

### 第3回平川市地域公共交通協議会会議録

会長	副会長	事務局長	事務局員

開催日時	平成21年2月27日(火) 午後1時30分～午後2時35分
開催場所	平川市役所本庁舎3階「応接室」
案件	1) 平成20年度予算流用報告について 2) パブリックコメントの結果報告について 3) マスタープラン(案)について 4) 平成21年度のスケジュールについて 5) その他
出席者	(委員出席者) ○菊池武弘会長 ○大黒正勝副会長 ○大川喜代治監事 ○葛西幸夫(葛西金光監事代理) ○工藤清委員 ○下山敏則委員 ○笠井津見清委員 ○八木橋長委員 ○船水永一郎委員 ○伊藤一哉委員 ○小笠原勝則委員 ○喜多秀行委員 ○山下祐介委員 ○佐藤成子委員 ○小野敬子委員 ○近松玲司委員 ○見崎信勝委員 ○豊嶋修委員 (出席者18名) (事務局) 事務局長 齋藤久世志 事務局員 工藤慎一 (コンサルタント) 岸野啓一(岸野都市交通計画コンサルタント(株)代表取締役) (委員欠席者) 奈良進委員 大橋大樹オブザーバー(欠席者2名) (傍聴者) 2名
事務局長	ただいまより、第3回平川市地域公共交通協議会を開催いたします。 本日は、青森県新幹線・交通政策課のオブザーバーであります大橋さん、当市の企画財政部長の奈良が欠席となっております。出席者は18名となっております。それでは、協議会開催に先立ちまして会長よりあいさつをお願いいたします。
菊池会長	みなさん、こんにちは。大変お忙しい中、また、遠い所からもお出でいただきまして、誠にありがとうございます。この連携計画も、昨年の3月に認定申請してから2回の協議会、幹事会を4回開催し、本日の協議会は第3回で20年度の計画の締めめの会となります。詳しくはこれから説明いたしますけども、本計画を来年度以降の実証実験にうまくつないでいって、それを進めていく過程の中で交通上の問題で外出の機会を阻害されているお年寄り等の外出機会の向上だけでなく、自動車の抑制によるCO <sub>2</sub> の削減であるとか、交通事故の減少とか、ひいては地域の活性

	化とか、そのようなことにつながることを期待しております。平川市の総合計画の一環としての交通計画でございますので、交通計画の基本的なスローガンとしての「みんなが元気な平川市」へ前進することになると思っております。充分なご審議の程よろしく願いいたします。
事務局長	それでは、規約により会長が議長を務めることになっていきますので、この後の議事進行については菊池会長にお願いします。
菊池会長	それでは議長を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。さっそくですが、次第に従いまして本日の議事を進めてまいります。1 平成20年度予算流用報告について、事務局から説明をいただきたいと思っております。
事務局	(別紙1により説明)
菊池会長	ただ今、説明いただきましたが、この件について質疑等ありましたらお願いします。
	(「なし」の声あり。)
菊池会長	なければ、次の議題、2パブリックコメントの結果報告について、事務局より説明願います。
事務局	(資料2により説明)
菊池会長	パブリックコメントを実施しましたが、残念ながらご意見はなかったということです。この件について質疑等ありましたらお願いします。
喜多委員	これはホームページだけでやるということでしたか。
事務局	はい。
喜多委員	市の方でもいろんな規定があると思うが、他の方法はしなかったのか。
事務局	平成19年の総合計画策定ときは、ホームページはもちろん、各支所へ置いて実施しましたが、今回は長期間募集する暇がなかったためホームページだけで10日間の短期間ではありますが、実施しました。
喜多委員	新屋地区と打合せを何回も行っていたので、新屋地区からも意見募集すれば良かったと思う。
菊池会長	他にありませんか。なければ次の議題、3マスタープラン案について、岸野都市交通計画コンサルタントより説明願います。
岸野コンサル	(資料3により説明)
菊池会長	それでは、ご意見等頂戴したいと思っておりますが、ありますでしょうか。前回の協議会に出席できなかった方にもお願いします。
喜多委員	住民の方がこういうサービスを手に入れたいと話して決めていくというのは、画期的で素晴らしいことだと思う。全国の計画を見ているが、ここまで踏み込んでやっているのは、まずない。非常に先進的な事例だと思う。他の運輸局管内でもない事例だと思う。本来はこのようなことが、本来の姿だと思っている。この話で決めていくのは運賃の話だけか。
岸野コンサル	いいえ、便数もです。
喜多委員	運賃は住民が負担するものであるが、それ以外の負担、具体的には市の支出というのがあるがどうなっているか。
事務局長	1 ページに平成13年度から20年度までの市の補助金の推移を載せています。

