

平成23年度第6回日出町生活交通確保維持協議会会議録

(1) 日 時 平成24年1月25日(水) 13:55～15:55
 場 所 日出町役場 新館3階 331会議室

(2) 出席者 堀田協議会会長・・・日出町
 清水委員・・・国東観光バス(株)
 伊豆委員・・・日出町タクシー協会
 扇谷委員(代理:清水様)・・・大分県バス協会
 江藤委員・・・九州運輸局大分運輸支局
 財前委員・・・国東観光バス(株)杵築営業所
 天野委員・・・大分県別府土木事務所
 宇都宮委員・・・日出警察署
 合田委員・・・日出町
 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
 土井協議会副会長(欠席)・・・日出町区長会
 漢委員(欠席)・・・大分県タクシー協会
 河野委員(欠席)・・・日出町
 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6回日出町生活交通確保維持協議会開始(13:55)	
井川事務局長	定刻より5分早く協議会開始。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	会議出席へのお礼を述べ、第6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	前日の朝、『来年7月の日本テキサスの日出工場閉鎖』の一報を聞いた。日出町の中では中心的な大きな企業であり、その企業の突然の閉鎖話であり、非常に驚いたところだ。地震もそうだが、予期せぬことがいつ何時起こるか分からない。役場としては、今後の対応について対策を考えていく必要があると思っている。今回は6回目の協議会になるが、5回目までの間でいろんな意見を聞き、交通体系についての

	<p>計画書を3月に向けて作成する必要がある。今回と次回のあと2回程度の協議会で決着をつけたいと考えているので、活発な意見をもらいたい。本日の協議会については、調査結果の積み残しと計画書の方向性について提案したいとのことなので、最後まで審議をお願いしたい。</p> <p>と、会長としてのあいさつ。</p>
井川事務局員	委員の変更について、1月1日付で外西委員が大分運輸支局から九州運輸局へ異動となり、江藤裕一専門官が新たに赴任したので、当協議会の新規メンバーになると告げ、ひと言あいさつをお願いする。
江藤委員	1月1日付の異動で九州運輸局からこちらに異動してきたのでお願いいたします、とあいさつ。
井川事務局員	サポート的な助言をお願いします、と江藤委員に依頼。本日の資料確認を行った後、協議会規約第10条により、進行を会長（議長）をお願いする。
堀田会長	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、国東観光バス(株)杵築営業所長の財前誠氏と日出町役場福祉対策課長の合田俊氏に第6回協議会の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、議事等の説明をしてもらうことについて触れる。
3. 議事 (1) 経過報告について	
3. 議事 (2) 調査結果の報告について	
堀田会長	議事(1)の経過報告についてと議事(2)の調査結果の報告について、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。
井川事務局員	昨年12月2日に第5回協議会を開催し、それまでに調査が終わったものについては、その際に報告を行った。その後、12月20日と22日の2日間で交通空白地域のヒヤリングを実施した。その結果を含めて地域科学研究所が説明を行う、と告げる。
地域科学研究所(鎌田)	<p>自己紹介をした後、公共交通利用者ヒヤリング調査と交通空白地域ヒヤリング調査の結果を報告すると告げる。</p> <p>●公共交通利用者ヒヤリング調査について(資料を使って説明)</p> <p>実施日は11月28日から12月2日までの5日間。調査員が、町内を運行する路線バスとコミュニティバスに乗り、利用している人に聞き取りする形で調査を行い、サンプル数は135件。回答者の性別は、女性が83.7%、男性が15.6%で、圧倒的に女性が多くなっている。年齢について、高齢者(65歳以上)の方が約5割を占め</p>

