

会長	副会長	事務局長	事務局員

平成21年度第3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3月11日（木） 午後1時30分～午後3時30分
開催場所	平川市役所本庁舎3階「応接室」
案件	<p>1) 今年度経過及び委員の交替について</p> <p>2) 今年度実証運行の途中経過について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新屋直行便（エリアマネジメント報告） ・循環バス増便 <p>3) 来年度実証運行に関する協議について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明会結果報告 ・尾上地域実証運行案 ・循環バス運行改正案 <p>4) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マックスバリュ敷地内運行状況
出席者	<p>（幹事出席者）</p> <p>○菊池武弘幹事長 ○大黒正勝副幹事長 ○奈良進幹事</p> <p>○下山敏則幹事 ○葛西高俊幹事 ○船水永一郎幹事</p> <p>○小野敬子幹事 ○佐藤成子幹事 ○山下祐介幹事</p> <p>○葛西金光幹事 （出席者10名）</p> <p>（事務局）</p> <p>事務局長 齋藤久世志 事務局員 工藤慎一</p> <p>（委員欠席者）</p> <p>小笠原勝俊幹事 須々田勝久幹事</p> <p>（傍聴者）</p> <p>1名（成田準輝）</p>
事務局長	<p>ただいまより、平成21年度第3回平川市地域公共交通協議会幹事会を開催いたします。</p> <p>本日は、黒石警察署巡査部長小笠原幹事、平川市社会福祉協議会須々田幹事が欠席となっております、出席者は10名となっております。それでは、幹事会開催に先立ちまして菊池幹事長よりあいさつをお願いいたします。</p>
菊池幹事長	<p>どうもみなさんお忙しい所ありがとうございます。昨年の10月から新屋・尾崎線と唐竹・広船線を5便から7便に増便して、運賃は100円から200円に上げて現在運行をしております。それからもう1件、新屋地区だけに関して通学用のバスを1日3便走らせているという状況が現状でございます。今日はその辺のところとそれから、10月位になるかと思えますけども運行予定しております尾上地区と平賀地区とのバスの運行についてご意見頂戴したいというふうに思っておりますのでよろしくをお願いいたします。</p>
事務局長	<p>それでは、規約により幹事長が議長を務めることになっておりますので、この後の議事進行については菊池幹事長にお願いします。</p>
菊池幹事長	<p>それでは議長を務めさせていただきます。よろしくをお願いいたします。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。</p> <p>それでは、案件1今年度経過及び委員の交替について事務局から説明をいただき</p>

事務局 菊池幹事長	<p>たいと思います。</p> <p>(資料により説明)</p> <p>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。ないようですので、次の案件2今年度実証運行の途中経過についてのうち、新屋直行便を事務局から、これに関連したエリアマネジメント報告を NPO ひらかわマイバスの会からお願いいたします。</p>
事務局 佐藤幹事 菊池幹事長 山下幹事	<p>(資料により説明)</p> <p>(資料によりエリアマネジメントについて報告)</p> <p>事務局と NPO より説明ありましたが、何か質問等ありますでしょうか。</p> <p>新屋で今回最大でも12月が13.3人という事で当初は仕方ないと思ってるが、いま見ていただいたように12月は通学の日誌を全部つけていて、その調査の項目で岸野さんに分析していただいたんですけども、見ていたところ、高校生で電車に乗ってバスに乗る以外の人全員乗っている。努力はしているんだけども、どうしても合わないという事で帰りのバスがすごく少ないんですが、帰りが無いと行きは乗らないということで帰りを2本始めたんですけども、その2本の乗り方が非常に少ないという事で、ここはちょっと当初想定していた事とは違ってきていて、その事をちょっとどう考えるのかなという事が、この結果などからどうしたら良いかっていうのがちょっと出てきてないと。</p>
菊池幹事長	<p>それからもう一つ、当初尾崎と一緒にやってなんとか40人っていう話だったんですけど、今回新屋だけでやったということで、これをみて尾崎でやりたいという話だったようで、来年は尾崎でやりたいという話も出てきているみたいなので、これを失敗と位置付けるのか成功と位置付けるのか、間があってということなのかその辺りをここで議論しながら、あまり失敗ではなく、うまく発展出来るようにしてあげたらと思います。国交省の関係、コンサルの人たちもこれについて興味を持って見ているのでそれを含め意見をいただきたい。</p> <p>佐藤幹事が言った「住民が抜けていてはだめ」という言葉は身に染みて感じている。誰かが作ったものをそのままある意味素直に受け入れるというのは、なかなか実績としてはいい形では出てこない。新屋の場合は町会長など色んな方が積極的に参画して計画をしてきた。だから高校生でこの時間で利用できる人はほとんど利用したんだけども、逆に言うと40人というのはちょっと大き過ぎたのかなという話になるかもしれません。いずれにしても、近隣の町村との連携等そういうのはまだ始まっていないし、それから今後について町会の中にこういう交通を話し合う仕組みを構え、それからその中で住民負担等考えていけばいい。育つ形で協議して取り組めるようにしたいという個人的な意見です。</p>
大黒副幹事長	<p>エリアマネジメントについて、これに関係した全国的な集まりなんだろうけど、だいたいどの位の数の都道府県が集まったのか、会場はどの位の人数だったのか。</p>
佐藤幹事	<p>全国の6団体のうちの一つに選ばれた。250人入る会場で満席だった。今後の取り組みの話が出た。他は町づくり、町おこしなどの団体もあった。新屋の町会長も出席しました。</p>
大黒副幹事長	<p>例えば今の場合新屋しか入ってないが、来年度からは尾崎もという話なので尾崎</p>

