

平成23年度第5回日出町生活交通確保維持協議会会議録

(1) 日 時 平成23年12月2日(金) 14:00～15:10
場 所 日出町役場 旧館3階 大会議室

(2) 出席者 堀田協議会会長・・・日出町
土井協議会副会長・・・日出町区長会
合田委員・・・日出町
河野委員・・・日出町
伊豆委員・・・日出町タクシー協会
清水委員・・・国東観光バス(株)
天野委員・・・大分県別府土木事務所
宇都宮委員(代理:大森様)・・・日出警察署
外西委員・・・九州運輸局大分運輸支局
横松委員・・・大分県東部振興局
垣迫委員・・・日出町社会福祉協議会
漢委員(欠席)・・・大分県タクシー協会
扇谷委員(欠席)・・・大分県バス協会
財前委員(欠席)・・・国東観光バス(株)杵築営業所

事務局 越智事務局長、井川、高橋、西原
その他 株式会社地域科学研究所(青木、鎌田)

(3) 議事要旨

平成23年度第5回日出町生活交通確保維持協議会開始(14:00)	
井川事務局長	定刻どおり協議会開始。開会あいさつをお願いします。
1. 開会あいさつ	
越智事務局長	9月22日開催の第4回協議会で出た意見をもとにアンケート調査等を実施してきたことを告げ、その報告や規約の改正等について審議すると説明し、第5回日出町生活交通確保維持協議会の開会あいさつをする。
2. 会長あいさつ	
堀田会長	4月26日にこの協議会を設置し第5回目の協議会を開催することになった。今年中はこの協議会が最後になると思うが、今年度中にあと2回程度の協議会開催を予定しており、その中で計画案を作っていきたいと考えている。今日はアンケート調査結果の進捗状況等を委託

	<p>会社の地域科学研究所に説明してもらいながら協議会を進めていきたいと考えているので、最後までよろしくお願ひします。</p> <p>と、会長としてのあいさつ。</p>
井川事務局員	<p>配布資料の確認を行なった後、資料に沿って協議会を進めることを説明。協議会規約10条により、会長が議長となることを報告し、これからの進行を議長が行うと告げる。</p>
堀田会長	<p>協議会規約第11条第2項により、議長が会議において会議録署名委員を指名する旨を説明し、国土交通省九州運輸局大分運輸支局首席運輸企画専門官の外西敏治氏と大分県別府土木事務所次長兼企画調査課長の天野尚久氏に署名委員をお願いする。また、説明員として地域科学研究所の2人もこの協議会に出席し、進捗状況等の説明をしてもらうことについて、再度告げる。</p>
3. 議事 (1) 経過報告について	
3. 議事 (2) 調査事業の進捗状況等について	
堀田会長	<p>議事(1)の経過報告についてと議事(2)の調査事業の進捗状況等について、議事に関連性があるため(1)、(2)一括しての説明を事務局に求める。</p>
井川事務局員	<p>9月22日に第4回協議会を開催し、各種ヒヤリングやアンケートの内容、実施時期について審議してもらったと告げる。町民アンケートについては、10月5日に2,600通を発送、回収率が46.5%、1,210通の回答が返ってきており、交通事業者のヒヤリングについては、10月26日から11月11日までの間にタクシー事業者3社とバス事業者3社に対して実施したと報告。JR利用者ヒヤリングについては、11月4日から11月10日の間に町内4つの駅で実施しており、バス利用者ヒヤリングについては、民間路線バスだけでなく町のコミュニティバスを含めて11月28日から今日まで実施していると報告。調査事業の詳細については、受託会社の地域科学研究所がスクリーンを使って説明を行う旨を告げる。</p>
地域科学研究所(鎌田)	<p>自己紹介をした後、スクリーンを使いながら説明すると告げる。</p> <p>調査について、住民へのアンケート、事業者へのヒヤリング、JR利用者へのヒヤリング、バス(路線バス、コミュニティバス)利用者へのヒヤリングが、本日までで完了する予定になっており、12月中に交通空白地域のヒヤリングを予定している。</p> <p>●日出町全人口分布図について</p> <p>○スクリーン及び資料を使って説明</p> <p>図面について、GISというシステムを使用し、住民基本台帳に登録</p>

