

平成 22 年度第 1 回平川市地域公共交通協議会幹事会会議録

開催日時	平成 22 年 8 月 24 日（火） 午後 1 時 30 分～午後 3 時 15 分
開催場所	平川市役所本庁舎 4 階「第 4 会議室」
案 件	1) 平川市地域公共交通協議会幹事会設置について 2) 平成 22 年度経過について 3) 循環バス増便の途中経過及びマックスバリュ運行状況について 4) 循環バス岩館・大坊線及び杉館・松崎線運行改正案について 5) 尾上地域実証運行に関する協議について 6) 平成 22 年度実証運行に係る実施方法等について 7) 運賃等の合意に係る協議について 8) 地域公共交通活性化・再生総合事業計画変更認定及び補助金変更申請について 9) 今後のスケジュールについて 10) その他
出席者	(幹事出席者) ○菊池武弘幹事長 ○木村雅彦幹事 ○下山敏則幹事 ○福地順幹事 ○山下祐介幹事 ○佐藤成子幹事 ○小野敬子幹事 ○大黒正勝幹事 ○須々田勝久幹事 (出席者 9 名) (事務局) 事務局長 齋藤久世志 事務局員 工藤慎一 (委員欠席者) 佐藤順一副幹事長 (傍聴者) 1 名 (弘南バス(株)乗合部受託路線課員)
事務局長	ただいまより、平成 22 年度第 1 回平川市地域公共交通協議会幹事会を開催いたします。 本日の出席者は会長からの指名が 7 名、推薦が 3 名、計 10 名の出席となっております。 それでは、幹事会開催に先立ちまして協議会会長よりあいさつをお願いいたします。
菊池幹事長	皆様におかれましては、公私ともにご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。 さて、今年度実施予定のバスの実証運行につきましては 5 月開催の協議会において実施計画と予算が承認されましたので、10 月 1 日からの実証運行開始を目指し、沿線の町会との懇談、各関係機関と協議を行って参りました。その結果、本年度計画のメインとなる尾上地域 2 路線へバスを実験的に運行することについては、ようやく目処がついたことから、今回の幹事会を開催する運びとなりました。本日の幹事会の審議の結果を踏まえて、来週の 31 日に協議会が開催されます。ということでございますので、皆さんからのご意見を十分頂戴しながら協議していきたいと思っております。よろしくご審議の程、お願い申し上げます。よろしくお願いたします。

事務局長	それでは、設置要綱により会長が幹事長を務めることになっており、幹事長が議長となっておりますので、この後の議事進行については菊池会長にお願いします。
菊池幹事長	それでは皆さん、プリントの1ページ目ですかね、次第というところの議事がありまして、1から9までありますが、順番に従いまして進めていきたいと思っております。まず1番の平川市地域公共交通協議会幹事会設置について、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	(資料に基づき説明)
菊池幹事長	これについて質問事項等ありましたらお願いします。
幹事	(質疑なし)
菊池幹事長	よろしいですか。
幹事	(異議なし)
菊池幹事長	ないようですので、次に2番の平成22年度経過について事務局より説明をお願いいたします。
事務局	(資料に基づき説明)
菊池幹事長	経過説明なのでご理解いただきたいと思っておりますけれども、説明した内容の中でもっと知りたいところがありましたらお願いします。
大黒幹事	平成22年度経過の中で8月2日に交付金決定とあるが、10%も減額された理由は何か。
事務局	国の予算の関係です。今回国全体でこの補助金に応募した市町村がかなり多く、国の予算をかなりオーバーしましたので、ほとんどの市町村で同じようにカットしたということになっています。
大黒幹事	それから3ページだが、新屋地区は他と比べてバスに対する逼迫感がないというか、姿勢がないというか、バスは無ければ無いで構わないという考え方に見える。1人も来ないというのは考えられない。行政に対する姿勢がこれでいいのかというふうに考えざるをえないという気持ちである。おそらくは、子どもの送迎についてはおじいちゃんとかお父さんお母さんが送っているということではないか。そういったことも加味しながら、バス路線についてももう少し煮詰めていかなければならない、という考えになりました。