	<p>の町会長にも入ってもらって、あるいは広船・唐竹、実質的に関係している町会、そういう町会の代表者に入ってもらって組織すればいい。</p>
船水幹事	この通学バスは4月からはやらないのか。
事務局	はい。
菊池幹事長	次は循環バスの増便について事務局よりお願いいたします。
事務局	(資料により説明)
菊池幹事長	ただいま説明がありましたが、質問等ありますでしょうか。
大黒副幹事長	今の説明で国の補助が確定したような話でありましたけども、そうすると今年度と同額位になるのですか。
事務局	今まだ国の方は確定では無いですが、ただ補助にはなると思いますが。今回は2分の1の補助でしたが、全国的に実証運行に手を挙げている団体はかなり多いもので、国の方からは2分の1来ないのではないかと、かなり少ない補助率になるのではないかとというふうに言われています。
山下幹事	5ページの補助金増額分ですが、収支率は上がったけれども補助金の手当ても上がっているという事です。
事務局長	2便増便したので経費も上がって、200円に値上げしたので収支の差し引きも上がった。国から貰える補助金もありますが、市の補助金の部分も上がったという話です。
山下幹事	これは市の補助金の部分だけなんですか。国の補助金が無くなるとどうなるんですか。
事務局	これは国の補助金は除いています。2分の1の補助とか関係なく比べています。
山下幹事	もし今書いてある国の補助金が無くて、これやっていたらもっと負担があるのか。
事務局長	93万5千円の2分の1が貰えるということです。
山下幹事	93万5千円というのは予定していた額より大きいのですか、小さいのですか。
奈良幹事	岸野さんが前に計算した時は、今ぐらいで赤字の額が出る位であれば、200円にすれば2便は増やせませすという話でしたよね。ですから、岸野さんの計算が正しいのであればこの赤字は増えなかったと。だから岸野さんの計算では200円にすれば乗降客数が若干落ちるだろうと。その度合いが大きかったということです。
山下幹事	許容できない範囲の赤字なのか。これで続けられる程度の、要するに2便増えた事で利便性が上がった事で許容できる範囲の額とみるか、失敗なのかその間なのか。
奈良幹事	それは協議会で判断していきたいと思います。
事務局長	21年度の運行単価が下がっていますので、市の補助金全体としては循環バスの部分は1,800万まで下がりました。20年度ベースで260円でしたから、これがそのまま高いまま維持している状況であれば持ち出しが増えたが、幸い燃料高騰があり下がったものですからこれだけで収まって、市全体の循環バスに要する補助金も2,000万円の範囲内で収まっているという状況です。
菊池幹事長	収支率25%はクリアしているという事ですか。
事務局	はい。
山下幹事	4ページの表がちょっとよく分からないんですが、20年、21年を唐竹・広船を比較したときに、ここからは利便性が増えたという話だが、この分析は何と何を