る形になっている。全利用者に対して調査を行ったわけではないので利用者と完全一致するわけではないが、概ねこういった傾向が見られると思って間違いないと思う。職業について、無職の方と専業主婦の方が約30%ずつの割合になっている。家族構成について、独り暮らしと2人暮らしを足した割合と3人以上の割合が同程度（4割強）になっているが、独り暮らしと2人暮らしの方は免許を持ってなかったり、送迎してくれる方がいなかったりといった傾向が伺える。運転免許の保有等について、免許を持って運転する人は7.4%しかいないため、路線バスやコミュニティバスを利用している方は免許を持っていない人が圧倒的に多い状況と言える。バスを利用する目的について、通院が43%、買い物が41%で、この2つが突出して多くなっている。バスの利用頻度について、週3回以上が46.7%で、半数弱の人が頻繁に利用していることが分かる。週1～2回の人も加えると、75%くらいの人が週1回以上はバスを利用していることが分かる。自宅から一番近いバス停について、3分から5分くらいでバス停まで行ける方が、多く利用をしているということが分かる。公共交通機関で満足している点について、自宅や目的地近くにバス停があって利用しやすいという人が22.2%で一番多くなっており、問10で自宅からバス停までの距離が3分から5分と回答した人は、自宅とバス停の距離が近いのではないかと考えられる。公共交通機関で変えてほしい点について、運行本数が少ないということと、運行時間・ダイヤの変更をしてほしいという回答が多くなっている。このヒヤリングで調査員が感じたこととして、国東・杵築と大分を結ぶ路線について、町外者が町外（大分、別府、杵築、国東）への移動のために乗車していることがほとんどで、日出の人が町内への移動で利用することはほとんどない。バスに乗る人は同じ人が多く、5日間の調査で毎日同じ人に会うこともあった。定刻で走るバスが少なく、別府方面から国東・杵築に行く便においては、午後になると毎日のように15分以上の遅れがみられたため、時間に余裕がある人しか使えない状況となっている。ここから利用者からの要望になるが、便数が多い地区の人から、往路便と復路便の間隔について、主な目的である通院と買い物を済ませられるだけの時間を多くとってほしいという要望が多かった。週末に運行がない路線を利用する人から、土曜日か日曜日のどちらかだけでも運行してほしいという要望を多く聞いている。調査日が、ひじ産業まつりの翌日からだったことも関係しているかもしれないが、町が主催するイベントがあるときは、それにあわせて公共交

通を準備してほしいという要望があり、なければ祭りに参加することもできないという声も聞かれた。

●交通空白地域ヒヤリング調査結果について（資料を使って説明）

12月20日と22日の2日間で調査を実施した。空白地域として捉えた各地区の区長と民生委員に事前に協力してもらい、移動に困っていると思われる人をヒヤリング対象者としてピックアップし、戸別訪問して聞き取りをしたので、データの精度はかなり高いものになっていると考えている。ヒヤリング調査を実施した場所は、豊岡、上仁王、覚雲寺、自然郷、藤原東部、成行、牧の内で、訪問軒数は47軒となっている。ヒヤリングした人の性別について、男性が約30%、女性が約66%となっている。年齢について、50代が一人いたがほとんどの人が65歳以上で、70代・80代の人で9割を越すような年齢構成になっている。住所について、区長や民生委員から教えてもらった対象者数も地区によって違いがあったため、参考程度に見てもらえればと思っている。職業について、無職の人が約6割で専業主婦の人が3割程度となっている。世帯構成について、一人暮らしの人が5割弱の46.8%、65歳以上の二人暮らしの人が10.6%となっている。運転免許の保有状況と自家用車の運転状況について、免許を持って運転しますという人が8.5%、免許はあるが運転しない人や免許を返納した人を含め、自家用車を運転しない人が9割を越す形となっている。普段の移動手段について、空白地域のヒヤリングのため、バスやJRの利用が難しい人が大半となっており、タクシーや自転車で移動すると回答した人が多い。家族や知人による送迎も53.2%と、約半数の人が回答している。外出の目的に関しては、買い物・通院が多くなっている。外出の頻度について、週1～2回がほぼ半数となっている。よく利用している施設の名称を聞く設問について、2名以上から回答があったものを掲載しているが、中心部の病院や中央公民館周辺の買い物施設が多く挙がっている状況になっている。現在利用していないが、交通手段があれば利用したいと思っている施設について聞く設問について、『ある』という回答者よりも『ない』という回答者の方が多くなっている。これは、今まで公共交通手段がない状態で生活をしているため、『ない』という回答が多くなったものと考えている。『ある』という回答をした人については、町外の施設（別府市の温泉）という回答が多くあった。住んでいる地区に公共交通サービスがなくて困ることについて、バス停が遠くて利用ができないという人、タクシー代等のお金がかかるという人、他人の都合での外出にな

