

## 総務環境常任委員会会議録

1 本委員会の開催日時は次のとおりである。

令和6年8月2日（金）午前10時00分

2 本委員会の出席委員は次のとおりである。

委員長	今吉 直樹 君	副委員長	久木田 大和 君
委員	植山 太介 君	委員	竹下 智行 君
委員	川窪 幸治 君	委員	鈴木 てるみ 君
委員	阿多 己清 君	委員	仮屋 国治 君

3 本委員会の欠席委員は次のとおりである。

委員 前川原 正人 君

4 委員外議員の出席は次のとおりである。

委員外議員 藤田 直仁 君 委員外議員 宮田 竜二 君

5 本委員会に出席した説明員は次のとおりである。

企画部長	藤崎 勝清 君	地域政策課長	宮永 幸一 君
地域政策課主幹	美坂 雅俊 君	地域政策課地域政策グループサブリーダー	有馬 義浩 君

6 本委員会の書記は次のとおりである。

書記 有村 真一 君

7 本委員会の調査案件は次のとおりである。

地域公共交通の現状と課題について

8 本委員会の概要は次のとおりである。

「開会 午前10時00分」

○委員長（今吉直樹君）

ただいまから、総務環境常任委員会を開会します。本日は閉会中の所管事務調査として、地域公共交通の現状と課題について調査を行います。ここで委員の皆様にお諮りします。本日の会議は御手元に配付しました次第書に基づいて進めていきたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う声あり〕

それではそのようにさせていただきます。早速所管事務調査に入ります。地域公共交通の現状と課題について、執行部の説明をお願いいたします。

○企画部長（藤崎勝清君）

本市では、まもり・つなぎ・育てる、地域に根ざした持続可能な地域公共交通の構築を基本理念とした霧島市地域公共交通計画を令和5年3月に策定しております。また、当計画の策定や各施策の事業実施、推進にあたりましては、地域住民や有識者の参画のもと民間事業者との共通認識を図るため、公共交通会議を設置し、地域・交通事業者・行政がともに連携し、持続可能な地方公共交通の構築を目指しております。本日は、公共交通計画等を基に本市の公共交通の現状と課題につきまして、地域政策課長が説明いたします。

○地域政策課長（宮永幸一君）

霧島市公共交通の現状と課題につきまして、ご説明いたします。現在本市では、市民等の移動手段といたしまして、幹線交通を担う民間路線バス、主に地域内運行で市が委託事業として運行するふれあいバス・デマンド交通・市街地循環バス・はやと循環バスのほか、昨年11月からはAIオンデマンド交通きりしまMワゴンの実証運行を行っております。また、観光地への移動手段の確保として、妙見路線バス、霧島連山周遊バスを運行しており、本年7月20日から鹿児島空港から霧島神宮を始め、霧島温泉郷や霧島神宮駅まで乗り換えなしでアクセスできる霧島神宮アクセスバスの実証運行を開始したところです。このほか、市内にはJRの駅が11か所あり、日豊本線と肥薩線の2線が運行しているところです。現状と課題につきまして、お手元の資料、霧島市地域公共交通の現

状と課題の1ページをお開きください。ふれあいバスにつきましては、旧1市6町のうち隼人町を除く1市5町で運行していますが、中山間地域の過疎化の影響もあり、利用者数は10年前と比較して約半分に減少しており、資料2ページのとおり1便当たりの平均利用者数は2.7人と少なくなっています。次に資料3ページをお開きください。ふれあいバスの利用者数が少ない路線につきましては、減便または廃止のほか、予約型乗合タクシーのデマンド交通への転換を行っており、表2のとおり令和5年3月現在で4地域9地区で運行しています。利用状況につきましては、資料4ページのとおり大幅な増減はありませんが、運行地区は増えていることから、1区間ごとの利用者数は減少しているところですが、最新の運行状況では、きりしまMワゴンへの転換により、溝辺地域の有川地区は運行を廃止し、ふれあいバスからの転換により、新たに横川地域の小脇地区で運行を開始しています。次に資料5ページをお開きください。市街地循環バスは、国分と隼人の中心市街地を内回りと外回りで循環しており、次のページの6ページのとおり路線の再編などにより利用者数は増えていますが、1便当たりの利用者数は4.1人となっています。次に資料7ページをお開きください。路線バス廃止による代替運行として令和3年から隼人駅を拠点に隼人町の交通不便地域や商業施設を巡る、はやと循環ワゴンを運行しており、地域の方のご協力もあり、利用者数は増加傾向にあります。次に8ページをご覧ください。民間路線バスにつきましては、主に南国交通(株)が溝辺及び横川地域を、鹿児島交通(株)が国分、隼人、牧園、霧島及び福山地域を、(有)高崎観光バスが霧島地域の一部区間を運行しており、鹿児島空港と市内外の地域をつなぐ広域的な移動のほか、児童生徒の登下校時にも利用されています。運行状況につきましては、中山間地域の過疎化による利用者の減少に加え、運転手不足の深刻化に伴い、路線バスの維持・確保が困難な状況となっています。次に9ページをお開きください。昨年11月から国分・隼人の中心市街地と溝辺地区でスタートいたしましたAIオンデマンド交通きりしまMワゴンにつきましては、10月の本格運行に向けて現在、第3次実証運行を行っているところであり、3月に実施した利用者へのアンケート調査等を基にエリアや運賃、運行時間などを検討中であり、利用状況につきましては、10ページのとおり利用者数も増えており、中心市街地では当日予約が取りにくい状況となっています。一方、溝辺地区では6月まで北部エリアのみの運行となっており、利用者が少ない状況でしたが、7月の第3次実証運行から運行エリアを溝辺地区全域に拡大し、効果を検証中です。次に11ページをお開きください。鉄道につきましては、表6、平均通過人員の推移のとおり、日豊本線の1日当たりの平均通過人員は令和2年度以降増えています。一方で、コロナ禍前と比較すると都城～国分間は増加していますが、国分～鹿児島間は減少しています。また、肥薩線につきましては年々減少傾向にあり、沿線地域の過疎化による利用者減のほか、令和2年7月の豪雨によって被災した八代～吉松間の不通状態が続いていることにより、観光客の利用が減っていることも要因にあると考えています。ご説明いたしましたとおり、マイカーの普及や人口減少に加え、特に近年は交通事業者の経営悪化や深刻な運転手不足などにより、本市でも公共交通の維持・確保が厳しくなっています。このような中で、持続可能な地域公共交通を確保するために、引き続き、関係機関と連携して交通手段の維持・確保等に努めてまいりたいと考えています。

○委員長(今吉直樹君)

