空色ですか、これが市役所とラ・パークと成東病院、全部経由すれば問題なくなるのでしょうかけれども、そうすると、この基幹バスの路線が不要になってくるということにもつながりかねないですよ。そうすると、朝、利用する、例えば高校生とかそういう人たちが、今度、基幹バスじゃなくて、このコミュニティタクシーを利用しなければならないという、そういう矛盾が出てくるというようなことも考えられますので、この辺はやはり皆様のご意見とともに、何とかいい解決策を練り上げてもらわなきゃしょうがないのではないかと思いますよね。以上です。

会長	今、石橋副会長の話であった基幹バスについては、ずっと残すということにしておけばいいのでしょうかね。 どうぞ、飯島委員。
飯島委員	どうも何かそのイメージ1ないし3ということで、先ほど石橋委員さんのほうからあったイメージの2のやつ、つまり乗り合いタクシー、私はこれに賛成なのですけれども。 とにかく、まず高齢者がなかなか路線バスとか何かを利用できないところに住んでおられると。そういう人たちの利便性というか、メリットのある、生活にふさわしいような方法というのは、考えたら、やはり私は2のイメージがいいのではないかなと。もうこれしか考えられないと、私はそういうふうに思うのですけれども。 それで、もう一つですけれども、1番のイメージのコミュニティバスですね、ここに資料、前回、山武市のバスの時刻表というのがこれですけれども、こういうのを我々に見せられたということは、これはあくまでも廃止するわけじゃないわけですね。改めて見直すわけじゃないのですか。あくまでもこれを尊重するという意味ではないのでしょうか。それをちょっと基本的にお伺いしたいです。
会長	これを全部イメージ2に変えたら、これは大変ですよ。できるのですか。旧山武町の市民の皆さん、理解ができるのですか。 今、飯島委員からの指摘について、私どもで以前受けた説明だと、残すよね。実証実験に、旧山武地区についていえば、乗り合いタクシーを選択したとして、コミュニティバスを全部なくすということではないと。
企画政策課長	残すとしても縮小するのだろうけれども、山武地区はどうなるのか。乗り合いタクシーを選択した場合、山武地区の公共交通について、その辺のところをお願いします。 これから実証実験を重ねて、山武市としての公共交通をつくるということでございますので、これから持続可能な公共交通の体系が決まれば、それは山武市としての公共交通ということでご理解をいただくような形でお願いしていきたいというふうに考えています。
飯島委員	1市2制度もあり得る、3制度もあり得るということですか。
企画政策課長	いや、同じ体系でお願いを、ご理解をいただけるように進めていきたいと考えております。
飯島委員	あとと言いが無いですもんね。
山崎委員	そうすると、選択は第3の選択しかないということだね。
飯島委員	いや、あり得ないでしょうね。
飯島委員	第3の選択はないのですか。
会長	第3の選択というのは、イメージ3。
飯島委員	3は、私はないような気がしますけれども。イメージ3はあるのですか。
企画政策課長	よろしいですか。先ほどの説明の中で、2と3の違いは、2の場合はすべて山武市全域がオンデマンドということ、ドア・ツー・ドアになります。

	そうすると、行き先によっては、その数がかなり多くの方が利用をするということになりますと、時間が相当かかるわけでございます。例えば山武から蓮沼ということになりますと、それを解消するには、もっとバスの台数をふやさなければいけないというふうな話も出てくるのです。そうすると、先ほどご議論の中で、1人の負担が、例えば今現在、エリア外を出るときは500円か600円というお話でございますが、それがもっと高くなる可能性があるわけです。要するに、利便性が高くなればなるほど、それだけ車の台数をふやさなければいけないということになります。全域ですね。そういう一つのいわゆるイメージというか、シミュレーションができるわけですよ。考え方ですけども。 そういう中で、3番目になりますと、エリアをもうちょっと小さくして、エリア内については乗り合いタクシーにしますと。エリアを越えた場合については基幹バスを使いますと。
藤井委員	よろしいですか。お言葉をかえすようですが、そこが一番問題だと思うのです。
企画政策課長	それは、理屈的には我々は簡単に利用できるのですよね。こうしておりて、こうして乗り継ぐ。お年寄りにはできますかね。そこのところ。それで、私はもうそこまでできるか、自分をベースで考えていますから、では70、80、90のお年寄りがそういう芸当ができるのでしょうか、現実には。