事務局	新屋については、昨年度も同じように説明会を3回ほど行っておりますけれども、その際は毎回20数人来ておりました。そのときは皆さん活発に意見を出しておりましたので、全くバスに関心がないということではないと思っております。今回の説明会では、どうしても会館でねぷたなどの催し物の練習がありまして、会館ではなく違う所でやった関係もありまして、誰も来なかったという事情もあります。次の9月の説明会ではおそらく去年とまた同じように来ていただけたらと思っております。
菊池幹事長	追加しますと、新屋は新屋の中に交通問題を常時考えるグループを作るという計画も出てきています。
山下幹事	質問ではありませんが、まず1つ目として、10月までにしなければならないこ

	<p>とは、乗った高校生に聞き取りかなんかしないと。行きは乗ったけど帰りは乗っていない、帰りは乗る乗ると言っていないながら乗っていない。行きだけだと多分今後も続けていける可能性があると思うけども、帰りはいないのかもしれないということも含めて3回話をしてきたが結論はでてこなかった。それが明らかにならないとまた同じ本数通しても、失敗するのは目に見えている。だから、そこについては答えを出していかないとならない。ここの調査は必ず必要になってくると思う。</p> <p>もう一つは定期券だが、この秋までに、または今回はできなくても来年度以降に見通しをつけていかないといけない。回数券を一つ一つ売るという手間を考えると、始まった所で積極的に定期券を買わせれば続くだろうし、定期券を買えばずっと乗れるのだけど、馬鹿馬鹿しいという判断も出来る訳だから。でも回数券をまた買ってという手間を考えて乗らなくなるのではないか。だから、最初の所で趣旨に賛同して買ってくれるということでやっておかないと成功しない。今回、尾崎のほうでも定期券、僕が言っているわけではないですけども、町会長さんの話でも出ている。「定期券がないのか」と。もちろん割引を期待しているけれども、そこら辺を予定していれば一番いい。やはり利便性のところは逆にフォローしてあげる必要があると思うので、そこをちょっと今日お聞きしたいな、というか、少なくとも秋までには目星をつけてほしいなど。これ去年の課題でもあったので、それっきりやっていないというのは事務局の怠慢かな、と。</p> <p>3つ目は、これ毎回必ず質問するけれども、誰のためにやっているのかということを確認しなければいけないと思うんだけど、我慢して高校生が乗らなきゃいけないというやり方では続かないと思うので、地域の足を残すということ、だけれども高校生、子供たち自身のためにもなるということ、で、ずっとお年寄りの足を確保しなければならないと言ったんだけど、今後10年20年先、お年寄りの足という事だけじゃなくて、車で送り迎えできない高校生も何人かいるわけだから、そのような人たちの足を確保するという事で言うと、これまでは高齢者の福祉的な対策ということもあるんだけど、今回よく聞いて、「おれは負担なんかないよ」と負担が大きくなることに対して非常に抵抗感などもあるので、少子化の対策としても市としても踏み込んでいけないか。そこで分かることは、高校生向けの定期券を作成するために、市役所のほうで少子化対策の何かの予算を振り向けてもらえば少子化対策にもなり、交通対策にもなり、高齢者の足を守ることにもなる。これをポケットにして調査することと、定期券の検討と、少子化対策としての意味合いというところを狙うということが出来ないだろうか。</p> <p>この3つを10月までに検討してもらい、上手くいけば新屋、尾崎の人が乗るのではないか。</p>
大黒幹事	定期券はぜひ実現してもらいたい。
事務局長	私は弘南鉄道の活性化協議会の幹事もやっておりますけれども、弘南鉄道さんは今年の4月から1年定期を作ったそうです。そのことを踏まえて、7割くらいの方が買っているそうです。なので、本当はこの秋に向けた弘南鉄道と連携した100円バスとかを検討したかったんですけども、大方の方は「もう1年定期を買っちゃ

