

平成 27 年度女川町地域公共交通会議 議事録

1 日 時 平成 28 年 2 月 18 日 (木) 午後 1 時 30 分から午後 3 時 20 分

2 場 所 女川町役場仮設庁舎 2 階 第 1 会議室

3 出席者

○委員

女川町	副町長	阿部 一正
女川町行政区長会	会長	齋藤 俊美
女川町社会福祉協議会	会長	的場 登美子
ミヤコーバス株式会社 (代理出席)	取締役 石巻・登米地区支配人 石巻営業所長	佐々木 正幸 山崎 強
株式会社黄金バス	代表取締役	木村 洋之
株式会社黄金タクシー	代表取締役	木村 寛一
東北運輸局宮城運輸支局	首席運輸企画専門官	今泉 広美
宮城県東部土木事務所	技術次長	佐々木 保
石巻警察署 (代理出席)	交通課長 交通課交通指導係長	小野寺 修 浅野 和志
宮城県震災・復興企画部	総合交通対策課長補佐	今野 晃
公立大学法人宮城大学	教授	徳永 幸之

○配布資料の確認

- ・事務局より配布資料の確認を行った。

1 開会

○事務局

皆様、本日はお集まりいただきましてありがとうございます。定刻よりも若干早いですが只今より、平成 27 年度女川町地域交通会議を開催致します。

2 委嘱状の交付

初めに委嘱状の交付になります。

平成 25 年に地域公共交通会議を立ち上げさせて頂いておりますが、平成 27 年 3 月 31 日をもって最初の任期が終了しております。今回新たに公共交通会議の委員の就任につきまして皆様より御承諾をいただいておりますのでこれより、委嘱状の交付を行わせていただきたいと思います。

行政区長会会長の齋藤俊美さんから順にお一人ずつ委嘱状を交付させていただきたいと思えます。委員の皆様は、その場で順に御起立願います。

- ・町長より委員に対して委嘱状を交付した。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、須田町長からご挨拶致します。

3 挨拶

○町長

それでは、一言ご挨拶させていただきます。

只今、再任、また新たに御就任して頂きました皆様に委嘱状を交付させていただいたところでございますが、大変、御多忙な中、今回の趣旨、施策実施に向けて展開していくわけでございますが、大変重要な場面でございます、皆さん本当に御就任いただきまして厚く御礼申し上げます。

御就任いただいた皆様それぞれに、本町の交通行政等に関しまして、大変お力添えいただき、また欠かせない皆様でございます。

地元事業者の皆さんはもちろん、住民代表や徳永先生にもご指導いただきました。震災後、以前のデマンドという形はとれない中で、国の補助をいただきながら町民バスの運行を図ってきたところでございます。

新設団地も徐々にですが出来てきており、一方で、仮設住宅にお住まいの方も、相当数まだいらっしゃいます。その中で出来る中での取組ということを地元事業者のご協力をいただきながら進めてまいったところでございます。

昨年はJRの再開ということもございまして、こういった鉄道、並びに路線バス、地域事業者の皆様、行政側の取り組みにご協力をいただきながら、地域の事業者のそれぞれ役割や機能ということがあろう訳でございます、これからでどうしていくかということが、町の生まれたての中でまたより住民の方々が使いやすいように、とは言いながら、どこまでというのがありますが進めていきたいと思っております。

住民の方々が使いやすいように、ということをおわれ今後考えたいところではございますが、皆様御案内のとおり、今までは無償運行ではありましたが、国からの補助を受けるにあたって、有償化を求められている状況でございます。

この後、お話も詳しくあろうかと思いますが、住民の皆様方も一部負担というのはある程度は、という意見というの、大体主なところがあるのかなとは思いつつ、その線ですとか、有償化をなした時の、有償化をした時にどのような運行が求められているのか、一つ一つ実際に動かしていく上での課題もある訳です。

また、先ほど申し上げたように、それぞれの機能を考えつつ、そのことを利用者の皆様方にもご理解いただき、進めていかなければいけないと思っております。

有償化が、大きい今後の節目ということになって行くことかと思えますし、その節目として展開していく、町がすっかり出来上がった後の町が出来上がった後の体制として、将来にむけてのという訳

