

宇城市「駅まち☆未来創生会議」
第2回公共交通ワーキンググループ会議議事概要

日時：平成30年2月5日（月）
13：30～15：55
場所：宇城市役所 3階第2会議室

1 開会

事務局より開会

2 第1回WG会議のまとめ

3 第1回WG会議における委員からの指摘事項に対する回答

1) 宇城市企画課【資料1-1, 1-2及び資料2】

【平山委員】

・回収が24%は少なく感じる。もう少しうまく回収する方法があったのでは。

【平木委員】

・一般に行政が行うアンケートの回収率は10%程度なので、本アンケートの回収率は良い方であるとする。

【平山委員】

・地図の表示で御領地区の○が駅の西側にあるので、誤解を与えないようにしてほしい。

【事務局】

・松橋地区と接近しており、西側に表示した。

【村上委員】

・本アンケートがすべてを網羅しているわけではなく、松橋駅の降車客がどこへ向かったかは調べていない。

・松橋駅に来た人がどこから何で来て、どこへ向かったかというだけのアンケートで、近場の人がその手段を使い熊本へ向かいます、という当たり前の結果が出ているだけ。

・市外の人が松橋駅で降りてどこへ向かったか、あまり松橋駅を使ってない地域の人にとってどこに行く場合には松橋駅を使うか、という観点の調査はなされていない。

【林田委員】

・住民にアンケートを取ったところ、自家用車を持たない人の足は「バス」次いで「電車」だった。自家用車を取得してからの駅利用は年2～3回という回答が多かった。90%以上は自家用車利用、駅舎が新しくなったらといって駅の利用頻度が上がるわけではないという結果がでた。

【平山委員】

・JR熊本駅の商業施設が本格開業したら、自動車で混雑する熊本駅にわざわざ行かないので、松橋駅を利用する機会が増えるのではないかと。

【林田委員】

- ・ 2月1日から白川河川敷で春の植木市が開催されていると集落の会議で話題になっていた。東町から熊本駅付近へ場所が変わって、熊本駅から行きやすくなった。宇城も駅を利用して行きたくなる催しを行えば、同じような効果が望める。

【西村委員】

- ・ 両区長（委員）さんが発言されたように、熊本駅の商業施設開業に合わせて機運が高まっているので、今回議題にした調査で不足する松橋駅から降りた人がどこへ向かうかという内容を含めた調査を今後行うことが大切だと思っている。

2) 宇城地域振興局、宇城市都市整備課

【宇城地域振興局】

- ・ 宿題2点の回答
- ① 現時点では、当面の間、県道181号の拡幅等の計画は現在ない。
- ② 都市計画道路に面した建築制限について（建築確認申請窓口を確認）
 - ・ 都市計画法上の制限はあるが、建築基準法上の制限は特にないとのこと。

【村上委員】

- ・ 松橋駅からまっすぐ東（県道181号）の道沿いに空き地があった場合、歩道ぎりぎりまで建物を建てても支障はないか。

【宇城地域振興局】

- ・ 都市計画法上の建築制限がかかるので、通常、階数2階建てまでは建てられる。
都市計画法上の建築許可は宇城市の所管であるため、具体的な指導内容は宇城市から説明願う。

【田嶋委員】

- ・ 県道181号は都市計画道路で、最終的には幅員16mの道路になる。将来道路工事の可能性があるため、建築できる建物は都市計画法54条に定める1) 容易に移転し除却するものと認めることができるものであること、2) 階数2以下で地下を有しない、3) 木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること、が求められる。建築士等が建築確認に来た際に都市計画道路である旨指導する。もし道路にかかる場合は、53条許可を申請していただき、確認後に許可をしている。
- ・ 将来的に道路ができる際に除却をするので、できるだけ都市計画道路にかからないように建てていただくのが望ましい。

