

会長	副会長	事務局長	事務局員

## 平成22年度第1回平川市地域公共交通協議会会議録

開催日時	平成22年5月17日（月） 午後2時30分～午後4時25分
開催場所	平川市役所本庁舎3階「応接室」
案件	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 委嘱状の交付</li> <li>2) 今年度経過について</li> <li>3) 今年度実証運行の途中経過について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新屋直行便（エリアマネジメント報告）</li> <li>・循環バス増便</li> <li>・マックスバリュ敷地内運行状況</li> </ul> </li> <li>4) 実証運行期間の延長について <ul style="list-style-type: none"> <li>・循環バス増便</li> <li>・マックスバリュ敷地内運行</li> </ul> </li> <li>5) 来年度実証運行に関する協議について <ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会結果報告</li> <li>・尾上地域実証運行案</li> <li>・循環バス運行改正案</li> </ul> </li> <li>6) その他</li> </ol>
出席者	<p>（委員出席者）</p> <p>○菊池武弘会長 ○佐藤順一副会長 ○葛西幸夫監事 ○木村雅彦委員  ○下山敏則委員 ○工藤清委員 ○一戸修一委員 ○田中和男委員  ○関重雄委員 ○見崎信勝委員 ○喜多秀行委員 ○山下祐介委員  ○佐藤成子委員 ○小野敬子委員 （出席者14名）</p> <p>（事務局）</p> <p>事務局長 齋藤久世志 事務局員 長谷川尚道 工藤慎一</p> <p>（委員欠席者）</p> <p>大黒正勝委員 今俊一委員 小田桐信勝委員 八木橋長委員 豊嶋修委員  古川敏夫委員</p> <p>（傍聴者）</p> <p>1名（北川俊英）</p>
事務局長	<p>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を開催いたします。協議会委員の任期は3月24日で終了しましたが、その後皆様に委員就任をお願いしたところ、ご承諾をいただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本日は、平川市議会議長小田桐様、社団法人青森県バス協会専務理事豊嶋様、平川市社会福祉協議会副会長の今様、平川市建設部長の八木橋が欠席するとの連絡をいただいております。なお、本日は新屋町会長の齋藤様も出席となっております。</p> <p>本日、会議の議長となります協議会会長が決定するまでの司会、進行を務めさせていただきます事務局の齋藤と申します。</p> <p>それではこれより委嘱状を交付いたします。大川市長より委嘱状を交付いたしますので、お名前を呼ばれた方はご起立いただき、その場で委嘱状をお受け取りくださいますようお願いいたします。なお、お受取りになられましたら、ご着席をお願いいたします。また、役職名は省略させていただきますのでご了承願いたいと思います。佐藤順一様。</p>

大川市長	委嘱状。佐藤順一殿。平川市地域公共交通協議会委員に委嘱する。平成22年5月17日から平成24年3月24日まで。平成22年5月17日。平川市長 大川喜代治。
事務局長	田中和男様。
大川市長	委嘱状。田中和男殿。以下同文です。(以下14名続く)
事務局長	ここで大川市長よりご挨拶をお願いいたします。
大川市長	どうも皆様、ご苦勞様でございます。市長の大川でございます。挨拶を申し上げます。この度の平川市地域公共交通協議会開会にあたり、皆様方には委員をお引き受けいただきまして誠にありがとうございます。本日は平成20年度に作成いたしました平川市地域交通総合連携計画に基づいたバスの実証運行を主に協議していただくためにお集まりをいただいております。この計画は法律に基づき、作成後の3年間にわたって国の補助を受けながら実証運行をすることができるものでございます。昨年度から市内におけるバスの実証運行を実施しており、皆様方もご存じのとおり、新屋地区の高校生を対象とした通学バスの運行と、循環バス2路線での値上げと増便を実施しており、環境バス増便については現在も実施中でございます。また、今年度は通学バスの運行地域の拡大、尾上地域におけるバス運行を予定しておりますので、委員の皆様方には議論を交わしていただき、運行の実現を図って平川市の地域活性化につながることを期待するものでございます。委員の皆様方におかれましては本協議会の趣旨にご理解を賜り、本日の地域公共交通の姿を見据えた点でご検討いただくようお願いを申し上げ、開会の挨拶とさせていただきます。本日はご多忙のところご参集いただきまして、誠にありがとうございます。よろしくお願いいいたします。
事務局長	市長につきましてはこの後の業務がございますので、委員の皆様方のご了解をいただき、この席を中座させていただきますことをよろしくお願いいいたします。
	(市長退室)
事務局長	続きまして次第の4番目の役員の選任ということですが、規約の改正についてということで提案させていただきました。実はこの会を継続する際に合併前の三商工会がまだ一本化されておりましたので、三商工会の皆様にお越しいただくのはちょっと無理であることもございまして外した経緯がございます。ただし、今年の4月1日に平川市商工会として三商工会が合併したことを契機に、このメンバーへ商工会にも入っていただくということで提案させていただくものでございます。内容につきましては事務局から申し上げたいと思います。
事務局員	(資料により説明)
事務局長	こちらは事務局が一方的に案を示したものでございますが皆様いかがでしょうか。
	(一同異議なし)
事務局長	異議がないようですので商工会を加えさせていただきたいと思います。実はこの結果を踏まえて商工会長さんにはお越しいただく手筈でありましたけども、お越しになっていないようでございますので、もしのちほど時間内に来られましたら委嘱状を交付したいと思います。