	<p>っているので、今年は無理だよ」というお話をされていまして。なので、山下委員もおっしゃったとおり、来年に向けたそういった取り組みも話し合っておくべきなのかな、ということをしやべっておきましたので、一つ検討をしていただきたいな、と思っております。弘南バスさんのほうでは、そういった企画はいかがでしょうか。冬期間限定となりますが、弘南鉄道さんと連携した実験の企画というのは可能でしょうか。</p>
福地幹事	<p>弘南鉄道と弘南バスでは同時に定期券を発行しております。</p>
事務局長	<p>例えば冬期間はバスで平賀駅まで来て、それから電車で弘前へ行って、バスで高校へ向かう。南高校とかはそうなります。バス、鉄道、バスのそれぞれではなくて、バスと鉄道がセットになった企画ですが、そのようなことは可能でしょうか。</p>
福地幹事	<p>単品でとりあえずやって、実績が出てきたら一緒にやれば良いと思っている。</p>
大黒幹事	<p>乗る人がたくさん出て、安定してくればそうでしょう。</p>
福地幹事	<p>実際に弘前の方では鉄道とバスが一緒になって実施してますけども、実績が出てこないと投資できない。</p>
事務局長	<p>最初から例えば20人なら20人分の1シーズンを確保するというのでやってくれ、というのはできないのでしょうか。または、20人を達成したら発行する、という逆のパターンはできないのですかね。毎年生徒って変わっていきますよね。</p>
福地幹事	<p>10月から1年定期というと、学生の場合は中途半端になる。3月に卒業するし。</p>
事務局長	<p>弘前からは別にいいとして、平川の管内から今は100円で高校生を乗せていますけども、例えば11月から3月までの、概ね往復で月20回の3か月分をセットで、弘南鉄道さんにそれがもう入っているという形をお願いするというか、そういう商品ができないかなという企画ですよ、どちらかといえば。</p>
福地幹事	<p>弘前の循環バスは定期券を実際発行しているが、なぜかという運賃収入が定期に対して安いからである。その部分においても、やはりアクセスの実績がないと採用できないということなので、なっってからでないと、私のほうとしても検討できない。</p>
山下幹事	<p>それは分かるが、逆に乗ってない人を今、町会とか親とかを説得して乗ってくださいますというときに、100円だと最終的には一人一人の行動を縛れないので、グラフを見れば分かります。最初は乗るが、段々と減ってくる。これもう毎回、3回くらい全部そうなので、説得して乗ってもらおうということを確約してもらおうという意味でも、定期券という部分はすごく説得しやすいし、最終的に乗ってくれる可能性も高い。逆に最初乗っているけれども乗車率が落ちて行くところで、町会長が自分の責任であるかのように感じている経緯もあるので、今回の回数券の制度でやると最初から最後まで関係者が乗ってくださいますと宣伝し続けるという仕組みになってしまう。定期券であれば最初に買うところさえすれば、あとは何度でも乗れるということで、逆にそれで乗ってくれる可能性が高くなるのではないかな、というのが3年くらいの結果を見て思う。やっぱり続けて乗ってもらおうというのはそれくらい大変なことが身にしみてわかったので、このような話が出てくる。だから今回1年定期と一緒にしても、少なくとも実績ということで今回は回数券ではなくて、</p>

	できれば定期券という仕組みを一度作ってもらって、これがどれくらい売れるかどうかということは先になるけど、回数券であれば乗ってもらうというのは難しいかなと、そういう意味合いです。
福地幹事	100円バスに定期券というのは即答できないので持ち帰って、うちの会社としては100円バスとかの定期券をやっていないものですから、上のほうにお伺いして、それからになります。
山下幹事	要するに安くしてほしいという意味合いは、勿論なくはないですけども、それよりも乗る仕組みとして定期券というのは無理、それに対して回数券や100円を払う、また途中で挫折してしまう。実験の結果として分かっているので、これをもう1回回数券でやっても同じ結果になるのではないかという心配がある。ただ、そういう実験の中で定期券導入した場合、調査の結果がどのように出てくるのか見たい。
福地幹事	100円で乗ってもすごく安いのに、定期券が出てきたら、つまり安さが出てきたら運賃収入が落ちてくる。収入が落ちると経費の占める割合が多くなる。