【村上委員】

- ・ 具体的には道路からどれくらい引いて建てるといいのか。

【田嶋委員】

- ・ 計画幅員が16m。現在の幅員が11mなので、5m引いてもらう。

【村上委員】

- ・ 両端から2.5mずつ後退ということか。

【田嶋委員】

- ・どちらかというと、マルシヨク側に多く引くことになる。

【村上委員】

- ・反対側は引かなくてよいか。

【田嶋委員】

- ・全く引かなくてもよいわけではなく、図面を提示してそれに合わせて引いてもらう。

【宇城地域振興局】

- ・あくまで道路幅だけが決まっていて、どちらに何m拡幅するのかについては決まっていない。一般的には事業化の際に詳細に測量、設計し決定する。

【村上委員】

- ・例えば空き地に鉄筋コンクリート造の建物を建てる際は、5m引いておけばよいということか。それは都市計画法上の制限であって、道路がいつできるかはわからない、ということか。

【宇城地域振興局】

- ・計画幅員は16m。計画幅員に併せて引いておけば問題ない。また、事業化もしていない段階で、道路がいつできるかについては明言できない。

【平山委員】

- ・歩道がある部分の幅員は何mか。

【平木委員】

- ・11m。

【平山委員】

- ・そこから市役所側の幅員はさらに狭くなるが、何mくらいか。

【平木委員】

- ・街なか図書館付近は約7m。

【村上委員】

- ・一時的な利用はよいが、都市計画法上の道路を拡幅する際には邪魔にならないようにしてください、ということか。

【宇城地域振興局】

- ・将来的に都市計画道路ができる際には支障となる建物等の除却をお願いすることになるので、できるだけ都市計画にかからないように建てていただくのが望ましい。

【林田委員】

- ・ホテル等鉄筋の建物を建てる用地として沿道の空き地を売ろうと思っても、都市計画法上の制限がかかるため、いつどのような工事が行われるかわからないので、空き地のままとなっていて、なかなか前に進まない。駅前活性化の課題の一つと認識してほしい。

【村上委員】

- ・道路がいつできるかは未定とのことだが、どのような状態になれば、道路が完成しますといえる状態になるか。

【宇城地域振興局】

- ・県としては、費用対効果（B／C）や地元の合意形成、事業費の確保等が課題だと考えている。

【村上委員】

- ・仮にそれが認められたら、どのような手順で事業が進むのか。

【宇城地域振興局】

- ・一般的には、まず新規事業の採択に向けて関係部局と調整する。その後、測量・設計及び都市計画法に基づく事業認可を取り、地元説明、用地買収を開始する。用地買収は地権者との交渉次第で数年を要することもある。用地買収後に工事に移行する流れになる。

【村上委員】

- ・どれくらいの時間を要するか。

【宇城地域振興局】

- ・一般的には測量・設計に約１年、事業認可に約１年、地元説明を経て、用地買収を開始する。用地買収は地権者との交渉次第で数年を要することもある。用地買収後に工事に移行する流れになる。

【村上委員】

- ・最短でも５～１０年は道路はできないけれども、その間は都市計画法上の規制がかかる、ということか。

【宇城地域振興局】

- ・他箇所ではそのような例もあると聞いている。

【村上委員】

- ・ここで議論すべき内容としては、近い将来県道１８１号が拡幅されるという可能性は考えない方がいいということになる。

【平山委員】

- ・そうであるが、例えば店を誘致しようとする時に、店は引っ込めて建てなければならない。将来の拡幅を理解したうえで、木造の建物を建てる等の方法になる。

【村上委員】

- ・木造２階建てや簡易な建物を念頭に入れて議論をすればいいということになる。

【平山委員】

- ・市が指導しているためか、現在建築中の新しい家は引っ込めて建てている。

【平木委員】

- ・建築許可を取るためには仕方ない。

【村上委員】

- ・だからと言って、拡幅を前提とした議論をしても仕方ないのではないかな。

【林田委員】

- ・課題と現状を織り交ぜながら図面を書いてきた。
- ・松橋駅を玄関口として発展させようとこの会議で議論されているが、JR 松橋駅で県道 181 号が終わっている。一方で県道 14 号のトヨタから線路沿いの市道御領駅前線へ右折できないため、活性化を阻んでいるのではないかと考える。
- ・市道を県道に昇格させることで、県道 14 号と 181 号がつながり、松橋駅の回遊性が高まれば松橋駅の発展に寄与するのではないかな。そう考え図を描いてきた。