	<p>そうすれば、役員改選の案件の、会長と副会長、監事の選任をしたいと思います。任期は2年でございまして、まずは会長を選任していただきたいと思います。会長の選任につきましては規約により委員の互選により定めるということになってございますので、皆様からのご意見を頂戴したいと思います。</p> <p>(一同意見なし)</p>
事務局長	<p>ないようですので、事務局案を申し上げてもよろしいでしょうか。事務局案では会長に昨年と同様に、ひらかわマイバスの会の菊池委員にお願いしたいと思っておりますがいかがでございましょうか。</p> <p>(一同異議なし)</p>
事務局長	<p>異議なしということで、会長を菊池委員にお願いしたいと思います。それでは菊池委員につきましては、会長の席の方にお移りいただきたいと思います。</p> <p>(会長席に移る)</p>
事務局長	<p>続きまして副会長の選任でございます。副会長は会長が不在の時にその職務を代理するということになってございます。同じく規約によりますと会長が指名するものとなっておりますので、菊池会長からご指名をお願いいたします。</p>
菊池会長	<p>ただいま会長に就任しました菊池でございます。大変ふつつかではございますが、皆様のご理解とご協力を得ながらこの役を任じていきたいと思っております。よろしくお願いたします。それでは大変恐縮ですけれども、私から指名をしたいと思っております。平川市老人クラブの会長であります佐藤委員に副会長をお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。</p>
事務局長	<p>続いて監事の選任に移ります。監事の選任は規約により委員の互選により定めることとなっております。委員の皆様からご意見を頂戴したいと思っておりますが、いかがでしょうか。</p> <p>(一同意見なし)</p>
事務局長	<p>ないようですので、同じく事務局案を申し上げさせていただきます。監事につきましても昨年と同様に、平賀ハイヤーの葛西委員、それから今回はいらしてませんが社会福祉協議会の今委員にお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。</p> <p>(一同異議なし)</p>
事務局長	<p>異議がないようですので、監事を葛西委員、そして今委員をお願いいたします。これで役員を選任を終了いたします。続きまして菊池会長から挨拶をお願いいたします。</p>
菊池会長	<p>今日は突然の暑さの中、皆様おいでいただきましてありがとうございます。昨年度は実験の初年度に当たったわけですが、連携計画に基づきまして循環バスの増便、それから新屋地区における通学バスの運行という2種類のミッションの遂行を行うことができました。これもひとえに皆様のお力添えがあったためにできたものであり、心から感謝申し上げます。今年度においても尾上地域の新たなバスの運行、通学バスの隣接する地区への延伸を予定しております。その実現と成功に向けて格別の援助をいただきたいと思っております。皆様にご負担させていただく機会も多くなることと思っておりますので、その節はよろしくご協力のほどをお願い申し上げます。言うまでもないことですが、交通は目的を果たすための必要な手段ではなくて、また目的</p>

