

会長	副会長	事務局長	事務局員

平成22年度第2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10月18日(月) 午後1時30分～午後3時15分
開催場所	平川市役所本庁舎3階「応接室」
案件	1) 平成22年度経過について 2) マックスバリュ敷地内運行及び循環バス増便結果について 3) 本格運行について 4) 新屋・尾崎地区直行便、唐竹・広船線の実証運行協議について 5) その他
出席者	(幹事出席者) ○菊池武弘幹事長 ○佐藤順一副幹事長 ○木村雅彦幹事 ○下山敏則幹事 ○福地順幹事 ○山下祐介幹事 ○小野敬子幹事 ○大黒正勝幹事 (出席者8名) (事務局) 事務局長 齋藤久世志 事務局員 長谷川尚道、工藤慎一 (委員欠席者) 須々田勝久幹事 佐藤成子幹事
事務局長	ただいまより、平成22年度第2回平川市地域公共交通協議会幹事会を開催いたします。 本日は、社会福祉協議会須々田幹事とNPO ひらかわマイバスの会の佐藤幹事が欠席との連絡を受けてございます。8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、お忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。 大分幹事会も回を重ねてきていますけども、昨年の10月から開始しておりました循環バス新屋・尾崎線と唐竹・広船線の増便が9月30日で1年が経過、実験を終了しております。 また、先日の第2回協議会において、初めて尾上地域から平賀までの実証運行が了承され、10月1日より、金屋線と日沼線という名称で、週3日の運行ではありますが、運行開始しております。 本日の議題としましては、1年間実施してきました増便の結果を踏まえ、本格運行への移行の協議、そして、新屋・尾崎直行便の実証運行については地域の意見をとりまとめ、ようやく運行の形が見えてきましたので、来週25日開催の協議会に提出する議案としたいと考えております。皆様から意見を聴取して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。
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、次第にあります順番に従いまして、議会を進めたいと思っております。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	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。なければ、次にマックスバリュ敷地運行及び循環バス増便結果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	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。
山下幹事	新屋・尾崎直行便との関連について、資料5ページの新屋・尾崎線をよく見ると、11月、12月の増減率がプラスになっていますが、これは間違いないですか。増えたことに関して、11月、12月は学生たちが結構乗った記憶があります。その分が加算されてプラスになっているとすると、そちらの実験との繋がりの中で、この数値の成果を読み取らないといけないのではないかと。二つの方向性があるが、一つは、学生向けのバスを作ったということで乗客数が増えたを読み取るのか。二つめは、逆に、それを除いてしまうと新屋・尾崎線の乗客数の減少はさらに大きなものであったという読み方ができると思う。このあたりの読み込みの方向性はどのように進んでいるのかが気になります。次に関係してきますけども、14時50分の夕方の便の取り扱いについても、今は別々な実験で一応切り離して説明があったのですが、一緒に考えていくと、帰りの便は重複していて、帰りの便の14時50分の位置づけというのも、そこに関連してくると思うので、二つの実験の関連性というところについて、今年の調査でどこまでわかったのか教えていただきたいと思えます。
事務局	まず、5ページの11月、12月ですが、新屋直行便の数は入っていません。単純に、循環バスに乗った方の数字となっています。11月は18人増えたということですが、言ってみれば昨年とあまり変わらないということになります。12月は223人増えましたが、原因は掴んでいません。唐竹・広船線はどちらも減少しておりますので、新屋・尾崎線だけ特殊な要因があったということしか読み取れない状況です。
