

会長	副会長	事務局長	事務局員

平成21年度第2回平川市地域公共交通協議会会議録

開催日時	平成21年7月29日(水) 午後1時30分～午後3時45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"> 1) 平成21年度経過について 2) 平成21年度実証運行に係る実施方法等について 3) 実証運行案について <ul style="list-style-type: none"> ・新屋地区直通線(仮称)の運行について ・新屋・尾崎線、唐竹・広船線増便について 4) 平成21年度実証運行実施要領について 5) 運賃等の合意に係る協議について 6) ひらかわマイバスの会からの提案について 7) 循環バスのイオンタウンひらか敷地内運行について
出席者	<p>(幹事出席者)</p> <p>○菊池武弘会長 ○大黒正勝副会長 ○奈良進委員</p> <p>○工藤清委員 ○下山敏則委員 ○葛西幸夫(葛西金光監事代理出席)</p> <p>○関重雄委員 ○船水永一郎委員 ○見崎信勝委員</p> <p>○小笠原勝則委員 ○佐藤成子委員 ○山下祐介委員</p> <p>○喜多秀行委員 ○池田守(伊藤委員代理出席) (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 工藤慎一</p> <p>(委員欠席者)</p> <p>大川喜代治監事 豊嶋修委員 佐々木孝昌委員 小野敬子委員</p> <p>大橋大樹オブザーバー</p> <p>(協議会より出席を求めた者)</p> <p>齋藤博美(新屋町会長)</p> <p>(傍聴者)</p> <p>1名(成田準輝)</p>
事務局長	<p>予定されていた方全てお集まりいただきましたので、ただいまより、平成21年度第2回平川市地域公共交通協議会を開催いたします。</p> <p>本日は、平川市社会福祉協議会会長の大川委員、社団法人青森県バス協会専務理事の豊嶋委員、青森県中南地域県民局地域整備部道路施設課長の佐々木委員、NPOひらかわマイバスの会理事の小野委員、市建設部長の八木橋委員、青森県企画政策部新幹線・交通政策課主査大橋オブザーバーが欠席、国土交通省東北運輸局青森運輸支局伊藤専門官の代理として池田首席運輸企画専門官が代理出席となっており、出席者は14名となっております。なお、今回通学バスを実施いたします新屋の町会長であります齋藤博美さんもお見えになっております。</p> <p>それでは、協議会開催に先立ちまして菊池会長よりあいさつをお願いいたします。</p>
菊池会長	<p>たいへん天気の悪いところ、公私ともにご多忙のところ出席いただきまして、誠にありがとうございます。今年度実施予定のバスの実証運行につきましては5月20日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通学バス及び循環バスの増便ともに、実証運行の内容に具体的な方向が見えてまいりましたので、本日の協議会開催の運びとなりました。本日は、よろしくご審議の程お願い申し上げて、あいさつとさせていただきます。</p>

事務局長	<p>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をお願いします。</p>
菊池会長	<p>それではさっそくですが、次第に従いまして本日の議事を進めてまいります。案件1平成21年度経過についてを事務局から説明をいただきたいと思います。なお、個別の議事につきましては案件2以降で申し上げたいと思います。</p>
事務局 菊池会長	<p>(資料により説明)</p> <p>ただ今、説明いただきましたが、この件について何かございませんか。なければ案件2平成21年度実証運行に係る実施方法等について、案件3実証運行案について、案件4平成21年度実証運行実施要領について、案件5運賃等の合意に係る協議についてを通して事務局より説明願います。</p>
事務局 菊池会長 岸野コンサル	<p>(資料により説明)</p> <p>ただ今、説明いただきましたが、この件について何かございませんか。</p> <p>実証運行から本格運行に行くところの判断基準が、現状より厳しくなってませんか。平川市の循環バスの補助の考え方を以前お聞きしたときは、確か運転収入の4倍までという補助ですから、それでいきますと運賃収入が1で補助が4なので20%だったと思っております。あるいは全体でいくらまで出せるかという金額の枠があったと思うんですね。それに対して今回出されている収入の割合25%というのは、もしかしたら現状の平川市の循環バスよりもハードルが高いような気がするんですね。例えば、平成20年度で新屋・尾崎線でいくら補助金を出されていたか、その額の中で収まったらオーケーですとか、そういう形にも考えられるのではないかと思います。後先になりますが、増便と運賃値上げの背景としたら、100円で少ないけれど同じだけの補助金の範囲内で増便してあげてもいいんじゃないかという、元々の考え方にあったと思いますので、去年と同じ補助金の枠の中で収まればいいですよと、何かそういう基準もあるんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。</p>
奈良委員	<p>前は5便を乗っていらっしゃるから20%くらいは料金収入を確保して欲しいとしていましたが、今回は増便するわけですから他の路線とのバランス等も考慮して、増える以上はやっぱりハードルも上げないと他の路線の方に説明がつかないということがあって25%という数字にしたものです。もう一つの理由は新屋・尾崎線で28%、唐竹・広船線が22%ということで、この中間ぐらいは確保したいという経過がありまして25%としております。</p>
喜多委員	<p>増便をするときにはハードルを高くしてというのはよく分かったんですが、全体として同じ基準でやっていけばいいんじゃないかと自然に思った。なぜ増便するときはハードルを高くするのでしょうか。</p>
奈良委員	<p>今現在は5便ありまして、それを7便にするわけですから料金収入は200円になって収入が増えるかもしれませんが、20%というのはあくまでもミニマムでやっぱりこのくらいはないといけないだろうという便数です。それ以下になると減らすことも考えなければならないと、増える分にはその20%を一人歩きさせたくないという気持ちがあり、25%は確保したいなという気持ちがありました。</p>
事務局長	<p>この25%というのは100円から200円に値上げすることによって、単純に利用者がそのまま利用していただけるのであれば、収入が倍になるわけです。新屋・尾崎線でいくと28%ということなので、単純に皆さん乗っていただければ収入が上がりますが、便数が増えれば利用者がばらけるということもあります。その辺の度合いが定めにくいということもあって、先ほど事務局の説明のとおり25%を目標にしましょうとしたところです。ただし、増便した2便だけでなく新屋・尾崎線、唐竹・広船線全体で考える必要があるかと思いますので、協議会の中で成功か失敗かを議論していきたいということです。あくまでも向かっていく以上は目標値を定め、確保したいという思いがありまして25%にこだわったものです。</p>