	<p>地へのアクセスの機会の確保ばかりではなく、交通安全、環境改善、そして地域活性化など平川市全体の活性化ということに対して必要なものでございます。公共交通の維持と活性化は、将来は私たち自身の問題でもあり、将来に限らず現在も実はそうなのですが、そういう意味で行政関係機関として市民が一緒になってそれぞれの問題に取り組むという覚悟が必要になります。どうぞ皆様から活発なご意見を頂戴していきたいと考えております。なお本日は、昨年度の決算、今年度の実施計画と予算審議、そして今年度予定しております実証運行について協議をお願いしたいと思っております。どうぞよろしくご審議のほどをお願い申しあげまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。よろしく申し上げます。</p>
事務局長	<p>ありがとうございました。それでは次第の1枚目の5番の議事に入りたいと思いますが、規約により会長が議長を務めることになっておりますので、この後の進行については菊池会長をお願いいたします。</p>
菊池会長	<p>それではしばらくの間、議長を務めさせていただきます。次第に従いまして、案件1・平成21年度事業報告、案件2・21年度収支決算、案件3・会計監査報告を、事務局から説明をいただきたいと思っております。</p>
事務局員	<p>資料につきましては7ページでございます。今回新たに委嘱されました委員が多数おりますことから、簡単ではございますけれども平成20年度の協議会設立から昨年度までの経緯を説明いたします。</p> <p>(資料に基づき説明)</p>
菊池会長	<p>では質疑をいただく前に会計監査報告ですが、監査の方から報告をお願いいたします。</p>
葛西監事	<p>(監査報告朗読)</p>
菊池会長	<p>ただいま説明報告をいただいた件につきまして、質疑等ございましたらよろしく申し上げます。</p>
山下委員	<p>市の補助金が300万のうちの181万、これは国庫補助金の半額ということで300万として設定しているが、これはどういうことか。当初予算があれば国庫補助金がなくても計算できると思うのだが、これはどういうふうに理解したらよろしいのか。</p>
事務局員	<p>当初、事業の委託料がまず500万、定額で行くと600万ベースで一応予算化したのですが、この600万については、増便する経費すべてが補助対象になるものだと思っていたが、実は例年度の同期と比較して、平均ベースで上回ったものしか補助対象にならないと回答されました。2便増便分すべてじゃなくて平均ベースを上回ったものという考え方で、その部分しか補助対象にならないということです。我々は最初から2便増便するのだから、すべて補助対象になるのかなと思っていたんですけども、その差額分で試算を見誤ったというのがひとつだと思います。</p>
山下委員	<p>事業を縮小したので決算が小さくなっているということか。</p>
事務局長	<p>補助の単価も原因です。280円とかキロ当たりの単価を過大に見積もってありましたが、実際に弘南バスさんの示された単価が250円台だったということから、少なくなりました。</p>
事務局員	<p>単価は287円で見積もったと思います。当初見積もった時は原油価格高騰のと</p>