【村上委員】

- ・それは市道のままではできないのか。道路幅等の基準は県道と市道で異なるかな。

【宇城地域振興局】

- ・異なる。県も市も道路構造令に基づいて設計しているため基準は同じ。

【村上委員】

- ・バス、乗用車を問わず、県道 14 号を宇土方面から御領駅前線へ右折できる環境になればよいということかな。

【林田委員】

- ・そうだ。

【村上委員】

- ・県道 14 号を走るバスは JR と重複するので、宇土方面から来たバスを JR 松橋駅に寄せてどれだけニーズがあるかにもよると思われる。

【林田委員】

- ・提案の理由は、通勤通学の送迎をする車両がマルショク付近にたまっていて危険である。その危険をなくせる道路を整備してほしいということである。

【村上委員】

- ・産交さんはどのように思われるかな。

【宮田オブザーバー】

- ・乗車人員を見ると松橋宇土間の乗客はそれなりにいるものの、JR と並行して走る区間はほぼ必要ないと考えている。県道 181 から駅を右折するルートも松橋宇土間だったらそれなりの効果があるかもしれないが、それが要因で熊本市内への乗客が増える材料にはならないと考える。

【内野オブザーバー】

- ・現行のルートは、利用の見込める御領団地前バス停を経由させている。

【平山委員】

- ・宇土高校の通学生のために市道御領駅前線を経由するルートは考えられるのではないかな。
- ・県道 14 号からの右折レーンを作るのは賛成である。

【村上委員】

- ・松橋地域から宇土高校へ通う生徒のためには需要があるということか。

【西村委員】

- ・バスも混雑する部分を少し引き返さなくて済むルートになる。

【林田委員】

- ・流れを作り発展につなげることである。駅で県道が行き止まりというのは問題ないか。

【宇城地域振興局】

- ・駅が起終点になる停車場線は他にもあるので、特段問題ではない。

4 意見交換（資料４の内容をもとに議論）

【西村委員】

- ・バスと電車の接続が十分でなく、松橋駅に停車しないバス便が７７％ある
→解決策の案としてバス系統の見直しやコミュニティバスの運行
- ・電車利用の目的は通勤通学が多い、送迎の際に自動車が数珠つなぎになる
→解決策の案は、今回説明した２８年１１月の調査に加えて、どの方面から送迎車が多いかや松橋駅を降りた人が何の目的でどこへ向かうか調査する必要もあり
- ・高齢化で免許返納をする人が増える
→対応する公共交通の確保が必要ではないか
- ・まず公共交通の利用促進に関して意見を交換したい。

【宮田オブザーバー】

- ・現状 JR とは共存ではなく競合している、松橋駅が結節点と言いつつ、バスが砥用線しか乗り入れしていない現状は結節点とは呼べない。
- ・交通モードの棲み分けが必要。幹線は JR に任せる。幹線から枝線として結ぶのは主にコミュニティバスになるが、どのコミュニティバスも収益が確保されていない状況。行政の負担をいただいてコミュニティバスを運行している。バス会社の収益のみによる運行は困難な状況であることはご理解いただきたい。
- ・今後熊本駅や桜町の再開発に伴って、熊本県及び熊本市への流入人口は間違いなく増加する。それを宇城市へ流し込む受け皿づくりも必要と考える。

【村上委員】

- ・現状と課題への対応策で事務局案を提示しているが、交通事業者から見て欠けている観点や論点のズレがあればお教え願いたい。

【宮田オブザーバー】

- ・基本的にはまちづくりをどうするかに対して公共交通をどうするか、という考えになる。公共交通が先にあって、まちづくりという順番にはならないと私は思う。宇城市がどこに
どういった賑わいを作りたいのか。対してどういう交通モードが必要かという話の順番