山下幹事	それは資料1、2の実態調査からはわからないのですか。
事務局	はい。11月の利用実態調査は11月後半に行いましたが、特に何か、例えばイベントがあったということもありませんでした。雪が降ったことは記憶しています。11月24、5日あたりから降り始めたということもあるので、そういう意味では唐竹・広船線の利用者数が増える要因となりえますが、唐竹・広船線でも例年通り減っております。新屋・尾崎線だけに何かあったとは思いますが、その原因はわかっておりません。
事務局長	この件について、今、新屋町会の高校生に対して、ヒアリングやっていることになっていますよね。そのような話をしているので、もしかしたらこういった、帰りが17時50分、19時20分じゃなくて、その時期に、数字のでたバスの時間帯に乗ったのであれば、それは、相乗効果というか、そういうことが言えるのですが、そのヒアリングで確認しないと、その乗った客層までつかめていなかったもので、ただ、気候の関係で高齢者の方の利用が増えたのか、それとも、相乗効果とし

	<p>て期待したい高校生が乗っていただいたのであれば、それは好ましい状況だったのかなとは思いますが、それは定かではありません。新屋の町会内で、バス乗ろうという意識があったのかもしれませんが。</p>
山下幹事	<p>効果をどういうふうに見るかがあれですけど、これは、お年寄りの乗っている数が増えているのであれば、効果があるとして、計算できると思います。子供が乗っているのであれば、我々の把握していない、もう少し隠れた利用があったらしい、ということになります。新屋・尾崎線については、思ったほど乗っていない、ということに今なっていますが、思っていたほど乗っていない、と思っていたほどよりは、ということがありうるということですよ。</p> <p>それで、プラス223という数字は明らかに異常な数値ですので、これは人為的な何か働いて、その人為は、今後協議会でその効果の実態を確かめなければならない。例えば唐竹でやるとしても、高校生のバスを通すということで認識が変わるかもしれない。</p>
事務局	<p>資料8ページの11月と12月のデータが全く同じ数値ですので、11月・12月、どちらかが誤りということになります。申し訳ありません。</p>
佐藤幹事	<p>改善センターが、1か月半改修して、今日から入浴が再開したのですが、広船の私の家の前のおばあさんたちが4、5人、いつもお風呂に来る。若干バスの利用者が農繁期にかかることもあるでしょうが、データに出ていますかどうですか。</p>
事務局	<p>資料6ページの唐竹・広船線の右から二つめが9月の利用です。これを見ますと、左の8月と比べますと、約80人減っています。8月と9月の全体の利用者、特に朝の便が減っていますので、休業の影響があったと思います。</p>
幹事長	<p>ほかにありませんか。なければ本格運行について事務局から説明をいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>先ほどの新屋・尾崎線の数値については後でまた報告します。次に本格運行案について説明します。</p> <p>(資料に基づき説明)</p>
幹事長	<p>資料22ページ、本格運行案の利用者数の根拠はどのように計算したものか。</p>
事務局	<p>これは今の1年間の減少率、新屋・尾崎線と言えば13.2%、唐竹・広船線と言えば9.7%の減、来年も同じような推移で行くと見込んだ数値です。</p>
大黒幹事	<p>本格運行する12月の4日からと言えば冬季。夏季になれば時間が変更されるとみていいか。運行してみないとわからないが。</p>
事務局	<p>本格運行になる10時50分はこのまま続けていき、それ以外のものは、今後の動向を見て判断します。</p>
大黒幹事	<p>唐竹・広船線の最終が、実証運行だが17時50分で、新屋・尾崎線は30分繰り下げて16時20分。17時50分は領けるが、16時20分は早いと思う。実際にやってみて、どのような結果になるか、というところではある。</p>
山下幹事	<p>9月30日までの1年分が出てきたので、ここで議論しないといけない。一つは、資料22ページの本格運行案に対して、市役所としてはこれでOKだと思うのだが、新屋・尾崎線に関して、結局は53万円の増になるということで、200円に値上</p>