喜多委員	<p>補助金のうち循環バスの経費は約2千万円です。平成20年度の補助金下がっていますが、これは実は減便で下がっており3千4百万円となっております。</p> <p>仮に4千万円とすれば、一人当たりが負担するのは約千円である。これについても市民が納得できるような説明があれば、なお素晴らしいものだと思う。市がどれだけ負担するかは、これから大きな議論となると思う。</p>
事務局長	<p>循環バスの利用状況と運賃の状況を見ますと、だいたい運賃が25%となっています。この25%以上を運賃として負担していただければ適正だと思っています。それ以下となれば、市としても減便を考えざるを得ない状況となると思います。しかし、その25%が妥当かどうかは検討されたものではありません。</p>
喜多委員	<p>このように、利用者がどれくらい負担するべきか検討したことがない状況であったが、他の自治体では未だに検討されたことがない。難しいことだが、市民全員が私たちの街のバスについて不便を被っている人がいたら、これくらいは負担してもいいのではないかと、ある程度の緩やかな合意ができれば非常にいいと思う。この連携計画の中に、ぜひそのような方向性を入れればいいのではないと思う。予算の話でもあるので、ぜひ住民の代表である議会でもご検討いただく機会を作っていただきたい。</p>
菊池会長 岸野コンサル	<p>岸野さん、68ページを説明してください。</p> <p>上の表は現状の新屋・尾崎線であり、100円5便で年間710万円かかっており、運賃は178万円千円、差引530万円くらいの赤字になっています。推計であります。市の補助金の限度額を500万円とすると30万円不足している状況です。新屋の世帯数を350世帯とすると1世帯当たり859円の負担となります。少し状況を変えて200円7便にしますと、運行費用が990万円、運賃が480万円で、差引510万円くらいとなってやや改善します。更に高校生のバスを運行してたくさん乗って頂ければ、収入に寄与して補助金限度額内に収まります。そのようなことを載せております。</p>
菊池会長 岸野コンサル	<p>このようなことを材料にして住民の方と話し合いをし、この辺にしましょうとか、議論が高まっていけば一番いいのではないかと思います。同じように他地区でも1世帯当たり負担額について同じように議論していけばいいと思います。</p> <p>実はこの新屋・尾崎線だけで見れば、他の地区の方が1世帯当たり150円くらい負担していることとなります。これについても、この額でいいでしょうかという材料となります。</p>
喜多委員 岸野コンサル	<p>この1世帯当たりの負担というのは新屋だけの世帯数で割ったものか。</p> <p>はい、そうです。</p>
喜多委員	<p>この表の下に、その地区以外の一般市民が1世帯当たり負担しているかというのもあればいいのではないかと。そうすれば、市全体でこれだけ負担しています、と言われてもピンと来ない。電気代や水道代のようなものにすれば分かると思う。</p>
笠井委員	<p>三点ほどあります。16ページの「土地利用計画との統合」の「目標値、評価方法など」の中で、ロードサイド施設を抑制すると言いながら、中心商店街の活性化を謳っている。それをどうやって結びつけるか書いていないし、その目標もないというのが一点。その上の方に、「公共交通を利用して買い物や通院に1日最低2回は</p>