になる。ここにある現状と課題や対応策はそうだと思うが、まちづくりの観点が明確になれば、よいと考える。

【村上委員】

- ・どこを中心に発展し、どこ交流人口を拡大したいのか、といった市全体のデザインがあり、そのうちの交通手段としてバス運行があるべき、ということか。

【宮田オブザーバー】

- ・将来的な人口減少に対応するコンパクトシティという話がどこの自治体にもあるが、どこに人口を集約させどこに生活の拠点を設けて、それをどう公共交通で結んでいくのかという話になると思う。

【西村委員】

- ・宇城市の「まち・ひと・しごと総合戦略」でも、松橋小川両駅を人口流出を食い止めるための都市核でダム機能と位置付けている。交通結節点を中心としたまちづくりという方向性は出しているものの、それを踏まえたデザインというものが循環バスを含めこれから検討すべき課題と認識している。この場で議論して、地元区長さんを代表とする住民の方の意見も聞きながら作っていかれたらと考える。

【河地委員】

- ・九州産交の意見に同調する。まちづくり人づくりにどのような目標を持ち、進めるかわからないと公共交通ありきのまちづくりは考えられない。
- ・公共交通が果たす役割は、例えば松橋から熊本へ行かれるお客様にいかに熊本が近いかと思っただけのようにするのも主たる仕事なのではと考える。
- ・区長さんのお話はまちづくりのために一所懸命なのが伝わり、地域住民の方をいかに移動しやすい、生活しやすいようにすることが我々の仕事であるとも考える。

【村上委員】

- ・来年度、網計画を作成する予定だが、市の将来像やそれに必要な公共交通網というのが明確にならないと作成できないので、現状と課題として入れたほうが良いと考える。
- ・前提として、まちづくりの観点があり、快適な暮らし、安心・安全なまちづくりを維持するための公共交通機関という作り方をしないとイケない。

【宮田オブザーバー】

- ・網形成計画の主旨は、まさにそこにあると思う。

【林田委員】

- ・私が思う九州第2の交通便利地域である松橋（第1は鳥栖）で、九州自動車道や並行して走る国道3号、県道14号、東西に走る国道218号、266号を網羅した上で、どのような宇城市の青写真を描くのか、移動にどう公共交通を張り付けていくのかが筋。
- ・規制ありきでは住民は不満を抱くし、駅だけが新しくなっても相対的な発展にはつながらないので、総合的に予算に応じた整備をしていただければと考える。
- ・松橋町は支援学校が3つもある福祉のまちでありながら、具体的な策が少なく感じられ

るので、これをきっかけに学校や病院に通いやすい交通を考えるのも一つかなと考える。

【西村委員】

- ・第1回のWG会議でも福祉のまちの観点からのコミュニティバスを、という議論もあったが、産交さんはコミュニティバス運行についてどのようなお考えをお持ちか聞きたい。

【宮田オブザーバー】

- ・昨年3月まで松橋高校・松橋駅線があったが、単線で結ぶには無理があると考える。

【村上委員】

- ・なぜ単線だったのか。

【宮田オブザーバー】

- ・乗務員不足ゆえ既存ダイヤの前に追加して運行していたため。コミュニティ専用の乗務員と車両を確保できなかった。路線数を制限する一番の要因は、以前は収支等であったが、現在は収支もさることながら乗務員数が大きな制限要因となっている。つまり乗務員の絶対数が路線数を制限するという、かつて経験したことのない時代に突入している。特に熊本は震災以降の復旧復興需要によりバスの乗務員が、同じ大型免許が必要なトラック運転手に流れている。新たな路線の試験運行をしたくても人がいなくてできない状況。我々としても空気を乗せて運んでいると揶揄される路線からは効率的に撤退し、本当に必要とされるコミュニティバス等に人も車も振り向けていきたい。コミュニティバスは、利用者の声を聴いて住宅地、病院、学校、商業施設などをきちんと結べば間違いなく住民の利便性は高まる。ただしそれを支える行政負担も大きいことは間違いない。