ただいま執行部の説明が終わりました。ここからは執行部に対する質疑に入ります。委員の皆さんからの質疑はありませんでしょうか。

○委員(植山太介君)

御説明ありがとうございました。お伺いさせていただきたいんですけども、支払い方法で、循環ワゴンも含めて、民間路線バスも含めて、支払い方法について少し御説明いただけたらと思います。

○地域政策課長(宮永幸一君)

先ほど私のほうでも説明しました、委託している鹿児島交通、南国交通、現金はもちろんなんですけれども、キャッシュレス化・ICT化も行っておりまして、ふれあいバス等の路線バスについ

ては、鹿児島交通のほうではいわさきのＩＣカードとか、あと、ＲａｐｉＣａカードが使えておりまして、南国交通のほうももちろんそのＲａｐｉＣａカードのほうがＩＣカードとしては利用できるようになっております。

○委員（植山太介君）

市が単体で動かしてるやつとかで、あと民間さんもそうなんですけれども、その利用者さんから要望したいなＲａｐｉＣａカード、僕もちよっと知らないのですが、例えばクレジットカードのタッチ決済とか、要望等ほかにこういうのも使えたらなんていうようなお声とかがあるのか。例えばＩＣＯＣＡとかそのＳＵＩＣＡとか、そういう要望等が上がっていたら、ちょっとお聴かせいただきたいところなんですけれども。

○地域政策課主幹（美坂雅俊君）

今のところそのような要望はあまり上がってきてないです。

○企画部長（藤崎勝清君）

今、一般の鹿児島県内のＲａｐｉＣａとかそういった交通事業系のカードというのは基本的に地元で使えるというところなんですけれども、今御質問の中で、インバウンド関係においては、全国共通のＳＵＩＣＡであったりとか、そういったカードが鹿児島県内はまだ進んでいないのが現状です。これは県内においても大きな課題となっております。そういった今後、ＳＵＩＣＡ、全国共通系のカードを導入するかっていうのは、バス事業者等の折衝が続いているようです。一方で、カード系を今の段階で導入したほうがいいのか、それとも携帯アプリを使った形でのキャッシュレスのほうに移行するののかという形での機械の導入費用、そういったものを全体的に調整している状況があるというふうには伺っているところです。

○委員（竹下智行君）

デマンド交通についてお尋ねします。３ページのほうに運行状況については記載がありますけれども、これは希望をする地域はどのような形で決まっていくのか、今後、手を挙げていけば地域が拡大する可能性があるのか、その辺の条件をこのデマンド交通の地域の条件を教えてくださいなればと思います。

○地域政策課交通政策グループサブリーダー（有馬義浩君）

ふれあいバスからデマンド交通への転換につきましては、交通計画の中で、ふれあいバス１便当たり２人以上というところの基準がありまして、その２人を下回った地区については、ふれあいバスの運行の見直しの検討を行っております。ふれあいバスの見直しの検討の一つとして、デマンド交通化を進めるのか、もしくはふれあいバスを運行しつつ、運行曜日、便数の削減を行うかというところの検討を行っております。先ほど委員のほうから要望があったら、デマンド交通への転換ができるかというところなんですけれども、そちらについては要望がございましたら、地元住民の方ともお話をしながら、今のところ、ふれあいバスというのが１回廃止をしてしまうと、運転手不足等の問題で再び運行するというのがとても難しい状況となっております。ですので、慎重にそこはもう地元住民のほうとも協議を重ねながら、検討は行っていくことは可能であります。

○委員（竹下智行君）

このデマンド交通の利用の仕方、乗り方、そこのところを少し教えてくださいな。

○地域政策課交通政策グループサブリーダー（有馬義浩君）

デマンド交通の利用の仕方としましては、まず初めに会員登録をしていただくという形になります。こちらの会員登録については、何か身分証明書とかそのような印鑑とか、そういうのは必要なく、ご住所、お名前等の記載のみで登録ができる各総合支所でする形となっております。予約の方法としましては会員登録が済んだ後に、実際に運行を行っている運行曜日の前日の５時までに予約を頂いて、デマンド交通の停留所というのが地区ごとに分かれて設置がしてありますので、そのデマンド交通の停留所のどこからどこまで行きたいというのを、前日までに御予約いただく形となっております。

○委員（阿多己清君）

以前、観光団体との懇談会といいたいでしょうか、議員のほうでやったのですが、先般の牧園霧島地区での議員と語り合い、その中でも話出ましたけれども「以前、自分もホテル経営者でしたけど、神宮駅までを送迎をしていると。そして、もう人員不足で、そこへしてない」というところのお話もありました。当然、ほかのホテルで送迎されていたらしゃるところもあるのかもしれませんが、その話の中では、霧島神宮アクセスのこともお話しされました。ある観光施設の関係者は、便が悪いと、時間帯が悪いというお話もありました。施設を利用して、土日のことをお話しされたと思うんですけど、2時半が最終だというようなお話で、ゆっくり5時頃まで遊んで、神宮駅に向かうとか、そういうことができないと、もう昼早々にはもう帰る準備をしないといけないのでかなり時間帯が悪いよというところで、12月までの実証運行なんですけど、そこらの改善の余地というのは、あるのかどうか。それと、お話の中で、定期路線バスとの時間ももう何分かしか変わらない時間帯もあるというようなお話もありました。そういう、路線バスとの時間がちった1時間ぐらい離してあげるとか、30分離すとか、そういうところも今後必要なのかなと思うんですけど、そこらの、ちょっと御意見を聴かせてください。

○地域政策課長（宮永幸一君）

霧島市民のみならず、市外からの観光客の皆様のために、今回、霧島神宮のアクセスバスの実証運行を開始したところでございます。また、今お話のあったことにつきましては、もしかしたら、また公共交通会議のほうで観光団体の代表の方からも意見があるかもしれませんが、また、観光PR課のほうとも情報共有しながら、改善ができるかどうか検討させていただきたいと思っております。

○委員（阿多己清君）

それとふれあいバスが2.何名という平均乗車率という説明がありましたけれども、自分が見る限り、0人ていうのが結構あって、本当に一人一人の声を聴けばあったほうがいいという希望はあるのかもしれませんが、そういう大きな経費をかけて今後もずっと続ける必要があるのかなというところも感じます。そこらもデマンドの部分も、逐次変えていかれる方向にあるのかなという思いはするんですけど、そこらの現状を見て、今後どうしていこうとしているのか、デマンドが今、何地区か増えてますけど、ここらを増やしていく予定なのか。住民の足をしっかり守ってあげるとい部分は賛同しますけれど、実態のそういう大きな経費、そこらの部分もありますので、しっかり検討すべきかなと思うのですが、御意見をちょっと聴かせてください。