石橋(宏)委員	ということで、いろいろな方面から今ご意見をいただいています、この間もゴールドクラブの役員会等でご説明をさせていただいて、ご意見を今いただいているところでございます。
会長	乗り継ぎは無理ですよ。もう高齢者になったら乗り継ぎは無理ですよ。それはできない。 ちょっと待ってください。
石橋(宏)委員	今、議論しているのは、イメージ3を選択した場合ですね。イメージ3を選択したときに、基幹ルートがありますね。イメージ3。乗り継ぎというのは、この基幹ルートへバスを……。タクシーか。乗り合いタクシーで基幹ルートまで運んで、乗り継ぎをしようというのでしょうか。だから、そうじゃなくて、さっき私お尋ねしましたよね。これを排除して、直接、例えば成東病院に行きたいといった場合には、乗り合いタクシーでぱっとこっちまで行くということも可能だよね。乗り継ぎをしなくて。
会長	その図面ではできていないのですよ。やはり今の図面では、それは。だから、先ほどこの成東エリアの市役所とか病院とかラ・パークも全部、各色合いのラインが全部そこへ接続すれば問題ないのですけれども、それが現時点ではしていないわけだから、今のルートとしては、この基幹バスを利用するようになっているわけでしょう。だから、この基幹バスを……。 私が聞いているのは、基幹バスを使って乗り継ぎをするのですか、それとも直接オンデマンド、乗り合いタクシーで移動できるのですか、どっちですかと。

企画政策課長	今の計画ですと、ここにある図はエリア外ですので、できないようになっています。今ご意見があったように、これはどうも使いづらいのではないかというお話ですので、この辺は当然、市民の方が利用する頻度が高いところ、しかもエリアがかなり接近しているところについては、同一エリア内で、同一ルートで直接行けるような形になってほしいというご意見がございましたので、それについては協議会の方に……。
会長	そういう形でエリアの話をするということですね。
企画政策課長	はい、そういう形になります。
会長	だから、例えば成東駅とか病院だとか市役所は、それぞれが乗り合い、接続、つまり乗りかえをして行くのではなくて、直接乗り合いタクシーで行けるように3の場合もしようということでしょう。
企画政策課長	しようというか、していただきたいというご意見があったということで、協議会のほうには前もって。
飯島委員	そうしたら、2がなくなっちゃうじゃないですか。そうしたら2のあれがなくなっちゃう。イメージの2はどうするのですか。だから、3をそこまで広げるなら、2は要らないということだ。
会長	どうぞ。
石橋(宏)委員	今、飯島さんおっしゃるのは、そこで出てくる違いというのは、例えば私たち蓮沼が山武町の、何ですか、さんぶの森に行く場合には、これできないのですよ、それをやらないと。2番でないと。乗り継ぎができないのですから。
飯島委員	わかりました。
石橋(宏)委員	ですから、2がいいのですけれども、ただ今度、高校生の通学なんかね。
飯島委員	ただ、藤井先生のおっしゃるように、お年寄りには乗り継ぎができないのでは。きっと、ここからどこへ行ったらいいのですかって必ずあるのですから、やはりこういうものを多く利用する年齢層に、的を射て、きちっとした議論をされたほうが私はいいいのではないかと。
石橋(宏)委員	だから、私も飯島さんが2を推奨するのは、私自身こういう体ですから、当然それを望んでいるのですよ。だけれども、そういうお年寄りとか私みたいな身体障害者が利用できるのは、まさに2番がいいのですけれども、ただ何といいますか、そういう高齢者対応だけにすると、若い高校生とか、そういう人たちの道もやはり必要になってくる。そうすると、今の公共交通を利用しなければならないのですけれども、ただその公共交通がまだ将来的にどうなるかわからないということを考えたならば、やはりそういうところまで配慮しておく必要がある案ではないといけないのではないかと思います。ですから、最終的には3番を何とか改善することによって、両方に利用できるような形が一番理想ではないかと思うのですけれどもね。私自身とすれば、今の段階では2が一番欲しいのですよ。
	ただ、若い人もいますから、若い人たちの通学にもやはり配慮する必要

会長 石橋(政)委員	があるのではないかと、そういう気がいたします。 石橋委員、何かご意見ございますか。どうぞ。 私も今、副会長さんの石橋さんが言ったとおり、やはり基幹バスの路線というのは残っているわけですね。それに対して、プラス乗り合いタクシーですか、病院へ行きたい、あるいは市役所に行きたいというときに、乗り合いタクシーを利用できる、そのエリア、範囲をもっと細かく組み立てていただいて、基幹バスのルートも組み立てていただければと。