	<p>げしても、結局は負担が増えます。それを改善案と見てよいのだろうか。さらに、唐竹・広船線では1本増便したということもありますが、減少率は少ないのに205万円増ということで、その額が許容範囲であるのか気になります。二つめは、資料の通り計算していくと、毎年減って最後には0になると思うのですが、0になるものためにこんなことを続けても意味はなく、そうなると、お金が2、3年で切り替えないといけなくなると思う。予定としてはそうではなくて、下げ止まるどこかの時点を考えているのだと思いますが、その予測がしっかり立っていないといけな。だんだん減ってくる利用者というところに関して、例えば老人クラブの会員数が減ってきているのか、あるいは、町会の目から見てどうなのか。さらには、市役所で少し、調査をしていたと思うのですが、その見通しはどうなっていますか。要するに、-13.2%と-9.7%を踏襲してしまうのは、本当に良いのか、そこが気になります。</p>
事務局長	<p>-13.2%と-9.7%という数字には根拠はなく、23年度の予算額を計算するために使った数値です。本当であれば、実証運行と同数を確保しつつ路線を確保していくということで主張できればいいのだが、現実はそのような現実的な話で設計したと思います。</p> <p>新屋・尾崎線について、新屋町会からは200円で5便のままでも良いとの意見もありましたが、全体の意見としては200円で7便が良いとの意見が多数を占めましたので、7便という数字にこだわりました。実質循環バスは6便ですが、直行便と合わせて8便を確保したということになります。これは、3月までの実験としてとらえています。唐竹・広船線についても、200円で7便という要求がありましたし、こちらでも7便を確保したいという思いがありました。最終の安心を確保するという観点から、何かあっても最終の17:50のバスに間に合うように、安心してもらうという設計ができるのではないかという気持ちで、実験してみようという案です。3月までの結果を見て、また、乗客や住民の意見を聞いて検討をしていきたいと思っています。これが最終形ではありませんが、やはり6、7便程度は必要ではないかと思っています。</p>
山下幹事	これは本格運行ではありませんよね。
事務局	はい。
山下幹事	もう1年実験できるということですよ。
事務局長	市の単独になり、国庫補助の対象外になります。
小野幹事	<p>最終は17時50分、19時50分となれば、今までは16時20分の最終便に遅れるとタクシーに乗って帰らざるを得なかったもので、私は大していいのではないかと思います。長期的展望として、年をとっても運転している人は運転しており、バスに乗っている人は基本的に免許を持っていない。そのバスに乗っている人たちも、年を取り徐々にバスに乗らなくなっていく。高齢化と合わせて考えてみても、利用者は減少していく。遠い先の話ですが、子供が少しずつ増えているということもあり、高校生の通学のためのバスが必要になってくるかもしれない。なくしてはならない。今はそれほど無くても続けていかなくてはならない。目先の話では、だ</p>

	<p>んだん減ることだけが確実ですが。バスが必要である人が少ないとしても、17時50分は期待してもいいと思います。慣れるまでに時間はかかるでしょうが。</p>
佐藤幹事	<p>高校生も、部活などで遅くなって、危険を伴う自転車を使うよりは、安価で安全なバスを使うということは、家族にとっても安心できることで、本人にとっても良いことである。</p>
菊池幹事長	<p>新屋の19時50分を高校生が利用してくれれば言うことはない。利用者数のマイナスをプラスに持っていくことがなかなかできないところがつらい。</p>
佐藤幹事	<p>今免許を持っている人が高齢になると運転できなくなることが多い。夫婦で免許を持っていても、運転は旦那が行い、奥さんは免許を返したりしている。そして、旦那が寝込んだり、運転できなくなると、高齢者が少なくなっているのに加え、運転する人も少なくなる。それを女性が、どのような移動手段を見つけるかというのと、タクシーや施設の介護の送迎を利用するから、主な移動手段としてバスが選択されることは難しいのではないか。現在、平川市の65歳以上は9200人、その内、老人クラブの会員になっている人は約3分の1です。バスを利用している人というのは、老人クラブ会にも参加できないほど、体力の衰えている実態ですので、会員以外の高齢者の実態を把握するべきである。となると、集落の町会あたりが動かないとなかなか難しいと思います。</p>