でもある訳でございます。

これまでのアンケート等の結果をご提示申しあげながら、基本的な考えかた、最終的には色々な考えがあるのだろうと思いますが、パターン、素案を出させていただきつつ、御協議いただきたいと思っております。

どうか皆様にはそれぞれの立場、視点から多くの御意見を出していただきながら、これからの体制づくり、また実際に事業を進めていくためのお力添えをいただきたいと存じますし、またそれが継続していくためにもここにいらっしゃる方の、さまざまな場面でのお力添えが必要となって参ります。

また今回に限らず、今後の交通行政に対しまして、お力添えをいただければと存じます。

以上、お願い申しあげまして、私からのご挨拶とさせていただきます。

○事務局

ありがとうございました。

須田町長はこの後の公務の関係で退席させていただきます。

○町長

皆様どうぞよろしく申し上げます。

4 委員紹介

○事務局

それではここで改めまして本日御出席いただいている委員の皆様を御紹介させていただきたいと思っております。

- ・事務局より委員及び事務局の紹介を行った。

つづきまして本日の議事に入りたいと思っております。議事進行については、女川町地域公共交通会議設置要綱の第5条の規定に基づき、会長であります阿部副町長が議長となり、議事の進行をお願いしたいと思います。

なお、議事の前に、女川町地域公共交通会議の設置要綱の第5条第3項の規定によりまして予め会長が指名する者が、その職務を代理するとなっております。本日、委員の委嘱をさせていただきましたので、ここで会長の職務を代理する方をお決めいただきたいと思います。

よろしく申し上げます。

○会長

その前に皆さん今日は、ご苦労様です。要綱の定めによりまして、会長を務めさせていただく阿部と申します。よろしく申し上げます。

平成25年9月にこの会議を立ち上げて以来、御意見をいただきながら、平成26年3月に、女川町地域公共交通ネットワーク計画を策定させていただきました。現在は、その計画に基づきましてやっておりますが、約半年くらいおきに、利用者アンケートや、JR女川駅の開通にあわせて、利

用者の利用しやすさを基本にダイヤ改正を行なってる状況であります。

本日の会議では、議題が結構多いですが、有料化に向けての考えかた方向性ということが軸になるかなと思っております。皆様からの御意見をいただければと思っております。

それでは職務代理者ということですが、私の方から指名ということで、住民代表である女川町行政区長会会長齋藤委員さん、また引き続き職務代理ということでよろしく申し上げます。

○事務局

ありがとうございました。

齋藤俊美様、職務代理の方よろしく申し上げます。

それでは議長、改めまして議事の進行をよろしくお願ひしたいと思ひます

○議長

それでは早速、議題の方にはிரたいと思ひます。

地域公共交通ネットワーク計画ということでおさらいの部分ですが、説明よろしくお願ひします。

5 議事

(1) 女川町地域公共交通ネットワーク計画について

○資料1に基づき事務局説明

事務局より地域公共交通ネットワーク計画策定の経緯・概要の説明を行った。

○議長

今回、半数の委員さんが代わられたということで、ネットワーク計画の基本方針、それに基づいたこれまでの取組と事業展開についての説明ということでありました。

この件に関しましてのご質問、あれそうだったかなというところでも構いません。何かありましたらお願ひします。

基本方針等につきましては、これからもこの会議の中で、折に触れることがあるかと思ひます。この点につきましてはよろしいでしょうか。

次に、町民バスの利用状況について説明をお願ひします

(2) 町民バスの利用状況について説明

○資料2に基づき事務局説明

事務局より説明を行った。

○議長

事務局から若干ながら利用者が増えているということで、力強い話がありました。この件に関しましての御意見・御質問あればお聴きいたします。

これは実績ということですので、よろしいですか？

次に、利用者に対するアンケート調査結果の説明をお願いします。

(3) 町民バス利用者に対するアンケート調査結果の報告

○資料2に基づき事務局説明

事務局より説明を行った。

○議長

アンケート調査結果について、何か御意見、御質問等あればお伺いしたいと思います。

私から1つ質問すると、2ページで、時刻見直し前後の利用者で、見直し後は石巻仮設便や町内循環便の利用者は増えているよ、というグラフがありますが、つぎに5ページで時刻表を改正したことによって2割が減少し、13パーセントが増えたと答えているが、この結果から見ると10パーセント減っているのかなというのがありますが、これについて、実際の乗車数にしてみれば増えている、いわゆる、アンケートに出てこない乗車人数があると捉えてよいですか。