	<p>ることや送ってもらうことで他人に迷惑をかけていると答えた人がいた。住んでいる地区に公共交通サービスは必要だと思うかという設問について、今すぐ必要だと思うと回答した人が34%、必要ないとは言いきれないが、それほどの需要もないと思うと回答した人が31.9%で、この2つが多い状況となっており、全く必要ないという人が10%程度だった。住んでいる地区に必要な公共交通サービスの種類について、利用する日は限定されているので、特定の曜日のみで構わないが、行きたいところが決まっており、予約の手間もいらないように決まった時間決まった路線をバスが走ってほしいという回答が75%近くとなっている。この設問に関連して、何曜日に利用したいかということも合わせて聞いたが、特定の曜日を指定する人がほとんどおらず、どの曜日でも構わないので週1、2回でも運行してもらえればという回答を多くもらっている。こういった公共交通サービスが実施された場合の利用の可能性について、問16では一部の特定の人が利用すると思うという回答が最も多くなっており、問17では自分自身が利用すると思う回答が最も多くなっている。このヒヤリングで調査員が感じたこととして、交通空白地域に住んでいる人は、移動にタクシーを使うか近隣の親戚に時間があるときに送迎してもらっている人が多く見受けられる。日出町の特性上、自宅から外出するときは下り坂だが自宅に帰るときが上り坂になる人が多く、荷物がある帰りだけタクシーで帰ると回答した人も多数いた。自家用車を運転できる知人の車に乗せてもらうことについて、乗る側も乗せる側も事故の危険などのためできるだけ避けたいと考えているようだった。調査地域は買い物が自由にできない地域ということもあり、配食サービスや生協の商品宅配、移動販売車を利用しているという回答があったり、玄関先にそういった箱が置いてあったりした。通院や買い物が主な目的ということで回答してもらっているが、通院の頻度は2週間に1回から1ヶ月に1回という回答の人が多く、頻繁に通院しているという人は多くなかった。要望として、週に1、2回で構わないのでバスが通ってほしいという話が多くあった。さっきも説明したが、外出の曜日の希望はほとんどなかったが、時間帯としてはできれば午前中という人がいた。大神地区に関しては、住んでいる人同士でコミュニティができており、地域主体の自主運行というものも検討できるのではないかという感想をもっている。前回の協議会までに説明できなかった分については以上だと報告し、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結果の説明について、質問、

	意見を募る。
横松委員	交通空白地域のヒヤリング調査結果の中で、6 ページの問 1 1 と問 1 3 で人数を書いているが、調査対象が 4 7 名となっており、足しても十数人や二十数人にしかならない。残りの人は無回答ということで良いか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	問 1 1 については、『ある』という回答が 2 9 . 8 % で、その中でさらに具体的な名称を挙げた人が右側の表になっているため、足しても 4 7 にはならない。具体的な施設の名称を挙げた人が全部で 1 4 となっている。問 1 3 については、回答がなかった人はカウントしておらず、無回答・わかりませんという回答者以外の人数になっている、と回答。
堀田会長	空白地域について、行政区をいくつか挙げているが、他には空白地域はないのか、と質問。
地域科学研究所（青木）	A 3 縦の資料の図に人口分布の状況とバス停からの距離を記しているが、バス停から 3 0 0 メートル、5 0 0 メートル離れて住んでいる人の把握をしている。その中で人口がある程度集積している地区を選んで調査を実施した。図の中で黄色を付けている箇所が、今回調査を実施した場所となっている。これ以外にも空白地域はあるが、点在している地域となっているため、調査のサンプル数を多くするという理由から人口集積地区で重点的に調査を実施している、と回答。
堀田会長	図面に記しているとおおり、他にも空白地域はあるようだが、人口がある程度集積している地区を選んで調査を実施したということのようだ、と発言。 他に質問、意見を募る。
江藤委員	空白地域ヒヤリング調査結果最後の所感について、最後に『大神地区は、住んでいる人のコミュニティができていますので、地域主体の自主運行を検討できるのではないかと記載しているが、こういったモデルを考えているのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	兵庫県のある自治体では事例があるが、協議会などから地区住民に対して車両を貸与する形を取り、運転手をボランティアで行ってもらうなど形はいろいろ検討する必要があると思うが、その地区で移動ができない人の交通手段を確保するような取組ができるのではないかと、というようなことを調査で感じたので記載した、と回答。
横松委員	そういった事例というのはあるのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	糸島市の旧二丈町地区（がある）、と回答。
江藤委員	そこはまだ始まったばかりだと思うので、あまり実績というか経験値