菊池会長	<p>きでありましたので、1割高く単価を見ております。実際のところは約1割減の単価になりましたので、事業縮小ということではありません。</p>
佐藤委員	<p>それでは、これで質問がないようでしたら、平成21年度決算は認定されたものといたします。次に昨年度、ひらかわマイバスの会でバス利用促進業務を協議会から委託しておりますので、その報告をマイバスの会理事長の佐藤委員に報告をお願いいたします。</p>
菊池会長	<p>(資料2に基づき説明)</p> <p>それでは次に案件4の新屋直行便の結果と、案件の5の循環バス増便の途中経過について、というところから説明をお願いします。</p>
事務局員	<p>(資料に基づき説明)</p>
菊池会長	<p>では新屋の直行便について、新屋の町会長さんがお見えですので、経過とか今後の計画についてお話しいたします。よろしくをお願いします。</p>
新屋町会長	<p>まず今日は、このような大事な協議会に呼んでいただきまして、本当に御礼を申し上げます。また今回、菊池会長さんはじめ関係者の皆様のご指導そしてご協力のもとに100円バスを進めることができました。ただ残念ながら、目標とするところの20人は達することができなかったということでは、大変申し訳なく思っております、また残念であると思っております。ただ今回の100円バスは、地元の要望というものがあって実施したというものではありません。こちらの方から一方的に「利用してください」「利用させてください」ということで進めた事業でありまして、こういう結果であったということは、個人的には「協力していただいたなあ」というふうな感じは持っております。15名ほど利用されておりました。ただ「ありがたいなあ」ということでは、これから将来がありません。できればその質も分かっていたらいい、利用する方々が率先して「おお良いことだなあ」というふうになっていけばよしいなということを願っております。16名回数券を買って利用されておりました。その内訳は大学生が2名、それと高校3年生が6名、高校2年生が5名、高校1年生が1名、それと弘前の中学校に行っている人が1名、合わせて15名の方が回数券を買って利用されておりました。それを見ましても、やはり高校1年生というところは、親御さんも寒い中バスに乗せる、そこが少し後ろめたいみたいな、そういう気持ちも若干あるのかな、というふうにも思っております。よってこれからそういう所がどういうふうにやっていくのか、少し見せていく必要があるのかなというふうにも思っておりました。いずれにいたしましても実際にやってみて実感したのは、とにかく簡単にはいかない。1年2年ですぐに結果が出るというものではない、ということがはっきりいたしております。よってこれから隣接の尾崎町会と一緒にやるかということになった場合でも、新屋の実績を、また皆が、そして全高校生、また大学生、これを対象に新たに利用されるのか、できないのか、そういうところを見極めて、それから尾崎とやっていきたいというふうに考えております。以上です。</p>
菊池会長	<p>どうもありがとうございました。以上で増便と新屋直行便の結果について説明いただきましたけれども、ここまでの説明でご質問がありますか。</p>
佐藤副会長	<p>私は退職して13年になりますけど、その前に柏木農業高校、それから黒石高校</p>

新屋町会長	<p>の校長をやって、高校生の実態はある程度は把握しているつもりですけれども、今の新屋町会長さんの「高校生」というのはどういう家庭の人がバスを利用しているのか教えてください。</p>
佐藤副会長	<p>やはり親御さんにも「バスで行きなさい」という声をかけることができるかできないか、これがひとつの大きな分かれ目だと思っております。</p> <p>あと、新屋のさっきの場合も、冬になれば電車、私は学生には運動のために自転車で来いとよく言ってきましたが、やっぱり今回これだけ市なりそれから関係のバス、交通機関が一生懸命やって、指標を通して、特に高齢者、それから高校生・中学生・大学生を対象にやっているのであれば、私たち老人クラブの方でも、これは相当啓蒙する必要があるのかなと思いました。今回の新屋の取り組みを機にバスに関しては老人クラブだけじゃなくして、高校生・中学生の学校関係にも声を大にして提案しなければならぬということを強く感じました。</p>
喜多委員	<p>12ページのところの見出しのすぐ下に「20年から21年で14%減」、これは数年前からの傾向であるという説明だったが、この減っている理由というのは何なのか。あるいは減った人はどこへ行ったのか。</p>
事務局長	<p>実は、以前山下委員からも提案いただいたのもあったのですが、実際免許を持たない高齢者がどういう形で推移しているのか、もっと詳細を調査する必要があるのではないかということをご提案されておりました。それについては免許の所有率は、県全体とか国全体はあるのでしょうかけれども、個別の町会ごとの情報というのはほとんど無いに等しいです。なので、私は平田森という町会に所属しておりますが、大体500人ぐらいいる人口の免許を持たない方がどのように推移しているのか調べたことがあります。それでいくと、免許を持たない人の固まりが8年前と比べましてどんどん横に行っております。こういう現象が起きているので、どんどん高齢化人口は増えておりますが、結局免許を持っている方はそのままずっと最後まで頑張れるところまで車を運転するものですから、免許を持たない方がどんどん亡くなっているという現象を踏まえると、200円バスにしたから減ったとかというのはちょっと言えないという予測はしております。できればこういった分析を各路線、各町会でサンプリングして、どういう状況なのかと調べてみたいとは思っておりますが、多分このような現象であると推測しております。</p>
喜多委員	<p>高齢者の免許の保有率は随分変わってきて大きな原因だと思うが、そのデータはどちらから入手したのか。</p>
事務局長	<p>実は選挙人名簿をベースに、その町会で免許を持っている方というのは大体分かっておりますので、どんどんマルをつけていき、それが今現在生きていらっしゃる方がどれくらいいるのかと調べたところ、その固まりがこう横にシフトしていったという状況が分かったものです。</p>
喜多委員	<p>こういうのは警察では個人として特定できませんが傾向としてある程度つかめるのではないのでしょうか。データの的には出せますよね。協議会に出せないものなのではないでしょうか。</p>
関委員	<p>資料として現時点で作られたものはありません。</p>
喜多委員	<p>この問題はどこの協議会でも大きな問題であり、分からないところである。多分</p>