○事務局

実数的には利用者は増えておりますので、たまたまアンケートに答えていただいた方の回答に偏りがあるのかなとご理解いただければと思います。

○議長

恐らく不満がある人は、1回、2回とアンケートに回答しているのかなと、ただ実績を見れば増えているということですね。

○委員A

そこちょっと補足しますと、アンケート調査は、住民の方を中心に対象に実施されていますが、女川駅ができてから、観光客が結構な数、仮設便や循環便に乗っていらっしゃるの、その分がこの実績に乗っかっているのかなと、一日5人から10人実績としていらっしゃる、そういう観光客数が上積みになっているのかなと思います。

○議長

観光客ですか。

○委員A

JRで来てそのあとバスに乗って移動という方です。

○議長

岡清さんにちょっと、とかなどですね。

○委員A

そういう分が上積みになっているのかなと思います。

○委員B

有料化運賃のところですが、まとめていただいているところだと100円が81.2%となっていますが34ページでは100円が44%になっていますが、それはなぜでしょう。

○事務局

34ページ目の上のグラフは、例えば左から50円以上100円未満と回答された方が何人、100円以上200円未満と回答された方が何人、という集計になっておりまして、その前の方でご説明した100円で8割の方という集計につきましては、100円以上と回答されている方は、100円であれば納得いただけますので、100円以上の金額を回答された方を合計して8割としております。

200円になりますと34ページの100円以上200円未満の43.5%の方をのぞいた残りのパーセンテージとなりますので37.7%となります。

○委員B

その場合、支払許容額というところがちょっと違いますよね。

100円の81.2%の中には200円とか300円と答えた人もいるわけだから、その人にとっては、許容額は100円ではないわけですよね。ちょっと誤解を与える表現なので、そこはなくして頂いた方がいいかなと。

○事務局

表現の仕方を修正させていただきます。

○議長

その他なにかありませんでしょうか。

アンケート結果についてよろしいでしょうか。

それではここまでの計画の基本方針とか利用状況、アンケートの結果ということで事務局の方から説明ありました。

次からいよいよ28年度以降のバスの方向性なり、有料化についての議論いただきたいなと思います。

まずは町民バスの方向性についての説明をお願いします。

(4) 平成 28 年度以降の町民バスの方向性についての説明

○資料 4 に基づき事務局説明

事務局より説明を行った。

○議長

ありがとうございました。

町民バスは町民にとって利用しやすいことが一番だと思います。かといって継続的なサービスをするためにはそれなりの財源が無ければならないということですが、幸い、27 年度までは国からの調査事業という名の補助で、何とかやっておりました。平成 28 年度から無償化では補助対象とならないと、有償化ということが選択肢として出てきたということで、これについて、まずは今後の方向性ということで、今後の有料化の意向ということで今後とも交通体系についての合意形成を図っていききたいということですが、

これについてご意見はありませんか。

住民代表としてなにかありませんか。

○委員 C

やはり地域の方々が望んでいるのは、震災前のデマンド交通ですね。

金額は今からは多くなりますけれども、そのような形を望んでる声が多いようですね。

そして、これから各地域が小さくなるんですね。震災前の町と違って、例えば、駅前のような今から建つ地域は、入り組んだような奥の方まで道路があり、そうした場合、今のような時間を決めたとような運行では、バスの運転手さん、会社も大変なのではと思います。

それよりデマンド交通にさせていただいた方がいいんじゃないでしょうか。このような声がどこの地域からも多いようですね。

○議長

ドア to ドアで家まで来てもらう、家のすぐ近くまで来てもらうというような、従来の震災前のやり方がいいんじゃないかということですね。有料化についてはどうですか。

○委員 C

有償化についての抵抗はないですね。金額によりますけどね。

五部浦・北浦地区の方に聞いてみると、震災前、当時は 300 円で運行していたバスはとても良かったという話を良く聞きますね。

○議長

有料化でいいんだけど、デマンド、いわゆる家の近くまで来てもらえれば、という御意見ですね。

他に有料化についての意見、例えば、その他の近隣の状況等を教えていただければと思いますが。

○委員B

住民要望からすればやはり、安ければ安いほどいいということで、100円という意見になりがちなのですが、200円だったところを100円にしたとなると、当然、その分収入は減ってしまうと、現実はなってしまう訳ですから、その分、町の持ち出しが増えてしまうということになってしまいます。