岸野コンサル	私が決める問題ではありませんが、むしろ新屋町会の方々が積極的に懇談会で意見を集約してきたのをやっておられる中でハードルが上がってますよということをご理解なさった上でオーケーと言うのであれば、私は口を挟む余地はないと思っています。先に質問した趣旨は、これまでの考え方若しくは、値上げ増便というのは言ってみたらより良いサービスだから高いお金を出して構いませんというふうに理解すれば、基準は変わらない方がいいのでは、と思ったのでそういうことを申し上げた次第です。
喜多委員	今ある路線とは別に、また路線を作って欲しいという要望が出てきた場合は25%が適用されるのか。地域によっては20%、25%、さらにその後は上がっていくかもしれない。整合がとれないのではないかな。
奈良委員	旧尾上町と旧平賀町を結ぶ線は今ありませんし、西側の循環バスの統合と増便を考えておりますが、先ほどから申し上げている20%というのは確固たる数字ではありません。せいぜい20%は乗ってください、それ以下ですと減便しますよという最低のラインとして事務局が考えている経過があります。しかしそれは減便するときのハードルであって、増便するハードルに減便するハードルを使うのはおかしいという思いがありました。
喜多委員	では新たに路線を作る場合は25%となるのか。
奈良委員	そこまでは考えておりません。旧平賀と旧尾上は経済的なつながりは深くありませんので、そこに路線を引いた場合の必要、不必要の判断はどこですべきなのかはまだ決めておりません。
喜多委員	ということはミニマムの基準が2種類できてしまうということで、将来困りませんか。
奈良委員	増便するに当たっては25%を確保したい、減便するに当たっては25%以下であれば減便するという思いがありましたから、新たなバス路線を作った場合にどちらを適用するのと言われたときには、まだ定めていないと言うのが正直なところですよ。
喜多委員	整合をとろうとしたら、5便までは20%、それ以上だと25%ならば整合するのではないかな。目の前にある問題をどうするかというのは大事だけれども、全体としての計画の一つであることから、それによって全体の計画が損なわれるということもまた、まずいのではないかな。今だけ良ければいいという話ではない。
奈良委員	とはいえ、20%以下であればなくしてしまうというのも無理な話です。例えば杉館・松崎線や岩館・大坊線は20%に全然届かない路線ですので、即切り捨ててもいいのかという話となると、違うと思います。いわゆるミニмумアクセスについては20%いかなくても確保しないといけません。5便もあるところだから20%は乗ってください、増やすに当たっては25%を乗ってくださいという思いでこうなったものです。現在3便ある杉館・松崎線、岩館・大坊線というのは、20%だとハードルが高過ぎると思います。ですから路線で経済的な枠組みも勘案しなければいけないし、ミニмумアクセスの便数も勘案しないといけませんので、20%をそのまま判断基準にしてしまってもいいのかと思っております。
喜多委員	例えば3便だったら15%、4便だと20%ということはどうか。
菊池会長	採算性よりももっと重要な判断基準があって、1日に最低3本は必要だろうなど、ベースとなる判断基準はあるだろう。
奈良委員	今、喜多先生がおっしゃった便数によってパーセンテージを変えるというのは、いい案かもしれませんね。
山下委員	これは目標ですよ。目標と中止が完全につながっているんで論議となるのではないかな。要するに25%を切ったら止めるのかというふうな形になると、現実的には切ってくる可能性もあるし、ましてやルートによっては増便した分切ってくると思う。目標を大幅に下回るという表現にしておいて、その上で協議するということ

	<p>になっていますので、下回ったからすぐ中止するわけではなく、20%で全体で2千万円以内という前提がありましたので、その辺を加味した上で残す、残さないを協議会で決定していくというような形がいいのではないかと思います。というのは、ひっくり返して言うと、どういう形で評価するかということとともに、これをどのように実験として市民に提示して乗ってくださいとしていくのか、問題である。通学バスの方は40人乗ればいいので新屋町会と話して、バス増便は、新屋に関しては通学バスで3便増やした上に循環バスを増便するので過剰になってくる。だから乗る乗らないにしても、増便した人間の分はどれくらいなのかと感している。新屋の町会の懇談会にも出席しましたが、事務局からは2ページの内容を淡々と説明していましたが、実はケンケンガクガクやっております、どちらかという今乗っているお年寄りからは、5便でも充分だという話がありました。それよりも子ども達が乗れるように、通学バスを増やして欲しいんだという意見がでていた。通学バスで3便増やして循環バスで2便増やして、新屋でこれ以上乗るかというあまり現実的でないような感じがする。新屋では、循環バスの増便をどれくらいにするかという話はあまりなかった。逆に他の3本で走らせているところはこれから増やしますので、2便増やした分を乗ってくださいと言うことを10月からかなりやらなきゃいけない。その時に乗ったら残ります、でも乗らなかつたら残りませんという話をしていく際に、全体として25%という枠だと、すごく乗る地域があれば、全然乗らない地域もあり、合計して全体として25%を切って失敗とするのか。今進めているのは、町会に手を挙げてもらっているということで、地域によって一生懸命使いたいという所はできるだけ増やしてやりましょうということなので、本数とかルートとかを見ながら、ここは皆乗っているので残しましょうとか、場合によっては乗りやすいルートに変えていきましょうとか、これから協議会で話しすることだと思う。記載して切り捨てるの基準を作るのは絶対不可能なので、そういう意味での25%かな、と思っている。そういう意味で9（本格運行）と10（実行運行の中止）を連動させないように、ここまで乗ったら成功とする別の基準を具体的に詰めていく必要があるのではと思っている。皆さんはどう思っているか。</p>
岸野コンサル	<p>ビタ1%切ったから止めるとか、そうことはしないと固く信じております。新屋のようなかなり頑張っている所に、ハードルを上げて行くのは少し可哀想じゃないかなという心情があって先ほどのことを申し上げたものです。</p>
池田委員代理	<p>増便となれば利用者から見れば便が良くなると思うが、すぐには利用者が増えるとはまずないと思う。例えば仮に今までと人数が変わらないと仮定したときに、運賃は上がっているわけですから、考えてみれば分かりますよね。もう計算はしているんですか。</p>
岸野コンサル	<p>はい。200円6便はオーケーだったんですが、200円7便は少し苦しい。元々の発想は、通学バスで黒字にして貢献すれば200円7便でもペイするものでした。ただし、20%で計算していたし、新屋・尾崎線だけ切り出したときにどれだけ補助金を出しておられて、その枠の中で収まっているかという判断であった。200円にして抜けている時間をフォローして便利にしてあげようと、運賃を変えずに増便したわけではありませんので、運賃負担が増えた分だけより便利にしてあげようということは、地域にとってプラスになると思います。その一方でハードルが上がることで、それができなくなってしまうというのを危惧している。</p>
池田委員代理	<p>実証運行ですから、この便だけは利用者が少ないとか出てくるので、はっきりとここでパーセント決めてそれ以下だと終わりだという形まで決めてしまうのはちょっと、と思う。要はそのパーセントによって見直すということなんですよ。それが実証運行だと思う。ここではっきり決めて、数値以下ですから止めるとかではなく、一つの目安ですから、その便ができたことによって今まで使ったことがない人がまた使おうという人がでてくる訳ですし、やってみないと分からない。数字に行</p>