	<p>これから全体としてどういうふうに減っていくのか、あるいは増えていくのか、どちらにしても大きな影響を与えるものである。可能であればそのような情報を少し提供していただいたら随分参考になると思うが、これはできないことなのでしょうか。今ないというのはよく分かりましたが。</p>
<p>関委員 喜多委員 関委員</p>	<p>新たなものを作るというのは回答できない。出せるものは出しますけども。税金で取ったデータですよ。これは公共の福祉に属することだと思いますが。年齢別では出てきますけれども、地域となると住所から割り出すことはできないと思う。</p>
<p>喜多委員 関委員</p>	<p>そういうデータはお持ちではないのですか。 ないです。年齢的には出ますけれども、個別の住所、平川地区のどこの部分となると、そのようなデータはありません。</p>
<p>喜多委員</p>	<p>免許の保有者はどういう人かというデータはお持ちですか。私も免許持っていますけども、何年生まれの人かというのを書いてありますよね。そういうデータはお持ちですか。どこに住んでいるかという住居地と年齢が分かるものです。</p>
<p>関委員</p>	<p>それはありません。個別の一人一人ずつのデータという意味ですよ。住所と年齢で構成しているデータはありますので、その部分の何年から何年までというのは出てきます。それで免許更新のハガキを出しております。誰と誰を選んで出すというのはできません。更新が近くなっている時期の年齢、更新する時期ありますよね。今年の何月から何月までという分については更新の案内を出しますので、それは出てきますけれども、ここの地域の誰々というような年齢的な方法とか個別に引き抜くというのはいけません。特にその地域ごとに出すというのは。その期間で更新をする人を対象にデータを出してきて紙に出す、というようなことなので。</p>
<p>喜多委員 関委員 喜多委員</p>	<p>個別じゃなくても結構ですが出せないものか。 そこの地域の年齢の誰々というのはいけません。 見解としては、ぜひ何らかの形でお願いするものである。徹底的に「もうできない部分です。そういうデータがない。」というのであれば止むを得ないと思いますが、仮にお願いして何らかのものができるのであれば、検討していただきたい。</p>
<p>菊池会長</p>	<p>では次の案件に移ってよろしいでしょうか。案件6の22年度事業計画案、7の収支予算についての説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局員</p>	<p>(資料により説明)</p>
<p>菊池会長</p>	<p>ただいま説明いたしましたところ、ご質問等ございましたら、お願いいたします。</p>
<p>山下委員</p>	<p>この実験をどのように解釈するのかということについて、もうちょっとしっかりした方針を持たないと、次の年度まで進まない気がしている。成功したのか失敗したのかわからないというのが今日の印象であるが、それを少し早いうちに詰めた方がいいと思う。事業計画も早く立てていかないといけないと思うが、きちんと詰めた方がいいということである。その時に先ほどのように減少しているのが全体の傾向として減少したのか、運賃上げたので減少したのか調査する。他方で、逆もあると思うが、例えば免許をどんな具合に返しているのか、それから今後どういうふうになんか推移していくのか。確か新屋の方でも80ぐらいのおばあちゃんに乗っているという人がいたと思うが、最近危ないなあと思うと、結構年寄り乗ってい</p>