【村上委員】

- ・公共施設も病院も商業施設も結ばないといけない、ルートを考えるのは難しい。

【宮田オブザーバー】

- ・地域の事情から、本来はニーズのない地区までバランスを取ってルートに入れないと地区の了解が取れない等、行政の負担をさらに増やしているケースもある。

【西村委員】

- ・必要ない地区まで回ってルートが長くなり、駅への到着時間が予測できない、右回り左回りを運行しないといけない等問題が出てくる。

【宮田オブザーバー】

- ・さらに平等性に関する意見が出た場合やりづらいという話はよく聞く。

【村上委員】

- ・乗らなければ廃止、といった条件を設定して運行するのがよい。
- ・最初はバランスよく運行して、伸びなければ削ります、といった風に。実際使わなければ廃止は仕方ない。

【林田委員】

- ・熊本市電の利用者が伸びた要因は、①高齢者等の弱者にやさしくした②行政の財政的支援があった。宇城市も福祉施設が多くあるにもかかわらず、福祉施設の職員は不足して

いる。行政と協力することで、公共交通と福祉の接点を作り、知恵を出すとニーズは出てくる。

【河地委員】

- ・公共交通は、バス、コミュニティ、タクシーの担う役割を使い分けて利便性を高める。
- ・市部を走るバスのルートは自然と決まってくるが、見逃している場所はないか、福祉関係同様、類似する着目点を会議等で探していただき、事業者が担うのが理想である。

【村上委員】

- ・仮に熊本バスに循環バス運行をお願いしたら、検討いただけるか。

【河地委員】

- ・多数のコミュニティ用車両を用意することは難しいが、台数次第では可能である。

【村上委員】

- ・待機場所はどうか。

【河地委員】

- ・中の瀬車庫や城南へ回送する。行政の空き地にトイレと休憩施設があれば待機場としてみなされる場合もある。

【西村委員】

- ・コミュニティバスが松橋高校を通る場合、産交の路線と重複するが、問題ないか。

【内野オブザーバー】

- ・認可は得られるので、問題ない考える。

【西村委員】

- ・1系統を共同で運行することは可能か。

【内野オブザーバー】

- ・菊陽町では電鉄バスと九州産交の共同運行をしている。

【西村委員】

- ・共同運行の場合、産交の営業所を熊本バスさんの待機場として利用可能か。

【宮田オブザーバー】

- ・交通事業者同士がお互いの資産（車庫等）を相互利用（シェア）する考えを持つべきだと思う。現在はないが、これから必要になる。

【西村委員】

- ・菊陽町はどうしているか。

【内野オブザーバー】

- ・以前は町の施設（さんふれあ）を休憩施設として利用していた。

【村上委員】

- ・熊本交通センターは共同利用、地方は産交の営業所という棲み分けか。

【宮田オブザーバー】

- ・共同利用をするに至らない路線の棲み分けができているのが理由。

地方部は需要がないから何社も入る体制にならない。

市内中心部で共同利用するのは、バスの利用が多いポイントであり、かつ数も限定される。地方部はそれぞれの路線が棲み分けできていて、これまで他社の営業所を共同で利用することはなかった。

【村上委員】

- ・資料４の対応策は事務局案でありうる事象を示しているが、方向性が間違っていないか。ここに記載の内容が親会の報告書には了承されたことになるので、反対だったらその旨発言してほしい。

【宮田オブザーバー】

- ・総論としてはこの方向性。各論になった際に精査が必要で、方向性は間違っていないと思う。実際の接続比率を上げるといった具体的な話になったら乗務員や車両等の検討が求められる。

【河地委員】

- ・バス系統の見直しにおいて、学校・行政・病院を結ぶコミュニティバスの実現可能性についてはとん挫の可能性もある。市民の必要性や形態は、総論と各論の違いは出るので、多少見せ方を心配する部分もある。

【村上委員】

- ・そこは事務局の強い意志の表れとご理解いただきたい。せっかく皆さまに来て議論いただいて何も現実にならなかった、ということにならないよう、必ず成し遂げたいポイントがこの内容になるため、明確な意思をお示した。