	<p>もないと思うが、あの形態での運行のことを言っているのであれば、委員の皆さんもピンときてないと思う。あれは、コミュニティバスも走らないところをどうするかというケースであって、協議会の中で示すのであれば少し解説が必要と思う、と発言。</p>
地域科学研究所（鎌田）	<p>路線バスやコミュニティバスも走らないような地区でという話だったが、移動に困っている人や人口自体が少ない地区で自主的な取り組みとして移動手段を確保しよう、というのが他の自治体で行っているオーソドックスな形であると思う。記載事項の補足をすると、今後住民でできることは住民でやっていかなければならないという状況になることが予測され、協働でまちづくりを行うという観点からも、（大神地区は）人口の集積があつてコミュニティもあるので、そこで自主的に問題を解決していくような取組ができれば良いのではないかと、という思いもあつて記載した。大神地区が、コミュニティバスの手当てができない地区という意味で記載しているわけではない、と発言。</p>
堀田会長	<p>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 (3) 計画策定に向けての方向性（案）について</p>	
堀田会長	<p>議事（3）の計画策定に向けての方向性（案）について、事務局に説明を求める。</p>
井川事務局員	<p>詳細については地域科学研究所が説明するが、交通事業者・行政・地域・住民などが一体となった新しい公共交通システムを構築するというところで、ネットワーク計画を策定するという形になっており、住民アンケートや空白地域ヒヤリング等の結果を全部含めた形での方向性を提示したい。基本的には、空白地域をなくすということを基軸に考えている。また、公共施設への接続ということから保健福祉センター、区画整理の中に医療機関等があることから中央公民館、そして役場へとアクセスし、最終的には公共交通の結節点として改修工事を進めている暘谷駅への接続ということを考えている。町の活性化、地域の活性化ということを目的としていると説明し、地域科学研究所に詳細説明を引き継ぐ。</p>
地域科学研究所（鎌田）	<p>《スクリーンと資料を使って説明》</p> <p>日出町人口分布図について、住民基本台帳のデータからどこにどういった年齢の人が、どういった形態（一人暮らしか二人暮らしか）で住んでいるのか把握するために、こういった分布図を作成した。スクリーンに映しているのは全人口を記した図面で、これに現行のバス路線とバス停を記し、バス停から半径300メートルと500メートルの</p>

円を表示したものとなっている。この円の外側に住んでいる人が空白地域の調査の対象となる人であり、実際に調査を実施した。日出町内のこういったところにどういう形で空白地域があるのかということ把握し、それぞれに印をつけたものが、資料に青い枠で囲んでいるAからGのエリアになっている。資料の図面の赤い点については、65歳以上で一人暮らしまたは二人暮らしの人が住んでいるところを記している。地区の捉え方として、暘谷（中心部）の辺りから放射状に道路が延びており、そこをバスが運行しているので、そのバス路線に挟まれた地区や隙間部分の地区が空白地域となっている。資料のAとBのエリアについては、海沿いの道から山の方へ坂を上っていくエリアになるが、一つで考えるには大きすぎるため分割して検討している。Bの右側を走っている路線は、ハーモニーランドを通過して杵築駅に行くバス路線になるが、その路線と大分・別府から杵築・国東方面に向かうバス路線の間のエリアが空白地域となっており、資料ではCと記している。Cの下側の路線のもう一本下側を走っている路線はホテルソラージュ等へ行く路線になるが、その路線同士の間にあるエリアを空白地域のDとEで記している。それよりも下側に、深江や港方面の円になっているバス路線の中やその右側の牧の内地区のエリアを空白地域のFとして記している。スクールバスの空き時間にコミュニティバスを運行している南端の地域をGのエリアとし、AからGまでの空白地域でこういった対応をしていくべきかを調査結果をもとに考えているので、その検討結果を提案したいと思っている。空白地域を解消するための策としては、資料中段にコミュニティバスやデマンドのそれぞれができること・できないことや問題点を記載しており、いろいろと検討したが、調査の結果をもとに考えたものとしては、週に何回かでも構わないので決まった時間に決まったところを通る『定時定路の路線』が良いという希望が空白地域の調査でも多かったため、全ての空白地域において定時定路の運行で対策を講じることが良いのではないかと考えている。

それぞれについて、こういった形で対応していくのかということやA4の日出町コミュニティバス運行案とA3横の図面を使って説明していきたい。まず運行形態としては調査結果から要望の多かった定時定路の運行を検討している。また、日出町は坂の多い町であることを考え、中心部では難しいと思うが周辺部ではフリー降車の導入を検討している。使用する車両に関して、幅員の関係上マイクロバスでは難しい箇所も多くあるため、10人乗り程度のワゴン車の使用を考えて