<p>関委員 山下委員</p>	<p>る。そして、警察の方の指導の仕方も関係してくると思うのですが、公共交通ないのに止めろというのは乱暴な話であるが、逆に行政側で公共交通を用意していくので徐々にこれぐらいからは止めて、要するに公共交通に切り替えた方がいいというような、ある種の方向性みたいなものは持っていると思いますがどうか。</p>
<p>関委員 山下委員</p>	<p>免許証はあくまでも個人の権利なので、それはできません。 いえ、そうではなくて、例えば、年齢がこれぐらいになってくると交通事故が増えてくるとか、そのような形での啓蒙である。</p>
<p>事務局長</p>	<p>それは教育で実施しております。 実施しておりますよね。確か免許の更新する時にも、年齢とともに気をつけなさいという話だと思っております。だからその辺りのことと連動してくる話になってくると思うので、いずれにしてもそこをきちんと検討する必要がある。今後の見通しという形で、需要が下がってくるのではなくて、最終的にはあらゆる問題を探さないといけないと思う。とにかく利用しなければならない、下げ止めてなんとかそれを持ち出してこよう、というような話であるが、将来どうなるのかということについても含めて、ある程度やっぱり見通しを立てないと、何のためにやっているのか、その辺少し早急に検証したほうが良いということ。そのときに、新屋は今回 20 人乗らなかったのは失敗なのか成功なのかというのは結構微妙な話で、私は他でやった経験で言うと、15 人乗ってくれたら大成功だと思うが、ただし反省点はたぶん乗らなかったということだけでなく、帰りの便が確かほとんど乗っていない点であると思っている。そのことについては、本当は当初の計画ではもう少し乗るという話もあったし、それから乗せるために少し便をいろいろ変えられるという話もあったんだけど、最後まで結局、最初にあった企画どおりの便のまま運行したということで、認可の問題もあると思うが、できれば認可のところでもやっぱり実験なので、どうにかしてほしいという話もしていかなければいけないと思うし、新屋の実験と、二つ増便した話についてはもう少しちゃんと報告できるような形を出していただく必要があると思う。その時に、この調査についてもう少し詳しく知りたいと思う。それから来年度に向けて、乗っている人の調査は大体できてきていると思うので、むしろ乗らない人でこれから乗る可能性のある人の調査をきちんとやらないと、見通しが立てられないので、バスの乗り込み調査でもいいのですが、むしろそれよりは、もうちょっと別の方に調査を振り向けてほしいというのが私の意見である。</p>
<p>喜多委員</p>	<p>18 ページのスケジュール案でありました第一回実証運行協議というところでその日程を若干早めて、今の山下委員の意見を反映させた形で協議していきたいと思っています。 同じような意見であるが、私も実証運行というのは、結局はデータを取るための運行であるから、取れたデータをどのように分析するかということをしにデータだけとっても、恐らく検証にはつながらないだろうと思う。例えば、通学日誌の記録では、行きは送迎だが帰りに利用するという人もいるようである。そして、なぜ行きは利用しないのかとか、逆に帰りはほとんど送迎という人たちもおり、また、両方乗るのはやはり少し使いにくいところがあるのだろうと思うし、これで</p>