【西村委員】

- ・それを目指し、網計画を作成していきたい。

【林田委員】

- ・市民ニーズに免許返納者や買い物弱者だけではなく、福祉の観点を追加するとよい。

【西村委員】 松橋駅前の賑わいの創出について資料４にて説明

- ・バスターミナルの松橋駅前への移転、駅前に店舗が少なく暗いことからカフェ等の集客できる施設の整備、それらを踏まえた大きな絵を描くことで民間等の関心を得られるのではないか。

【林田委員】

- ・現在は宇土駅に比べても自動車のスペースが少なく、住宅も密集して拡大できない。送迎の自動車は多く、時間の短長を問わずマルショクの駐車場を無断で拝借している自動車もいるので、マルショクに現状を教えてほしい。

【迫田委員】

- ・駅前なので送迎で利用されるのは仕方ない。朝停めて夕方まで停めている方も結構いる。前回も発言したし、アンケートの結果でも明白だが自転車、バイクで駅に来る客が多いので、駐輪スペースは確保を考慮していただきたい。

【平木委員】

- ・木村病院の裏に数百台、現在１８０台の駐輪スペースも残るし、西口にも５百台程度置けるようにするので、若干西側からの駐輪に分散すればよいと考えている。随時長期間放置してある自転車等については、所有者を特定し撤去を依頼している。

【村上委員】

- ・現在は東側から自動車で送迎している人が西側の道路や駐車場ができれば幾分かは分散し、東側の混雑緩和にはつながるのではないかと考える。

【大塚委員】

- ・駐輪場も西口に止められるようになり、駅舎が新しくなった時より若干分散してきていられると思われる。駐車場も５０台分来年整備されるし、道路改良も予定されているので、整備されれば不知火、三角、松橋の西部からの送迎はさらに分散すると考える。

【林田委員】

- ・新ロータリーができれば、バスはどうするのか。

【中村委員】

- ・基本営業所から発時刻に合わせて出発する。

【平木委員】

- ・２台のバスが一般車とは別に待機できるスペースができる予定。

【村上委員】

- ・現駐輪場は１３０台で足りているか。

【林田委員】

- ・道路側にあふれ、警察の方と連携し対処しているが、人の心までは修正できない。ボランティアの声掛けでずいぶん変わったが、その年によるという話を聞く。

【平木委員】

- ・自由通路エレベーターの開く回数は、東１万回、西２千回。もう少し西側の回数が増えると西側駐輪場へ流れる自転車数も増えると思う。

【村上委員】

- ・現在１８０台超が駐輪。一方３０年度に４００台の駐輪場ができる。それと自由通路のエレベーターの開閉回数の関係は。

【平木委員】

- ・現在東側１８０台であふれている分が、多少は西側に分散するのではないかと、という計算である。
- ・元来西口はなく、開閉回数換算で０回。それが２千回（東の５分の１）まで増えているため、駐輪台数も分散するのではないかと考える。

【平山委員】

- ・駐輪場の問題は、新しい駐輪場ができれば解決すると考えている。
- ・バスと送迎車両の渋滞が問題であろう。あとは住民はタッチできないが、対応策にある

ターミナルをどうするか。

- ・豊川方面住民がウキウキロードから松橋駅へ行くには五叉路が進入禁止になっていることはどう考えているか。

【池田委員】

- ・ご指摘の五叉路から不知火ウキウキ線を150mほど行った所から駅西側に車道2.75m×2車線+歩道3mの道路を作っている。平成32年度完了を目指して用地交渉を行っている。