会長	ありがとうございました。 今までの議論を総括すると、イメージ3にしたときは、この基幹バスの利用については、学生などに対応するということですね。それ以外のところは、おおむね乗り合いタクシーによって足を確保しようという、そういう理解でいいのでしょうか。 例えば病院に行きたいといって乗り合いタクシーを選択して、エリアがこの中でそれぞれが重なるようにした場合、成東病院に行きたいといった場合には、乗り合いタクシーオンリーでぱっと行けるのでしょうか。基幹バスに乗りかえないで。というようなことができるとすれば、乗りかえをしないで直接行けるというところをずっと重視していくと、そういうことになるのでね。そうすると、基幹バスの利用というのは一体何ということになる。例えば、さんぶの森元気館に行くというようなときに必要なぐらいなもので。
石橋(滝)委員	さっき私、お尋ねしましたよね。確認しますよ。ルート3を選択したとき、乗りかえをしないで、イメージ2と同じように成東病院まで行けますか。行けるということになれば、イメージ2を選択したと同じような感じ。
企画政策課長	ですから、そこはイコールではないのですよ。イコールではないですけども、成東の中心地にどこのエリアからでも行けるということなですよ。 今の点ですけども、副会長さんがおっしゃったように、ここのエリアは、先ほどご議論が出ていますけれども、一応その近くまで行っているのだけれども、わざわざ避けているようなエリアを通っているのではないかと。それはブルーにしてもグリーンにしても、もうちょっとエリアをずらせば、ここに主要な機関が、例えば成東駅から市役所、成東病院、ラ・パークということで集積しておりますので、ここについてはすべてがクロスするように色塗りをすれば、ほかのエリアからはピンポイントで来られるのではないかと。そうすると、2番と変わらないのではないかとということなんですが、先ほど委員さんの中からは、では、さんぶの森元気館から松尾のIT保健センターに来る場合は、山武の方というのは、これまたエリアが違うので、当然これは直接にはちょっと来られないということですので、そういった場合には、さんぶの森元気館から基幹バスに乗っていただくというような形に。3番、今の状況ではそういう形になっています。 2番ですと、全域がすべてどこでも、主要施設関係なく、どこに行きたい

石橋(宏)委員 会長 石橋(宏)委員	ということであれば、山武市のエリアの中であればどこにでも行けるというようなことの違いということですが。 あとは、料金体系がどういうふうに変わってくるかということと時間との問題だと思いますので、その辺が2番と3番の違ってくるところというところであります。 もう一ついいでしょうか。 どうぞ。 今、課長さんからのご説明ですと、確かにそのとおり私も理解しておりました。ただ、その段階で、このイメージ3の場合の基幹バスのルートというのは、今、最初に基本的な事項ということで冒頭におっしゃいましたように、通勤・通学者は既存の路線を利用してもらうのだと、そういう前提がありますよとおっしゃったのですけれども、では、そういうことがあっても、実際に利用者が通学者であったり、通勤者が利用できないということは、これは規制するのですか。
企画政策課長 石橋(宏)委員	基本的に、どなたが乗っていいとか悪いとかという規制はありません。 ないでしょう。そうすると、高校生で乗りたくなるわけですよ。その場合の、何というか、そういう利用ルートというものを残すためには、今ここにある基幹路線というものは当然必要になってくるような気がするのですよね。ですから、その場合に、どうしても乗り合いタクシーだけに限定はできなく、やはり並行してこういったものも置かなければならないというような、私はそういう気がします。
会長 石橋(宏)委員 会長	今、石橋委員が、そのお気持ちは2に極めて近いけれども、3もなかなか捨てがたいと。 そうです。 そうすると、大体今、委員の皆さんのお考えは、2もしくは3を選択したらよいだろうということですが。 そこら辺で、そうすると、3を選択したときの問題点は、ルートの設定のし直しということですね。それをすればまあまあいいだろうと。