	<p>比較したらいいのかどう見ればいいのかよく分からない。利用者の割合よりは実数の方がいいのではないか。1日当たりの人数は減少しているのですよね。減少といったら減収しているという事なので。利便性は増えたが、利用者は減少しているという。実験で増やした部分はここに効果はみられました。そもそも利用者数が毎日減ってきている訳であるし、毎日減ってきている理由がよく分からない。多少察しは付きますが。それ以外に、実験したときに利便性を増やした部分で少し下げ止まっているのか、そこら辺を1日当たりの数字とか比較すると事務局でどのようにこれを受けているのか、ちょっと今の説明だけでは、利用者の割合だけではよく分からない。</p>
<p>事務局長</p>	<p>20年度と比較して、便数が増えたのでその時間帯の利用者は確かに増えたんです。それは紛れもない事実ですが、ただ全体としては減っていますのでその減った要因というのは何かという事になれば、もう1回路線の沿線の状態を回って具体的にどうなったかという意見を聞かないと何とも言えないです。200円になったので、回数を減らした人が多かったのか、そもそもずっと使っているけど介護施設に通う人などが増えて利用者が減っている、絶対数が減っているというような話をされるかもしれないし、その辺の分析まではまだ至ってないのが現状です。</p>
<p>山下幹事</p>	<p>この便数を増やした事の比較というのは、どういうふうになっているのか。どこが減ってどこが増えたのか。</p>
<p>事務局長</p>	<p>15時50分が減ってるのは、1時間早い14時50分にシフトしたのかと予測しています。前は15時50分まで待たなければならなかったのが、14時50分が出来たおかげでそっちの方にシフトしなのかなというこの数値から読めると思います。ただ10時50分については、前の時間帯の人が色んな使い方があったのでバラけたという感じなんですけど、利用サービスが向上したのかというのはちょっと疑問がある。一概に利便性が向上したとは言えないのかなと思っている。絶対数が増えているのであれば何も言う事は無いが、減っている中での話なので相殺部分があると思います。200円で若干利用機会を縮小させた人、時間帯が増えたので利用した人もあると思うので、プラスマイナスで相対的に減という形になっています。</p>
<p>山下幹事</p>	<p>早めにその辺りの原因の究明と、来年以降の組み方に連動してくると思うが早めに分析をした方がいいのでは。</p>
<p>事務局長</p>	<p>来年度も緊急雇用対策事業を使ってバスの乗り込み調査等を継続する予定ですので、その辺で利用者の意見を吸い上げて、また反映させたいと思っています。</p>
<p>山下幹事</p>	<p>老人クラブとか町会などの感覚では今回の実験はどのように、どんなふうに感じているのか。</p>
<p>大黒副幹事長</p>	<p>行政委員の関係からいくと、公共交通に対する理解とか関心を持ってもらう、ただ新屋とか実際にやっている所だけでなく他の町会にも関心を抱いてもらいたいという事から、先般行政委員連絡協議会をやった時に山下先生にお願いして、そういうテーマを解説して講演会を開いた。実際やってみても関係の無い町会長と言えは語弊がありますが、実際関係している所としていない所がはっきりしているので、今後もそういうような事で町会長の関心を高めていく。それとともに市自体としても公共交通に対する関心が市民全体に広がるような、例えば何かあった機会にこう</p>