利用しない人がはっきりしたと思う。あるいは利用している人はなぜ利用しているのか、利用しない人はなぜ利用できないんだろうかというものも調べられるようになってきた。ということで、当初の見込みというのももちろんあるが、それはたぶん、基本で言うと外れて止むを得ないものである。それは外れてないのであれば、実証実験する必要ないわけです。それが分からないからやってみようというのが実験である。であるから上の方に外れる場合もありますし、下の方に外れる場合もある。たとえば武蔵野市のムーバスなんかは、あれは当初の予想よりも二倍乗ったが、担当した方はうれしい誤算であるという話があったが、私はうれしい誤算も誤算とすべきという話をしたことがあって、そこにはやはり分析しないとダメでしょうとお話したことがある。今回は残念ながら下の方に外れてしまったわけだが、やはりこれも同じものである。その外れたところは我々の知識がたぶん足りないところだろうと思うので、それを今から調べることがようやくできるようになったと思う。そういう意味で、去年の実験運行、実証運行のデータをきちんと分析する必要がある、というのが山下委員の言うとおりでございますし、やっぱり分からないところがたくさんあるのでそこをどのようにしていくのか、あるいは先ほど、利用者が減少した趨勢と、それから、このバスの個別の施策による影響を分離して評価しないと評価したことにはなりませんので、ではどのようにしたら分離できるだろうかとか、完全に分離はできないとしても、ある程度設計するためにはどのようなやり方があるだろうか、というようなことをきちんと考えていく必要があると思う。そういう意味で、私は実証運行というのはデータ取りの運行であるので、それをやはり十分活用していくというのが今回のあり方であると思う。そういう意味で運輸局ごと、実証運行、実験運行の分析をするための予算をつけられるところとつけられないところ等があり、今お話ししたような意味で分析は必ず必要だろうと思うので、今もう認可してしまわれたので変えることは難しいだろうとは思いますが、もし可能であればそういう分析を、この予算の範囲内でできるようなやり方を少し、一緒に考えていただければ、と思う。

山下委員

18ページのこのスケジュールに検証がない。これ一番下に検証というところがないと、毎年同じことしているだけだと思うので、冬とそうでない時期とのメリハリがあるから、冬にとにかくやるということを目指して春の間に用意していくところでいうと、スケジュール的には5、6、7月で次の二回目の協議会のときまでに幹事会の人ややっぱり検証するというのをに入れていけばいいと思う。

喜多委員

これは国交省の方にも思うことはあると思う。あちこちの運輸局の方とお付き合いしていますけど、これもなかなか難しいところだと思う。ただ、現状では、PDCAサイクルがPDAサイクルになっている。チェックがきちんとできていないということで、チェックがないと回しても結局同じことをやるだけであって、何らかの形で分析きちんとできて、実証運行の成果を次に生かせるような形に持っていければと思う。

菊池会長

予算案については、承認ということでよろしいでしょうか。では次に来年度実証運行に関する協議とマックスバリュ運行状況について、を説明願います。

事務局員

(資料説明)

菊池会長 工藤委員	<p>質疑等ありましたらお願いします。</p> <p>新たな実証運行の中で、金屋線と日沼線の運行時間が出ているが、ほとんど金屋線も日沼線も同じ時間帯で動いており、このままだと新たに二人雇用することとなり非常に非効率であると思う。二便を一人で運行させるという方が、時間帯においては非常に効率的である。経費だが、こちらの地域では「みなし4条」の単価を使っており、この単価は同じような形で運転している大鰐町内線、金木の方も同じく旧弘南サービスが運行させてきた。普通の一般の経費よりは非常に安くなっているため、ここの経費が悪い場合は大鰐町の町内線や金木町の経費に跳ね返る形になるので、できるだけ経費は上げたくないことから検討していただきたい。</p>
事務局員	<p>一台で最初ダイヤを組んだのですが、どうしてもうまくいきませんでした。金屋を立てると日沼が立たないというような状態になりましたので、二台で考えたという経緯です。この点については弘南バスさんとお話して決めていきたいと思います。単価の方は、仮に21年度の単価で行くと248円くらいということではよろしいでしょうか。</p>
工藤委員	<p>まだうまく言えない部分はあるが、効率的でなかったりすると、金額が上がる可能性がある。</p>
喜多委員	<p>参考までに言うと、週替わりでうまくいっているところもある。24ページ、28ページのところで収益率が100%、120%、150%というのがずいぶん目立つ。これだけであれば市が管理しやすいと思われる。そうであれば市役所の収支率はこれぐらいであるとか、国土交通省の収支率はこれぐらいであるとか出せばいい。営利企業ではなくて、インフラとしてバスを走らせるときに、ではどのように考えたらいいんだろうかという数字もあるのではないかなと思う。新屋から尾崎へのバスについては、特に実証運行というのは最初の立ち上げのときはなかなかうまくいかないでしょうけど、まず3年ぐらいかけてそれで継続的にできるようになって、本格的にという趣旨だろうと思いますので、その後も見据えてどういうふうに、また、費用負担とまでは理想的にいかないと思うが、どうするのかとか話し合う必要がある。自家用が使える人が多くなるというのは悪い話ではないですけれども、最初の経営は厳しくなってくるだろうと思うので、そのときに市役所だけで賄うというのはどの地域でも限界が出てくるだろうと思う。どのような時に地域と手を合わせてどのように維持していくかということを考える上では、やはりそのところが非常に重要で、ようやく芽が出てきたと思う。地域の協力も出てきたというところで、その芽を摘まないような形で今後の平川市がどういうふうにして公共交通を地域と一緒に確保していくのかといったモデルケースになってくるのではないかなと思うので、路線を育てるという考え方で、どういうふうにしたらみなさん使いやすくなって乗っていただけるのかということも含めて、少し長い目で私は考える必要があると思っている。</p>
山下委員	<p>喜多委員が言われた話からつなげて言うと、尾上のこの路線の評価の仕方と新屋の路線の評価の仕方が違うというのが良くないところである。新屋の方には、収支率から何人乗るといっはつきりさせようということ、それに対して何人乗ったという話になっていると思うが、尾上の方も当然それをやらないと、不公平な感</p>