石橋(宏)委員	ルート3の場合の基幹バスの起点ですね、蓮沼基地としてオライはすぬまで適当というふうにお思いになるか。そこら辺のところをご議論、ご意見をいただければ。ご議論ください。 どうぞ、石橋委員。 石橋です。 今、蓮沼の起点が一番問題だろうと思うのですが、同じこういった計画の中で、基幹バスと乗り合いタクシーが競合するわけですから、お互いに余り競合しないようにするためには、基幹バスも利用できるようにする、あるいは乗り合いタクシーもそんなに込まないようにする。両方でお互いに調整し合うためには、やはり路線を基幹バスのルートを重視したほうがいいと思うのですね。といいますのは、先ほどご意見が出たのですが、住民の多い、人口密度の高いところを起点にしていかないと、そういうもの

	をカバーすることは非常に難しいと思うのですね。ですから、蓮沼というならば、先ほどお話がありましたように、川下、殿下ですか、そういうところを経由するような形に起点を置かないと、やはり何といいますか、乗り合いタクシーが今度、込み合っけきちゃうのではないのかと。このイメージ3というのは、できるだけ基幹バスを利用させるルートというものを重視したほうがいいように思います。 ですから、今、オライはすぬまというのは田んぼの中ですから、駐車場はあるのですけれども、わざわざあそこまで行かなければならないという、そういう不便さはある。雨降りとかそういうところに、やはり皆さんが利用しやすい方法としては、住民の多い地区からスタートしていかないと、逆に今度、乗り合いタクシーが込んできちゃうような状況になるのではないかなと思うのです。以上です。
会長	石橋副会長のご意見、起点は川下なり殿下あたりでどうだろうかというふうなご意見。 それと、今現実には、シャトルバスが走っていますよね。シャトルバスの起点は、下の道だよね。こどもの国へ行く道だよね。 あそこはどうかしら。例えば川下、殿下の人たちは、あそこまではおりられないよね。
飯島委員 会長	殿下のバス停もあります。 例えば、起点を川下にもし置いたとする。若しくは、お願いしたとする。それで、主要地方道の一宮飯岡線のところを走れるかどうかの問題。 昔はできなかった。そこら辺のところは、もしできるとすれば、川島さんのところの前の道をずっと行くというのもあり得る。 あの公園の中の道路を一緒に走ったってしょうがないわけだから、起点にするのについて。
藤井委員	では、とりあえず起点は飯岡一宮線の川下地区にしてほしいということにしますかね。基幹バス。 川面はどうなるのですか。やはりあそこまで行けないですよ。だから、できるだけ停留所は多くつくらなきゃダメなのですよ。これからは高齢化社会が起きてね。できるだけ停留所は多く。
石橋(宏)委員 会長	だから、第3案だと思う。 それでは、シャトルバスを126号ですか、主要地方道にして、基幹バスを海岸のほうにしたらどうか。あと、川面の方からというのはどうか。
石橋(政)委員	だから、今、シャトルバスのところで乗るお客さんというのは、あそこにやはりなんか今まで駐車場、大きいあれがあるから、多分あの車の台数が全部乗るといって、結構利用しているのですよ。うちの前あたり、あのガーデンのところの第1駐車場のところの車も、朝のうちは結構乗っております。
会長 石橋(政)委員	利用者はある。 それで、今、ITセンターのところから松尾の駅が、学生にしてみれば

	まだ近いのですよね。あそこへ行ってすぐでしょう。だから、あれは…
会長 石橋(政)委員	…。 シャトルバスは結構学生が利用しているのですかね。 利用している学生は多いのではないかな。本数も結構出ていますからね。
会長	それでは、皆さんのご意見、つまり副会長の話がありました、ご意見がありました蓮沼の起点については、オライはすぬまからもう少し考えてもらおうということで市のほうにお願いしておきます。
飯島委員	3番を選択すると、基幹ルートがポイントなのでしょう。それを、その基幹ルートから外れる要望を出すということでしょう。
石橋(宏)委員	いや、外れるのではなくて、起点をもうちょっと、できたら延長したほうがいいのではないかということです。それは、あくまでこのラインが成東の主要地区に全部接続前提の場合ですよね。
会長 藤井委員	どうぞ、藤井委員、先ほど手が挙がりましたけれども。 いや、そのことです。できるだけ停留所を多くにということですね。いわゆる便利なように。
会長	蓮沼の場合、基幹バスは、正しく言うとシャトルバスがあるのです。だから、それで大体カバーしちゃっているのです。その考え方に立つと、この基幹バスを川面の方に上げて、別に悪くはないというような気がします。
石橋(宏)委員	ただ、ここで今、起点を決められたというのはあれでしょう。オライはすぬまに駐車場がいっぱいあるということですね。