<p>奈良幹事</p>	<p>いう事を一つ付け加えて言うのも必要ではないか。例えばお年寄りが集まっている中で一言付け加えるということで、関心を深めてもらうというのも一つの手ではないかと思ったりもしている。町会長、行政委員の方など率先して関心を持ち、これからは機会のある毎に提言していきたいと思っている。</p> <p>主催側に近い立場で言いづらいですけど、コンセンサスをどこに求めるのかによると思う。年をとってもみんな車に乗りますよね。車の免許持たない高齢者は、ますます減る一方なんです。そういう中にいて、これくらいは利用者負担の為に赤字は増やしていいだろうという意見がどれだけ強いのか。仮に今平川市で弘南バスに対しては、この位の額についてはほしい適正でないかという意見が一番多いのか、3,000万円位でも良いんじゃないかという話なのか、ちょっと多いだろうとこんなにお金を出すくらいなら道路の舗装、道路状況をよくしてくれとかそういう話になるのか、我々その辺が全く見えないまま来ています。市民の代表者である議員の皆さんに予算案若しくは決算として照査してもらって、議員の中にも減らす方向で考えた方がいいと言う人もいますし、大体はこの位でいいのかなという風な感じの人もいますし、本当にこれが多いのか少ないのかちょうどよいのかというのは、はっきり申しまして未だによく分からない。</p>
<p>菊池幹事長</p>	<p>なぜ公共交通の事を考えないといけないのかというその生活の改定というか、今回の協議会は言葉としては交通弱者を想定して「みんなが元気な平川市」それについては誰も反対しなかったで金額は多いのか少ないのかという話になるので、そのところ見てもらって広い意味での議論があればいいと思っている。別な話で、新聞で見たのですが職員がバスを利用しようというような運動を通して、そういう理解を深める必要があるのでは。</p>
<p>奈良幹事</p>	<p>市の職員でも毎週水曜日はノーマイカーデーをやっている。ただ時間内に間に合わせて出勤しようとするれば8時15分からなので8時20分発のバスでは絶対間に合わない。帰りは17時なので16時50分では当然間に合わない。じゃあ、そっちを作ろうとなると、15便時代にはそういうバスもあったが、結果的に誰も乗らないから無くなったということでなかなか難しい。</p>
<p>小野幹事</p>	<p>交通という角度から考えれば、もしかしてそれは大きいという事になるかもしれないけれど、高齢化していて交通弱者など基本的にバスを利用している人は決まっている。その中で、今回そっち行ったりこっち行ったり時間帯が動いたというのはそれなりに効果があったと私は思う。広い意味で福祉という観点から見れば、予算を見ないとだめだと思うが交通弱者を切り捨ててしまうという事になれば、お年寄りが孤立化してしまうという事につながるし、色んな弊害が出てきてしまうので、交通という角度ではなくて福祉の方の角度からも合わせて、納得してもらおうとかこれは必要だと思う。</p>
<p>奈良幹事</p>	<p>21年度の9月の議会で質問が出まして、私たち計画作る側の人間は、赤字が多くてどうするつもりなんだと批判めいた事を言われると、ボディブローのように非常に響く。じゃあ減らす方向で減便するしかないのかなと。このくらいの赤字なら出て当然だろうという発言はされましたか。そう思っているなら、そういう時に発言すべきだと思う。</p>

山下幹事

今度のこれをどういうふうにかえるのかというのは、たぶんこの所ではあまりないと同じように来ていると思うが、毎年減っていると思うがこれはどういう意味があるのかというところで、今回の実験で色んな意味合いで取れると思うが、200円にすればものすごく減るかと思ったが、そこまでは減らず、必要な人は乗っていると。ただし、その減り幅をきちんと検証してほしいが、コンスタントに減ってきてグッとまた落ちたのか、ある程度本数減らしたので少し止まったのかという辺りで。かつ、一番分かりにくいのは行って帰って来ないといけないので、往復で乗っているとは思いますが、その時に工夫してどうしても足りなければタクシーに乗ったり、そういうところでの使い方から見た時の5本と7本の比較などをもう少ししっかり調査すべきだと思う。その上で、唐竹と新屋を見て思ったのが減ってきてる原因というのは、やはり使っている人が一人ずつ亡くなっていく。高齢化率は上がっているが、使う高齢者は減っている。そのまま自動車を使っているのに、使わなかった世代が亡くなっていて、使う世代は高齢化して行って65歳以上が入るので高齢化率は上がっていくが、そのことで自動的に需要が高まる訳ではない。ただ、これから出てくることは、そのある年齢層が物凄く多いのでそこが80歳代になった時にいつまで車に乗れるのかというところで、絶対数としては交通需要としては増えてくる時期が出てくると思うが、そのこの需要の予測とともに早いうちにこういうものに慣れてもらって需要を伸ばし、早目に自動車に頼らないで、車検の時や免許書き換えのタイミングなど、どこで止めようかというのをいつまでも止める訳にいかないという今の状況から、平川ならいつ止めても安心して守ってくれるというような、その見極めを議会含めて市民全体で考えていかないといけない事なので、その議論を議会の中や市役所のこういう場だけでなく、行政委員含めて広く市民と話し合う機会を作らないと。昔から総合計画としてやってきたと思うが、行政の考える計画を市民のための市民の生活をこれからどのように少子高齢化に対応しながら作っていくのか、そういうものを投げかけていかないとこの問題は解決しないのかなと思う。その為にも、調査を来年度の緊急雇用がまたあるようなので、早い時期にしかももう少し掘り下げて聞いてみることも出来ると思うし、そういう意味では新屋などはこういうので意識も高まっているだろうし、また4月から時間を少し変更したりすると、かえてそのことで実験をやっているという意識も出てくると思うので、そういう意識をいろんな形で考慮しながら、この結果をどう見るのかというのをしっかり洗い出して、早い時期にした方がいいと思う。単純に4月から4本出来なくなれば減りますからその時期に実験しても、減ったという実績が出てくるともう実験をやる意味が無いという話になるとかえてしない方がいいという事もあり得るので、そういう意味で岸野さんのような人に1回くらい来てもらって、ここでじっくり前やった新屋でやった学生の試験バスでは日誌がありますよね。日誌をつけたらここで出た13人というのも、凄く少なく出たので失敗だなと思ったが、13人というのは要するに、行きだけ乗れる人も全員乗っている。行き乗れない人も帰りに乗っている。乗れるところは必ず乗り降り工夫してるというのが、日誌から出てきている。ただなかなか調整できないという所も出てきているので、みんな協力しようとして乗っているのに、まだうまく行っていないということだけが、