山下幹事	こちらにもバスの収入を減らす目的ではなく、安さを求めるのではなくて、他方で高校生の足を守るというのはまた別の意味合いもあると思う。そこでなんとか市のほうも、少子化対策としてもう一步考えていただきたい。どうすれば持続可能な定期券となるか一緒に話をしていただきたい。
下山幹事	バスとタイアップして鉄道運賃を下げておりますので、バスのほうで定期券を発行するという事は、いくらかでも割引という形になりますので、その点が一番ネックだろうと思うが、安い運賃からさらに定期券を買うことによって何割かでも割引になると。ただ、100円そのままの値段で定期を発行しても、なかなか多分定期券は買わないので、何パーセントかの割引をしなければいけないとならない。
山下幹事	付け加えると、乗り方との兼ね合いもあると思う。見ていると行きは乗っているけど帰りは乗らないというのと、それで定期券が往復分で、つまり200円分払ってだと、馬鹿馬鹿しいから乗らないということになるんじゃないかと思う。他方で、急ぎよ親が送れないとか、早く帰ってきたとかという場合には、全部乗ったりするみたいである。もっと逆もあって、どうしても朝乗れなくて、帰りだけ乗っているというのもある。だから平均してどれくらい乗るかというのを全部チェックしているわけではないので、実質乗っている分に見合う額でないと定期券を出しても買わないのではないかという恐れはある。どこまで下げるとバス会社が損をするかと、逆に言うとバス会社にとってこれくらい運賃が高ければこの路線はちゃんと動かせるという値で定期券がどれくらいの金額で発行できるかという話をしたほうがいいかもしれない。さっき言った高校生がどれくらい乗ったかを一度調査する過程の中で話ができれば、どういう金額が望ましいのか、たぶん今の仕組みそのままだと、使いにくいので乗ってもらえないと。ただ、バスはいらないというのは思ってなくて、あれば使うし、けれどもフルで全部乗るわけではなさそうだな、と。3年生になれば早く終わっちゃうので同じ定期券があっても損をするだろうし、というのがありますよね。部活に入っている人とそうでない人も、結構いろいろ複雑にできて

	<p>いるので、これにある程度対応した金額にしないとまた作ったけど買ってくれないということにもなるので、高校生の調査と一緒に定期券に関してもじっくり話していただければという気がしますね。ちょっとぜひ一緒に考えてみるのをお願いしたい。</p>
福地幹事	<p>平賀、大鰐、金木のいわゆる「みなし4条」路線は、全部の収入、経費を全部の走行距離で割るから、収入も落ちた分「みなし4条」で走っている他の町村の赤字補てんの補助金につながって迷惑がかかる。</p>
山下幹事	<p>新屋と尾崎だけでなく、バス全体、公共交通全体のことを含めて、この機会に一度じっくり話ができれば、お互い分かっていないところがあったりしますから。</p>
下山幹事	<p>それから参考までに、前にも言いましたが、車の送迎、平賀駅前7時半前後に来て見ているけれども、まだ送迎がいっぱいある。今でもかなりある。自転車を車につけてくる人、大体見ても12~3台は、どこの地域から来ているかは分かりませんが、軽トラックに自転車を乗せてきて、自転車を降ろしてトラックを止めて自転車で行く。部活やって遅くなるのかも分からないけれども、そういう人が大体12~3人は毎回おられますね。車の送迎も20台以上は来る。この辺の人でない人も含まれるでしょうが、大体今の時期でそれくらい、冬になると30台くらいになる。どちらかというとお父さんよりはお母さんのほうが多い。</p>
菊池会長	<p>だいぶ時間のほうも経過したので、次のほうに行きたいと思います。では3の循環バス増便の途中経過及びマックスバリュ運行状況について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(資料に基づき説明)</p>
菊池会長	<p>では、次に4番の循環バス岩館・大坊線及び杉館・松崎線運行改正案について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(資料に基づき説明)</p>