<p>岸野コンサル</p>	<p>外出できる機会を設ける」とあり、これはあまりにも玉虫色ではないか。こういうことで公共交通利用者の数字を出しているのは大きな間違いではないか。公共交通を利用して1日に2回も外出するのか疑問であるのが二点目。17ページで「鉄道～バスの乗り換え時間を10分以内のバス便数の割合を90%以上とする」とあるが、バス事業者の了解とか協議は受けているのかということと、90%という数字は63ページでは80%となっているが、どちらが正解か。以上三点です。</p> <p>まず、80%、90%は単純なミスですが、この部分については前回まで●で「今後の協議で決定する」としていた部分でした。それだと計画書にならないので数字を入れることにしたのですが、なかなか決めることができずにある程度の数字で入れています。循環バスの時刻と鉄道の関係で言えば、43分着の電車は50分発のバスに接続されており10分以内でつながっています。せめて10分でつながせて、20分も30分も待たせる訳にはいきません。全てのバスを10分以内で接続させると言っても、バスの便数が多いところは無理な話ですので、おおむね10分以内で結んで下さいという気持ちを込めて書いております。1日2回の外出の質問ですが、午前は1回外出できるチャンスがある、実際乗るかどうかは別としてですが、午後も1回外出できるチャンスがあるということです。つまり、午前10時と午後2時のバスがあり、どちらかを選んで買い物をするができるという意味合いで1日最低2回は外出できる機会を設けるという意味で書いております。ロードサイド施設の関係の質問ですが、つまりはロードサイド店を抑制して、その利用者の足を中心市街地へ向けさせるということです。ロードサイド店は車の利用者にとっては便利だが、それに伴って駅前を中心市街地は衰退しますので、できるだけロードサイド店の開発を抑制して駅前に商業施設が集まるようにしたい、という意味を込めて書いております。</p>
<p>喜多委員</p>	<p>ロードサイドの関係はいわゆる都市計画の話である。都市計画の話交通計画の中で目標値として設定するのが妥当かどうかという話になるが、私はしていいと思っている。それを交通計画の中で達成しましょうということではなくて、交通の側から都市計画の側への要請として明確に出す必要があるのではないかと思います。日本の都市計画の基準はご存じのとおり緩いもので、あまり実効性のある規制あるいは計画というものはない。結局、緩い都市計画のおかげで色んなことが起こっており、その尻ぬぐいを交通がしなければならない。例えば無秩序に開発をして、それを何とかしてくれと言われて交通が尻ぬぐいをしている。そうではなくて交通の側から、こうしてくれというリクエストを出すという意味での計画でもいいのではないかと思います。とはいえ、自前で達成できるかということ、できるものではないので、そういう意味合いをきちんと書けば誤解は受けないと思う。</p>
<p>菊池会長</p>	<p>似たような話は交通事故も当てはまる。交通安全についても触れざるを得ないところでは。</p>
<p>近松委員</p>	<p>「後期高齢者の免許返納率」だが、警察では出しておりません。75歳以上に限らず免許を返納する方はいるが、失効まで免許を保有し失効後は手続きしない人が大半であるので、このような返納率というのは出しておりません。平成20年度に75歳以上で有効期間内に返納した人は県内で男性が174人、女性が25人、黒</p>

<p>菊池会長 岸野コンサル</p>	<p>石署管内では男性9人、女性1人でした。自動的に失効させるのが手続き的に簡単なのでほとんどの人がそうしているが、数字は出しておりません。</p> <p>その意見を踏まえてどうしましょうか。</p> <p>バスの接続は「原則10分以内」に訂正したいと思います。それをもって事業者さんにはダイヤ改正の時に反映していただきたいと思います。市民の方に参画してもらうために感覚的に目標を設定しているところでもあります。</p>
<p>菊池会長</p>	<p>このような数字を出さないと住民の方と話し合いするときに話が進まないと思います。</p>
<p>下山委員</p>	<p>新屋地区のバス通学の件だが、昨年4月時点で平賀駅から定期を買っている学生を調べたが、新屋地区から定期を買っているのが25名おりました。駅まで送迎されているか自転車であるか不透明である。尾崎地区は13名、唐竹は16名、広船は11名となっており、新屋地区から電車を利用している人はかなり多い。駅に来る送迎の台数は50から60台が朝に来ている。</p>
<p>伊藤委員</p>	<p>ある県内の町でNPO主催の公共交通会議に参加したが、ワークショップ的な懇談会を何回も何回もやって、その結果、やっぱり同じような地域であるから通学の生徒とお年寄り部分を救うという結果がでました。通学、特に朝は親が通勤のついでに送っていくから、朝は運行しないこととしている。帰りはお父さんもゆっくりお酒を飲みたいからバスで帰ることとしている。アンケートよりは懇談会の方が精度が高くなる。高齢者については、もっと掘り起こしをするためには、免許返納者に何かインセンティブ的なものを与えられればもっと掘り起こしが可能だと思う。鉄道とバスの共通パスもできれば需要が上がるのではないかと。冬に利用者が多ければ冬だけ重点的に行うというような、メリハリをつけてやっていけば効果的と思う。お出かけマップがあるが、県の交通政策課では交通ナビを運用している。いろいろな情報を書き込んで、また、観光情報も取り入れながら一次元的なものとして有効利用すればいい。県も頑張っている。個々にやるのもいいが、広く情報発信する際には、県の交通ナビを利用すればいいと思う。交通ナビは県内のバス、JR、私鉄のダイヤが入っているはずなので、有効利用すべきである。</p>
<p>山下委員</p>	<p>画期的という話があったが、実際は、実証運行は新屋町会しか手を挙げなかったものである。せっかく実験やるので3つくらい出してくれば競争にもなるし、面白いと思ったのだが。実証運行の他の路線の町会からは、積極的な意見は出されておられません。町会レベルで、じっくり考えてもらう機会を作ってほしい。これを逃すとこのような実証運行の機会はないので、来年度は新屋をやりませうけど再来年度はこちらがいろいろ用意してあげないと成功はしないと思う。何をやっているのか町会に伝える機会を、ぜひ作っていただけるよう工夫していただきたい。</p> <p>地域差が大きいので町会長たちがそれに対して何を言っているのか分かりませんが、税金の話をするとうちは循環バスがありお金を使っている、尾上は少額で碓ヶ関にはほとんど使われていないというように、合併によってもものすごく差が出ている状況である。逆に言うと明るみに出てくる事例であるので、その場合の共通理解は難しいものがあるが、とりあえず過去を否定せずに、これくらいでいいんだと議員が納得していればいいけども。ただ、この実験の中で尾上と平賀をつないでほ</p>