○地域政策課長（宮永幸一君）

確かに阿多委員がおっしゃったことは、執行部のほうとしても懸案といえますか、ほかの皆さんも同じように考えていらっしゃるかと。しかしながら、先ほど、ちょっと答弁の中でありましたように、一度ふれあいバス等を廃止してしまうと、なかなかその委託先の事業者等の人員不足とか、そういう部分で、なかなか、また再度そこを通してほしいと言っても、難しいところがございます。そういうところを考えると、やはり人員はなかなか、今2人以上、もう僅かですけども、時たま見れば、誰も乗っていないようなときもありますが、どうしてもその特に移動手段を持たない方の移動手段を確保するというのは、やはり行政としても必要なことでもありますし、ただ、それ以上経費面でいいますと、大分かかっている部分もありますので、今度は、ふれあいバスのかわりにデマンド交通あるいは別な手段で効果的な移動手段ができないかというのは、調査・研究しながら考えていかないといけないことだとは思っております。

○委員（植山太介君）

ちょっと関連でお伺いさせていただきたいんですけども、委員名簿を見ますと地域公共交通だからだと思うんですけど、商工観光部は入っていないんだなと思ったところだったもので、先ほどインバウンドの話も出ました。市外の利用という話も出たんですけども、協議はしてると思うんですけども、別に観光とかそういうのに対しての公共交通の話合いとかがあるものなのか、そこら辺の市全体としてのすみ分けといいたいでしょうか、そこら辺をちょっと説明していただけたらなと思う

ところだったんですけれども。

○地域政策課長（宮永幸一君）

地域公共交通会議の委員としては所属をしておりませんが、実際、もう直近ですけれども、2次アクセスといいますか、霧島神宮のアクセスバスの説明とかでももちろん同席もしていただいているし、実際、公共交通会議の中にその部会がございまして、そちらのほうでは交通関係あるいは観光関係で関連する部署でありますとこちらで言えば、観光PR課等も同席しながら協議はしているところがございます。

○委員（植山太介君）

お伺いしたいのですけれども、その地域公共交通と観光の2次アクセスっていうのは、同じ枠組みで考えられてるのか、別の仕組みとして考えているのかそこら辺ちょっとお伺いできればなと思ったところだったのですけれども。

○地域政策課長（宮永幸一君）

全く同じというわけじゃないですけれども、やはり観光の分野でももちろんその地域公共交通の中の市民の皆さんが日常使われる交通網でももちろん観光関係、旅行者の方も使われますし、あるいは観光をメインにしたそういう交通網でも、一般の方も使われるようなケースもございますので、その部分は重ねて並行しながらそういう交通網のほうはつくっていかないといけないと考えているところです。

○副委員長（久木田大和君）

先般の福山の議員と語ろかいで話が出た中で、観光を含めた地域交通ということだったんですけれども、福山のほうだと観光の利用は多分ないと思います。その中で、地域の人たちが行きたい場所に行けるような時間帯の設定であったりとか、あと福山の場合は多分、国分のほうに降りてくる。病院は内科が診療所が二つ小さいのがあるだけですけれど、それ以外に病院に行こうと思ったときに医療センターに行こうと思ったときにどうやって行くんだと、民間の公共交通とつながっているのかと。そういうのだったら、別にその域内を走らせるだけのものを、もともとスクールバスで活用された部分があったんですけれども、本当にニーズを捉えているのかというような意見があったんですけれども、そこについてひとつ御意見をお伺いいたします。

○地域政策課長（宮永幸一君）

霧島市の場合は、603 km<sup>2</sup>と非常に面積の広いほうでございまして、その中をもう本当に1回乗って、目的地まで行くっていうのは非常に難しいところがございます。そういう区分けではございませんが、先ほど言いましたいろいろなふれあいバス、循環バス、路線バス、そういうのを組み合わせた形で乗り継ぎで行くということで考えているところです。なかなか、公共交通機関一本で目的地まで行くというのは非常に困難なことでございますので、それぞれの公共交通は、互いに補完しながら、住民の移動手段は確保しなければならないと考えているところがございます。

○副委員長（久木田大和君）

例えば福沢地区の方々が医師会医療センターに行こうと思ったときに、どのバスに乗っていったら、どれぐらいで着くとかっていうような、例えば、シミュレーションで今ある中のルートをとったときに、実際どれぐらいのルートで着くものなのか、乗換え何回しないといけないものなのかっていうところは、多分朝出ても10時前に着くことはない。多分昼前ぐらいに着いて病院の診療のタイミングであったりとかそういうところも含めてバスに乗って本当に行けるのかなと、ルートありますよと。その計画をどういうふうにして意見を酌み取る形になっているのかというところは、どのようなものなのか。お示しいただければと思います。

○地域政策課長（宮永幸一君）

現状でいいますと、確かに、例えば牧之原のほうから路線バスに乗って、国分のほうにおりてきて、市街地循環バスに乗り換えて医療センターまで行くという方法は確かに時間としてもあることはあります。ただ、委員がおっしゃったように、半日あるいは1日がかかりで行かないといけないと

というのが現状でございます。

○副委員長（久木田大和君）

今、そここのところを含めた中で、今後もっと車を使えなくなる方というか交通弱者の方々というのは増えていくと思うんですけども、そこら辺の意見を反映させるような、部長の口述書の中の公共交通会議の中、先ほどあったのですが、この中に地域の方々の意見を吸い上げるような形の仕組みというのはあるのかどうなのか。あるとすれば、どういった形で反映されるのかについてお示しいただければと。

○企画部長（藤崎勝清君）

まず、福山地区に限って申し上げますと、一つ大きな事情があります。というのが福山地区につきましては、垂水方面からと志布志市方面から、それぞれ国分駅と空港間を結ぶ路線バスが非常に充実しております、この部分をどう存続させるかっていうのがまず一つの課題があります。私も福山地区下場と上場、地域住民懇談会に参加させていただきましたけれども、やはり大きな声は「合併したんだから福山も国分も一緒にふれあいバスを市街地まで走らせてほしい」という強い御意見を頂いております。一方で、幹線系についてはやはり民間路線バスの維持の存続を図らないと、通学への影響も出てきますし、ふれあいバスが民間路線バスの路線を走ってしまいますと、結局、民間路線バスの利用者が減少して、民間の路線バスの便数が、減ってしまうということになってしまいますので、交通の仕分けとしては幹線を結ぶ路線を、まず、赤字補てんになっておりますけれども、維持をするというのを基本にしております。一方で、今おっしゃるとおり福山地区の中でも、そのバス路線のところのバス停まで来る移動手段はどうするんだと。ふれあいバスが1日朝1便しかないというような形で、どうしても医師会医療センターに行くにことについては、例えば、ふれあいバスで志布志からの線の上場でしたら、バス停までふれあいバスで移動して、民間路線バスの鹿児島交通に乗って、例えば国分駅まで来て市街地循環バスに乗り換えるとなると、3回ほどの乗換えが出てきて、今おっしゃるとおり午前から場合によっては夕方までの時間をかけるということになってくるのが現状かと思えます。ただ一方で、福山から医療センターまで直通で結ぶということについては、やはり乗り継ぎの便をどうするのかということを見ると、直通でというのは難しいんですけども、中継地点をどうするのか、料金体系をどうするのかというのは、いろんな課題があります。今のところ、まずは民間の路線バスを維持することを重点に置きながら、そこに住まれる方によって利用するバスの時間帯が異なりますので、個別に、例えばお宅でしたらこのバス停に何時におりますので、ここに乗って国分駅に着いたらこの循環バスの時間に乗って行けば医師会医療センターには11時に着きますと。帰りについては3時頃のバスで帰って、家のほうには何時頃着きますというような、個別の私の時刻表というのを作ったりしてお渡ししておりますけれども、そういった個別に親身になった対応をするのが現状です。