	<p>くというのは如何かなと思う。当然人口密度もありますから、一律で決められるものではないと思う。</p>
喜多委員	<p>岸野さんの言うように20%とか補助金額とかいろいろ試算して、そして選んでいただいていたのだらうと思います。そうするとその前提を後で変えるとなると、あの議論はなんだったのだらうかという問題になりかねないのではと思うので、私も少し危惧します。ある前提の下でどうでしょうかという議論を積み重ねて、一定の合意ができた後で前提条件変えて、これは違うよということになるとまた議論し直しになってくるだらうと思う。金額ベースでいくらまで収まるのかという基準も私はあり得ると思っている。つまり金額ベースで決めるということは他の地区には、あるいはそれ以外の一般市民には迷惑かけませんという考えになる。他に迷惑かけない範囲でその地区の方々が自分たちで上積みしても、ちょっと便利にしたいというのはやっぱり尊重すべきだと思う。今までの基準と新しい基準、特に新しい基準で少しハードルを高くというのは、その考え方と合うのかなという気がする。</p>
奈良委員	<p>喜多先生の言った案がいいと思ったのは、市からの穴埋めの補助金を2千万円とすると、もし20%という言葉が一人歩きした場合に便数が増えると20%さえ確保すれば、補助金が3千万、4千万超えてもいいのかということになれば、それはやっぱりまずい。</p>
喜多委員 奈良委員 喜多委員	<p>それを心配している。 金額ベースにする考え方は、もっともいい考え方だと思います。 その2千万円も将来にわたっていいか悪いかは、別の議論でありますけれども、2千万円で考えましょうかというときに、それぞれの路線ごとにいくらというのがあると思うので、その中でうまくやりくりして、よりいい形にしてください、あるいは、そうしていただけるのであればどうぞ、ということであれば、他の所でもそういうことをされるかもしれない。そして他の地区から、あるいは他の市民から今までの負担が増えるわけではないんだという合意が得られるのではないかと思います。どうでしょうか。</p>
奈良委員	<p>議長どうでしょうか。私はどうしても地域バランスを考えてしまいます。碓ヶ関や尾上の皆さんから見れば、平賀だけ2千万円も使っているのかという思いはあってですね、私も平賀出身なものですから他の地域への遠慮もあります。そういう意味では額で基準を設けるというのは妥当な感じがします。</p>
小笠原委員 奈良委員	<p>地域の差がありすぎるので、単純に比較するというのも難しい。 碓ヶ関地域、尾上地域のバスは県からの補助金がありますから、市からの補助金が極端に少ないです。</p>
山下委員	<p>例えば1本は全然乗ってなくて1本はすごく乗っていて、さらにもう1本増やしたい、ただし、運賃だけでは増えないので公的な資金が多少使われるという中で、あまり乗っていない路線を増やしたいという議論が出てきたときに、どこまで乗らない地区の面倒を見るかという話も出てこないとも限らない。乗っていないからといって、事業者がない場合は切れますけども、乗っている人がいる限りは切れない。どこまで競争入れるのか、どこまでミニマムで救っていくのかはケースによって見ていく必要がある。ここに書き込むとしたら、目標とかのところに2千万円という額や何パーセントとかミニマムの基準とかを詰めていく作業が必要な気がする。いずれにしても目標というのは達成しなくてもいい表現だと思うので、中止と連動しないと意味がないような気もしますが、協議の目標の扱い方を詰めていく必要がある。公表するのではなくて、協議会や幹事会の中で詰めていく作業に登場する話にしたほうが、いいような気がする。</p>
喜多委員	<p>少し遡ってお尋ねしたいことがあるが、この資料は実証運行の資料でありますよね。</p>
事務局	<p>はい。</p>

喜多委員	<p>先ほどから話題になっている本格運行の時にどのような基準にするかというのは、言わば連携計画や交通計画で考えるべきことではないかなと思う。他の地区や将来にわたって影響すると思われしますので、空間的にも時間的にも広い範囲である程度きちんとしたものを作って考えるべきであって、本格運行するかどうかというのは実証運行が終わった後の話である。連携計画や交通計画で将来的に考えて、フィードバックして、改善していくべきだろうと思う。実証運行の時に考えてもらわなくてはいけないのは、実証運行の中止の基準である。実証運行の中止と本格運行の移行の基準が、どうもリンクしているように見えるのでいろいろ議論となるのではと思う。実証運行を中止するかどうかの判断は、実証運行の目的によって変わってくるだろうと思う。それを踏まえてこれを見ますと、実証運行の目的というのは書いていない。実証運行で何を実証しようか、ということです。何人乗るかという実証だけでなく、ある程度結果が見えた場合に止めるというのはあるかもしれませんが、連携計画を読み直してみますと、「地域の公共交通は、その利用者や行政のみならず、地域が一体となって維持・運営していく…地域のみinnで公共交通を守り、利用するということが重要であり、『今は他人事でも将来は自分自身の問題である』などという意識の涵養が重要である。」というのが基本的な考え方として書いてある。例えば、こういうような取組を行う、あるいは少し増便して意識が変わるのか、あるいは自分たちが考えた新しいバスが実現することによって意識が変わってくるのかもしれないし、というようなことも含めて調査をするというのが実証運行の目的であれば、それが分かった時点で止めるというのであればいいのですけれど、それを知るためにある程度の期間走らせるというのは、あるのではないかなと思う。つまり実証運行の目的は何かということを改めて確認した上で、その目的を達成するためにはいつまで走らせるかという話であると思う。</p>
池田委員代理	<p>よく見直すと、期間自体は増便だと半年ですし、直通便でも11月からだから、データも何も取れるものではない。はっきりとここには中止を書かなくてもいいのではないかな。実証運行は秋冬の運行になりますから、普段乗らない方も乗る時期なので、中止は削除してもいいのではないかなと思う。</p>
奈良委員	<p>ここでいう25%というのは、10月から運行して結果の評価を25%と考えている。</p>
喜多委員	<p>これは公表するときの基準なのか。実証運行を抽出するための基準は一緒ではないと思う。本格運行するときの目的と実証運行するときの目的は自ずと違う。</p>
菊池会長	<p>実証運行期間中は運行するという事だから、実証運行期間中に本格運行に向かっの基準とかを練り上げていけばいいのではないかな。</p>
喜多委員	<p>そのために必要なものは並行して調べるとかすればいい。</p>
菊池会長	<p>意識の涵養という本来の目的を考えると、例えば利用者の意見反映とか実態調査とかをする必要があるのではないかなと思う。</p>
喜多委員	<p>実証運行というのは、いろんなことができるようにある程度財政的に基盤が用意されるということなので、そのチャンスを使って将来に向かって調べておくのは、実証運行の本来の趣旨かなと思っている。</p>
奈良委員	<p>私たちはごく単純に4路線で2千万円、新屋だけで7百万円だとして、この7百万円で収まれば利用者の利便性を高めるために実証実験をし、その半年後に25%いけば継続して本格運行にして、いかなければ中止としてまた5便に戻すことではないかという気持ちでございました。それだといけなんでしょうか。</p>
喜多委員	<p>実証運行終わったところでどうするかは、本来終わったときに決めるべきものである。実証運行だけであれば、実証運行の期間が終わればそれで終わりで元に戻るのが基本である。実証運行の結果を見ながら本格運行しましょうかというのを決めるべきである。</p>
山下委員	<p>新屋の通学バスは目的がはっきりしているが、循環バスの増便は曖昧な目的にな</p>