されている住民のデータをリンクさせ、どこにどういった人が住んでいるか分かるように作成したもので、その中の赤い点は人が住んでいる場所、赤い線は町内のバス路線になっている。この図面については、どこにどの年代・性別の人が住んでいるかという表示をすることができるようになっている。図面上の緑色の円は、バス停とJRの駅を中心として半径300メートルの円で、黄色の円が半径500メートルの円になっている。円の外側にある赤い点は、駅やバス停から500メートル以上離れた場所に住んでいる人ということになる。全体的に見た場合、JR駅とバス停から500メートル以上離れた場所に住んでいる人は、日出町民全体の1割程度という結果がでている。緑色の円の外側、JR駅やバス停から300メートル以上離れた場所に住んでいる人の場合は約3割であるので、逆に7割の人がJR駅やバス停から300メートルの範囲内に住んでいることになる。この結果について、県内自治体の交通の状況（距離に関して）は、『距離的に恵まれた住民の割合が多い』自治体になるのではないかと考えている。

○スクリーンを使って説明

高齢者の場合について、赤い点に一人暮らしの方が住んでいることを示している。バスの路線やバス停から300メートル以内という条件などは同じで、スクリーンを示しながら独居高齢者が住んでいる場所の確認を行う。同様に、500メートルの円を用いた図面についてもスクリーンを示しながら独居高齢者が住んでいる場所の確認を行い、JRやバスを利用しにくい状況がうまれていると説明する。その他の年代別人口分布図について、小学生、中学生、高校生、20歳未満と順番にスクリーン表示を行う。今後、各ヒヤリングで聞き取った目的地（公共施設やお店など）をGISの図面にデータ追加していく予定である。

●住民アンケートについて

○スクリーンを使って説明

10月5日に発送し、10月20日までに返信という設定にしており、返信率は46.5%、1,210人から回答を得ている。回答者の年齢層については、70、80歳以上の方が大きなウェイトを占めている。回答者の性別については、通常は女性の回答の方が多くなるが、日出町では男性が57%となっており、男性の関心が高い結果となっている。職業については、回答者の年齢層が高いということもあり、無職という回答が一番多くなっている。回答者の世帯構成については、単身者と高齢（65歳以上）の2人世帯という方が多くなっている。

る。公共交通を自分のことと捉え、問題と考えている人が多いということが、アンケートの回答者層から読み取れる。居住地区については自由記入にしており、地区別に分類して集計している。回答者における運転免許保有状況について、普通免許所持者が72%、バイク・二輪車のみの免許所持者が1.3%、免許返納者が3.7%、免許を持っていない人が21.6%となっている。このうち、免許返納者と免許を持っていない人は、高齢者の割合が多くなっている。80歳以上ではこの二つで約68%になっており、7割くらいの人が免許を持っていない状態と言える。これ（免許を持っていない割合）を性別で見ると、圧倒的に女性の割合が多くなっており、全国的にも同様の傾向が見られる。将来の免許返納についての設問について、『無条件に自分の判断で返納すると思う』という回答者が約30%、『条件に関係なく家族と相談して決める』という回答者が24%、『別の交通手段が確保できれば返納する』という回答者が21%となっている。将来のことを不安に思っている人も多いようであり、その際に返したくても返せないという状況にならないようにしていく必要があると考えている。

○スクリーン及び資料を使って説明

外出の目的ごとに、目的地、交通手段、頻度について調査した設問について、通勤・通学と病院への通院・介護、普段の買い物という目的に関して、日出町内という回答が一番多くなっており、町内で日常の用事を済ますことができる利便性の高い地域になっているといえる。交通手段に関しては、外出目的に関係なく自分で運転する車で移動する人が一番多くなっている。