山下幹事	<p>資料25、26ページの新屋、尾崎地区では、去年、新屋を実験しまして、今年は尾崎も参加することになりました。10月6日の尾崎地区説明会では、高校生の保護者も10人以上参加していただきましたが、もう少し、高校生の行動や思考などを理解してから進めた方がいいと思う。昨年、帰りのバスの時間は高校生の保護者の意見を取り入れて決めましたが、ほとんど利用していなかった。この実態の中で、今年も帰りのバスの時間を組みなおしてみたのだが、それでも利用するか分からないという意見だった。帰りの、学校での待ち方なども、バス利用に関係してくると思うので、そこを具体的に話し合ってもいいのではないだろうか。資料23ページの新屋・尾崎線と唐竹・広船線の今年の時刻表を見ましたが、新屋・尾崎線に関しては、表のダイヤに、さらに早朝の便が加わるのか。</p>
事務局	<p>はい。7時10分の便が加わります。</p>
山下幹事	<p>7時10分尾崎発、新屋経由で平賀駅前の便が加わって、全部で9便運行される。最終的にはここから補助金の関係で、減便される。今、その実験をしている。全部残すというのは難しい。問題は、唐竹・広船線の方である。新屋・尾崎地区では説明会をして、学生に利用してもらい、上手くいけば努力して残っていく。唐竹・広船では、あまり理解していないと思うのですが、どうなのでしょう。それでも7便残した方がいいのか、そこが気になる。17時50分が重要であることは新屋でもそのような意見があるので、象徴的な便であるという話をしていた。しかし、実態は乗っていない。そこをどう考えたらいいのだろうか。今まで乗らなかったのだから、いくら実験しても乗らないのではないかと、思う。それが、今回新屋・尾崎で乗ってくれるとしたら、高校生の帰りのバスとして乗ってくれるのか、乗ってなくても、このバスがないと高校生は困るのだ、という論理が出てくれば、最終的</p>

	<p>に、他に交通手段のない子供たちのために、このバスだけは確保しました、という論理だけは確保しないといけない。公的にカバーしなければならないということで、17時50分ができるかどうか、という話である。</p> <p>唐竹・広船線の17時50分に関しては、そのような話し合いが無いので、不公平だと外から見て思う。しかし、今度の補助金が、循環バスだけ見れば50万と200万だが、ただ、実態は高校生バスのプラスで同じくらい負担しているのかなと思う。新屋・尾崎に関しては、今後、いろいろ話もしているので、子供たちの中にも何か残っているでしょうし、やった意味はあるのでしょう。しかし、唐竹・広船は、このままだと、今年、17時50分発を増便しても利用されず、減便となり、さらに減便されていくのではないかと思います。本当にこのままで良いのかわかりません。もう一つ、新屋・尾崎線がしっかり乗ってくれていれば、話もしやすいでしょうけど、片やああいう方法もあるよ、とふうなことをどのような形で唐竹・広船にも話していくかということを考えての方が良いのではないかと。</p>
事務局長	<p>唐竹・広船線の17時50分は、事務局原案にはなかったのですが、ただ、200円で7便ということが残ってしまっていて、せっかくここまでやったのだから、3月までテストしてみたいと思い、載せたものです。中止しようがないという個人的な疑問を踏まえて、幹事会で議論を交わしていただきたいと思い、出しました。それに固執したものではありません。私の個人的な気持で出した案であります。逆に、新屋・尾崎線で今このような実験に取り組んでいて、このような良いことをしていて、市役所も応援して、やるところには市役所も応援しているんだということを見せて、それではこちらはどうですかという攻め方もあるのかなと思います。これから交通基本法の担当者説明会を受けるのですが、そこではどのような方針が示されるかわかりませんが、そんなに数多く乗らないけど最終的にはバスがあるという安心感を市役所は応援するという考え方もありなのかなと思います。</p>