ってしまっているの、これをはっきりさせないといけない。基本的には住民主体のバスの運行の実験をするということなので、今のところ決まっているのは運賃の増額と、それに伴って5本と3本であったのが6本と4本でいけるはずなので、それより少し上乗せして7本と5本までいこうというところまでが決まっている。しかし、この間までは8本と5本で走っていて、乗らなかったのが5本と3本に切り捨て、しかも100円で乗らなかったのに200円になって7本と5本で乗るかというところで、それを今のところ実験するという形になっている。それだけでは私から見れば、目に見えていることである。他方で、新屋は町会長はじめ町会の中で積極的に議論できる所である。2ページから5ページまでの記録を見ると新屋は15人でトップであり、荒田地区は町会長1人だけという結果であり誰も来なかった。尾崎は13人来ていてかなり関心は高いだろうし、以前マイバス会で実験した唐竹は6人来ていて、これはマイバス会が積極的に活動しているので来ているのかなと思っている。ただ見ていけば分かる通り、なくなれば困るとか、これがあればいいという話で、住民意識はまだまだ低い。10月までの間に住民の関わり方の積極性、非積極性、乗る、乗らないとかどういふふうに関わるのか、場合によってはマイバス会では回数券を用意したりしているの、その辺の活用とかをソフトの面で実験としてここに固めて乗るか乗らないかというところを実施していかないと、このままではただ増やして乗るか乗らないかだけで意味がないでしょうし、最終的に言うとも目的が曖昧になってしまっているの、もう少し住民主体でバスに対しての住民の意識を上げるような仕組みを作るというのを広めていく必要があるのではと思う。具体的にどうすればいいかという、新屋の方で実験に参加しているのでぜひ成功させたいので周りで盛り上げていくのが必要ですし、35人の高校生のうち20人乗ればいいのですが、万が一乗らなかったときに我々の企画も破綻してしまいますので、親たちも乗らなければいけないという雰囲気を作っていく必要があると思う。そのために、この実験のことを知らない市民が多いと思いますので、バスの中に何か仕掛けしてみるとか、あるいは協議会で決まったことをペーパーにして配布して他の地域でやってみませんか、というようなことを協議会で取り組む必要があると思う。雰囲気作りというものがないから、ただ増やして乗るか乗らないかという印象にとられてしまったのかなと思う。

喜多委員

新屋でこういうことを実現したということは、大変敬意を評する。言い方が適切でないかもしれないが、今までは提供されていたバスサービスを、今回初めて自分達で上乗せして手に入れたサービスであり、これは随分意識が違うものである。例えば、もらったものであれば、そのままほっといても気にならないでしょうけども、自分でちょっとでもお金を出して買ったのであれば何とか活用しようと思う。その意識で、少し熾した火がこれからだんだん大きくなっていくのか、あるいはそれが消えていくのか、というところの境目なのかなという気がする。そうすると、自分達で初めて買って実現したバスのサービスというものに対してどう考えるか、更にこれからもう少しいろいろなものに考えていくようになるのか、いやあれはあの時だけで後は知らないというのか、この違いが私にとっては意識の涵養であると思う。それを新屋だけでなく、尾崎や唐竹に対してもあるいは他の地区、平川全体に対してもそういう意識が高まっていくと随分変わってくるのではと思う。そうすれば先ほどから話題になっている2千万円というのが妥当なのかどうか、あるいは何人乗るかで考えるのいいかどうか、あるいは今まである所と新しい所では少し差がつかますよ、という考え方がいいかどうかという議論はできると思う。それを実証運行をやりながら確認するという非常に貴重な機会だろうと思いますので、その機会を何人乗るか達したかどうかで判断してしまうというのは、いかにももったいないじゃないかなという気がする。

菊池会長

7ページの10実証運行の中止についてですが、実証期間中は運行するというこ

奈良委員 菊池会長 事務局 菊池会長	とですよ。 そのつもりでいます。 であれば中止については要らないのではないかと。 大幅に下回った場合は中止するという意味です。 大幅にということも含めて、実験する期間はチェックして改善するアクションはとれないものか。
喜多委員	みんなでお金を払って作ったバスがこれだけしか乗ってないですよ、さあどうしましよと考えるためには、やはり走ってもらわないと考えるてもらえないのではないかと。あのバスは乗ってないですよ、と見せるためには走ってもらえたほうが考えやすいのではないかと。目に見えないと意識からなくなってしまう。
菊池会長	9の本格運行について、本格運行に向かって例えばこういう目標が考えられるという書き方でいいのではないかと。見られるという話ですが、見られていることになれば張り切るし、義務感も生まれる。その意識づくりが大切だと思います。
喜多委員	そういうことを知ろうとするとそれなりの調査、つまりは町会の皆さんに集まってもらって議論をしていただく中で、どのような工夫ができていくかというようなものが調査だと思います。それが本当の調査だと思います。それをどのように他の地区に情報として提供してできるのか、あるいは将来的に使えるのかということを引きちんと調査するのが大事な要素だと思うので、ぜひ実証運行の一部としてやっていただくと非常に成果が得られると考えています。
池田委員代理	14、15ページの実施要領の案のうち、7条のところは今言っている実証運行の9、10になると思うのですが、実施要領案のほうが単なる実証運行の目標はこう決めますよという書き方で、目標を達したときには本格運行をできるかどうか協議しますよと書いてあるから、こちらの方が分かりやすいと思う。少しニュアンスが違うのではないかと。
事務局	今は実証運行なので本格運行に向けた、例えば1日の利用者数とか運行経費に占める収入の動向を見て協議会において協議するというような表現で逃げておいて、その結果を踏まえて失敗か成功かを協議会で協議するということにはしておけばいいのではないかと。
喜多委員 奈良委員	逃げではなく、それが本来である。 成功と判断するために横目で数値を睨んでおかないと思ったから25%とした思いがあります。新屋町会の気持ちは熱いですから、唐竹のようなことになるとは思っておりません。唐竹のときはほとんど乗らなかったわけで、空のバスを運行していいのかというようなことを考えると、いくら国から半分もらえるからといって空のままでもいいという話はないと思います。だとすれば、途中からでもレフェリーストップできるような体制を作る目標人数は必要かなという気がします。
喜多委員	ただし、新屋で増やして乗らなかったとすると、ただ止めるのではなく乗らない実態を町会の中で見ていただいて、これでいいのですかと問いかけて、これでいいですと話があったらきつと止めるのでしょう。これではまずいので何とかしなくてはと思っているのであれば、そういう動きが出てくると思いますので、乗らないから止めるのではなくて、乗らないのを見てこれはやっぱり止めた方がいいと町会の方々が話したときに止めればいいと思う。
奈良委員	とは言え、その間に生じた赤字の部分に関しては町会が払うわけではないので、新屋町会とは違うテーブルで評価をしないといけないと思います。
喜多委員	だから、どう考えられるかを受けてこちらで決められることだろうと思う。どう考えられるかを聞かずに数値だけで決めるという話では全くないと思う。
山下委員	文言を「大幅に」下回るとした場合に、幹事会と協議会で決定するというふうに必要な案も直せば済む話ではないかと。逆に本当の問題は、実証運行の実施方法をどうするかよりも、ちゃんと乗ってくれるかどうか、成功に向けてどういうふう誘導