○スクリーンを使って説明

路線バス等の利用状況について、コミュニティバス、路線バスとも利用していないという人が63%と圧倒的に多くなっている。バスを多く利用する人について、『ほぼ毎日』という回答者と『週に1～2回』という回答者を合わせて4%くらいになっている。それらの人にバスを利用する理由を聞いた設問では、『バス停やバス路線が自宅や目的地の近くにあるから利用している』という回答が一番多くなっている。逆に、路線バスを利用しない人に利用しない理由を聞いた設問では、『他に交通手段があるので、バスを利用する必要がない』という回答が一番多くなっており、他の交通手段とは自家用車ということになっている。鉄道の利用について、『いつも利用している』という回答者は4～5%程度となっており、（利用者全体で見ると）旅行など

での利用者や通勤での利用者がある状況になっている。(全体的な利用者は) バスより若干多い状況になっている。町内では暘谷駅がよく利用する駅になっており、別府駅、大分駅への移動が多くなっている。JRを利用しての町内駅間での移動についてもある程度見られた。鉄道を利用する理由について、『飲酒するときなど、自家用車が使えないときに利用している』という回答が多くなっており、鉄道を利用しない理由については、『他に交通手段があるので、鉄道を利用する必要がない』という状況になっている。タクシーの利用について、『利用していない』という回答者が45%、『年に数回』という回答者が33.5%という結果になっている。1乗車あたりの平均利用料金は『2,000円未満』が一番多いが、住んでいる地区によって結果に差が出ている。南端地区はサンプル数が少ないが、3,000円程度の回答を選んだ方が多くなっている。他の地区の人に関しては、『1,000円未満』から『2,000円未満』が多い状況になっているが、帰れるところまで鉄道で移動し、駅からタクシーで帰っているという状況が考えられる。タクシーを利用する理由については、『飲酒するときなど、自家用車が使えないときに利用している』という回答が多くなっている。環境保護と公共交通機関の利用という設問について、『環境保護のため、公共交通機関を利用するのが望ましいと思うが、実際は自家用車を使うことが多い』という回答が53.7%で一番多くなっている。コミュニティバスやデマンドタクシーを運行した場合に負担できる金額を尋ねる設問について、コミュニティバスに関して一番多かったのは『100円』で28.4%、デマンドタクシーについては、アンケート用紙に用語の詳細説明を掲載していたが、負担額については『わからない』という回答が一番多くなっており、金額が入っているものに関しては『500円』という回答が16.4%で一番多くなっている。ある程度利便性が高ければ、利用者に費用負担をさせてほしいという人と応分の負担をしても構わないという利用者が、この回答に集まっていると考えている。今後の公共交通のあり方の設問については、『費用と効果のバランスを取りながら、必要な人が使えるような公共交通体系にしていくことが望ましい』という回答が47.6%、『高齢化が進むので、公的負担や住民の協力で今より充実させていくのが望ましい』という回答が44.8%となっており、2つの回答比率が高くなっている。理由として、回答者の年齢層が高かったことが影響しているのではないかと推測されるが、利用者は『高齢化が進む・・・』という回答を選び、現在利用していない人

は『費用と効果の・・・』という回答を選んでいると考えている。どちらにしても、ある程度費用負担が発生するのは仕方ないが、効果がしっかり出せるような形にしてほしいということが日出町民の意見だと考えている。住民ができる公共交通への協力の設問について、『バス停の草刈り・清掃など』や『コミュニティバスに乗車する』という回答が多くなっている。以上が、全体的な住民アンケートの結果となっている。