【西村委員】

- ・バスターミナルが必要か、2台で回せるバスロータリーがあればいいのか。産交バスの意見をいただきたい。

【宮田委員】

- ・松橋営業所のバスターミナルは、現在それ自体収益を生まない施設である。土地建物を所有管理するなら収益を生むに越したことはない。JRの主要ポイント松橋駅とわれわれの主要ポイントである松橋営業所が近くにならないのは、交通結節点として機能していない。交通結節点というのであれば、同一箇所・少なくとも近くにあることが必要。その上でターミナルとして（バス2台以上の発着場を有する）必要があるのかという議論になる。
- ・昭和30年代には松橋営業所が松橋駅東口にあったと前回の資料で読んだ。それが現在の位置に移転し、松橋駅前の空洞化を招いたとのこと。その当時の行政の意図を含めて協力した部分もあったのではないかと推測する。
- ・松橋営業所は固定施設として現在地に存在し続ける必要があるのか検討する時期に来ている。
- ・熊本バスさんの意見と同じく、JR、路線バス、コミュニティバスや、タクシー・乗合タクシーといった、それぞれの交通モードが果たす役割を明確にし、結節点を近接させるのがよい。
- ・それを実現するには現在の松橋営業所から松橋駅に、移転することが必要だが、撤去及び新設にかける資金的余裕はない。今回は地方創生に関連してお話をいただいているので、交付金等を活用できるのであれば、不可能な話ではない。
- ・松橋営業所を売却ではなく賃貸するのであれば、宇城市にとって必要な施設であり、かつ、我々の収益にも資する施設の検討が必要。その収益が結果として、将来にわたり持続可能な公共交通の原資となり得る。

【河地委員】

- ・熊本市電の利用が増えた要因は、①低床電車の導入で乗りやすさが向上、②料金が均一化された。それに加え合同庁舎等大きな施設が熊本駅周辺に集約されたことにより人が集まる、人が移動する動線が変化したことも大きな要因。
- ・熊本駅が廃れないように行政と協力して作り上げている段階。
- ・仮に産交の立場なら、十分に役割を果たし収益が得られるならターミナルの移動に価値

は見いだせる。

- ・ マルシヨクさんも売り上げが一番であろうし、西と東に分かれたがために人がいない、その影響で売り上げが落ちる、といった流れを考えると、いかに集客できる施設をそこに持って行けるか、という課題に対し、宇城市役所の一部の機能や市外から来る方のための施設を作る取り組みもまちづくりの一環として考えなければ、バスターミナルの移転は魅力的なことにはならないと思う。

【林田委員】

- ・ バス会社さん2社の意見に同調する。昨日私も絵を描いてきた。駅から180m東にあった営業所が人の動きを見て現在地に移動された。駅を使い人が歩いていた時代から個人が自動車を所有するようになり人の流れが変わった。

【平山委員】

- ・ 収益を生まないとならないが、バスターミナルだけでなく行政サービスを受けられる施設も考えられるのではないか。

【宮田オブザーバー】

- ・ 乗り換え拠点としては、時間を忘れさせる何らかの仕掛けは必要だろう。
- ・ 新宿のバスタができて乗継のストレスが緩和されたという結果が出ている。
- ・ 現在 JR と競合する路線を JR と共存するような枝線として分けたとして待合所機能を持たせるなら、ハードの整備が必要になる。
- ・ 働く人への育児・託児等の機能があれば、利用は見込めるのではないかと思われる。
- ・ どういう棲み分けにしてどのような規模になるかを考える必要がある。

【河地委員】

- ・ Wi-Fi 等の環境整備をして、情報をいかに取って時間を忘れるか、という観点も必要。

【迫田委員】

- ・ 県道沿いの商店街が寂しい。県道拡幅に係る問題を解消したら、いろんな商業施設を誘致できるのではないか。

【林田委員】

- ・ 歯科医と午前中に駅前とインター間の課題について聞いてみた。
- ・ 回答は「歯科医の立場だと「人材を入れなさい」「金でなくても銀でいいから歯を入れろ」との回答だった。
- ・ 起業家（例として窯元）等の若い人材の募集、大学と協力した起業家の誘致など動きをいれないと、内側からの議論ばかり重ねていては時間もかかる。5年でいいので、若い人材を入れることが必要と。

4 閉会

- ・ 資料4は親会に報告する内容として了承いただけた。
- ・ 今後の開催については、親会を挟んで方向性を確認して再度具体的な議論を進める。