	<p>していくか、ということが問題である。新屋に関しては実人数20人で、さらには増便もありますので、ぜひこの機会を利用して残して欲しい。6月22日の懇談会では定期の話をしていて、定期が欲しいという話が折り合わなかった。定期は不利で回数券ということになったが、本当にユーザーが望んでいたのは定期にしながら実質100円くらいにしてもらって乗ることであった。100円のバスが定期だと60円になり採算割れするということがあったが、60円にしてほしいということではなかった。その代わり土日まで加算される定期だと土日は乗らないので辛い、だから平日だけ、つまり学校に行く期間だけにしたいというのが希望であった。そのような定期が可能なのかという議論ができないままに定期を止めて回数券にしましょうということになった。まだまだユーザーと話し合っていて決めていかなければいけないことが残っています。定期であれば予め払ってしまうので、その時点で成功したかどうかが見えるのですけども、かつ来年の4月に親御さんを集めて定期を買う約束をしていただければ安心して走らせることができる。それよりも回数券で止められるのが一番怖い。その部分が心配である。今35人ですけども、将来的には恐らく先細りしていく数字だと思いますので、どこまで20人という規模でいけるのかどうか。35人で20人だと半分近く乗ればいいので結構見通しはあると思いますけども、例えばこれが10年後20年後となれば、全員乗ってギリギリで全然採算合わない話になってしまうと、せっかくやっても続かないということになりますので、その辺の子供の見通しだとか、お年寄りの免許の返納だとかこれからどれくらい考えられるか、そこまで議論しなくてはいけない。6月の説明会は、乗っているお年寄りや町会長が付き合っている印象しかないので、この状態では実験しようという感じにはならないのではないかと思います。新屋に続く町会が、尾崎、広船、唐竹の3つの地域が次年度にこの話に乗ってこないといけないと思う。その辺がすごく心配である。</p>
見崎委員	<p>学生さんが使う回数券ですが、ここでは11枚で1千円と書いてあるが、学生になれば13枚綴りで1千円となるので収支率とか崩れるのではないかと。その辺も含めてもう少し突っ込んだ意見が必要ではないかと思う。</p>
事務局 工藤委員	<p>13枚で1千円ですか。それは弘南バスさんの回数券ですか。</p> <p>ひらかわマイバス会を出しているのはあくまでも、100円のバスで大人の方が対象なので一般的な11枚綴りで1千円である。学生だけに発行しているのは13枚で1千円というのがある。</p>
喜多委員	<p>それは一種の営業割引ですね。平日だけの通学定期の営業割引料金を作るということはある得るのではないかと思う。</p>
池田委員代理	<p>今回は実証運行だから、学生の場合は月15日で計算するとか、できないのだろうか。運賃のところはがちがちに考えなくても融通は利くのだと思う。</p>
喜多委員	<p>許されるかどうか分からないが、協議会が回数券を買って学生に売って助けてあげるといえるのはあり得るのではないかと。大事なことは、山下先生がおっしゃるとおり、住民の方からこんな定期券があると便利なのにとせっかく言っておられる要望と、そしてバス事業者さんでもこういうところまで工夫できますよと、両方でいかにうまく仕組みを考えていくかというのが非常に大事なことと思う。ただ、それを実証運行の中だけでやってしまうというのはどちらかというとなかなか難しいと思うので、地域公共交通協議会として実証運行は実証運行としてやっていくのですが、それ以降のことを視野に入れてこの計画を更に改訂していくことを引き続き検討していく、それは実証運行が終わってからではなく並行して検討し始めていくことだろうと思う。</p>
山下委員	<p>私は喜多先生と考えているのは違って、定期の話は、運賃を下げてバスが欲しいということではなくて、35人全員乗って欲しいのだが、俺は嫌だとか途中で乗らなくなるのが全体にとって困るので、定期であれば途中で抜けれない、強制</p>

	的に乗せることができるということである。鯨ヶ沢の深谷でやられているのは同じ論理で、定期を必ず買わせている。100円が90円とか80円になればいいとかというよりは、100円はきちんと払うから残して運営して欲しいということである。定期の出し方も学生だから安くしましようという論理でない出し方をしなないと、地域の中でまとまろうとしてもなかなかまとまりにくい。
喜多委員	私はちょっと違って、例えば学生の回数券みたいなものにしたとして、それではみなさん買ってくださいと存続させるというやり方ができる中で、どういうふうな商品であれば地域の方が利用しやすいだとか、買いやすいだとか、そういうことも含めて検討していく余地があるのではないかと。
奈良委員 菊池会長	9と10の取り扱いですが、どうでしょうか。 回数券にするか定期にするかは検討してもしようがない。実施方法等については9と10については、事務局で意見集約して皆さんにお見せすることでどうでしょうか。
事務局長 喜多委員	9と10は削除してもいいのではないかと。 努力目標として数値は残してもいいのではないかと。本格運行するかどうかは実証運行の中で決めるべきではないだろうかと思う。
池田委員代理 喜多委員	実証運行するに当たっての目標とすればいいのではないかと。 本格運行するかどうかは別途、この協議会で結果を受けて考えればいい。ですから、実証運行の中に本格運行を実施することを決定するかどうかは疑問である。
奈良委員	では目標値として、例えば新屋地区の通学バスが仮に10人である場合、このままでいいかということによって皆さんに再度協議したいということではいいですか、それとも6か月間そのままでもいいですかということがいいですか。
喜多委員 小笠原委員	それはその時である。 実証運行するのは必要だけれども、ただ物事を決めてこうすればいいということではなく、もっと乗せる工夫が必要なのではないかと思う。実証だけすればいいということではなくて、基本的に乗ってもらうような事前のPR、せつかく動かすのだから恥ずかしいものを出したくないだろうし、あるいはずっと定着してくれるものだし、そのためには努力する必要があると思う。そのことは何も考えていないのか。
奈良委員	新屋の方は、夜間にさんざん集まっていたいて詰めてきて、対象者が限られておりますから、それはそれなりにやってきたものです。町会長さんもいらっしゃいますし、やってくれるものだろうと思います。循環バスに関しては計画の中でも、リーフレット等を作りながらPRすることになっています。
小笠原委員	バスは簡単に少なくなってしまうと、地域の中からバスが走っているのかという意識になっている。だから、乗る人は限られているという話だけれども、昔であればバスが交通の足だったわけですから、バスは利用できるんだという感覚を持たせないといけない。自分の目の前を走っていても関係ない話だと思っている人がいっぱいいる。バスを乗せるという工夫はしていかないとだめなのかなと思っている。
奈良委員	5年前にやった経緯があり、循環バスの途中にある名所に連れて行くというツアーを組んだことがあります。でも確実にどんどん減っていきましたが、くじけたというわけではありません。
小笠原委員	子供が小学校1年生ですけれども、中学校、高校へ上がって行くには、できれば学校までの送り迎えはしたくない。バスを使って学校へ行ってもらいたいと思っている親の一人なので、何とかして通学あるいは通勤に利用できる時間帯をぜひ作って欲しいなと思っている。
奈良委員	最終的にはそうなるべきだと思います。ただし15便の時代には通勤通学に使えるバスがあったんですが、なくなりました。その理由は、利用しなかったからです。
小笠原委員	確かに利用しなかったからであるが、あの時は1年で終わったでしょ。