しいという話が出てきているが、それをどんな風に答えていくか結構シビアな話である。例えば平賀の循環バスに使われている税金をこっちに回せばバスがこれだけ通る、と言う話になればシビアである。とはいえ、やってもいい実験であると思う。その辺は議会でどのように話されているのか。

大型店や病院、また、前にマイバス会で検討したマイクロニクスの従業員にバスを使ってもらう話は結構進んでいたと思うが、そのようなこともこの計画に載ってくるのかなと思うし、実験から外れないように資源活用として検討課題に載せて、来年度以降に芽があればやれるようにしてほしい。

前から心配していたのは、この計画に商工会の顔が全く見えないのが気になっていた。中心商店街の話もでてきていたが、商店の関係がすっぽり抜けていていいのか、商工関係の話も聞いてみたい。

最終的には市民の皆さんに、こんなことをやっているとお知らせしながら意識を変えていかなければならない。その時の媒体としては新聞がいいと思うが、新聞記者は今日来ていない。これがもし弘前であれば東奥日報や陸奥新報がやって来て、書かれて、みんな知ってくれる。新聞に積極的に情報を開示していくとともに、89ページの利用案内があるが利用案内だけでなく、新屋や協議会でこんな風に話し合っていますというようなことを市民に聞いてほしいと思う。この実験に何とか載ればいいのだが、ミニコミ誌を安く作ってもらうところに委託しても構わないので、2、3年でおでかけマップを有料化する形にしつつ広告載せるとか、そんな所までいければいい。この計画書を見ると平川市が交通のことを考えているように見えるが、私から見れば一切考えていないように見える。情報提供や啓蒙活動は実験に載ってくるものだと思うし、載せてほしい。

菊池会長

来年度以降協議会のメンバーを補強するという考え方もありますし、マスコミへのPR、町会レベルでの認識の問題、税金の配分の不平等化が顕在化するのをどうするか、いずれも大変大きな問題である。

小笠原委員

議会では、循環バスが運行するとしたときは喜ばしいものとして賛成をしました。ところが、蓋を開けてみると利用者はなく空バスしか走っていないという状況で税金を投入するのは問題があるということで、限られた額にしてしまったもので便数が極端に減ってしまったものである。そして、更に乗る機会がないバスが走ってしまったということで、マイナスマイナスになってしまった。そんな中でノウハウのない議員が論破しても解決策にならないというのが現状である。平賀地域だけが循環バスを運行していることについては、多少不満のような声もでてきたので、これ以上増便したり税金を投入するのは皆さん賛成しかねる、という議会の現状に至っております。

大川委員

今、現議長が回答しましたが、私は合併当時の議長で前議長でありました。今話されたことは現実のことである。平賀、尾上、碓ヶ関と合併して4年くらいになって色んなことが出てきているが、逆の立場で社会福祉協議会の会長を1年7か月させてもらっている。ここにいる行政連絡委員の会長である大黒委員、老人クラブの会長である船水委員も社会福祉協議会の理事である。社会福祉協議会の立場から言うと、これから「老老」「少子高齢化」という世界に入っていく、中心街は衰退し、