会長	だから、これは皆さんの議論で動くという理解のもとに、今、皆さんにご相談を申し上げているところであります。
企画政策課長	それで、1つだけよろしいでしょうか。
会長 企画政策課長	はい。 起点の決め方でございますけれども、確かにご要望が多いというのもあるのですが、これから山武市のまちづくりの中で、それぞれ合併前の地域がございます。そういった地域の活性化のために、やはりその交流拠点をこれからつくって、そこを基点にしてやっていきたいと思いますという中で、蓮沼ですと、どうしても観光ということで、観光を軸にしたまちづくり、地域づくりをしていきたいと思いますという中で、多分、都市整備課でやっていますマスタープランについて、当然、蓮沼出張所ですか、あの辺を基点にして活性化を図りたいということ、ある部分ではオライはすぬまの周辺というのをいわゆる交流拠点という位置づけになるということ、ここにしているという意味もございます。 松尾にしますと、駅周辺をその交流拠点にするというところで。松尾にすると、そういうところでございます。山武につきましては、さんぶの森元気館、あの辺はある程度集積しておりますので、あの地域を中心にして地域活性化を進めましょうと。成東でいきますと、成東駅周辺それから役

会長 秋葉委員	所の周辺、あの辺を基点にして地域づくりをしていきたいと思いますというところで、それぞれの地域をこれから活性化する一つの交流の拠点を結ぶ交通機関としても位置付けていきたいというところで、こういう位置付けがされているということになります。 どうぞ、秋葉委員。 そこで質問で、今、素晴らしいことをおっしゃってくれまして、地域活性化の交流拠点ということであれば、旧合併4町村のときの課題として、この旧蓮沼村についてはオライはすぬま、海浜公園を中心とした観光振興へ提言ということで市長からの諮問がありまして、観光に携わる、あるいは商工会の立場として、地域課題プロジェクト懇談会として商工観光課長の諮問を受けましたのが、そういうことです。今関会長も委員の1人だった。私どもはしました。
石橋(宏)委員 会長 石橋(宏)委員	そういったところで、蓮沼の観光について、交流のこれからの活性化というところで答申書を、報告書を出したばかりですけれども、そういった中の単なるハード面等々に我々も努力しなければいけないのですけれども、そういったところで、ちょっと交通のアクセスといった面も、よそから呼ぶというところで、今ちょっと課長がおっしゃった交通機関なり、先ほど私が言ったように、やはりマイカーだけではなくて、新たなニーズ、お客を見込むという、何かそういったところで、基幹ルートというの、やはりそういう視点からも、ぜひとも見直しというか、そういったことを検討していただきたいというふうに、あえて私、最後にちょっとお願いします。 関連でいいですか。ちょっと会長。 はい、どうぞ 実は、今、観光会長さんもおっしゃるように、それは課長さんがおっしゃった、各旧市町村のメインストリートというか、メインの地域を拠点にしてやっているというのは確かにそうだと思うのです。このルートを見たときに、そう思ったのです。 ただ、利用者サイドから見た場合、例えば山武町の方が蓮沼のこの地区に来てくださる場合に、やはりオライはすぬまでストップするのと、では海岸線まで行って、一応ここでストップするのとでは、全然利用価値が違うのですよ。確かにオライはすぬまに今みんな来てくださっているのですけれども、もう一步、ここのたった1キロのところを延ばす、延ばさないの問題で。今、ウォーターガーデンがありますでしょう。空港シャトルバスのバス停にもなっています。あそこまで延ばしていただくので、物すごく利用者の利便性が非常にいいのですよ。それと同時に、今度、今も考えていらっしゃるコミュニティタクシーだって、そっちの方とやはり競合しなくて、お互い利用者が出てくると思うのですね。 仮にここで、オライはすぬまで基幹バスをとめた場合には、海岸線の人たちはこのバスに乗るのに、やはりさっき藤井先生もおっしゃったよう