山下幹事	<p>そのようになってくると、全体で言うと新屋・尾崎線を応援しているから、これにならざるを得ないのかもしれないが、論理として、17時50分の帰りの便は、循環バスの中でカバーして、学生の便は朝1便、夜1便、という形のカバーの仕方でもできませんか。</p>
事務局長	<p>可能だと思います。</p>
山下幹事	<p>それで、特に、学生の便を確保するときに、朝1便は生き残れると思います。ところが、帰りの便がないと、朝1便だと仕方がないと言って強く主張するが、実際は帰りの便には乗っていないという状況をどう考えたらいいか。しかし、朝1便用意しているのだから、帰りも用意しないといけない。行きっぱなしで帰らない訳にはいかないというところで。乗らなくてもしっかり応援していくという論理は立つかもしれないし、そこはちょっとうまくこの便毎の意味合いを整理していくと、補助金を多少上乘せしても応援するという論理は立つかもしれないので、もう少し1便1便の意味合いを考えて、今年実験した方がいいかなと思う。唐竹・広船線の17時50分も、ただやるよりは、もう少し町会長含め、今年は残すけど、新屋の方ではこのような実験をしているので、そういう意味合いで、バランスを欠くので残</p>

	<p>していますが、何便必要なのか考えてくださいというメッセージを、町会を引っ張っている人たちにした方がいいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
菊池幹事長	<p>今の17時50分の便は、実行を止めて循環バスでカバーし、新屋・尾崎直行便の19時50分だけは実証運行することとしてはどうか。</p>
山下幹事	<p>最終的には全部残すというのはなかなか難しいでしょうから、ただ、論理的にこれだけは残しておかないと実験する意味はないというのもある。今乗ったから、朝1便の7時20分を通すのであれば、最後の便を確保しなければならない。これはセットで。最初の1便は、みんな合わせられるので、これはたぶん、利用者負担でかなり、できるだろうけど、帰りの便には、どうしてもあわないから、利用者負担のない形で、公的に補助していくと。それでちょっと朝1便を増やしていく、という風な考え方で。そこらへん論理をもう少し練るっていう。直行の方が便利でしょうから、直行でなくなると乗らなくなるというのもある。</p>
事務局長	<p>直行だから乗る、というのもありますよね。</p>
山下幹事	<p>ありえる。</p>
大黒幹事	<p>送り迎えという言葉で思い出したが、朝に送ってくる自家用車が、30台くらいあるというふうに聞きました。30台の自家用車で送迎で、通学する高校生は何人になるのか。30台来れば30人くらいなのか、あるいはもっと多いのか。</p> <p>とにかく今は公共交通があるのだから、送り迎えは極力しないようにして、それを利用しなさいという意識改革をしていかないと、だんだん少なくなっていくのではないかと思う。</p> <p>意識改革の中には、公共交通のあり方というかそういうのも、一つの教育の一貫として、子供にわかってもらわないといけない。</p> <p>あるいは、自分の車で毎日送り迎えするのと、公共交通を使った場合の油代がどれほど違うのか、とか、あるいは毎朝送り迎えをすることによって、交通事故なども考えられる。それは、公共交通を使わせれば、交通事故も心配ない。</p> <p>長い目で見て、教育的な配慮ということも考えていく方がいいと思います。ですから、ここに出ているダイヤとかそういうものも必要だが、根本的な考え方をもう少しやってみようじゃないかと、そういうことを考えていく必要があると思う。</p>
佐藤順一幹事	<p>バスの場合は、ある程度、経済的な採算が合わない地区があるのだろうけど、せめて、公費で補助出してでもある程度確保していったほうがよいと思っている。私は全員の部活を勧めているけれど、部活をやって最終のバスまで汗を流して、バスに乗る、その生徒の数というのは、把握するのは難しいと思う。家にまっすぐ帰っているのか、というと帰っていないという場合もある。対象の高校生を最終のバスに乗せるというのは難しい。もう小学校の段階から、送り迎えをしている家庭も、学校で規制はしていても送り迎えをしている家庭もあり、また、家庭環境の違いもあり、学校や集落でも取り決めをしても、なかなか難しい。だからやはり、ガソリンそのものよりも、せっきくバスが運行しているのだから、地域住民にどのような形で、若い人、子供を含めて、決定を図るかということもあわせて、並行して考え</p>