<p>喜多委員</p>	<p>弘前とは状況が違うが、いろんな部分に対処していくことを考えれば、やはり「公共の足」が必要だと常日頃思っている。それをどういう風に対処していくかというのは、行政である市長側、議会側、そして弱い立場の人たちを対象にしている私たち社会福祉協議会が考えていかなければならない。この足については必要であると感じており、平川市の全体の福祉と地域全体の将来の展望に結びついていくのではないかと思うので、この問題については非常に大切なものであると感じている。</p> <p>一般論でしか言えないが、今話されたことは非常に身に染みている。例えば、ものを買おうとしても高いので手が出ないというときに、諦めるのか、それとも、買えないけれども何か買えるもので自分に役に立てるものを探そうとか、いろんなことを考えることができる。そこまでの予算は出せないとしたときに、出せませんと終わるのか、出せないけどもどうしたらいいのかと考えるのかの2つがあると思う。今、大川委員が話されたのは後者の方であると思う。手を挙げたのは新屋だけだったということだが、新屋では、その場合にはどうしたらいいかと皆で考えていきましようという雰囲気があるのかなと思っている。だけど自分で直面しないと分からないこともある。私も両親が高齢になって初めて、電車の中のシルバーシートというのは必ず必要なんだと、それがなかったら立って行くしかないわけですから。それと同じでお金がないからできません、後は知らないと言っていいのか、できないけども他にできる方法を探しましょうかと言うのは違うことである。議論というのは、じゃあ他にどうしたらいいだろうかというのが議論であって、その議論というのをぜひしてもらいたい。山下委員のこれから皆さんにどういう風に考えてもらうかという話だが、新屋の方から見れば、現状よりもこっちの方がいいからそうしましようとしたと思う。それは新屋の皆さんは検討した結果、気が付かれたからそちらを選んだと思うが、気が付いてないから選べてないところがいっぱいあるのだと思う。何が一番効き目があるかと言えば、手を挙げた人が挙げて良かったと、あるいは、手を挙げたから何かいいことがあるらしいということだと思う。つまり、手を挙げないと損ですよという状況ができてくればいい。この総合連携計画も去年30億の予算が復活で付いたものであり、最初手を挙げるところが少なかったが、各運輸局が営業努力を行いそれが行き過ぎて手を挙げたところが多くなった。ただ、最初は手は挙がらないものだが、今年は手を挙げているところがあり争奪戦になっているのではないかと思う。それはなぜかというと、手を挙げたところが良かったと、これがなかったらできなかったという話を聞いて手を挙げたと思う。手を挙げて良かったという方向に持って行くと後ろから背中を押さなくても、だんだんと手が挙がってくると思う。だからぜひ新屋の皆さんには、やって良かったとマスコミを使って言ってもらえればいいんじゃないかなと思う。</p>
<p>佐藤委員</p>	<p>唐竹でも通学バスをやりましたが、思ったより結果が良くなかった。新屋でもやると言っているが、朝は直通でもいいが帰りは直通ではなく、各集落を廻ってみんなを乗せて行けばいいと思う。</p>
<p>小笠原委員</p>	<p>皆さんの納得を得られるのは要するに費用対効果だと思う。効果があるのであれば増額要求をしてでも、われわれはバス運行に協力したいところです。ところが現状はそのような状況なので、そこまでは頑張ることはできません。</p>