○スクリーン及び資料を使って説明

公共交通機関（バス、JR、タクシー）を多く利用する人の回答をまとめたものについて、公共交通機関を『週に5回以上』または『週に1回～2回』という回答をした人は、年齢は70歳台から80歳台、性別は女性、職業は無職、世帯構成は単身世帯、という傾向の人が多くなっている。つまり一人暮らしの70代～80代の無職の女性が、公共交通機関を多く利用するといえるのではないかと思う。運転免許の保有状況については『運転免許は持っていない』、自家用車の保有状況についても『自家用車を持っていない』、一人暮らしなので『自分が送迎することも、家族に送迎されることもほとんどない』という状態で暮らしていることが分かる。A3で配布している資料について、バスを利用している人の回答の特徴として、自宅からバス停までが歩いて5分～10分程度の方は、バスの利用が多くなっている。バスを利用する理由については、『バス停やバス路線が自宅やバス停の近くにあるから利用している』という理由が多くなっている。一方、JRを利用する人については、『バス停やバス路線が自宅や目的地の近くにないから利用しない』という回答の人が多くなっているため、バスの利用に関しては、バス停が自宅からどれくらいの距離にあるかということが非常に重要なウエイトを占めていると考えることができる。利用者が考える公共交通の今後のあり方について、『高齢化が進むので、公的負担や住民の協力で今より充実させていくのが望ましい』という思いの人が多く結果になっている。今利用している人と利用したくてもできない人がいると思うが、そういった人たちに対してできるだけ負担を抑えながら効果の高い公共交通体系を構築する、ということをも住民も望んでいることが結果から分かると思っている。

●運行事業者ヒヤリングについて

○スクリーン及び資料を使って説明

運行事業者ヒヤリングは、タクシーとバス会社に訪問し、町内でどのような人が公共交通機関を利用しているかを聞き取りしたもので、町

内での移動は自宅と病院、買い物施設の往復が多いという話を聞いている。一方、町の中心部に住んでいる人は、自家用車での移動が多いためか分からないが、利用が少ないという話を聞いている。町内から町外への移動パターンとしては、別府市内の病院や買い物施設に行くことが多く、60歳台から80歳台の高齢の女性が利用することが多いが、利用する高齢者自体は減少傾向にあるとの話だった。町内での利用の多い時間帯は午前中で、午後（昼下がり）や深夜の時間帯は利用が少ないと聞いている。町内で利用の多い場所について、タクシーでは地域から中心部への移動とその帰りが多く、路線バスでは堀のバス停、日出駅、藤原小学校入口、赤松、辻間団地内のバス停は利用が多いと聞いている。乗車と降車の差はあまりないが、ハーモニーランドに関しては、アルバイトや従業員の利用があるので降車が若干多くなっているという話を聞いている。路線バスにおいて町内で利用の少ない場所は、国道を通過して団地などに入らない路線は利用が少ないと聞いている。一乗車当たりの平均利用料金は、タクシーで800円から1,000円、路線バスで100円から400円くらいが多いとのことで、観光による利用はあまりないとの話だった。月による乗降客数の差異については、あまり多くないとのことだったが、町内で何らかの行事があるときや雨、雪などの場合は少し利用が増えるとの話だった。生活交通ネットワーク計画への提案としては、高齢者割引等によるタクシーの利用促進策、利用価値のある時間帯に運行する施策、人の移動自体が少ない午後の時間帯に車両や運転手を活用する施策やバス料金の上限化施策（利用者を増やし補助金を減らす）などの提案をもらっている。ネットワーク計画を策定した場合に懸念することについては、利用の多い時間帯や利用者の行きたい場所が同じであるため、その時間帯に乗合タクシー等を運行することになると、車両・運転手が不足するのではないかということやバス路線の維持・存続に心配があるという意見をもらっている。交通施策への要望について、一番多かった要望は、高齢者の運転免許返納促進策を講じてほしいということだった。

●JR利用者ヒヤリングについて

○スクリーンを見ながら説明

312人に調査協力をしてもらい、男性よりも女性のサンプル数の方が多くなっている。年齢はある程度バラバラになるよう調査し、通勤・通学者だけでなく、バスよりも幅広い年齢層になっている。町内から町外へ出かける人が多く、町内に在住している人が多くなってお