菊池会長	<p>では、次に5番の尾上地域実証運行について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(資料に基づき説明)</p>
山下幹事	<p>尾上に関してはシミュレーションを含めて話をしているのか。町会長にシミュレーションを含めて話をした上での、収支率を出せという町会長の話なのか。</p>
事務局	<p>目標はおそらく25%になるのではないかという話はしましたので、新山町会長からそういう意見が出たと。収支率にこだわらないで全体で考えてほしい、ということでした。</p>
山下幹事	<p>数は足りなかったけど、地域としては必要だという話がちゃんとできれば、やっぱり残していきましょう、という議論にできるんですけど、そこはどうなっているか。</p>
事務局長	<p>例えば今200円でやるとして、新たに200円バスを創設して、市全体をトータルでその辺も含めて25%をクリアすれば市民や議会に対しても言い訳ができる</p>

	<p>のかな、という考えも持っています。ただ、そうとはいえ、あまりにも乗っていないと、例えば平賀、その前に私が出した、潜在的な免許を持たない高齢者の方が何人いて、うち何人が利用しているのかという部分を出したのがあります。高齢者のしか出しておりませんが、それによると免許を持たない高齢の方の25%の方が利用しているような形です。なので、沿線町会で免許を持っていない方の比率の25%ぐらいの方が使っていただけるのではないかという見解ですけども。収支率はもちろん確認しますが、ある程度高齢で免許を持たない方が使っているという事実があれば、市全体としては説明がつくという気持ちであります。沿線が長さに住んでいる住民の数も違うので、収支率だけを計算できない、そこだけに絞れば合わないというのは分かりきっているわけです。なので、そういった免許を持たない方の割合がいくらで、そういった人たちがどれくらい乗ったのかという実績を把握したいなという気持ちがありましたので。ただ尾上の町会長さんたちからは強力な要請がありましたので、それを無視できません。</p>
事務局	<p>18歳以上人口の25%の方が免許を持っていないという実情があります。それから循環バスの総利用者数で割りますと、免許を持っていない人全員が使ったという仮定に立てば、年間7.4回の利用ということになります。ただこれは4路線平均で、大きいところは唐竹・広船線が14.5回、で、岩館・大坊線が5.3回というばらつきはありますけれども。岩館・大坊線の1人当たり5.3回が最低ラインだと思いますので、ここが一つの基準になるかと思います。それで尾上の実験が終わった後で、免許を持っていない方が1人あたり何回使っているかというところを比較した方が、収支率よりはいいのかなと思いますが。ただ、収支率がクリアすることが第一条件ではあります。</p>
菊池幹事長	<p>こういうのを発表したのは大切だと思うけど、こういうのは見たことないし、みんな数字ばかり追うけど、「みんなが元気に」という目標ありますから。</p>
山下幹事	<p>免許を持っていない人が市民の4分の1、それが年間平均7.4回。例えば唐竹などを考えると7.4回では足りない。乗っている人と乗っていない人の差が激しい。そうすると単純に割るというのは危険だと思うけど、免許を持っていない人の数というのは、地域間のばらつきもあるのではないかと。それと路線図が出たときに、乗っている回数が全然違う、もしかしてそこまで数字を盛っているのでは。</p>
事務局	<p>この25%というのは、職員の中だけの調査なのですが、例えば新屋なら新屋に住んでいる職員にリストを渡して、免許を持っている、持っていないというのを調査しました。回答が100%得られたというのはほとんどなかったのですが、その回答が100%来たところの平均を採りますと大体25%という結果になりました。</p>
山下幹事	<p>直線でバツと引くと、乗っている回数というのは伝わってこない。つまり、新屋・尾崎線と岩館・大坊線を比較した場合に、新屋・尾崎線のほうが数が多いから乗っているというわけではないのか。</p>
事務局	<p>新屋・尾崎線のほうが人口多いので乗っていますし、利用者数で割ってそれを1本あたりでも出してもらったわけです。今7本でするので割る7で。まだ途中ではあ</p>