<p>菊池幹事長</p>	<p>まだまだ可能性はあるという事で取れたと思う。そういう日誌をつけてもらうというのも、もしかするとやってみてもいいのかもしれない。</p> <p>新屋は、人数は置いておくにしても、子供達にまでこうやってきちんと乗らないと駄目だよという情報が伝わって、行動に移っているというのは凄い事だ。ただ便利になったと、そういう程度の受け止め方で他人事に思っているのが、新屋の方では子供たちに浸透したというのは凄い。ある意味、行政委員がどれだけ真剣に取り組むかというのも急務になっている。</p> <p>では、次の案件に入ります。案件3 来年度実証運行に関して事務局よりお願いします。</p>
<p>事務局 菊池幹事長 事務局</p>	<p>(資料により説明)</p> <p>今後のスケジュールはどうなっていますか。</p> <p>尾上地域の実証運行ですが、新規の路線なので今回考えた新屋の直行便と同じようなスケジュールになると思うので10月1日からの運行、これと併せて循環バスもこのとおりに行くか、いかないか分かりませんが、同じく10月1日から実施できればと思っています。</p>
<p>奈良幹事 下山幹事 船水幹事 葛西幹事</p>	<p>下山幹事さん、館田の駅ですが、Uターンできますか。</p> <p>バスは入ることはできるが、Uターンは難しいかもしれない。</p> <p>裏の農協の倉庫まで行けば、なんとかなるのではないか。</p> <p>農協倉庫の奥まで入って行ければ、よろしいかと思う。駅正面では難しい。自家用車が1台でもいれば身動きが取れなくなる。</p> <p>路線の方、今日見てきたが道自体細い所が何箇所もあり、尾上の方で一番細いと思った所は、新山のY字路から屯所方面に入っていく道が一番狭いと感じた。こちら諏訪堂から旧国道の方に抜けるショートカットの道としてすれ違う車が多い。実際今朝通ってみたら、抜けるのに2台も3台もすれ違わないといけない。自家用車でも難しく、かなり技術を要するギリギリの感じで、ここだと小型バスも難しいかなという所があった。</p>
<p>奈良幹事 葛西幹事</p>	<p>この新山の中に入った角度のところを通らないようにすれば大丈夫なのか。</p> <p>そのまま102号線に抜けるようにそのまま出るようにすれば、ここの三角の所は運行しないという事であればこの道でも大丈夫かと思う。ただ今回バスに乗って確認した訳でないので、もしかすると他にもバスではちょっと運行出来ない場所もある可能性もある。この他にあともう1か所、新屋町の中でやすらぎ聖苑の十文字に出てくる所が、勾配がきつくて道幅が狭くカーブが危険な所で、ここは走れない訳ではないがちょっと安定性・安全性が損なわれるのかなと思った。</p>
<p>事務局長</p>	<p>新屋町の中を通れないとなると、昔の大鰐～黒石線のように行くしかないと思います。</p>
<p>大黒副幹事長 事務局</p>	<p>新山の場合どれ位の利用者ある見込みなのか。</p> <p>新山は世帯数が96で、人口が346人、高齢化率が約25%なので65歳以上が80人位となりますので利用率としてはなかなか難しいかもしれません。346人だと、例えば既存の平賀の循環バス路線でいくと石郷や岩館とかその辺の町会と同じ規模ということになります。</p>