それでも維持していこうという訳になりますと、非常に最小限のサービスをなんとか維持するという風に、なっているところが多いかなという印象はあります。

その一方、多少高くても利用してもいい、という人はいるわけですから、そういう人向けに、多少高くてもいいという人向け、例えばデマンドであれば、高めの料金設定にして、ということでもありではないかなと思います。

同じ地域にそういう方が混在しているので、だから、従来であればバスが走っているところで、デマンドをやれなかったので、バスが通らない空白地域向けにデマンドというかたちだったんですが、最近はある程度、時間帯で整備してしまえば可能なのですかね。

○委員D

先生がおっしゃる通り、デマンドが走ってしまうとデマンドの方が利便性がありますから、路線バスに乗らなくなるということが起きてくるわけです。

上手くすみわけができればいいかなと思いますが。

○議長

なかなかそうすると振り分けが事業者としては大変ですね。

事業者としては事務量・作業量が増えてくるわけでございますよね。

○委員A

仮設便の今の状況からすると、現実には厳しいですね。デマンド方式で、10人乗り20人乗りとするとドライバーの確保が現実問題厳しいですね。現状で、精一杯という形です。

○委員B

やはりデマンドで出来る範囲というのは、かなり限られているわけですから。しかも、利用者が増えれば、運びきれないなど、ほかの問題も出てきますので、なかなかその見極めが非常に難しいですね。

料金について、もう一点は一回100円にしてしまうと、それ以上、運賃政策が取れなくなってしまいうわけで、たとえば200円にすると、回数券等でお得感を出していけば、月数回しか出かけなかった人が、週に2回程度、外に出てみようかなとか思っていたいたり、引きこもりのお年寄りの方をどンドン町に出す施策と合わせて仕掛けを考えていく時に、100円だとなかなかその手が使えないことになります。

私としては、1回使われる方は、適正なある程度、高い料金を払っていただいて、常日頃、いっぱい使う人には、お得な料金体系にできればいいなと考えていまして、あちこちの自治体でお勧めはしていますが、なかなか手間がかかるため、どの自治体でもやっていただけない状況にあります。

○議長

料金体系については、この次で、またご指導いただきたいと思いますが、基本計画で通常300m圏内をうちの町では200mに設定したり、更に、試験的に大沢地区でフリー区間を運行したり、そういうのが、範囲が広がったり、全部それでできるとは限らないのですが、うまくデマンドに代わる取り組みを今の段階でできないかなと思っております。

事務局については、今の段階のデマンドに関する考え方についてどのような考えをお持ちか教えていただきたいなど。

○事務局

コンサルタントの立場から申し上げさせていただくと、比較的、女川の街中は、道路構造が複雑ではないため、一本道で、路線型がやりやすい場所だったんですが、これから高台住宅ができてきて、そういうところを回っていかないと、いままでシンプルだったものが複雑になってく懸念はあります。

その中で、今の路線型の運行が適するの、これから課題が出てくる状況ではないかなと思います。

現時点では200m圏内で極力拾っていけるルートにしておりますので、現在の施設の立地だとか住宅の配置については、路線型で充分ですし、また、運行事業者さんについても運転手不足等の課題も抱えていらっしゃいますので、現時点では路線型がよろしではないかと思えます。

将来的に、町がいろいろ変わってくる中で、デマンドというのももう一度、考えてみる余地は出てくるかと思いますが、現時点では路線型で言った方が望ましいのではないかとというのが、コンサルタントからの提案でございます。

○事務局

よく議会の一般質問でもデマンド交通復活を、というのが出てくる議題ではあるんですが、デマンド交通をやるとなるとどうしても女川から石巻、利用者数が多いのは石巻のイオンに出かける方が非常に多くてですね。石巻バイパスの仮設住宅この方々の利用が多いというようなところで、この区間をデマンドで走らせるとなると、どうしても、片道20分往復でほしい1時間弱かかってしまう状況の中から非常に運行をする業者とすれば問題があるのかなというのが、問題点としてあります。