○副委員長（久木田大和君）

あともう1点、福山の中で出たのが、みんな知らないというところが一つあって、周知の方法というところを今どのような形でとられているのかということをお示しください。

○地域政策課主幹（美坂雅俊君）

先ほどありましたデマンド交通とか導入する前には地域の方にももちろん周知をしましたし、住民座談会のほうも開催して、住民の方に説明等させていただいております。また、乗り込み調査などもさせていただきまして、実際乗ってる方の声とかも聴きながら路線の維持、今後どうするかとかそういったのも検討させていただいているところです。

○副委員長（久木田大和君）

乗ってる方も大事なんでしょうけれども、実際のところは車の免許返納しましたという事前に段階を踏んでいって、あと、その地域に入ってる地域交通の情報収集するとかであればいいんでしょうけれども、突然その状況になったときにそういうのがあるっていうのすら知らない。前、相談を受けたときにデマンド交通が走る地域でしたけれど、バスを並行してまだ残ってるところで、夕方に

なるとバスは走ってるんだけど「あのバスは何のバスなんだろう」と言われます。目の前を走ってもそれぐらいの認知度のレベルなのかなと。そのときは「バスはこういう時刻で走ってますよ、ルートを回りますよ」という形の御説明をしたんですけど、その周知のところが行き届いていないのではないかなと。福山の議員と語るかいのときに、そこに集まっていた中で意見を出した中では、そこに集まっている方はみんな車で来られるので、実際その人たちも知らないけど現時点では必要じゃない方々で、必要になったときにその人たちがすぐ情報が入るような状況になっているのかと言ったら多分そうでもないのではないかなと思うんですけど、そのところはもっと深めていくべきではないかなと思うのですが、そこについてはどのように思っていられるか御見解をお伺いします。

○企画部長（藤崎勝清君）

まずは、基本的に現状をどうお知らせするかというので、ホームページ等で掲載されておりますけれども、おっしゃるとおり市民の方々が自ら興味がない限りはホームページのほうに入って調べるといのはもうほとんどないかと思えます。そういった意味では、定期的に時刻表の配布であるとかそういった地道な広報周知もあるかと思えます。それと今回、Mワゴンを導入するにあたりまして特に力を入れたのは、まず利用されている方々への転換の周知とともに民生児童委員さんの定例会に何回も足を運んで説明をさせていただきました。こういった方々は既に移動手段が難しい方々を対象にしておりますので、今、久木田さんが言われる、今後免許返納等される方とは若干ターゲットは違いますが、そういった方々へ少しでも利用を促すために、特に健康という意味でも外に出ていくということで、民生児童委員さんとタイアップした経緯があります。それと一部議員の方々が自ら地域に出て行って説明をしていただいたり、個別に相談を受けた相手の方に対する利用方法の案内をしたりということもありますので、いろいろなパターン、特に今基本的な情報が足りないというような御意見かと思えますので、そこについては全面的な後方支援の掲載であるとか、地域別の交通事情に合った周知方法、これらについて総合支所とも連携をして周知を図っていきたいと考えております。

○副委員長（久木田大和君）

先日、溝辺の方とお話したときに、溝辺のほうは民間のほう若干競合しているという話で、下に降りてくるほうと域内の循環と会社が違うので、そこがなかなか連携がとれていないという話があったんですけど、そこについて、御見解をお持ちでしたらお示してください。

○地域政策課長（宮永幸一君）

私どものほうにはその話をちょっと覚えておりませんでしたので、ちょっと確認をして現状把握させていただきたいと思えます。

○委員長（今吉直樹君）

休憩します。

「休憩 午前 10時39分」

---

「再開 午前 10時43分」

○委員長（今吉直樹君）

再開します。

○企画部長（藤崎勝清君）

民間の路線バスについては基本的に県内、南国交通、それから鹿児島交通を主に、一部、他のバス事業者の参入もあります。それぞれバス事業者につきましても、これまでの路線を維持管理に努めていただいている中、特に霧島市については、合併前からの運行形態もありまして、それぞれ2社が運行しております。そのような中で、例えば隼人駅につきましても、鹿児島交通と南国交通さんがそれぞれ乗り入れをする場所にもなっております。隼人駅については、公共交通の肥薩線日豊本線が通る拠点ではありますので、こういった事業者さん方と、時間帯、あるいは鉄道の時間帯の

調整、こういったものについても、情報共有をしながら乗り継ぎの利便性向上に努めてまいりたいと考えております。

○副委員長（久木田大和君）

今、方法としてデマンドだったりふれあいバスがあったりするんですけれども、先日の研修を受けさせていただいた中で、有償旅客運送の仕組みというのものもあるかと思うのですが、そういったところの検討というのは何かなされたことはあるのでしょうか。自家用の有償旅客運送で、一般の方々が幾らかお金を受け取って、国に認可を受けて自家用の、基本的には地域にそういう交通インフラがなくなってきたエリアとかっていうところになるかと思うんですけれども、そういったところで、自家用の有償旅客運送っていうのを取り組まれているところが全国に何か所かあるようなんですけども、そういったところの情報というはお持ちなのかということと、霧島市でも導入する計画があるのかなのか、そういう検討されたことがあるのかについてお示してください。