船水幹事 事務局	長田はもっと少ないのではないか。 153人です。
大黒副幹事長 事務局	新山は関心が高いのではないか。説明会にたくさん来ている。 はい。21人来ておりました。一番遠い場所ですし、既存の路線バスも使っていますがそれは病院の為に使うという事なので、あればいいなという話はかなり出てきていました。
菊池幹事長 事務局	説明会はまたするのか。 はい。5月か6月の予定です。新山の方については、集会所まで来てほしいという意見もあります。大抵の人は今の現行案の所でいいという話でしたが、このY字路が行けないとなると、狭い所行かないで今のバス停のある所を曲がって集会所まで行くこともできます。そこも若干は狭いが集会所でも冬になるとちょっとUターン出来るかどうか不安です。長田の所はどうでしたでしょうか。
葛西幹事	集会所自体はそれなりの駐車規模があるが、集会所に入るところが狭いので、ここは回転というよりもここに曲がってくるのがちょっと難しいのかなと思っている。どうしても細い道から細い道に曲がるとなると内側がちょっと気になる。
船水幹事 事務局	集会所がだめとなると、長田の外れの信号まで距離はどのくらいあるのか。 だいたい200メートルです。
山下幹事 事務局	10月1日運行とすると、いつまでに決めて、どんなふうに各地域で説明する予定なのか。 スケジュールは、10月1日運行を目指していくと7月中にこの路線のダイヤと料金を決めて、協議会で決定するということになるので、その前の5月か6月に地域の方たちともう一度話して、ルートと時間帯を話していきたいと思っています。
山下幹事	その際の話し合いの仕方だが、職員が回るというのは誠意があつていいと思うが、こうやって別々に聞いて行くと、それぞれやってほしいという事だけになるような気がしている。長田で具体的に何人位の需要があつて、回って行くことがどれ位意味があるのかそういうのをやってもらった方が、こういうところまで入って突き詰めていかないと。その辺りの必要性が各地域でそれぞれ時期によって違ってくると思うが、公平平等にやるというのも大切だと思うが、あまり公平平等にやり過ぎて循環バスみたいに使いにくいバスになっていくというのも、各地域で集まってどうしたいかというのを聞いてる限り、そういう状況は変わらないのではと思う。できれば、ある程度路線が決まってくるならこういう形で20人なら20人でいいので全員各自1日集まってもらって、日沼から行って乗ってもらってここまで来てもらって、説明会を開いてまた乗って帰ってもらうということができれば、全員集まってもらってそこでそれぞれの立場で、うちは本当に必要だとか、うちは特に今はここまでいいとかそういう事も話していかないと、全部が全部やらなきゃいけないという事で財政的にも難しくなるのでは。それは循環バスの改正案もまさにそんな気がしている。それでどうですか。
事務局長	一括でやれば良いが、日取りの設定と集まってもらう時間帯にもよるので、一括でやろうと思えばやれるのかなと。市のバスを出して。可能であれば今のような企画をして、乗ると思われる方を集めた形で意見を聞いてその中で協議しながら使