また、もしデマンド運行をやった場合、今の町民バスのほかに、費用とすれば、オペレーターが、よはは電話を受け継ぐオペレーターが、最低でも3人以上必要になってきて町民バスよりもコストが多くかかってきてしまいます。というようなところから、今の段階では、この町民バスの運行を30年度まではこのまま継続させていただければなと思っております。今後まちが復興の中で、できてきますので、まちが新たにできてきた時点で、どのような交通体系をとっていくべきか、今後検

討が必要なのかという話をさせていただいております。

○議長

事業者からすれば御意見等ありますか。

○委員D

北浦と五部浦に関してはデマンドのほうがいいのではないのでしょうか。

町内に関しては路線バスも走っておりますしね。

○議長

デマンドはやらないということではなく、これからの検討課題として交通体系が整った後の検討課題としております。

○委員C

30年以降ですか。いつまでやるのかを聞かれるので、町議会議員の方には浸透しているかどうか分かりませんが、住民までは浸透していませんので、そういうつもりであれば、現状の中でどのような方法をとっていけばよいのか、という考えになります。何でもいから、デマンド運行について申した訳であって、デマンドのほうがいいという話になったわけです。

それであれば、路線バスを、もう少し、例えば、狭いところまで行けないのですか。宮ヶ崎地区の上のほうの人たちは不自由しているんですよ。今のバスでは充分通れると思うんですよ。そういうのを見直していただきたいと思っているわけですよ。上のところの仮設まで来てほしいんですよ。デマンドも予算関係でできないわけだから、今度路線バスを見直していくときに検討していただきたいと思っております。

○議長

バスもワゴン車ということで上って行く事は可能ですか。

○事務局

平成26年9月に路線を分けた際に、15人乗りのワゴン車を導入することによってアパートまで登って行く事が出来るようになったわけですけど。

○委員C

アパートより上のほうにしてくれないと、下の方は全部津波に流されているんだから。仮設の人、利用してる人の年齢を見てみるとやっぱり高齢人ですよ。若い人たちは車があるからね。

○議長

そういう声は、アンケートの中でも要望はありますか。

○事務局

はい。

○議長

全く改善されないことはないですよ。道が狭くて難しいということですか。

○委員D

時間的な問題だと思います。時間の調整が難しいのではないのでしょうか。

○議長

改善の余地はあるということですね、どこかにひずみが出てくるかもしれませんね。

○委員B

すべてのところで上って降りてとすると、全然回らなくなってしまうので、そのうちの1か所2か所だけ要望があれば上っていくよとすれば、もう少し対応できる可能性もあるかもしれないですね。

そうなるも普段はまっすぐ走っているが、予約があればそこだけ上って行くという形もできると思います。全部上って行って空振りだとお客さんも大変だし、効率が悪いのでフルデマンドではないやり方でそういうやり方でも出来るのではと思います。

○議長

前に話がありました、きららの場合もですよ。運転手さんが、走って、乗車希望者がいるのかを確認したりしてましたね。

その中で、先生が言われたような、そういう方法もあるということ。

○事務局

今回のダイヤの見直しの中で一部、北浦、五部浦を住宅地を経由していくルートを考えていますが今後、高台の住宅がどんどんできてくるので、そこをすべて追っていくと時間的な問題、ドライバーさん負担の問題など出てくると思いますので、徳永先生から出たご意見を含めて検討させていただきたいと思っております。

○議長

とりあえず有料化という部分のお話について、理解いただいているということで、有料化の方向ということよろしいでしょうか。次に、有償化に向けた料金体系の方向性について改めてご説明お願いします。

(5) 有償化に向けた料金体系の方向性について

○資料5に基づき説明

事務局より説明を行った。

○議長

共通理解として、有料化はしていいのではないかというお話になりましたが、その中で料金体系として3種類ある中で、区域料金・均一制が、今候補に挙がっているのかなと思います。その中でエリアに分けて料金そのものをどうしようかと、もう一点改めて御検討いただきたいのが時期的なものですね。時期的なものは28年度4月からの有償化というのは事務的なものから無理なので、早くても28年の夏場が役場のスケジュールとなっているので、そのあたりも踏まえて皆さんからご意見いただきたいと思っております。