○企画部長（藤崎勝清君）

自家用有償を自分たちのコミュニティ組織でやってみたいというような要望、御意見があって、いろいろと陸運局等との協議であったり、他の事例を参考にして、また地域もそういった導入地域に研修に行かれた場合もあります。やはりその中で、懸念とされるのは、交通事故等があった場合に、その地域自体がその賠償等に耐えられるのか。それと、交通オペレーションという形で、運転手だけではなくて、予約を受け付ける人が必ずどこかで待機をしていないといけないという人件費の問題等もあります。そういったいろいろな課題を整理していく中で、なかなか地域独自として運営するのは難しいというような判断に至ったケースが多いようです。このような中、現在、ライドシェアっていう形が進んでおりますけれども、地域型ライドシェアという形で交通運行事業者が、管理者となる元で、交通事業者が指導、責任、管理、賠償責任等に担いながら、その地域で、普通一種で運行できますので、ライドシェアという形も今後、進んでいくのかなということで、先進事例の調査等を行っているところです。

○副委員長（久木田大和君）

この自家用有償旅客運送の中で一種と二種とあって、一種のほうは、予約等に関しては、もう完全に民間、二種のほうはタクシー会社なんかのそういった事業者が予約の代行というか、そういったところはできるというような話もありました。ここについては、やはり交通手段を持たない方々が活用するということでは、すごいいい制度ではないかなと思うんですけれども、ライドシェアであればタクシー事業者と今話を進めているところかなと思うんですけれども、仕組みとしては、自家用有償旅客輸送であれば、少し安い値段で、料金として8割ぐらいまでは取れるという話をお聴きしたところだったんですけれども、このところも、やはり交通手段を持たない方々の一つの手段としてはとてもいいのではないかなと思うんですけれども、そこについて、ここから要望というか、ひとつそこを検討しながら、必要な交通インフラができるような形をとっていただければなと思います。

○委員（阿多己清君）

ちょっと関連なんですけど、今、民間の路線バス、これをカバーしているのがふれあいバスだったり、隼人のMワゴンだったり、それぞれ、企画サイドで、されている事業だろうと思うのですが、ここはバス事業者が絡んだり、そしてタクシー事業者が絡んだりして、1番そういう運転手不足というところは、やっぱり厳しい部分があると思う。今、副委員長が言われたそういう民間の事業、民間の自家用有償旅客運送事業、ここも、国の補助制度が結構あって、国土交通省なんかも補助があるようです。やはり白タクになるのですが、そういうところがカバーし得る新たな事業かなと思うんですけれども、ここらを目指してといいましょうか、そういう思いは、あり得ないのかどうか、再度お聴かせください。

○地域政策課長（宮永幸一君）

久木田委員と阿多委員のほうからもありましたように、自家用有償旅客運送事業につきましては、



メリットもあるし、デメリットもございますので、調査・研究をしながら、あと地域のニーズと、その地域の特性も考慮しながら、その導入が可能かどうか、また、その自家用有償以外の形で、別な形で導入できるものがないかっていうのは今後、本当に課題だと思いますので、調査・研究をして検討していきたいと思います。

○企画部長(藤崎勝清君)

私も先ほど、ライドシェアの言葉を出しましたが、今のところ、ライドシェアを積極的に導入するという方向ではありません。これについては、タクシー事業者のほうも、やはり、二種免許を取って、しっかりと安全対策を行えた体制のもとで進めたいというのが、霧島市のタクシー事業者さんの御意見でもあります。ですから、地域で自家用有償タクシーをするとすると、先ほど申し上げましたとおり、予約であったり、配車であったり、そういったオペレーションシステムを独自でしなければなりませんので、やはり一つの有効的な方法としては、Mワゴンを何とか運転手を確保して、オペレーションを統一化して、地域の皆さんがあそこはこれ、ここはこれというのがいいのか、地域の実情がいいのか、それぞれ、地域によって事情も異なると思いますので、そういった意味で、総合的にどういった形態がいいのかというのは引き続き勉強していきたいと考えております。

○委員(仮屋国治君)

利用者が少ない中で、あの手この手で隙間を埋めていかなきゃいけない作業だから大変だなと思うところですけども、Mワゴンは上々の滑り出しをしたのかなというふうに感じておるんですけども、先月、この運航事業者のタクシーに両方乗ったんです。一方の運転手さんは「Mワゴンが出てからおまんまの繰上げになります、もうやっちゃいけませんよ」というようなものの言い方をされるし、もう一方の方は「ちょうど人手不足で影響も何もないですよ、よかったですよ」というような言い方をされるのですが、運行事業者さんからはどのような意見が出るのか、また、担当のほうではどのように、今度、実証運行を考察していらっしゃるのかお示しいただけますか。

○地域政策課主幹(美坂雅俊君)

タクシー事業者様2社にお願いしております、1社のほうは、もうちょっとこれ以上人数を増やすことは難しいというようなお話を頂いております。もう1社のほうは、まだもう1人ぐらいとか、こちらのほうに回すことができるかもというようなお話も頂いております、ちょっとタクシー会社さんのほうでちょっとそこら辺の温度差もあるようです。また、やっぱりこのMワゴンのほうが今のところ200円ということもありまして、やはり利用者のほうもタクシーじゃなくてこちらを利用する方もやっぱり増えていると思いますので、その関係でちょっとタクシー会社さんのほうの影響ももちろん出てくるのかなというところもあるんですけども、ただ、今実は、病院なんかの特になんですけども、帰りの予約の時間を皆さん、大体何時するかって読めないところもあるので、行きはMワゴンを使って、帰りはタクシーを使うという方も結構増えておまして、Mワゴンも片方、行きしか使ってない方も結構増えているので、逆に今まで、そういったタクシーを使っていなかった方がタクシーを使う機会にもなっているということもありまして、そういったお話をさせていただいて、今のところ、両タクシー業者のほうにも御協力いただいているところでございます。

○委員(仮屋国治君)

その辺のところを受けて9ページのところに、10月から本格運行に移行予定というふうに書いてありますけれども、どのような方向で、本格運行に移行される予定なのかお示しいただけますか。

○地域政策課長(宮永幸一君)

来週、この10月、本格運行に対して、また検討部会等、公共交通会議の下部組織であるA I オンデマンド交通の検討部会のほうでも、協議していただくことになっておりますので、そこを経た上で、具体的にお示しできるかとは思いますが、アンケートの中でも非常に好評というか、評価は高うございますので、ただ、何せ、今2台で運行していて、一応最大の目的が市街地循環バスのエリアで運行してる中で、市街地循環バスに代わるMワゴンという形で、いろいろ検討してる最中でご