いる。運行の回数に関しては、調査結果から週1回でも構わないので運行してほしいという意見が多かったので、週1回の運行で考えている。運行便数に関しては、午前中の便を運行してほしいという意見があったので午前中に1往復、それと可能であれば午後に1往復で考えているが、便数についてはまだ検討する必要があると思っている。1日に2往復することになった場合に関しては、午前の便が町の中心部に9時頃到着し、病院・買い物を済ませて帰宅するのが12時頃、その折り返しで町の中心部に向かう便を運行し、夕方に帰宅する便があると良いのではないかと考えている。曜日に関しては、どの曜日に運行してほしいという強い要望がほとんどなかったため、各路線を交代で運行するが、どの曜日にどの路線ということまでは考えていない。定時定路で運行するそれぞれの路線について、まず路線1に関して、空白地域Aのエリアに対応する路線になっている。経由地としては、長野や上仁王、路線延長は約12キロメートルで、時速20キロメートルで運行すると所要時間が約35分の路線となっている。路線に関しては、A3横の図面の新規路線1に掲載しているが、豊岡小学校辺りを出て、迂回する部分も多いが空白地域をカバーして保健福祉センターと中央公民館と役場前を通って、最終的に暁谷駅に到着する経路で考えている。路線2に関して、空白地域Bのエリアに対応する路線になっている。赤松を出発して清水・自然郷を通り、所要時間が約40分のちょっと長めの路線となっている。A3横の図面の新規路線2に掲載しているが、始発点よりも上に黄色で囲んだ地域に関しては、この地域の人から運行の要望があった場合だけ運行する形、この地域だけデマンド運行という形が良いのではないかと考えている。人数の具合や道の状況等を考慮し、毎日ではなくて予約のあるときだけこの地域を往路・復路とも運行する形が良いのではないかと考えている。路線3に関して、空白地域Cのエリアに対応する路線になっている。かなり迂回をしているが、路線延長は約10キロメートルの路線になっており、藤原辺りをスタートし、相原方面から成田尾住宅を通って運行する路線になっている。これもスタート地点の右上に黄色で囲んだ地域があるが、この地域に関しても要望があれば運行するデマンド方式で対応したいと考えている。路線4に関して、空白地域Eのエリアに対応する路線になっている。成行を通るルートになっており、路線延長が約8キロメートル、所要時間が20分程度の短い路線となっている。路線5に関して、空白地域Dのエリアに対応する路線になっている。照川から大神方面を通り、中村・北大神を通って中心部に向

	<p>かう路線になっている。空白地域Aと同じくらいの路線延長で約12キロメートル、約35分の運行時間となっている。全ての路線において、保健福祉センターと中央公民館、日出町役場を通して暘谷駅にアクセスする形で考えている。町内にはJR駅が4つあり、各路線に暘谷駅以外の最寄りのJR駅が存在する場合があるが、今回のJR利用者の調査において、豊後豊岡駅や日出駅は階段の昇降がきついため暘谷駅を利用しているという人も存在した。今回の路線も高齢者をメインに考えていることから、暘谷駅につなげていくことが実情に即しているのではないかと思い、暘谷駅につながる路線で検討している。料金に関しては、一乗車一律200円で検討している。空白地域FとGに関しては路線を引いていなかったが、Gの南端地区に関しては、現在スクールバスが平日毎日運行しており、その折り返し便でコミュニティバスが無料運行している。この南端線に関して、料金は他の路線同様200円とし、週に数回は現行路線と別に広域農道を運行することでG地区の利便性向上が図られるのではないかと考えている。A3横の南端地区コミュニティバスの図面では、運行経路が循環するような形で線を引いているが、循環するわけではなく、現行の路線と違う路線を週に何回か運行するというを示したもので、そうすることで空白地域Gに対応できるのではないかと考えている。現行では昼の便も運行しているが、運行回数は他の地域との兼ね合いや利用人数などを含めて検討する必要があるのではないかと考えている。空白地域Fの深江方面に関して、道路整備が進んでおり、大きなバスでの運行も可能なため、現行のバス路線の運行ルートを変更し、空白地域の解消を検討することが良いのではないかと考えている。スクリーンに表示している青いルートは、バスの運行が可能な幅員があるルートになっているので、こういったルートも検討の一つに入れてもらえば良いのではないかと考えている。</p> <p>この説明については、調査結果からの案ということなので、細部については検討が必要な個所もあると思っている。今回の路線は迂回をするルートが多くなっているが、できるだけ空白地域を少なくする形で多くの人に乗車の機会を提供するために作ったものであるため、実際に運行して全く利用がないというデータが取れた場合は、路線の変更を定期的に考えていく必要があるのではないかと考えていると述べ、説明を終える。</p>
堀田会長	案ということで提案があったが、日出町の地形上同じところを何度も通るといようなルートもあると思うが、この提案に関して何かあれ