会長	に、ここまで来るのに大変ですから、では、ここで乗れる人がいたならば、そこで随分吸収できるわけですから、今度、コミュニティタクシーだって、その分減るわけですよ。そうすると、お互いに同じ市で経営しているながら、そういう一方に偏らずに、平均化した、そういう利用客の期待ができるという。逆に、松尾地区、山武地区から来られる方も、お互いに利用しやすくなると思う。ですから、この拠点は、私は3番がいいと言っているわけではないのですよ。私は2番がいいのですけれども、いろいろな階層の人たちの利便性を考えた場合に、もしこの3番ルートをもう一度検討されるならば、この蓮沼だけの拠点を海岸線までと。殿下、川下と言いませんよ。海岸線まで延ばすべきだと思うのです。絶対それをやらなかったら、やはり蓮沼の拠点はここだと中途半端です。私はそう思います。 貴重なご意見をありがとうございました。 今日、ご討議をいただきました内容については、今後の計画にいきますと、これで見えていただいて、9月に意見交換会の市民の意向調査、具体的な導入イメージの決定というのがあります。 私、地域審議会の会長としてこの委員の中におりますので、その次、その枠の中に子細な運行計画の検討、実証実験、運行計画の検討というのがあります。ここでもって、今ご議論いただいたさまざまな問題について、蓮沼地区の問題について市の方から示されるでしょうから、そのことについて、お忙しい中を大変でしょうけれども、夜にでも勉強会を開くということで皆様のご理解をいただければ、本日はこれでご議論を閉じたいと思いますが、いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。 (各委員、了承)
会長	それでは、適当な時期を見計らって、この問題について夜にでも勉強会をさらに開いて、議論を深めていくこととしていきたいと存じます。 それでは、その他について何かございますか。 今日、ご議論いただいた中で、何かご意見があればいただきたいと存じます。 よろしいでしょうか。 それでは、私のほうから1つお尋ねと申しましょうか、お願いがあります。実は、成東地区の方からいただいたご意見をここで申し上げるというのはあれだとも思うのですけれども、相談されまして、飯岡一宮線の木戸橋がありますね。準県の方には今、橋がかかっていますけれども、歩道があるのですよ。ここは歩道がないので、あの橋を渡るのは必死だと言われるようなこともたしかありまして、そのことについて、市のほうで、何というのですか、主要地方道飯岡一宮線の木戸橋の歩道を市のほうも積極的に取り組んでいただいて、つけていただけたらと。 では、1つ関連してよろしいですか。要望というか、お願い。 どうぞ、飯島委員。 その近くに、あそこはたしか緑海橋ですか。木戸橋ではないのです。そ
飯島委員 会長 飯島委員	

会長 飯島委員 企画政策課長 飯島委員 企画政策課長 飯島委員 企画政策課長 会長 事務局 会長	の先の蓮沼の方に向かって信号がありますね。信号があるのですよ。そこはちょっと外側線まで土砂が出ていまして、それで幅が少ないのです。 飯岡一宮線ですか。 そうです。飯岡一宮線のあの橋を、蓮沼との境。信号と橋で成東へ…。ちょうど成東とあそこの境ですよね。あの信号を上にながら上っていくところの道路ですよね。 いや、上に上がっている道路ではない。あの県道のほうの今の橋と…。県道と関連したところで、あそこが狭くなっちゃっているのです。外側線までかぶっちゃっている。大型がすれ違いできないのです。だから、かなり危険性があるのです。地元で県に要望を出しても、受け入れてもらえないのだそうです。ですから、山武市のほうから要望を出していただきたい。あそこは狭くて極めて危険です。これは、すぐ可能だと思うのですよね。そこに住んでいられる人の了解をいただければ、当然、車道のほうに土砂がかぶっちゃっているわけですから、すぐ取れるわけです。 内容について把握をさせていただきました。あとは、成東地先ですと、当然、その区長さんとかそういった方にもお話をしておく必要があるのかなと思いますので、その辺はちょっと持ち帰りまして、中でちょっと話をさせて、協議をさせていただきたいと思います。 とりあえず申し上げますと、これは県道ですので、実際に、やる、やらないは県の所管になりますのでご了解願います。 そうです。地域センターの方が所管になるのは了解しています。 意見というか、要望として承っておきます。 市の方からは、何かその他でありますか。 ございません。 それでは、委員の皆様には議事進行にご協力をいただき、ありがとうございました。予定の時間を過ぎてしまいましたが、これで閉会とさせていただきます。長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。先ほど申しましたように、具体的な話が出たときには、また勉強会を持ちたいというふうに考えておりますので、どうかその折はまたよろしくご議論をいただきたいと存じます。 どうもご苦労さまでした。
--	---