	<p>り、職業もいろいろある。運転免許の保有状況について、免許を取得したことがない人が4割いる。利用する駅に関しては、アンケート結果と同じで暘谷駅が一番多くなっており、目的地としては別府駅・大分駅が多くなっている。乗車駅までの移動は徒歩が一番多くなっており、当初想定していた駅まで車を使って移動する人よりも駅まで歩いて利用する人の方が多いということが分かった。利用する主な目的としては、通勤・通学の人が多い状況となっており、利用頻度も高く、同じ人が毎日利用しているという状況になっている。鉄道を利用する理由としては、他に交通手段がないという人が多くなっている。鉄道や駅に対して改善してほしいことについては、運行本数を増やしてほしいということが一番多くなっており、調査員が感じたところとしては、高校生は6時台から7時台までを多く利用しており、通勤者は7時台から8時台を多く利用している。6時から8時までの利用者の性別に偏りはないが、通勤者については、若干男性の割合が多くなっている。早朝の便について、高校の学区制がなくなってから電車が混雑して全く座れなくなったため、以前見かけていた高齢者が乗らなくなっているという話を聞いている。6時台から8時台に関しては、大分行の混雑が激しいので、できれば4両編成にしてほしいという要望をたくさん聞いている。8時台の後半からの便について、利用者の性別は女性が圧倒的に多くなっている。暘谷駅に関しては、できてから便利になったが、暘谷駅まで直接行くことができるバスの便がないなど、JRとバスの連携がよくないという話を聞いている。また、暘谷駅のホームに待合室がないという話、豊後豊岡駅と日出駅の階段をどうにかしてほしいという話など、改善の要望を聞いている。</p> <p>バス利用者ヒヤリングについては本日まで実施する予定となっており、交通空白地域ヒヤリングについては、今後空白地域に赴いて話を聞き、それらの結果を次回報告する予定にしていると告げ、説明を終える。</p>
堀田会長	経過報告と地域科学研究所が行った調査事業の進捗状況の説明について、質問、意見を募る。
天野委員	<p>人によって違うと思うが、『JR駅やバス停などの乗り場まで、何分までなら歩きますか』ということ聞いてみてはどうか、と発言。1時間で4キロメートル、30分で2キロメートル、15分で1キロメートル、世代によって違うとは思いますが、どの程度だったらタクシーやバスを使わずに移動できるかということ聞くことなど、交通の維持確保の協議会としてそういった調査は実施しなかったのか、と質問。</p>

地域科学研究 所（鎌田）	本日の報告には含まれていなかったが、調査の際に『最寄りのバス停や駅から歩いて何分くらいのところに自宅がありますか』という話を聞いているので、その結果については分析が済み次第報告したい、と回答。
天野委員	ただ漠然とアンケートをしていると思ったので、『この距離だったらタクシーやバスが必要になる』という調査を行うことで結果に反映されるのではと思い意見した、と発言。
堀田会長	他に質問、意見を募る。
横松委員	人口分布図で300メートルと500メートルの円になっているが、これは基準というか一般的な数値なのか、と質問。
地域科学研究 所（鎌田）	一般的に、バス停から300メートル、JR等の駅から500メートルの地域の方が利便地域にお住いと捉えられている。ただ、これがそのまま日出町の状況に当てはまるかどうかは、今後検討していく必要があると思う、と回答。バス利用者の調査を実施しているところであり、例えば団地のような傾斜のきつい場所など、調査の結果を分析して300メートルや500メートル以外の適用も判断する必要があると思う、と補足する。
天野委員	300メートルや500メートルだけでなく、手間がかからないのであれば1キロメートルの円も入れてみてはどうか、そういった作業には手間がかかるものなのか、と質問。
地域科学研究 所（鎌田）	そんなに手間がかかるものではない、と回答。
堀田会長	1キロメートルだと日出町が全て隠れてしまうかもしれないが、300メートル、500メートルというのは、専門家から見た場合に何か基準みたいなものがあるのか。また、それ以上の場合はバス路線等が必要というようなものがあるのか、と質問。
天野委員	歩く距離が長いほど交通事故に遭う確率は増えるのでは。私は子どもの頃に1里（4キロメートル）を歩いて小・中学校へ行っていたのでなんてことはない距離だが、時代も違うし、仕事に行くまでの間に汗をかいたりすると仕事もできなくなるといったところではないか、と発言。
河野委員	私自身、私の家を今の例に当てはめてみると、まず日出駅があって暘谷駅ができたのだが、私の家から日出駅まで800メートルか900メートル、暘谷駅まで300メートルか400メートルで、暘谷駅ができるまで日出駅をほとんど利用していなかった。暘谷駅ができて、大分・別府方面へ行く際に暘谷駅を利用するようになった。個人的な