	ば、と質問、意見を募る。
財前委員	基本的な考え方として、既存路線は今までどおり運行して、空白地域をデマンドやコミュニティバスで走るという考え方で間違いないか、と質問。
越智事務局長	既存のバス路線についてはそのまま、空白地域については今の説明のような路線で考えている、と回答。
堀田会長	既存の路線バスでも大神牧の内方面については、道路整備が進んでいることもあり、路線の変更を行うことで対応は可能だろうという考えで、それはそれで検討の余地があるということか、と質問。
越智事務局長	最初の図で黄色を塗っている牧の内の地区に関して、そこに一つ路線設けることで対応したいと考えている、と回答。
堀田会長	他に質問、意見を募る。
横松委員	(新規路線、既存路線、バス停から半径300m500mの円と書いてあるA3横の) 図面は、色で1から5の路線に対応しているのか、と質問。
地域科学研究所(鎌田)	色で対応しており、既存路線が赤色になっている。赤の路線にはバス停があるので、その中心から黄色と緑の円でバス停からの距離を表示している。路線1についてはオレンジ、路線2については上の方の紫、路線3が真ん中の赤路線の右側にある黄緑、路線4が環状になっているバス路線の上部にあるピンク、路線5が国東方面の赤線近くの黒、空白地域というGのエリアに当たる部分が銀色のような色となっている。曜日によって運行ルートを変えると良いのではないかと思います、線を引いている。環状になっている真ん中部分を通っているブルーの線が、幅員が広くてバス車両でも通行が可能と思われる線となっている、と回答。
堀田会長	他に質問、意見を募る。
清水委員	2番の赤松線は、既存のバス路線とどう違うのか、山の中を走っているのか、と質問。
地域科学研究所(鎌田)	山の中を通る形になっており、赤松から自然郷の方に出て、藤原西部の方に行くルートになっている。自然郷で空白地域ヒヤリング調査をした際、中央通りを運行してくれればそこに人はいると聞いているので、自然郷の中を運行するような形で検討している、と回答。
清水委員	ルートを見る限りでは、概ね既存のバス路線をはずしてもらっているように思う、と発言。
地域科学研究所(鎌田)	既存のバス路線に関して、沿線の方は利用していると思われるので、できれば時刻どおりの運行をすとか、このバスに乗ればどこのバス

	<p>停に行けるというような周知活動を行えば、もう少し利用しやすくなり、新規利用者も増えるのではないかと思うので、そういった部分にコミュニティバスを走らせることは考えていない、と発言。</p>
堀田会長	<p>1日に午前・午後の往復便としているが、既存の路線バスというのは1日にどれくらい運行しているのか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>路線によって違いはある、と回答。</p>
井川事務局長	<p>県道日出真那井杵築線で、小浜・八代方面の便については平日のみで4便、大神小学校前から高尾方面に行く路線については平日のみで2便、川崎内野方面から深江方面に行く便については、平日のみで1便運行している。日出を基準に杵築駅方面、杵築バスターミナル方面の便と辻間団地を経由して豊後豊岡駅前を通過して別府方面に行くバスの便数はかなり多くなっている、と回答。</p>
堀田会長	<p>既存の路線バスについては、今のような運行をしているということを理解してもらえれば、コミュニティバス等に関しても何か意見があるのではないかと思う、と発言。</p>
合田委員	<p>運行車両がワゴン車で定員が10人とのことだが、これだけの路線を運行するにはどれだけの車両が必要になるのか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>10人乗りのワゴン車を購入予定にしており、現行のコミュニティバスと合わせて2台での運行を考えている、と回答。</p>
清水委員	<p>これは、町が運営するということか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>はっきりとは決まっていないが、こういった形が良いのか検討したいと思う、と回答。</p>
伊豆委員	<p>町が委託する場合は、業者に委託する場合もあるのか、と質問。増車の必要があるのであれば納車までに3ヶ月必要で、大分運輸支局と相談しながら決めたいので、委託する場合は早めに言ってくれないと困る、と補足。</p>
越智事務局長	<p>具体的な話が決めれば、早めに協議したい、と回答。</p>
清水委員	<p>実施は10月くらいか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>国庫補助申請等のことも考え、10月頃からの試行運転を実施したいと予定している、と回答。</p>
堀田会長	<p>新たに五つの路線で、出発を午前9時頃とした場合、各週1回なので、一斉に走らせるとすれば5台の車が必要となるが、そうしないのであれば、最低何台の車が必要になるのか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>ルートごとに曜日を決めて運行するので、1台で済むようになる。1台が南端地区のコミュニティバスとして運行しているので、残りの5路線をもう1台で曜日を変えて運行する、と回答。</p>