運賃体系については、料金收受の方法も分かりやすく単純なほうがいいですよ、事業者さんが一番わかられるんじゃないでしょうか。

○委員A

料金の收受の方法が記載にないのでどのような考えをお持ちですか。

○事務局

まだ決定しておりませんが、今後の検討課題としておりまして、交通事業者と相談しながら、出来るだけ現金というのとはつかわない方向で検討しております。定期券・企画乗車券・回数券などをベースに運行したいと思っております。

先程の観光客の話ではないが、外から来た人に対しては、どうしても現金のやり取りが発生してしまいますので、そこをどうするか今後の検討課題と考えております。

○議長

他にどうでしょうか。区域運賃制というのが前のデマンド運行でもそうでしたが、今回、町中100円・北浦・五部浦300円など、金額は別として分かりやすい体系の考え方としてはどうでしょうか。

○委員C

細かく分けたら、運転手さんが大変じゃないでしょうか。例えばエリアは北浦、五部浦、町内に分ける。ハイヤーとかの初乗り500円とかはできないわけですからね。

○議長

エリアは町内と北浦・五部浦で2つの料金体系を考え方としてどうでしょうか。決めるのは最終的には町のほうなんです意見として何かありませんか。

○委員B

確認ですが、この場合北浦エリア内は100円であれば、境界を越えたか越えないかは運転手さんが判断しなければならないわけですよね。

○事務局

ちゃんと明確に、このバス停で変わりますというご提示させていただくんですが、悩みどころで、案①については北浦、五部浦については2つに分けているんです、その訳は、中心市街地に近いところは不満が残るだろうというところでございまして、エリアを細かく区切った方がいいのかなと、でも、あまりここまでする必要はないんじゃないかと思ってきました、現時点では②案の方が馴染むのではないかと思っています。

○議長

エリアをまたげば1駅でも300円で昔は運行していたわけですよね。

○委員C

たとえば北浦から石浜に降りたら300円ですね。
女川便に乗って石浜に乗った場合は同じエリアだから100円、バスによって違うんですね。

○事務局

違います。そこは区域をまたぐかまたがないかで変わってくるようになります。

○委員C

町内便のバスに乗り遅れて、たまたま北浦便に乗って300円？

○事務局

そういうことはないです。あくまで同じエリアであれば100円ということになります。

○議長

近いところで、石浜の人が、桐ヶ崎に行っても300円取られるということになる訳ですよね。

○委員E

前払いにするのですか。

○事務局

区域制でいくと、後払いのシステムになります。

○委員B

新たな提案として、一回200円にしてしまっただけで一日300円だよという形にできないかでしょうか。その日バスに乗ってあちこち歩くとお得だよ、というような提案できるようなことができればいいなと思っております。病院に行ったんだけど、帰りに、友達の家によっていて帰ります。というような。そんなようなことで将来バスを使って楽しく旅行できますよ。という風に提案できればいいかなと思います。定期券なら常に乗り降りできますが、おそらく今の利用者はそこまで頻繁に出かけていないので、定期券を買うまでの意識は持っていないかと思っていますので、です。

1回出かけたらついでに2回目からお得にする形にできないかと考えております。

ヨーロッパだと2時間で乗り放題などやられている都市が多いんですよね。地下鉄だったり、路面電車だったり、バスだったり、一枚のチケットが200円くらいですね。でもその利便性を出すには、バスがかなりの頻度で走っていないと途中で降りたら帰れなくなるということが考えられますので。なかなか難しいのかなと。

○議長

お出掛けを誘引するということですね。

○委員B

とりあえずは従来から慣れ親しんでいる料金体系のほうがいいかなという気はしておりますが、逆に言うと北浦から町中に出てくると300円ですね。最近の各市町村の動向をみていると、300円は結構高いほうかなと思いますので、そこから安い企画切符を仕掛けられるかどうかということだと思いますので。

○議長

北浦から乗り換えして五部浦になったら600円ということになりますので。ちょっと何か600円が500円とか400円になるお得感があればいいかなとは思いますが。そのほか、このようなのはどうなの、とかはありませんか。交通会議としては、いろいろなお提案いただいた中で。