	例として、そういったこともある、と発言。
堀田会長	何にしても近いことが一番いいことであり、コンビニやスーパー等に買い物に行く場合など、出入口前に駐車場があればよいのだが、そうでない場所にあると行かないという場合などがある、と発言。
越智事務局長	人間というものが行きやすい（移動しやすい）範囲ということが重要なだろう、と発言。
地域科学研究所（鎌田）	コミュニティバス等を地方自治体が考えるようになってから、いろいろな事例、ガイドラインやハンドブックなども出されているが、その中に『バス停から300メートル圏内を出ると空白地域になる』ということが書かれているものがある。福岡市の場合は、バス停から500メートル、鉄道駅から1キロメートルをという独自指針を持っているが、一般的には高齢者向けで300メートルにしている自治体が多い状況だと思う、と回答。
外西委員	基本的には決まっておらず、自治体で決める形になっている。来年度以降に確保維持事業という形で申請すると思うが、その要綱においては、バス停、JR駅とも1キロメートルを超えた地域が空白地域とみている、と説明。ただ、交通空白地域とはならなくてもいろいろな補助の受け方はあり、300メートル以上離れている地域が大変だという現状であれば、その路線も補助の対象にはなる、補足する。
堀田会長	意見がなければ、次に進む旨を告げる。
	意見なし 「はい」という多数の声をもって承認
3. 議事 (3) 規約の改正 (案) について	
堀田会長	議事(3)の規約の改正(案)について、事務局に説明を求める。
高橋事務局員	<p>協議会の規約改正と財務規程の二点の改正を行うことを告げ、財務規程については会長が定めることになっているが、当初に承認をもらった経緯もあるため今回も提案する旨を説明する。</p> <p>協議会規約の改正について、今年4月26日に国の公共交通確保維持改善事業の要綱に沿った形でこの協議会を設立し、調査事業等を実施しているが、今後ネットワーク計画を策定し、実証運行等を開始する際に運賃等の議論が必要になってくる。その際、道路運送法の施行規則の中に“交通会議といわれるものを設置して、そこで町内の公共交通の必要性や運賃などの協議をすること”と定められている。法律等の基になるものが違うため、本来であれば別々に協議会と交通会議を設置すべきものと思われるが、この協議会で交通ネットワーク計画の議論をして計画を立てていきたいということと、運行の必要性や運賃の議論が別々に行われることは効率が悪い。また、協議会と交通会</p>