	<p>りますが、途中経過で言いますと、岩館・大坊線がバス利用できるのが740人くらいいます。新屋・尾崎線はそれよりも少ないです。もうちょっとその点は精査しないと何とも言えないのですけども。ある程度の目安にはなるという気がします。ちょっと来年になってしまいますけれども、もう少し詰めていきます。</p>
山下幹事	<p>8ページの実績、これはもう何回も出ていますが、去年200円に上げて本数を増やしてこれだけ乗ったというこの実験を私は、結果を受け止めていかないといけないと思うけれども、結果としては200円への値上げは本数を増やしても収支率はよくないし、そのことを理由に乗らないようにしたということは見られない。で、利用者の声を聞けば「200円でも残った方がよい。100円で残った方がよりよいけれども、200円で残るのなら構わない」と。本数を増やしても200円でも同じ結果が出た可能性がある。ただ、利便性という点からみるとかなり良くなったかな、という結果が出ている。その時に一番大事なことは、本数を増やしたけれども、やっぱり人数は減っていて、その利用者の人数が減っている割合が前の年と比べても着実に減っているのだから、利用者は数字だけ見ていけば今後もさらに減っていくだろう、ということですね。だから、どういう実験をしようか利用者は減っていくという、一つの方向性が見えたということが非常にシビアだけれども、この実験の結果だと思う。だから、放っておけば利用者はどんどん減って行って、バスへの期待感が無くなる。そういう法則性というか、傾向がはっきり見てとれる。それを踏まえた上で、議論をしていかなければならないと思う。尾上の話は、ある程度乗った場合でも、来年度またさらに見ますよという話をしなければいけない。だから収支率は傾向としてはどんどん悪くなるという傾向がはっきり見てとれる。ただ、乗れなくなればいいかと言うと、この実験の結果からすれば、やっぱりちょっといろいろ話をしていって、なくなるのは困る。最低限の利便は確保してほしい。利便性というか公共交通を確保するにはどういう手法がいいのかという議論もしないとまずいかなと思う。今のうちに取り組んで公共交通を確保していくことができるかということをやったり住民の方に話をしていけないといけないと思う。これを怠るとあまりいい結果が出ないような気がして、とりあえず新屋と尾崎は町会長が動いているし、行政連絡員の会議でも意見は出るけど、気持ちとしてそこまでみんな理解しているかというところではない。一つ一つのケースの中で話をしていく必要があるかなと思う。そういう時にやっぱりこの利便性ということ、本数だけでいいのか、最終的には定期を止めるタイミングの中で公共交通に移行してもらうのか、それをどういうふうに誘導していくのかということまで考えていかなければならないということもあるし、自家用車からバスに移行した場合も経済的な経費とかそういったものの中でも、どういう仕組みなのかということ一つ一つ現地で話していけない。8ページでも利用者が減少している、大きな結果だと思う。放っておけばこれどんどん削らないといけなくなるだろうし。それが多分一番分かったことなので、それを一つ一つ確認するべきである。</p>
須々田幹事	<p>6ページの金屋線の所に参加者の意見があって、社会福祉協議会の無料送迎バスという非常に誤解を与えるような表現を使っている。ここは訂正させていただきたい。これは無料バスじゃなくて、介護予防事業という限定された利用者対象である。</p>

	<p>無料バスというのは全くなく、あらかじめ限定されて利用でき、頭の体操とか、もしくは色々な事をやっているが、こちらの利用者、確かに金屋は12、3人利用者がいて週2回利用者が乗っている、そのバスのことだと思う。もともと尾上は無料バスが午前・午後、合併前に走っていて、乗っていた人数が多いというのは分かりますが、果たして200円で乗っていただけるのかな、という見解があります。それからあと、センターに来る、指定管理を受けている部分で行けば、無料の温泉がある。その利用ということであれば200円出しても来る人もやっぱりいないわけではない。それから、温泉のほうも時間限定という形になるので、そういう部分では午後12時から午後3時まで、3時間というのがちょうど時間的にはマッチングできて、いい時間帯ではないかなと思いました。でも、お金を出してまで乗る路線なのかなと思っている。</p>