	ていけば、それほど減らないで済むのではないかと思います、いかがでしょうか。
大黒幹事	なかなか難しい問題だ。これは親が、あるいは孫をおじいちゃんが連れて行く、そういう習慣になっている。普通は、バスを利用するようになれば、30分、1時間は早く起きて、身支度して、バスを利用する、そういう気持ちになるのだろうが。おじいちゃんが送って行くからと、それに間に合わせるだけでいいという気持ちになってしまっている訳だから。そういうことからして、もっと生活態度とかもひっくり返す意識改革が必要になってくると思う。なかなか難しい問題だと思う。
菊池幹事長	17時50分の増便は事務局と相談していきたい。
事務局長	17時50分の議論は来年にしたいと思います。この17時50分の議論を広船町会と唐竹町会に持ち込むというのは、作業的に手いっぱいなのです。ですから、17時50分を実証運行ということで出しましたけど、ここも削除していただいて、単純に減便という形にしたいと思います。その実証運行の結果が、一番少ない14時50分については、減便させていただくということで止めて置いて、23年度に17時50分の議論をしてはいかがという提案を出したいのですが、それは新屋・尾崎直行便の成果も踏まえて、また同じ議論が出てくるわけです。例えば、23年度からは17時50分については循環バスの、安心を確保するという観点から、公的な負担とするということ、両路線に位置付けさせて、朝の早い便、高校生の帰りの便を確保する実証をどうするかという議論を合わせてやってはどうかと思います。今のところは、この唐竹・広船線については、全く上手に提案をしていない訳ですよね。我々が勝手に設定したわけですので。また勝手に作って、勝手に乗らないから減便して、というのも問題があると思いますので。
福地幹事	運行については青森運輸支局の方に、1か月前の申請である。今日が幹事会で、来週の25日の協議会で決定するので、こちらの担当の方は25日に決まることになると見越して処理をして申請して、変わったら変更という形で、もう承認を得る段階を作ってしまった状態である。であるからこれは、11月25日であるので、今年はこのまま進めていただいて、23年度の議題に持っていききたいということになる。
事務局長	②の唐竹・広船線について、実証運行と書いてありますが、ここを削除したいと思います。この議論は23年度にまた議論を進めていきたいということでお願いします。17時以降のバス増便を取りやめ、14時50分を減便し、6便ということになります。
山下幹事	一つだけ気になるが、学生用をどうするかと結果を見ながら新屋・尾崎線でやっているの、今乗っている人は必要だから乗っているのであって、乗るなど言っても乗らざるを得ないから乗ると思うのですが、一番気になるのは、今は乗っていないが将来乗るかもしれない人の部分である。前に、唐竹か新屋でやったと思うのですが、乗る練習をしなければならぬという案がありまして、スムーズに移行してもらうための何かをしていかないと、何してでも車を運転するという方向に向かっているのだと思います。今70前後くらいで、ちょっと無理して運転しているがそろそろ、というところについては、これはやはり、特に今度の冬、冬をきっかけに、

	<p>そろそろ、乗る練習についてなにかできないだろうか。乗る人がいるので、今マイナス10%前後で利用者が減っているということだが、将来的にはこれがプラスに転じて行くと。その予測は、今すぐに出せないかもしれませんが、だいたいこれくらいの利用者が10年後20年後いる、という見通しを、かなり水増しするためにも、今から取り組んでいる、ということがあったほうがいい。そういうことは、今から取り組むのは難しいのでしょうか。例えば、今、特に、新屋・尾崎では、朝行って夜帰ってくるので、冬の間でも少し、ゆったりとした時間がとれると思う。これを利用して、例えば70歳前後限定で、老人クラブで引っ張ってもらって弘前に遊びに行くツアーを企画するなど、この本数なら利用すれば、まだまだ昔みたいに便利に使えるというような。自分で車を運転するよりも、安心して行けるということイベント的にでも、例えば、新幹線開業と結び合わせて、何かできないものか。市役所よりも、老人クラブとか、地域の方で考えたほうがいいのではないか。もう一手、何か打てないものかと思う。意外と、小さくてもやると記憶に残っているので、やればやった効果が出ると思う。