じがする。それから全体で言うと、増便の方もそれをやらないと不公平になる。ただ乗ってないから切れればいいという話にはしたくないので、あまり強くそういうことを言わない方がいいかもしれないが、評価ということは当然必要なので、そこをもう少し全体がわかるように、情報を整理して次の幹事会なり協議会のときに話してほしい。弘南バスの方から尾上の方は、やっぱりこのままじゃいけないだろうということだったので、隔日にするのか隔週にするのかも、町会とこれから話をしていくと思うが、できれば次回以降も説明会というやり方で、何かこう「こういう形でやります」という形で進めよりは、やっぱり「やってはいるが、尾上の地域の活性化のために、だいたい何人ぐらい乗るということを目標として自覚してください」という話の仕方をすればいいのではないか。逆に何人ぐらい乗ってというような予定で目標が出てくると、毎日じゃなくてもいいという話はもう少し工夫しましょうということになってくると思うので、そこの持っていき方をもう少し今年考えてほしい。そういう意味では、いずれにしても尾上の方の収支率からだいたいどこら辺に目標を持っていくのかということもしっかりしてほしい。また、全体の増便の方、つまり岩館、大坊、杉館、松崎も増便するにあたっては、何人ぐらい乗らなければならないとか、収支率はどれくらいという話を終始していかないとやっぱり乗っている方の自覚も出てこないで、そういう意味でもやっぱりちゃんとやってほしいということである。そのときに、新屋・尾崎線をやっていくに当たっては、尾崎との関係でいうと新屋・尾崎線の循環バスが増便になっているということもこれに影響しているんじゃないかと思う。直行バスはどうしても学生のためという意識でやっていたので学生しか乗ってないが、地域のためにやっているのだから、新屋・尾崎線の中での直行便という位置付けを今年はして、減らすところは減らして、増やすところは増やして、ということをもっと少し話しあう機会を持ってほしい。去年はエリアマネジメントがあったので、それを使って結構うまくいったと思うが、今年はないので、何か場所とお金を確保しないと、ワークショップをやっけていかないとだめだと思うので、どうにか少し予算をつけて、スケジュールにもしっかり入れて、ということだと思う。そうしないと去年と同じことが起るような気がする。だから、成功したところ、失敗したところ、進め方も含めてちょっと早急にこの一月以内ぐらいでもう一度しっかり立て直してほしい、ということです。

喜多委員

個別に言えるのではなくて、全体的にどのように良くしていくか、というお話だろうと思いますから、単独評価だけではないかなと思う。

菊池会長

いろいろとあった話を踏まえて、幹事会をできるだけ早くやりたいと思います。先ほどのスケジュールにありましてとおりの幹事会では6月から7月にかけてなるべく早い議会開催を予定したいというふうに思います。協議会は7月、また幹事会については改めてご案内申し上げますのでよろしく願いいたします。今日はどうもたいへん長い時間ありがとうございました。

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