山下幹事	<p>い勝手のいいルートや時間を協議して実証実験に向けてやりたいと思います。</p> <p>あまりにもそういう形で統括したり、町会長にも抛ると思うので地域住民の需要は高いが、それでもある地区の方がたくさん手伝ってて実際乗ったという話が出てくる所と、ほとんど出てきてくれない所と、もちろん戸数とか人数も関係するのでそれは考えないといけないが、お互いに隣の町会どうしてるのかというのがあまり見えてない気がする。そういうことで言うと、意識を見てもらうというのも少しただ回るという事だけだと、そういうことにつながらないような気がするので、集めるというかそのところで引っ掛かりはしますが。</p>
菊池幹事長	<p>確かに住民の意識とか町会長の意識とか差がある所があるので、集まって聞いてもらう人、メンバーを考える人は難しい。</p>
奈良幹事	<p>集まった時に、その時集まれなかった人たちは彼らにどういう権威があつてそうなったのかと言われても辛いものがある。ただ意見を聞くだけなのに。</p>
大黒副幹事長	<p>1月29日の行政委員連絡協議会で山下幹事から公共交通についての講演をしてもらったが、その後の懇親会で、町会長は誰一人バスのことを話す人はいなかった。実際何回も言うが、本町とかその近辺の人はまず関心が無い。バス自体もバスに乗るという事も。</p>
事務局長	<p>一括説明会については企画して検討したいと思います。</p>
山下幹事	<p>ある意味では、今乗っている人は支えてあげないといけないが、これから乗る人の為に残していくっていう部分は、普段乗ってない人にも乗ってもらい意識してもらっていく事も大切だ。</p>
奈良幹事	<p>これから乗る人の話っていくのも難しいと思う。</p>
事務局長	<p>収支率ってありますが、一概に収支率は参考にならないのかなとも思います。たとえば距離が遠い所で、経費がかかるのは当たり前のことです。そこに利用する人たちがいればいいが、ますます減少の一途をたどって、じゃあ収支率で物事が計れるのかと言えば違うような気がします。絶対数の部分は町会で、免許の持たない高齢の方は何人いてそのうちの何人の人が利用しているのか、その部分が重要なのかなと思います。乗車密度5人というのがその補助の要件であつて、その5人はいつ誰が決めたのだからという話になって、前確認した事があつた。その辺の話は26日に青森市であるセミナーの話題にしたいとあつた。今の時代にこの5人っていうのは合っていないという話はしました。</p>
菊池幹事長	<p>では最後にその他として、マックスバリュ敷地内運行について事務局より説明願います。</p>
事務局	<p>(資料により説明)</p>
菊池幹事長	<p>これはずっと続けるのか。</p>
事務局	<p>いいえ。一旦3月31日で終了します。</p>
葛西幹事	<p>3月31日で終わりということだが、許可の関係で期限を定めなかったので4月以降も運行することになる。</p>
事務局	<p>止めるにはどのような手続きが必要ですか。</p>
葛西幹事	<p>廃止となると1か月前までに協議会で決定する必要がある。</p>
山下幹事	<p>乗っているという結果でいいのか。</p>

事務局 葛西幹事	判断がつきません。 乗務員の方から、駅からマックスバリュまで200円で乗っていくお客様がいたというのはびっくりしていた。ほとんど降りる人はないだろうと思っていたのが、そこで降りた事はかなりびっくりであったと。
大黒副幹事長 奈良幹事	小国、葛川とか碓ヶ関とか視野に入れて話をしたことはあるのか。 無いです。碓ヶ関は基本的に無理だ。いま碓ヶ関から15便、バスターミナルまで来ています。それと並行してJRが320円で弘前駅まで行く。ですからバス運行しても乗らないだろうと思います。確かに市長と語る会でも意見が出たが、実際には乗らないだろうと話したら、後は話が出なかったの、それでいいのだろうと思っています。小国、葛川は黒石まで1日2往復で、高校生が3、4人乗っていて最低限のサービスである。
山下幹事	新屋の高校生の話ですが、待合いする場所・時間調節する場所が凄く不便であるという話が出てきていて、平賀の駅前の空間そのものの設計の仕方で今後変わってくる可能性もあると思うが、そこら辺も話し合いの範疇に入ってくるのか。
事務局長	入ってもいいと思う。そういう提案・提言はできると思う。交通を考える上で、都市計画と一体という意味合いもあると思うので。
山下幹事	そうすると今の待合室があるが、なんか冴えないという話だと。それと佐藤幹事の所があるが、あそこは年寄り向け。駅の2階の喫茶店を高校生のために使えばいいのではという話もあったが。駅前の空間の使い方というのも少し検討しないと、今のままではただバス通してるだけだと。例えば高校生が乗り遅れて30分、1時間待つとしても例えばネットができる場所があれば十分に過ごせるし、座って勉強できる場所でもあればという話も日誌で出てきた。その時間調整は学校でやってもいいと思う。学校との話し合いで。たぶん昔であれば学校でやってたはずだ。その働きかけもどこかでやらないと、利用者ができる話ではないと思うので。その待ち合わせという部分でも少し考えていく必要があるのかなと。そうすると、本数が少なくても後ろの便があるから不安がないということもあるだろうし、その辺りの見極めも必要である。
菊池幹事長	ダイヤばかりを考えているが、待合の時間を考えることも今後は必要かもしれない。
大黒副幹事長	マックスバリュ行きのバスは今後増えるのではないか。今止めれば白紙に戻ってしまう。続けることができるのであれば続けたほうがいい。
佐藤幹事	まだ知らない人が多いのでは。
事務局	協議会の議案とします。
菊池幹事長	次の協議会は3月24日の2時からです。ごくろうさまでした。

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