福地幹事	<p>確認で、実証時期については3月31日まででよろしいですか。</p>
事務局	<p>とりあえず3月31日までとしておいて、スケジュールで行きますと3月に協議会があり、そこまでである程度乗っているということであれば、今度は4月から9月まで延長します。そこであまり乗っていないというのであればそこで終わりということになります。</p>
福地幹事	<p>あと1つ、22ページの時刻表だが、金屋線のほう、上り45分で下り40分となっているが。</p>
事務局	<p>45分に訂正します。</p>
菊池会長	<p>次に6番の平成22年度実証運行に係る実施方法等についてと、7番の運賃等の合意に係る協議についてをまとめて説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>その前に先ほどの22ページの時刻表ですが、どちらでも午後のほうは社会福祉協議会でやっている温泉の時間帯に一応合わせたものです。午前中のほうはなかなか合わせることはできませんでしたので、午前中は買い物が主になり、午後のほうは温泉が主になる、というような時間帯で組んでおります。</p> <p>それでは実施方法について説明します。(資料に基づき説明)</p>
菊池会長	<p>では、次に8番の地域公共交通活性化・再生総合整備事業計画変更認定及び補助金変更申請について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(資料に基づき説明)</p>
菊池幹事長	<p>では、最後9番の今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(説明)</p>
菊池幹事長	<p>先程の話にもありましたとおり来週の31日に協議会を開催しまして、幹事会は10月中旬に開催する予定としております。</p>
佐藤幹事	<p>先ほどの運賃のところ、回数券を発行するとあるが、これは2,000円分の券であるが、11枚綴りとなると1枚が不足するが、この不足分は協議会が負担する形になるのか。今マイバスでやっているのは100円で11枚分を1000円で売っているが、その1枚分はマイバス会のほうで払っているし、販売店のほうにも1割差し上げている。それが200円分となりますと400円分となり、相当な金額になる。</p>

菊池幹事長	それはちょっと考えたが、売る人の手間から言うと、200円券を11枚売るのも100円券を11枚売るのも同じ手間だから、手数料は率ではなく100円でいだろう、販売店に対しての100円、従来どおりで。
佐藤幹事	毎月弘南バスへ払うお金がすごい額になっている。
事務局	今回数券は200円ではないのですか。
佐藤幹事	今は100円で11枚綴りを売っている。その販売店が2～3箇所あるが、そこに売ってもらえればまた1割差し上げている。ですから実質900円となる。平賀だけでなく尾上もとなって相当売れる見込みとすれば、お金が足りなくなる。広告はもらうけども、広告だけじゃ間に合わないと思う。広告は5,000円でもらってきますが、5,000円でなんとかまわしている。
山下幹事	32ページについて、杉館・松崎線、岩館・大坊線というのは、あそこの路線は明らかに乗っていないというのがあまりにもはっきり目に見えているので、何らかの形で手を打っておかないといけない。実証運行は取り止めにすることにして、もうその2路線については手を打たないということか。
事務局	実証運行は取り止めにしますが、かといって2路線については全く構わないというわけではありません。引き続き利用者や沿線の意見を聞いて対策をしていきます。
山下幹事	とりあえずは、来年度に実施を延期して実証運行について考えてみてはどうか。
事務局	今回、2路線については路線変更もしたことから来年度実施する可能性は低いと思いますが、23年の実施へ延期することにして協議会へ提出します。
菊池会長	それでは、幹事の皆様、これで終わりたいと思います。お疲れ様でした。

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