弘前駅で去年の12月に調査したとき、新屋から10人ほどのおばさんの団体が弘前に食事に行くとき来ていた。自然にはやっていると思うのですが、ああいう機会をもっと増やしていくといいと思うのだが呼び水として、多少の予算は必要だと思うが、ただ投げるのではなく、やりながら広報などに載せるなど、何か手法はないものではないか。そのような感じで、朝行って、夕方に帰って来るような、8時20分に出て15時50分で帰ってくるような、長めの設定で楽しいイベントにバスを使う、普段バスを使っていない人にバスを使ってもらうために。何か、こうして欲しいというような、このために使ってほしいというようなアピールできる何かがあると思う。</p>
佐藤幹事	<p>明日、老人クラブの方でも、百沢の温泉に行くのですが、年2回してるのですが、1回目は市の福祉バスを利用して、今までは2回、市の福祉バスですけど、合併した後1回だけ福祉バスを利用して。いろいろ問い合わせたら、20名以上であれば、お迎えします、と。調べてみたら今、過当競争で、かなりの距離からでもバスが迎えに来る時代です。もちろんそれは、個人負担が高くなってるわけですけど。別の町村では、あえて市の福祉バスの運営をしなくても、1年2回でも3回でも、温泉の送迎バスを利用している老人クラブもある。どういう風な手法でそれを今のこの協議会でバスの利用の増加を図るのか問題だ。</p>
大黒幹事	<p>尾崎・新屋方面の住民に対しても、そういうアンケートをしてもいいと思う。例えば「あなたは、孫の送り迎えに生きがいを感じていますか」とか「それに対する交通事故を考えたことがありますか」とか「油の使い方を考えたことはありますか」など。</p>
佐藤幹事	<p>学校の送り迎えも、パートの時間に合わせて送る、そういった家庭も多いかもしれません。</p>
菊池幹事長	<p>では、次に新屋・尾崎直行便、唐竹・広船線の実証運行について、事務局から説明をいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>(資料に基づき説明)</p>

菊池幹事長	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。なければ次にその他について事務局からありますでしょうか。
事務局	<p>36 ページ以降に今年の補助金について書いてあります。前回の協議会で提案しましたが、神戸大学の喜多委員から、再考として戻された案件です。今年の実証運行の中で、杉館・松崎線と岩館・大坊線の再編というのがあったのですが、それは、地域の意見、利用者の意見を受けて、今年度は廃止するという内容でした。その代わりに、山下幹事の方から、今年はやらなくても来年もありうるので残すようにという話になったのですが、とりあえず今年度はやらないということで、補助金の額を下げ手続きをするために、この書類を審議にかけたのですが、余った金額で実証運行の検証にあてた方がいいのではないかと、という喜多委員の意見があったので、こちらで考えさせていただきました。</p> <p>実際、このようなバスの検証をするコンサルというのは、県内にはありません。前に総合連携計画を作成しました、京都のコンサルに見積もりをお願いしたところ、旅費の関係でかなりの額になりました。委託するのも一つの手ですが、NPOのひらかわマイバスの会にお願いしたいと思っています。実質は山下幹事の方で、学生さんも含めて、新屋・尾崎直行便の実証運行の検証をしていただきたいと思っています。それは、補助には乗せるような事業にはならないと思いますので、単独にはなりますが、今後山下幹事と話して、委託料の額を協議して委託したいと思っています。その他については以上です。</p>
山下幹事	私も学生をどのように活用しようかと思っていたのですが、教育学部の北原先生が、公共交通のことをやって卒論にしようとしている学生に参加させてもらおうかなということで、交渉している。西目屋の方らしいので、なんとかよろしく願います。
菊池幹事長	<p>それでは、幹事の皆様、お疲れ様でした。</p> <p>次の協議会は先ほど説明にもあったとおり来週の10月25日に開催する予定としております。</p> <p>本日はありがとうございました。</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