事務局長 小笠原委員	<p>半年だと思います。</p> <p>乗るか乗らないかという前に終わってしまった。みんなの意識がバスから離れてしまっているのに、急にバスを渡されて乗れと言われても無理なことである。だから期間が必要だと思う。この実証運行も同じ。もう意識が離れてしまって親が送っていく体制を作ってしまった。それをまた戻せと言われても、生活のリズムを変えていかないといけないわけで大変な話である。朝はよくても帰りには終便が早いから乗せていかないと行けない。その不一致があるから乗らない。昔バスで通った頃、5時50分が最終で、部活やれば間に合わなかった。そういうことまで考えて、早いバス、遅いバスの時間設定をしないといけない。</p>
奈良委員	<p>議長が高校時代の話は別として、15便時代の資料を見ると、アンケートでは、現在は親の送り迎えなので早い時間のバスがあれば子ども達が乗るからということで、早い時間の設定をした。そして蓋を開けてみたら利用者が全くないという結果になり、このままでいくと町が潰れてしまうということで抜本的に減らすしかないということで減便した。利用者が多いところだけ残して結果的に8本という本数になった。そして油の単価が上がり、色々なコストが上がって5本になったという経緯があります。</p>
菊池会長	<p>キャンペーンというか、もっとバスに乗ろうという気持ちの醸成がほとんどされないままに15本走らせ、結果的に利用が少なかったということになったと私は思っています。実証運行期間中は止めるということよりも、乗らない人をどうしたら乗ってもらえるか、その努力期間というものがあったほうがいいのかと思います。</p>
喜多委員	<p>予想に反して乗ってくれないとした時に空のバスが走るわけですので、連携計画に書いてあるとおり、今は他人事でも将来は自分自身の問題であるということだから、何とかそこまで維持していかないと皆が困るのではないのでしょうか、ということ働きかけていき、空のバスをなんとかしなくてはということをお任せしようとするのが実験だと思う。</p>
菊池会長 喜多委員 奈良委員	<p>新屋みたいに徹底的に話し合う必要がある。</p> <p>新屋ですら、それができるかどうかである。</p> <p>私的な案ですが、9実証運行についての目標のところ「のべ40人」を「おおむねのべ40人」、「25%」を「おおむね25%」ということにして、10実証運行の中止については、「中止」ではなくて「継続」にしておいて、2行目の「中止を協議する」を「継続を協議する」、次の「中止とした場合は～」を削除して、国の緊急雇用創出事業でバスの実態調査する人を確保しますので逐次利用状況を把握しながら危ない線になったら、また皆さんを招集させていただいて協議をするとしたいが、どうでしょうか。</p>
喜多委員	<p>9実証運行については、本格運行には触れずに実証運行の目標を記載するだけでいいのではないかと。</p>
山下委員	<p>この目標に関して住民に知らせていくのは、私が従来主張してきたものである。要するに実験することによってうまくいけば増えますよと、うまくいかなければ減りますよと、はっきり住民に知らせていく必要があるのではないかと、ということです。ただむしろ、これが住民に伝わっているかどうかの問題である。平川市で調査して廻っている限りだと、サービスを受けているだけという地域だと思われる。より良いサービスを手に入れようとするならば、自分達も努力しなければならない。まとまっていかなければならないという意識が、これをきっかけに出ればいいと思っている。この実証運行については去年、全町会長を集めて岸野さんと一緒に話をして、うまくいけば残るし、10年後もずっと持続できるという話をしました。参加するのが3、4町会くらい出てくるのだと思いましたが、結果として新屋しか手を挙げてくれなかった。その点が心配で、本格運行を含めた内容にした方がいいと</p>