堀田会長	例えば、土曜日は常に運行してほしいということになれば、5台必要になる。町内の場所によって、月曜に運行してほしいとか、木曜日に運行してほしいとか、土曜日とか、曜日によって需要が多くなる場合も考えられる、と発言。
越智事務局長	調査結果においても、一日に1便から2便を希望するという回答を多く得ており、この結果を踏まえた形で運行を考えている。1台で曜日ごとに運行ができるような形での案を作っている、と回答。
天野委員	先般、杵築市で行われている同様の会議に出席したが、現行路線を生かして新たに路線を追加したとき、空白地域をコミュニティバスが走るため問題は少ないと思うが、一部今の路線と同じようなところを走るため、便数が少ないとはいえ現状の路線バスの乗客が減るのではないか、という意見が杵築市での会議の中で出された。町が行った場合のそういった問題というのは良いのか、と質問。
越智事務局長	調査結果にもあるように、バス路線に近いからバスを利用しているのであり、それ以外の空白地域をコミュニティバスで運行するよう考えているので、そういった心配はないと考えている、と回答。
横松委員	バス事業者さんのご意見も聞いてみては、と発言。
清水委員	ゼロではなく若干は影響があると思うが、日出町が空白地域のデータを取って、300メートル500メートル以外の地域の人の交通手段を確保しようとするということについては、反対はできないと考えている。住民にとって便利になることが理想だろうし、その分（赤字補填分）の補助金ももらっている。ただ、若干補助金が増額になるかもしれないが、それは大目に見てもらおうとして、私たちもできる限りの企業努力は行っていきたい、と発言。
横松委員	暘谷駅や中心街は重なる部分も多いのか、と発言。
清水委員	かなり影響があるところもあるかもしれない、と発言。
横松委員	重なる部分もあると思うが、200円ということであれば（そこまでの影響はないのか）、と発言。
清水委員	最終的には、空白地域に帰るという方向性なので、中心部では乗客が減る可能性がゼロではないと思う、と発言。
横松委員	中心部で乗降する人というのはどうなっているのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	中心部、目的地になっている部分で、お客さんがコミュニティバスに流れてしまうのではないかという件について、コミュニティバスを一乗車200円という設定にしているが、民間路線バスの料金も調べている。（スクリーンを見ながら）暘谷駅を中心に同心円を作っており、1キロメートル、2キロメートル、3キロメートルと円を引いている。

	これに対応するタクシー料金と日出から乗った場合のバス料金、例えば日出から会下までが140円という形で記載している。中心部までの料金に関しては200円以下の初乗りで行けるようになっており、例えば豊後豊岡駅に関しては日出から乗った場合の料金が210円となっているため、豊後豊岡駅まで行かないルート設定になっているコミュニティバスに乗った方が割高になってしまう。また、くねくねと迂回して運行するため、好んでコミュニティバスを利用するということはできるだけないような設定にしている、と回答。
清水委員	JR杵築駅からハーモニーランドを通る既存路線があるが、コミュニティバスが沿線を通るようであれば反対しようかと思っていたが、山の方を通るルートなので良いのではないかと思った。このルート設定に感心している、と発言。
横松委員	タクシー会社さんは（どうですか）、と発言。
清水委員	タクシー会社さんに影響があるのでは、と発言。
伊豆委員	これを作れば、はい（影響あると思う）。コミュニティバスの路線を作っても、本当に悪い人はバスに乗らない。タクシーじゃないと、玄関から病院まで行けないから、そういった人に対する影響はないと思う。でも例えば清水の路線のデマンド部分について、現在月1、2回タクシーを利用している人がいるのだが、このコミュニティバスが運行するようになれば、そちらにお客が流れるだろう。清水の路線が一週間に一回の運行として、乗る人が集中して使うようになれば、帰りは病院や買い物でマチマチの時間になって、タクシーを利用することになるだろうということが考えられる。それよりも牧の内の路線バス対応について、暘谷駅から牧の内まで行く路線になるのか、と質問。
越智事務局長	暘谷駅に全部集まるように考えている、と回答。
伊豆委員	最終的には全て暘谷駅に集まるということであれば、朝決まって病院に行く方や定期的にお買い物に行く方は、バスに集中してタクシーの客が減るのではないかと思う面もある、と発言。
清水委員	この牧の内線は、曜日によって運行するということか、と質問。
越智事務局長	そうです、と回答。
清水委員	既存のバスについても曜日によって運行するのか、と質問。
高橋事務局長	事務局の案として、循環している赤い線が既存のバス路線で両方向から運行している状況だが、循環した場合が一番遠くにいる方は時間が経過して利用しづらい状況になるだろうと思われるので、今の形態は残しながら、例えば一週間のうち二日間だけ新規の路線を運行して、残りの三日間は今までの路線を運行するという形ができないか、と考