	<p>議に定められている委員が同じで、この協議会の中で一緒に議論する方が効率的で経過も分かるということから、規約の改正を行いたい。資料の目的の中に線を引いてあるように道路運送法の規定を追加し、道路運送法と確保維持の要綱に基づくものの2本立てで、この協議会を運営したい。また、委員の区分も道路運送法と要綱の2つの位置づけになる、と説明する。</p> <p>協議会財務規程の改正について、会計年度は3月31日までになっており、収入支出は町の財務規則を準用するよう記載しているが、今年度中に歳入歳出の権利が発生しても、書類上の手続きで年度内に完了しない場合も想定される。3月31日に会計年度が終了しても、町のように出納閉鎖期間というものを設け、5月31日までの2ヶ月間の期間を設置する旨の明文化を行いたいと考えている。改正案の第9条に、『協議会の予算に係る収入及び支出の手続は、日出町の例により行うものとする。』と書いているが、補助金等のやりとりで、権利は発生しても3月31日までに全ての手続きが終わらない、という場合もあり得るので、日出町の例にならって5月31日をもって閉鎖をするという一文を追加したい、と説明する。</p>
堀田会長	<p>協議会の規約について、道路運送法上の目的と同じものであり、協議会と別に交通会議を設置する繁雑性を考えたときに、この協議会に交通会議の機能を持たせた方が効率的ではないか、という規約改正の提案だったと考えている。また、4月、5月を出納閉鎖期間として、日出町に準じた形で行いたいという財務規程改正の提案だったと考えていると説明し、この2点について質問、意見を募る。</p>
外西委員	<p>協議会規約の目的の中に、道路運送法の規定に基づくという一文が追加されたが、具体的にいうと、今あるバス路線の廃止や別の路線への変更、バス停を設置する場合などについて、バス会社がバス路線を廃止するときは半年前に申請する必要があるが、交通会議で協議・了承されたときは短縮（3ヶ月や1ヶ月）することができる。運賃についても、道路運送法に基づく協議会で協議されるのであれば、すぐに承認することができる。交通会議がなくても可能だが、その場合は相当な期間（3ヶ月、4ヶ月）を要する。交通会議の中で委員の同意が得られれば、1ヶ月間で申請ができる。申請はバスにしてもタクシーにしても事業者なので、その間に早めに準備することになる。交通会議がないと、バス停の設置や路線の変更をするという場合にすぐできないので、それを容易に、期間を短縮して行うために道路運送法に基づく交通会議で協議される必要がある。今後は、バス路線等の話になって</p>

	<p>くと思うので、申請の手続きが出た場合に合わせた形で協議を行えば、道路運送法に基づく協議ができたということで、事業者はそれに基づいて申請することができる。(交通会議を設置することで) 運賃にしてもバスの路線変更にしても、申請が簡単になり時間短縮もできる。他の自治体は(協議会と交通会議を)別々に設置しており、協議会を開催して協議を行い、その結果に基づいて交通会議を別の日などに開いているが、メンバーは同一で運営している。つまり、この協議会と道路運送法に基づく交通会議の2つがあって、2回3回と集まる必要が生じてくる。そうすると委員に負担がかかるため、一緒にしてはどうか、と事務局に提案した。ということで、こういった規約改正(案)になった、と補足説明を行う。</p>
堀田会長	<p>詳細な補足説明にお礼を述べ、他に意見がなければ、次に進む旨を告げる。</p>
<p>意見なし 「はい」という多数の声をもって承認</p>	
<p>3. 議事 (4) 今後のスケジュール(案)について</p>	
堀田会長	<p>議事(4)の今後のスケジュール(案)について、事務局に説明を求める。</p>
井川事務局員	<p>今後のスケジュール(案)の資料に沿って説明。 今月中に、交通空白地域のヒヤリング調査を行うことで全調査が終了するので、全ての調査結果を取りまとめて来年の1月中旬から下旬にかけて第6回協議会を開催し、ネットワーク計画を作る方向性を提案して協議会で審議してもらおうと考えている。最終的に計画(案)を2月末までに完成させ、(本年度最後と思われる)第7回の協議会を2月下旬か3月初旬に開催したいと考えている。協議会での承認を受けて計画書を作成し、完成した計画書を議会等で報告したいと考えている。こういったスケジュールで行いたい、と説明する。</p>
堀田会長	<p>第5回の協議会以降、今年度中は最低でもあと2回は協議会を開催するという説明だった。今後も引き続き、地域科学研究所にはヒヤリング調査、全ての調査のまとめ、ネットワーク計画書などの業務をお願いしたい、と発言。また、事務局に対し、3月議会で報告ということだが、最後の第7回協議会開催を遅くとも3月上旬ということで、議会提出に間に合うか、と質問。</p>
井川事務局員	<p>調査が当初の計画より若干ずれており、当初の予定では3月議会で報告にしていた。スケジュール(案)では、計画書を2月中旬から下旬にかけて作成という形にしているが、若干早めて中旬くらいまでに完成させ、第7回協議会を2月末に開催したいと考えている、と回答。</p>