喜多委員	<p>思う。</p> <p>ということは、この平川市地域公共交通協議会は実証運行だけする組織では当然ないわけで、将来にわたって継続できるきちんとした計画を作って、P D C Aで回して、逐次いいものにしていって、それを何とか実現しようという組織であると思う。実証運行は多分そのきっかけの一つだと思う。そのきっかけの中で将来のことも全部決めてしまうというのは無理がありますので、今山下先生がおっしゃった乗れば変わるんだよというメッセージは、出していったほうがいいと思う。この地域公共交通協議会で交通計画あるいは連携計画の改訂の議案として、出した方がいいのではないかと。この路線のことだけでなく、市の中の公共交通に関してはいろいろ検討していかなければならないことが出てくるだろうと思う。</p>
山下委員 事務局長 喜多委員 菊池会長	<p>後は事務局に任せてはどうか。</p> <p>努力目標としては入りたいと思っています。</p> <p>それは実証運行の努力目標ですよ。それだったら中に入れておいた方がいい。</p> <p>9実証運行については、「おおむね」という言葉を入れて、10実証運行の中止については、「中止」を「継続」に置き換えてよろしいでしょうか。</p>
喜多委員	<p>議長さんがおっしゃられたように、いろいろな働きかけが大事だろうと思いますので、努力目標を下回る場合には促進策を検討するなどを入れると、まさに目標になるのではないかと。そすれば目標がはっきりするのではないかと。</p>
菊池会長 奈良委員	<p>そういうことで事務局よろしいですか。</p> <p>「実証運行の途中で目標を大きく下回ることが完全に予測されると認められるときは、<u>利用拡大策を図りつつ、幹事会において実証運行の継続を協議する。</u>」ということよろしいですか。</p>
喜多委員 事務局長 喜多委員	<p>実証運行の期間はずっと継続するのか。そこまで合意したのか。</p> <p>それが10のところですよ。</p> <p>随分協議しましたし、共通の認識ができたように思いますので、それを基に調整したらいいのではないかと。</p>
奈良委員	<p>はい。事務局を代表して言いますが、議長がおっしゃった件については市民に対するPR活動は足りなかったような感じがしますので、折りにつき広報等ではこうすればバスは残るし、こうすればバスは減りますよという広報体制を整えるべきかなと感じました。</p>
山下委員	<p>15本の時は広報には載っていると思うが、広報のような意図的なメッセージの出し方では結局同じことの繰り返しになるのではないかと。周知の仕方とか住民の意識の醸成みたいところをこの機会に実験していかないと、また前のように本数だけ増やすのでは、また前に戻るだけです。そこをどうにか考えてほしい。</p> <p>後で説明があると思いますが18ページにマイバス会からの提案で、NPOの活動でアイデア募集とか調査することになっていますが、PRに関してはNO.3のところに記載している。NPOだけがこういうことをやってもどうかと感じていて、できれば予算の問題がありますが、町会長含めて若い人を集めて、特にバスに乗っていない人を集めて、こういう実験をしているということ伝えることができないのか。実験期間中にこういう実験をしていますという掲示、自分に近いものだということを知するシンポジウムなど、将来10年後のことを考えれば公共交通を放っておくと、かなり危ないことになると思ってしまうので、そこを認識して危機感を持ってもらうことを、ぜひやったほうがいいと思う。10月の実施の前とかにスタート企画として、中間でもいいのですが一度アピールする企画を作ってもらえればいいし、チラシとかを目に見えるところに掲示したりとかしてアピールすればいい。そのようなものがあれば雰囲気は違うのかなと思っている。例えば考えられるとすれば、そういうことだと思っている。</p>
佐藤委員	<p>広報に載せてもバスに乗っているお年寄りは見ないと思う。チラシで回ってきて</p>

<p>奈良委員 岸野コンサル</p>	<p>も見ない。集めてやればいい。 人を集めるのは可能なことは可能だが、しょっちゅう集会施設に呼んでいると、彼らは面倒になってくる。年に1、2回がいいところだ。</p>
<p>奈良委員 喜多委員</p>	<p>おっしゃるとおり広報はなかなか見てもらえない。後は狙い撃ち的な方法もあると思います。通学バスであっても、駅で帰りを待っている車にバスが走っていますから乗ってくださいというチラシを撒いたり、降りてくる高校生に撒いたり、積極的に働きかける方法もありますし、あるいは、町会として実験をやっていますから乗りましょうという活動をしてもらうとか、スペシャルなメッセージがあると分かるような取組はないでしょうか。</p>
<p>奈良委員 喜多委員</p>	<p>考えてみます。 市民はそれぞれの生活パターンを持っているわけで、例えば子どもを送り迎えするとか今の状況の中で便利なことを工夫してやっておられるところに、バスがやって来て、では全部それに乗り換えるかということ、それはなく、バスが増えたから人は乗るかということすぐには対応できない。決まったパターンを変えないと利用は出てこないと思う。それを利用するようにパターンを変えるような企画がないと、なかなかバスを作ったからすぐに乗るかということそうではない。半年から1年経って8割ぐらいに増えてくるとか時間遅れが必ずありますので評価するときはそういうことも考えなければならぬ。</p>
<p>菊池会長</p>	<p>いろいろな意見が出ましたが事務局の中でまとめていただいて、結果を皆さんにお見せするというにしたい。それでは、案件6ひらかわマイバスの会からの提案についてですが、NPO 法人ひらかわマイバスの会から18ページのとおり協議会に対して提案がされています。内容については、ひらかわマイバスの会理事長であります佐藤委員より説明願います。</p>
<p>佐藤委員 菊池会長</p>	<p>(資料18ページにより説明) この提案について、何かご意見ありますでしょうか。これが体系的、本格的になると先ほどの利用促進とか意識改革などへつながると思いますが、まだそちらまで発展していないように見えます。とりあえず、できるものからという形でマイバス会から提案したものです。実際、温泉バスも40人、50人毎回おります。この内容でよろしければ、ひらかわマイバスの会に協議会から委託契約を締結して進めていただきたいというふうに思います。よろしいでしょうか。</p>
<p>喜多委員</p>	<p>特にNO.4は、本来は平川市あるいは協議会がやるべきものをマイバス会から提案していただいているように私は理解しております。これでも結構ですし、あるいは、この部分は外して協議会の直轄として、あるいは、マイバス会に委託して行うという形をとってもいい。そちらの方がメッセージとしては、はっきり出るのかなと思っている。特には、こだわりません。</p>
<p>菊池会長</p>	<p>最終的には協議会の事業となると思います。それでは承認いただいたといたします。</p>
<p>佐藤委員 菊池会長 事務局</p>	<p>ありがとうございます。 最後ですが、マックスバリュからのご相談があります。 (資料19ページにより説明)</p>
<p>池田委員代理</p>	<p>駅が終点と起点となっているから、電車を利用するお客さんも乗せているわけだから、その乗り換えの時間も考えないといけないだろうと思うし、実際そういうお客さんというのはあるかという数字がないと、いい悪いの判断できない。単純に買い物とか病院とか行く人だけであれば、少し経由しても大丈夫だろうけども、そうでない方のことも考えなければならぬ。何か議論する材料か何かを集めたほうがいいと思う。</p>
<p>岸野コンサル</p>	<p>循環バスの時刻は結構同じ時間帯に出発していますから、シャトルバスがあってもいいのではないですか。マックスバリュ発平賀駅行き、それにマックスバリュか</p>