ざいますので、その中で車が2台、あと、今度は実際、委託先のタクシー事業者が運転手がいるのかどうか、車の確保をどうするのかという部分で、非常に好評の分、うれしい悲鳴じゃないですけども、そこを今後どういうふうに、どこまで広げていくのか、例えば、極端な話、ほかの分野で条件をまた変えていかないといけないところとか、そういうのも、検討しなければならないと思っております。市長のほうも、全域というような答弁をした経緯があるかと思いますが、そこも見据えて、本当にそんなら逆にこの事態がその地域にとって、効率的なのかどうかというのはあるかと思っておりますので、そういうのも含めて、今後、一気にということは多分無理かと思いますが、まずはこの国分・隼人の市街地の部分の都市状況の乗り合い状況、あと、今度は地域の拠点であります、今、溝辺で実証運行してありますので、その実際の乗り合いの状況っていうのも含めながら、今後どういうふうに広げていくのか、あるいはどういうふうにネットワークをしていくかどうかというのを、今後課題としているところです。

○委員（鈴木てるみ君）

利用者が増えていくには、やはりそのニーズに応じていくことだと思うのですが、私が使いたくなって思うとしたら、やはり飲みに行ったときの帰りの交通の便がないよなということで、夜の便とかは検討していらっしゃるのでしょうか。

○地域政策課長（宮永幸一君）

議会の一般質問等でもそういう話もあって、実際、タクシー事業者が本当に、コロナ禍が明けても、なかなか夜の時間帯に、その車自体を、結局運転手なのでしょうけれど、配置・配備できなかったりして、なかなか来なかったり、時間がかかったりとか、そういうのは今でももしかしたらあるかもしれません。最近ちょっと聴こえてきませんが、たまには聴こえてきますが、ただし、やはりどうしても、5時以降といいますか、夕方までMワゴンを本当に運行するとなると、タクシー事業者の民業圧迫ということになりかねません。逆にほかの中山間地とかそういう部分では、実際もうコロナ禍で廃業されたりとか、逆に言ったら、さっきちょっとライドシェアの話がありましたけど、ライドシェアが参入すると、逆にこのタクシー事業者が立ち行かなくなって廃業をしたりとかっていうふうな状況もあったりするようなことも聴いておりますので、できればそのすみ分けじゃないですけども、その夜の時間帯というのは、もうタクシー事業者に何とかお任せして、そちらのほうで売上げを伸ばしていただければと思っております。

○委員（鈴木てるみ君）

分かりました。あともう1点、質問させていただきたいのですが、先ほど部長のほうから、私の時刻表という御紹介がありましたけれど、私もよく乗換え案内というアプリはよく使うのですが、東京に行くとき何かこう、何時にどの電車に乗ってってこう乗換えがずっと詳しく出てくるのですが、それを人力でやってらっしゃるっていうことなんだろうと思うのですが、そういったアプリみたいなのは考えられていらっしゃるんですよね。

○地域政策課長（宮永幸一君）

具体的に私どものほうで準備する考えはないんですけども、例えば循環バスですと、バスロケーションシステムが入ってますので、それはただ待ってる時間を確認するだけですけども、先ほど鈴木委員が申し上げられたそのスケジュールとか路線の運行状況の組合せ、そこを確認する上では、今現在、そのナビタイムというのがあるんですけども、そちらでは、ふれあいバスなどの停留所時刻なんかもあって、そこで実際行き先とか、出発と到着をすれば、ふれあいバスでもそのルート検索はできるような形にはなってるんですけども、何せ、実際の中山間地にお住まいの方々は高齢者の方が多いです。実際その御相談があれば、こちらのほうも、具体的な「ここに乗れば降りて、こういうふうな乗り継ぎができます」という対応はさせてもらってると思います。

○委員（鈴木てるみ君）

乗り方が分からないと、どこどこまで行くにはどうやって乗ればいいんだというのを電話で問合せをすると、そうやって細かく乗換えとか教えてくださるということですね。

○地域政策課長（宮永幸一君）

はい、そのとおりでございます。

○委員（竹下智行君）

Mワゴンについてお尋ねします。まず、先日、日曜日のことだったんですけれども、高齢の女性の方がこのMワゴンのこのマップを持ってきて、私に見せながら説明して、それは隼人の、私は内山田地区なんですけれども、このエリアが外れてると。私は宮西自治会、朝日団地、宇都山そこあたりが外れて、結構友達では、鹿児島神宮にお住まいの方はこのMワゴンをすごく利用されて「非常に使い勝手がいい。ごみステーションのところも停留所になり得ると書いてあるので、もう少し停留所のほうを増やしてもらえないだろうか」という要望があって、ちょうど今日この会があるということだったので、「ぜひこのことについては要望していきます」という話と、今後、停留所を増やすために、どういうふうな手順でいけばいいのか。自治会長から民生委員を通じて担当課のほうに上げていけばいいのか。どういうふうな形で停留所を増やしてもらうのを要望していけばいいのか、そこをちょっと教えてください。

○地域政策課主幹（美坂雅俊君）

今の停留所につきましては、自治会長様であったりとか、また、民生委員の方々から市役所のほうに直接要望がありまして、私どものほうで現地を見させていただいて、車が実際停まれる場所であるかとか、あとはタクシー事業者様のほうとの差別化を図るために、あまり近くに停留所をたくさん造るといっているのをしていませんので、ある程度の距離感があるかどうかとか、そういったのを確認させていただいて、新しい停留所を今どんどん増やしているところでございます。また、場所につきましては、先ほど説明もありましたけれども、市街地循環バスのエリア内で、まずは今進めているところもありまして、議員がおっしゃった場所につきましては、実はそこが隼人循環バスが走っているエリアになりますので、そちらまでは、今のところ拡大は、今の状況では予定はしていないところでございます。

○委員（竹下智行君）

分かりました。あと1点なんですけれども、霧島市の地域公共交通会議の委員のところで、福祉タクシー業者さんたちが入っていないのですが、意外とこの福祉タクシーの業者さんたちはいろいろなところで漏れてて、いきいきチケットのほうも今まで対象とならなかったところがあったんですが、今年度から申請していただければ、いきいきチケットの対象になるということで、今年度から福祉タクシーの方々もなったんですけれど。意外と漏れているというか、福祉タクシーの方々。こういう、今、タクシーが減っていく中で、福祉タクシーの方々の要望というかニーズはすごく増えている現状あります。こういう公共交通の会議の中に福祉タクシーの方々も、団体を作って1名でも入られたほうが、いいのになと思うのですが、そこあたりの考えはないか、教えてください。