笠井委員	<p>山下委員が新聞で書いている記事に感銘を受けている。その中で、人々が支えあっていけるしくみに今こそ目を向けて、地域が生き残るしかけを手掛けるべきだと書いている。喜多委員も話されたが、何かをPRする、ここで何かをやってそれが良かったということを前に出して行かなければならない、そういう動機付けが必要なんじゃないかなと思う。ぜひ山下委員に新聞に書かれたことについての思い入れを話してもらいたい。</p>
山下委員	<p>新屋町会でなぜ手を挙げたかということに興味がある。それから新聞に書いてるのは鱒ヶ沢町の深谷で、これも過疎に関係があるところで、月に2千円を1戸で負担して過疎にバスを通している。それぞれ助け合うというのが非常に強いのかなと思っており、深谷の会長もいろんな活動をしてきた方で、そのようなリーダーがいるということ、それを支える人々がしっかりしている所が手を挙げてきたのかなと思っている。そういう所は昔たくさんあったんでしょうけど、今はすごく減っているんで、せっかくいい仕組みがあるよと言ってもなかなか手が挙がってこない背景には、唐竹でもそうだったが、リーダーとそれについて行く人たちがいないということだと思っている。そこが一番大切で、逆に言えばみんながついてこないと、こういう事業も補助金も要らないのではないかなと思う。やる気のある人を少しでも見つけて後押しして、やる気を出して皆で取り組んでいけば地域がうまくいくという事例を作りたいということである。何にでも言えることだが、こちらからあちらと決めて事業を決めるのではなくて、手を挙げてもらってその地域の人たちだけでやりたい、ということから始めないとなかなかうまくいかないのかなと思っている。いずれにしてもリーダーだけで全部やっていくわけではないので、それをどのように金銭的にビジネス的に支えてあげられるかということがこの協議会で話をするべきなのかなと思っている。</p>
小野委員	<p>なぜ新屋かという話であったが、前にマイバスの会で発表会を行ったときに無理矢理町会長に居るだけでいいからと出してもらったことがあり、そのときに必要性だとかいろんな気付きがあったと思う。だからある意味では気付いてもらうきっかけを作ることが大切だと思う。</p>
山下委員	<p>マイバスの会の年度末の発表会を文化センターで行ったときに30人か40人集まってもらい、子ども達のバスのアナウンスとかお婆ちゃんたちが参加した温泉めぐりのバスだとかを発表しましたが、その場でこのままではバスが減りますよという話があり、そこにちょうど町会長がおられたということである。今日の話は国庫補助にのるかどうかがというのが重要な話であるが、効果があるとすれば、来年度やる実験の成果発表会というものを多少でもお金をかけてチラシとか作って、町会長さんなどを呼んで、こんな完成度があってこんな反省点があったんだということ、どこかの時点で、次の年度のことを考えると中間がいいと思うが、そのようなことをお金をかけてでもすこしでもやっておいたほうがいいのかなと思っている。それはこの補助に乗ると思うので入れてほしい。</p>
菊池会長	<p>大変有益な意見を頂戴いたしました。その意見を加味しながらこの計画書を製本し、委員の皆様へ3月中にお届けします。来年21年度から始まるバスの実証運行については、国の補助申請が3月に受付することから提出いたします。その後のこ</p>



事務局	<p>とについて事務局より説明をお願いします。</p> <p>特に資料はございませんので、口頭により説明します。ただ今会長より説明のあったとおり、平成21年度の実証運行については、3月に申請することになりますので、3月中に国へ計画書の送付とともに補助申請も行います。補助申請後は4月中に国から交付決定がおりることとなると思いますので、5月中には第1回の協議会を開催して平成21年度の実証運行に取りかかる予定となります。</p>
菊池会長 伊藤委員	<p>それでは全体としてご質問等ありましたらお願いします。</p> <p>21年度の申請がはっきり決まりました。3月2日から応募受付するそうである。一部変わった点がありまして、直接的には関係ありませんが空港アクセス改善も実験のメニューとして入ったようです。もう一つ情報提供として、県の新幹線・交通政策課に来年度の予算がつきまして、それは22年12月に新幹線が青森まで延伸予定があるのでこれに向けての各地のネットワーク化の調査費である。バスや鉄道のアクセス調査をしながらネットワーク化を図り、新幹線駅のアクセス改善を行うものである。</p>
喜多委員	<p>計画事業を評価、分析して初めて効果が出ると思うが、改めての調査、分析、評価といったものは補助の対象となるのか。</p>
伊藤委員	<p>フォローアップ的なものは基本的にはダメだと言われている。</p>
喜多委員	<p>運輸局によって温度差があるようだが。</p>
伊藤委員	<p>恐らく名前を変えていると思われる。フォローアップ的な評価の部分については認められないと聞いている。</p>
喜多委員	<p>自己点検評価の中でPDCAをちゃんと回していかなければならないのと、体制が整っているかということも対策の一部に入る訳であり、いくつかの運輸局では本省へ問い合わせでOKであると言われているところもあるし、そうでないところもある。</p>
伊藤委員	<p>もう一度運輸局へ確認することとしたい。</p>
菊池会長	<p>他にありませんか。ないようですので、これで議案はすべて終了となります。今日はこの計画についての本質的なご意見をいただきましてありがとうございます。これを踏まえてぜひ来年度の実験を成功に導きたいと思います。委員の皆様にはそれぞれの立場から参画していただきましてありがとうございました。それではこれで協議会を終了したいと思います。</p>

以上、会議顛末を報告するものである。

(報告者氏名) 事務局員 工藤 慎一