堀田会長	次回協議会開催の目安として1月中旬から下旬くらい、第7回協議会開催を2月下旬で予定しておいてほしい、と発言。他に意見がなければ、次に進む旨を告げる。
意見なし 「はい」という多数の声をもって承認	
3. 議事 (5) その他について	
堀田会長	議事(5)のその他について、何かあるか事務局に確認。
井川事務局員	その他というわけではないが、今後のスケジュールについて委員に無理をお願いすること、また規約の改正が承認されたため本日付で施行することについて告げる。
堀田会長	議事はこれで終わりだが、何か言っておきたいことがあれば、と意見等を募る。
外西委員	予定が詰まっており、2月末までに交通計画を作るような形になるわけだが、基本スタンスとしてどういった人を救うのか、どういう形で交通弱者を守るのか、町でしっかりしたものを作り、それにそった形で進めてほしい、と意見を述べる。
越智事務局長	午前中、町長を交えて意見交換を実施し、高齢者の移動手段の確保が最大の重要課題ということで、それを中心に据えて取り組みたいと思っている、と回答。
堀田会長	他に質問、意見を募る。
横松委員	高齢者の移動手段の確保ということであれば、通院や買い物になると思うが、アンケートの中で『不便に感じている』や『改善してほしい』、『困っている』という意見などはあったのか、と質問。
地域科学研究所(鎌田)	高齢者で移動に困っているという意見はアンケートの中でいくつかあり、一番多かったのはバスの時間帯についてだった。通院のためだとちょっと遅いという意見や通院のときに買い物をして帰りたいが、買い物をして帰るだけの時間的余裕がない(帰りのバスに間に合わない)という意見が多かったように感じる。本日までバス利用者ヒヤリングを行っているので、その結果も含めて報告したいと考えている、と回答する。
横松委員	地区でそういった差はあるのか、と質問。
地域科学研究所(鎌田)	はい、と回答。
清水委員	現時点の町の考えについて、今の路線を廃止してコミュニティバスを走らせるのか、今の路線バスを維持しながら合間を縫うような別の路線を走らせるのか、他市町の例もあると思うが、アバウトで構わないので案があれば聞かせてほしい、と質問。

越智事務局長	調査を実施しているところであり、どういった路線がいいのか、運行の仕方がいいのか、空白地域のことなどいろいろなことを含め、住民の意見等をまとめた調査結果を踏まえて検討を行い、来年の1月には方向性を示したいと考えているので、現時点での案を示すことは難しい、と回答。
堀田会長	他に意見がなければ、これで議事を終わる旨を告げる。
意見なし 「はい」という多数の声をもって承認	
堀田会長	議事について終わることを告げ、委員にお礼を述べる。
井川事務局長	議長にお礼を述べ、日程を進める。
4. 閉会あいさつ	
越智事務局長	委員にお礼を述べた後、この協議会で出た貴重な意見をもとによりよい日出町の生活交通の確保維持に努め、地域科学研究所とともに計画を作りたいと述べ、第5回日出町生活交通確保維持協議会の閉会あいさつをする。
平成23年度第5回日出町生活交通確保維持協議会終了（15：10）	

平成23年度第5回日出町生活交通確保維持協議会の概要を記載して、その相違ないことを証するため、ここに署名、捺印する。

平成23年12月28日

平成23年度第5回日出町生活交通確保維持協議会

会議録署名委員 外 西 敏 治 ⑩

会議録署名委員 天 野 尚 久 ⑩