○地域政策課交通政策グループサブリーダー（有馬義浩君）

交通会議の委員のメンバーのほうに、福祉タクシーの事業所のほうが入っていないという御意見ですけれども、今交通会議のほうの委員の中に入ってきております、こちらのタクシー事業者さんにつきましては、市のほうで今、運行委託の契約を行っている事業所さんのほうに今委員として入っていただいております。ほかにもタクシー事業者さん以外もバスもですけれども、ほかにも霧島市内、ほかのバス事業所さんであったり、タクシー事業者さんというのはいらっしゃるんですけれども、ちょっと全ての方を入れてるっていうわけではなく、今回のこちらの交通会議のメンバーには現在、運行の委託を行っている事業者さんを入れさせていただいております。福祉のほうについては、福祉関係の交通の会のほうでございまして、福祉協議会という形でございまして、そちらのほうの会のメンバーに一部のNPO法人であったりそういったところでされてる福祉の協議会というのを持たれてるので、そちらのほうには入ってくると思いますけれど、すいません、今のところメンバーのほうはこちらのほうで把握しておりませんが、こちらの交通会議につきましては、現在のところ、今こちらのタクシー事業者のメンバーで、今後ちょっと会のほうの運営は行って

いこうと考えております。

○地域政策課長（宮永幸一君）

福祉協議会のお話がありますけれども、こちらのほうでも昨年度は、福祉有償運送運営協議会というのを開催しまして、その有償運送についての審査といいますか、協議もされた経緯がございます。そういう意見があれば、こちらの協議会から通じて、実際のこの本会議のほうで、また意見を吸い上げて、いろいろ協議をしていきたいと考えております。

○委員（川窪幸治君）

確認なんですけれども、今、ふれあいバスとかデマンド交通ということで、いろいろ検討されながら実証運転されてると思うんですけれども、基本的なところで、地域循環バスというものが実際あって、これまで利用率が少ないということで、今現状なんですけれども、随分昔にノーマイカーデーというのが私もちょっと記憶にあるんですけれども、そういうものを取り組みながら、そのバスの利用率のアップじゃないんですけれども、そういうことを週に一、二回取り組まれていたようなことを記憶しているんですけれども。今ある地域を走っている循環バスの利用率を上げるというような意味ではどのような考えを持っていらっしゃるのか。もう今新しい、ふれあいバス、デマンド交通ということで走り出しているから、新しい方向に行ってると思うんですけれども、今走っている循環バスの利用率を向上させるため、利便性をよくするためという意味ではどのような見解を持たれているのか、お示しいただければと思います。

○地域政策課長（宮永幸一君）

先ほど久木田委員のほうから地元の方々は「どんなバスが走ってるのか、そんなバスなどは知らない」という、実際その生の声があったとお聴きをしましたので、ホームページを今以上に、そういう霧島市の公共交通機関の現状といいますか、こういう公共交通機関が使えますよというのは周知をしていかないといけないなというのは今、つくづく思ったところでございます。確かにきりしまMワゴンが国分、隼人の市街地と溝辺で今実証運行していて、スポンサーが増えて停留所が増えて、ピンポイントで乗降できる場所が増えてきておりますので、そういう意味では、利用の方の評価があって、それがまた口コミで広がっているということで、乗降される方も増えてきてるんだろうと思います。また、あと、質といいますか魅力といいますか、そういう公共交通機関に利便性がないと、なかなか乗っていただけないということもございますので、それも含めて、現状のそういう公共交通機関、具体的にこういうのが走ってますという、あと、実際本当に、前の副市長がおっしゃったように、利用していただけないと、その路線が消えていってしまうという現状もございます。また、ノーマイカーデーについては、先般、庁内のほうでも総務課のほうから、そういうのを活用して、車で来ないように、そういう地域公共交通を利用するようにというような形で、通知もあったところでございますので、並行して、していかないといけないと考えているところです。

○委員（川窪幸治君）

地域循環バスは特に毎年、便が減っていったというのが多分現状だと思うんですけれども、乗る時間帯のバスがない、そこが多分一番大きいのかなと思いますので、バスの会社の方たちもいらっしゃるので、今、新しい方向に行かれるのももう当然だと思うんですけれども、免許返納というところでも、副委員長の久木田さんのほうからもありましたけれど、そこも含めて、あとまた、病院への足とか、そういうのも考えたところで、もう少し地域の循環バスという、循環バスというのは多分皆さん知ってると思うんですよ。多分デマンドより知ってると思うんです。もうこのバス停に行けば来られるっていうのが。ここも、しっかりまた、元を少し考えていってもらえればなというようなことがあるんですけれども、その辺のところまた検討していく方向もあるんですよ。

○地域政策課主幹（美坂雅俊君）

もちろん公共交通、霧島市で運行しているものもたくさんありますので、そういったものはもう広報紙等もちろん使いながら周知をして、たくさんの方に利用していただけるように、今後も周知をしていきたいと思っております。

○委員（竹下智行君）

鉄道についてなんですけれども、以前、日当山駅の学生さん、あそこを利用する学生さんが屋根付きの駐輪場がないので、雨降りにかっぱで来た学生さんも脱いでも濡れると。皆さんが保護者の方が送ってくれる方々だけではないので、あそこの駐輪場を造ってほしいという要望、1回ちょっとお伝えしたことあったんですけど、JRのほうに確認すると、JRは「造る予定はない」と。ただ「霧島市さんが造るといふことであれば相談には応じます」ということがあったのですが、ぜひ駐輪場を造ってほしいという子どもさんたちの状況を見兼ねた地域の方からのお話だったんですが、そこについて、御検討していただくことができないかお尋ねします。

○地域政策課長（宮永幸一君）

日当山駅の駐輪場につきましては、霧島神宮駅のエレベーターも含めて、先般、JR九州の本部といたしますか、福岡のほうから担当の方が来られたときに、こちらのほうからも、肥薩線関係については、高校が隼人工業、あとまた沿線、加治木のほうにも、いろいろたくさん高校があって、実際、駅の利用者、学生さんが多いというところで伝えまして、協議させてほしいということは伝えたとところがございます。今後、事務レベルではありましたが、また引き続き、担当のほうとは協議をさせていただきたいと思っております。

○委員長（今吉直樹君）

ほかにありませんか。

〔「なし」と言う声あり〕

ないようですので、これで、執行部に対する質疑を終わりたいと思っております。ここでしばらく休憩します。

「休憩 午前11時21分」

「再開 午前11時27分」

○委員長（今吉直樹君）

それでは休憩前に引き続き会議を開きます。次に、委員間討議に入ります。委員の皆様から地域公共交通の現状と課題について、御意見がありましたら御発言をお願いします。

○委員（植山太介君）

地域公共交通から少し離れるかもしれないですけども、同じ中身で話をしていると執行部からもございましたのでお伝えしたいんですけども、支払い方法で、今は鹿児島県の共通の交通カードでしているという答弁もありましたけれども、観光都市として、このクレジットカードであったり、できるだけ、いろんな選択肢があったほうが利用者の方も増えると思いますので、できるだけ、支払い方法は多岐に渡るべきだと。それについては、今後努めていただきたいと思いますところ。また、1点、周知の方法といたしまして、免許を返納した方に対してのということもございました。周知方法については、今後も検討していくとありましたけれども、ずっと聴きながら思ったのが、例えば、警察署であったり免許返納のときに霧島市としてはこのような公共交通がありますよと。また、自動車学校であって、免許更新の際に、このような霧島市は公共交通の手段がありますよというようなアナウンスもあってもいいのかなと思ったところです。