山下委員	<p>らみんな乗っていただいて平賀駅で他の路線へ乗り換えしていただく、あるいは例えば新屋・尾崎線が代表してマックスバリュを経由して平賀駅で他の路線へ乗り換えしていただくようにするとか、シャトルすれば効率的でいいのではないのでしょうか。杉館・松崎線の方は同じ所を行って帰ってということになるかもしれませんが。確か12時ころ一斉にありましたので朝に買い物すれば帰れるし、昼も15時ころ一斉にありましたので、それに合わせるのもいいのではないのでしょうか。</p>
奈良委員	<p>イトクとかさとちょうがあるのに、特別にマックスバリュへ出すのは道義としてどうか。商店の配置とか都市計画上きちんとしているとは思いますが、外から見れば黒石から出てきて平賀に来ていることから、ここで悪ければまた出て行くということも当然視野に入れていかなければならないし、そして相手にしなければならない。それは交通計画に全く関係なく交通上の対策ができれば、どういう姿勢で全面的にマックスバリュが儲かるように支援してあげるような考え方をしたほうがいいのか、それともバランス良くイトクやさとちょう含めて応援すべきものなのか、どう思っているか。</p>
岸野コンサル	<p>イトクは4線すべて市役所の前を通りますから、100メートルも歩けば行けます。さとちょうは、前はマルエスでしたが、マルエスからは少し話があったのですが、その後倒産してなくなってしまいました。マックスバリュに関しては秋田県の鷹巣でバスを乗り入れしています。市民の利便性が上がることを考えれば、拒むべきものではないものだと基本的に思っています。</p>
菊池会長	<p>バスに乗ってマックスバリュへ行く方はそんなに多くない。むしろ平賀駅までしかバスがなくて買い物に行くのにマックスバリュに行きたいと思っておられるお婆さん方の生活を豊かにしてあげようという面で考えれば、やや公平性を欠くのかもかもしれませんが、生活を豊かにして利便性を上げることであれば少し目をつぶってもいいのではないのでしょうか。個人的な見解です。</p>
岸野会長	<p>商工会でも了承している。あと費用負担の話もしているそうですので、活用できればいいのだと思います。シャトルも確かに考えられます。</p>
喜多委員	<p>帰りのバスがシャトルで行けるのであれば、買い物する時間に見合うようにうまく駅の方から又は他の路線からマックスバリュに行ける便があればいいと思う。</p>
菊池会長 事務局	<p>ダイヤのこととかシャトルにするかどうかということは技術的な問題であり、どちらが得策かは考えていただいて、今送迎されてマックスバリュに行っておられる方はバスに乗っていただけるかもしれない。公共交通をより便利にする上で、地域の足並みをよくしていく一つのきっかけにも考えられ、うまくいけばいい方向に行くのではないかなと思っている。病院のバスとこのコミュニティバスをうまく協調させるとか、などということはある得ると思っている。</p>
喜多委員 事務局	<p>まとまった段階でまた協議会で話し合うのですか。 協議会の前に幹事会を開催します。</p>
喜多委員	<p>以上で今日の案件は終了ですが、懸案の事項は事務局でまとめていただいて皆さんにお見せすることしたいと思っております。</p>
事務局	<p>案件5の運賃の合意というのは終わってしまったのか。 16ページの循環バスは現状100円であったものを200円に定めますということ、17ページの通学バスは運賃を100円にするという内容です。 スケジュールがあつての話だと思うが、個人的に言うとな人の運賃200円にしておいて高校生は営業割引にするというようなものがあると思うんですが、それを今からやり始めると必要なときに間に合わないというのでしたら別ですけれども、その考え方の方が全体的にスッキリとすると思う。あるいは、全体としての大放出という形になるのではないかなと思います。 それについては検討したのですが、新屋の地域の皆さんと話していく上で100円でいきたいと思いますということになりました。今の実験は新屋という限られた地域と</p>

喜多委員	<p>ということもあります。ただし、来年尾崎への延伸とかいうことになると、また200円という議論も出てくると思います。</p>
岸野コンサル	<p>もしそうであれば4の条件(16、17ページ)に、必要に応じて見直すみたいな一言を入れておいていただいたら見直すことができるのではないのでしょうか。</p>
池田委員代理	<p>運輸支局の方にお聞きしますけれども、特定の便だけ運賃大人200円と100円という差があるのは大丈夫ですか。</p>
岸野コンサル	<p>ここは別に問題ない。片方は直通の分だし、途中から途中という形のものでもありませんから。</p>
池田委員代理	<p>同じ空間を違う系統に乗れば200円の場合、100円の場合というのはあっても構わないということですか。</p>
岸野コンサル	<p>あくまでも今回の場合は、起点から終点までの運賃をいくらと定めたものなので問題ありません。よく街を走っている100円バスと同じである。</p>
新屋町会長	<p>はい。分かりました。</p>
新屋町会長	<p>せっかく来たのだから言っているいいですか。今日はこのような大変大事な会議に参加させていただいて大変ありがとうございました。私は循環バスについては、乗る人乗らない人、そういう区切りはないだろう、地域を挙げて取り組まないと後々大変だろうということから今回、実験バスに手を挙げました。これは私の考えでありますので聞き流してもらえればよろしいと思いますけれども、今回から循環バスが100円から200円に上げて、その代わり増便するんだということでありまして、私ははっきり言って意味がないと思っております。さほど増便しなくても苦労しておりません。新屋の場合は、はっきり言って。逆に私は、増便しないで今現状で200円に上げていただいて、それをみんなで乗りますよ。その余力のついた弘南バスさんのほうで例えば今新屋の町会で行っている通学バスとか、そういう関連の別なほうにそのお金を持っていくとか、やはりもう少し本当に地域のためになるそういうことを考える必要があるのではないかというふうに思っております。はっきり言って。あまり形式にとらわれないで、やはりそれは必要だと思っております。今回は、今日ここに来たのは、とにかく今回は必ず成功させるんだという強い意志の下に今日は来ました。よってこれから最後まで、お父さんお母さん、この高校生のある家を一軒一軒廻って説明をして説得するつもりでおります。その時には企画財政課のほうにまたいい資料を作っていただいて、最後まで頑張る気持ちでおります。ただ先ほどの20人なければ終わるようなことにつきましては、やはり少し考えていただきたいなど。それは、新屋町会で正直に言えば1年くらい期間をおいて、こういうものをやるんだというしっかりした余裕があってやるのであればいいけども、時間もなくて、さあとにかくやりましようとかいう感じでできておりますので、今回新屋が成功することによって恐らく尾崎の地域においても、新屋でやったんでおらほでもやるよ、というような所も出てくると思います。よって、今回はそういうことも含めてこれからお互いに話し合いをしながら、何とか一つご指導の程お願い申し上げます。</p>
菊池会長	<p>ありがとうございました。</p>
喜多委員	<p>今のお話、非常にいいお話であったと個人的に思いました。可能であれば全文とは言いませんけれども、要旨なり議事録に残していただければいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
新屋町会長	<p>ついでにもう一つ言わせてもらえれば、さっき事務局の方から簡単に今回は通学バス100円でやる、ただ新屋尾崎の場合は200円になるだろうと簡単に言いましたけれども、200円ということになれば月8千円くらいかかる。やはり金額的にも結構こだわっております。例えば、新屋の中にも子供が3人とか4人いる所もあります。そういう人たちは4千円でも負担となると思います。ですから今から尾崎の方は200円になるかも分からないという発言はやはり控えてもらいたいなど</p>

<p>小笠原委員</p> <p>菊池会長</p>	<p>思っております。参加してもらい、協力してもらいということになれば魅力がなければいけませんし、悪く言えば騙してうまく乗せるようなそういうものが必要だと思っておりますので、一つ口には気を付けてもらいたいと思います。</p> <p>バスに人が乗れば市で金を出してくれる。乗るようにしてくれればいい。何で乗る時間帯に出してくれないのかである。</p> <p>今日は本当に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