○事務局

来年度事務局でまとめたものをもう一度提示させていただきますので。

○議長

ここは素案を作る場ということで

○事務局

皆様のご意見を聞いて我々の参考にしたいと思っておりますので。

○委員B

補足と言いますが、他の自治体についてということで、多賀城について補足説明するとフリーパ

スで1ヵ月乗り放題5,000円、月25回以上乗ればお得になるという訳です。月12日、週3回くらいとなります。2日に1回出かける方はお得ということです。

でもこれは、恐らく高齢者の方の利用実態を見てみると、ちょっと多いんですね。そこまで出かけてはいないので、そういう意味では、3,000円で乗り放題を提案したかったんですが、多賀城は通勤時間帯に運行しているので、通勤利用が結構いるので、今はその人たち向けになっている状況になっているわけです。ですから昼間限定で3,000円とかを今後仕掛けられたらいいなと思っているわけですが。

○議長

定期券とは違うんですか。

○委員B

定期券と同じようなものです。

○事務局

200円均一は西部線のみとなっております。東部線は距離制となっております

○委員B

東部線は昔からあった路線で、西部線は震災後、仮設等の絡みで運行している路線ですね。委託先が違います。

○議長

その他ありませんか。

考え方としては、区域によってエリアで統一のお金で乗れる、フリーパスや定期券、回数券みたいなやつをやればいかなと思います。それに対しての収支はとりあえずは、有償化して、実際に運行してみないとわからないですよ。

○委員B

先程のアンケートを見てみると、100円だと80%で、200円だと37%で、単純計算すると、100円での運行の方が利用者多くて収入が高くなりそうなんですが、ほかの市町村の実績を見てみると200円払ってもいい人も、アンケートだから100円と答えているというのがあって、ただ200円を100円にしても1.5倍くらいしか増えていないというのが現実ですよ。

○議長

これで収支トントンとはなかなかいかないと思います。必ず政策的なものが入ると思います。時期的なものってということで、今、早くしても28年の夏過ぎ、この辺あたりはどうしますか。今から周知して実際有料化しますよ、というのは3月末、4月頃の予定なんですか。

○事務局

大体4月頃の予定ではございます。

有料化の運行するにあたっては、許認可関係の手続きが必要になってきます。

東北運輸局に、先だっでご指導いただきまして、公共交通会議の中できちんと同意をいただいて、そこから申請して、認可をいただくまで最低でも1ヵ月はかかるというようなことではございますので、そこから住民の方への周知等考えますと、どうしても、今年の5、6月には会議でご説明をして同意をいただかないといけないというようなスケジュール感で思っております。

○議長

6月頃の会議できちんと諮りましょうということですね。

○事務局

いずれにせよそこまでに整理をさせていただきたいなと思っております。

○委員D

有料化になりますと、国の許可とかいららないんですが、一般の運行許可ですとか、いろいろな許認可関係の手続きがございまして、早めに会議で方向性を決めていただきまして、申請していただくということになります。

その際は、御協力の程宜しくお願いします。

○議長

その際は強力な御協力の方よろしくお願いします。

5月若しくは6月頃にもう一度、会議の中できちんとした料金体系等お示しした中で決定ということではよろしいでしょうか。

特に御要望とかよろしいですか。

次は、運行内容の見直し案について、説明願います。

(6) 運行内容の改善案について

○資料6に基づき説明

事務局より説明を行った。

○議長

説明等に含めて何かあれば。

何もないようですのでよろしいでしょうか。

委員C様、今回は反映されていないようですので、次にご期待ください。

よろしいでしょうか。

それでは予定していた議事の一切を終了させていただきます。

その他としまして皆様から御意見いただければ。

特にないようですので進行を事務局に引き継ぎたいと思います。

○事務局

それではただいまご審議いただきまして、有償化に向けて今後、事務を進めさせていただきたいと思っておりますけれども、東北運輸局の今泉様をはじめ運行事業者の皆様、今後、色々ご相談させて頂こうと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは長時間にわたる議論お疲れ様でした。

以上を持ちまして、平成27年度女川町地域公共交通会議を終了させていただきたいと思っております。

本日はありがとうございました。

午後3時20分 終了