○委員（阿多己清君）

会議の中で出た夜の部分っていうのは、やはりタクシーがいるわけで、まずそういうところを圧迫すべきではないと思っておりますので、その部分は皆さんも、当然、バス事業者だったりタクシー事業者の部分の部分を促進することも必要かと思っておりますので、それ以外の部分で、当然、今、民間の路線バスがないエリア、ない時間帯、そういうところを今、市の企画サイドで走らせている事業なんですけど、乗客がないというところの部分、見直しをするとか、もっと効果的な事業に切替えていく部分も必要かなとちょっと感じました。そして、バス事業者、タクシー事業者、1番課題はもう運転手不足だと思うんです。車は残ってるけれど運転手がない。そこに、今、Mワゴンとか、

そういう市の事業を取り組んでますけれども、やはりここはそれぞれの事業者の運転手が必要になりますので、そこも、希望はあるんですけども、大きく拡大ができてない部分かなと思います。それで、1番のそこをカバーし得るのは、ライドシェアだったり、また今後いくであろう自家用の旅客事業、そういうことだろうと思うので、そういうところを近いうちに検討をしてほしいなとちょっと感じました。

○副委員長（久木田大和君）

先ほど、民間のところも維持をしながら進めていくという話が執行部の説明の中でもあったわけですけども、実際に福山町から、例えば医療センターに行くとか、横川、溝辺方面から行くとかというところを、実際にどういった時刻表で行けるのかなというふうに考えたときに、大体、3時間ぐらいずつかかると。一つは時刻表のリンクがなされていないために、実際に活用しようと思ってもなかなか活用できない状態になってるのではないかなという部分もまだまだあるのかなというふうに感じております。なので、そういったところの利便性が向上するような仕組みづくりのところを一つ、しっかりと進めていくということが1点。それから、交通手段を持たない方々が、そこに行こうと思ったときに、利便性が悪いのであれば、ほかの方法を、自家用の有償旅客輸送をこういったところも使いながら、1番私たちが求めるべきところは、そこに住んでる住民の方々が、しっかりと行きたい場所に行けるような仕組みづくりというのを進めないといけないわけなので、そこに対して、民間の事業者の利益というかそういったところも必要にはなるとは思うんですけども、第1の視点として、市民のために有効な手段としての公共交通を、模索を続けてほしいなというふうに考えます。

○委員（川窪幸治君）

もう今皆さんが言われていることに変わりはないんですけども、ふれあいバス、デマンド交通、市街地循環バス、Mワゴン、たくさんある中で、やはり、今日、感じたことは、利用者と利用していない方たちとの情報収集がやはりできてないのではないかなということを感じたところでした。ですので、利用者には聴きましたというような答えがあたりるので、やはり利用者と地域住民から、やっぱり多くの情報を収集して、1市6町あるわけですから、交通環境の中で、多分地域性というのが必ず出てくると思いますので、そういうところを、いま一つまた、調査・研究をしていただいて、また、利便性のいい地域交通を作っていただきたいなというふうにちょっと期待をしたいと思います。

○委員（鈴木てるみ君）

私はやはり福祉の観点からの移動支援っていうのもやっぱり大事だと思っているんです。それでバス停まで行ける方はいいのですが、バス停までも自宅から歩いて行けないっていう人たちを、やはり移動支援するためには、ライドシェアとか、もっと言えば、ボランティアさんが移動支援をするような、何かそういう制度っていうのも必要ではないかなというふうに考えておりますので、市民の移動手段としてそういった視点からもぜひ今後検討していただきたいなと思います。

○委員（竹下智行君）

タクシー会社のほうでも介護タクシーとかをやっているところもあるのですが、なかなか今、障がいがある方々のそういうところに手が回らないというふうな話も聴きます。そういったところを埋めているのが、福祉タクシー、介護タクシーだと思っています。やはり霧島市で、そういった方々も市民の方々の交通のところを支えているわけですので、その方々の事業者の方々の声を吸い上げる、現状を聴くことをぜひしていただきたいと、そういう環境を作っていただきたいというのが一つあります。あとそれと、JRを利用する方、学生さんたち、やっぱりそういった方々の利用しやすい環境をつくっていくっていうのも、駐輪場を造るとか、そういったのも本当に大事なことだと思いますので、肥薩線を守っていくためにも、そういう環境整備というのは、市のほうもぜひ考えていただきたいということで要望します。

○委員（仮屋国治君）

今日の所管事務調査、人づてに聴いた話でありますとかそういうことでいろいろ執行部からも説明を受けたわけですが、できることならまた継続して、実際にふれあいバスであったり、循環バスであったり、Mワゴンであったり、手間をとってらっしゃるところの現場であったり、実際に乗ってみたり、ちょっと掘り下げてみてもいいのではないかな、肌で感じることも大事なのではないかなというふうに思っております。皆さんの御意見があれば、ちょっと涼しくなった頃ぐらいに、そういう日程を設けていただければいいのではないかと思うところです。

○委員長（今吉直樹君）

ほかにありませんか。

〔「なし」と言う声あり〕

ないようですので、以上で委員間討議を終わりたいと思います。次に所管事務調査に係る委員長報告について協議をいたします。本日の所管事務調査について、今回はこれで調査を終了し、委員長報告を行うということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う声あり〕

それではそのようにさせていただきます。委員長報告に当たり、委員の皆様から何か報告に付け加える点等はございませんでしょうか。休憩します。

「休憩 午前11時38分」

---

「再開 午前11時39分」

○委員長（今吉直樹君）

再開します。特にございませんか。委員長報告に付け加える点はよろしいですか。それではお諮りします。委員長報告の取扱いについては、委員長に御一任いただけますでしょうか。

〔「はい」と言う声あり〕

それではそのようにします。会次第3のその他です。委員の皆様からその他で何かございますでしょうか。休憩します。

「休憩 午前11時39分」

---

「再開 午前11時44分」

○委員長（今吉直樹君）

それでは再開します。その他で皆様からないようです。よろしいでしょうか。

〔「はい」と言う声あり〕

それでは以上をもちまして、本日の総務環境常任委員会を閉会したいと思います。

「閉会 午前11時44分」

以上、本委員会の概要と相違ないことを認め、ここに署名する。

委員長 今吉 直樹