	えている。そうするとその間の交通空白地域に住んでいる人のフォローができるのではないかとということで提案している。幅員の広い路線のため、コミュニティバスという形ではなく民間バスも運行可能だろうということから、こういった案を提示している、と回答。
伊豆委員	確実にコミュニティバスが走るというわけではなく、路線バスも走るのか、と質問。
高橋委員	今のエリアに対しては、路線バスの変更で対応していくという案になっている、と回答。
清水委員	要するに、小深江と高尾線と新規路線で、月曜日から金曜日に運行する考えということか、と質問。
越智事務局長	そういった形で曜日を変えての運行を考えている、と回答。
横松委員	スクリーンに示している赤い点は、65歳以上の人か、と質問。
地域科学研究所（青木）	スクリーン上の赤い点は、65歳以上の男女それぞれの一人暮らしと高齢の二人暮らしとなっている、と回答。
横松委員	高齢の方だけで、一般の方は入っていないのか、と質問。
地域科学研究所（青木）	例えば、全人口のデータを入れた図になるところ（スクリーンに表示しながら）なる、と回答。
横松委員	今回のコミュニティバス等は、高齢者を対象ということで考えているのか、と質問。
越智事務局長	高齢者を対象としており、運転免許を持っていないような交通弱者の救済を考えている、と回答。
江藤委員	利用する人の縛りはあるのか、と質問。
越智事務局長	縛りはない、と回答。
江藤委員	対象者の捉え方がそうなっているだけか、と質問。
越智事務局長	そうだ、と回答。
江藤委員	運行形態はどういったものを考えているのか。緑ナンバーとか、自家用にするとか、いろいろな形態があると思う。例えば、自家用車で行っている自治体もあるし、緑のナンバーで行っている自治体もある。町が、自家用車で運行することもできるが、その際には既存のバス停に乗り入れできなくなる。そういったメリット・デメリットがあるので、どんな形での運行を考えているのか。まだルートも確定ではないし、バス停も決まってないだろうから、大体の考え方としてはどうなのか、と質問。
越智事務局長	方向性としては、できれば緑ナンバーを取得し、交通事業者に委託を行うような形が良いのではないかと考えている。これは決定事項ではないが、そうすることでバス停等の問題は解決するのではないかと考

	えている、と回答。
垣迫委員	運行形態にも関連するが、公共交通なので必ず提供が必要であり、運行する場合にはワゴン車を2台購入する必要がある。例えば、故障した際の予備車両として必要になることもある。運行形態にもよるが、委託するということであれば、その点は問題ないと思う。高齢者を主な対象にするということについて、ノンステップバス等の利用しやすい車両を使用するなどの配慮をした方が良いと思う、と発言。
清水委員	フリー乗降導入について、日出警察署の方も来ているが、小深江線と高尾線、牧の内地区を走る場合もフリー乗降を考えているのか、と質問。
越智事務局長	フリー乗降ではなく、フリー降車で考えている。日出町の地形は坂道が多く、行きは良いが帰りは荷物があって困ることになる。そのときに、自由に降りられるフリー降車のコミュニティバスというものを考えている。通常は荷物を持ってバス停で降り、そこから歩く必要が生じるため、フリー降車の導入を考えている、と回答。
堀田会長	今の定期のバス路線にフリーの降車を導入するのか、という質問ではないか、清水委員に確認。
清水委員	牧の内線だけでなく、小深江線と高尾線も含めてのフリー降車導入について、と発言。
越智事務局長	高齢者に対して、コミュニティバスだけでなく路線バスもフリー降車にしてもらえるとありがたい。フリー乗車ではなくフリー降車をお願いしたい、と回答。
清水委員	これは運輸支局への申請となる、と発言。
越智事務局長	その辺は相談させてほしい、と発言。
堀田会長	町内を運行する定期のバスについてか、と質問。
越智事務局長	フリー降車をお願いできないだろうかと考えている、と回答。
井川事務局長	幹線道路沿いは無理だと思う、と回答。
越智事務局長	小深江とかそういった路線、新規路線について考えている、と補足。
堀田会長	それは今後、バス会社と話していくのか、と質問。
越智事務局長	そうする予定だ、と回答。
清水委員	日出警察署と話し合いをしながら計画しないといけない。運輸支局も公安委員会に相談し、公安委員会から日出警察署に安全面の打診・確認の作業があるので、と発言。
堀田会長	降りる場所を10メートルほど過ぎて急に止めてくれと言われても、危ないので急に止まる必要はないと思う、と発言。
清水委員	フリー降車でも、降りられる場所と降りられない場所がある、と発言。

越智事務局長	その辺は相談させてほしい、と発言。
堀田会長	利用したい曜日について、空白地域のヒヤリングの際に何かなかったのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	曜日に関して、どの曜日が良いのかという質問も行ったが、曜日はいつでも構わないという回答の方がほとんどだった。他の自治体で調査を行った場合、こういった結果になることはほとんどない。その理由は、自分が通っている病院の先生が何曜日と何曜日に来るからということだが、日出町に関しては、町の中心部に個人病院が集積しており、そこに通院している人が多いことと、総合病院が少ないことが関係していると思われる。そのため、曜日についての希望はないという回答が一番多くなっている、と回答。
堀田会長	土曜・日曜に病院が休みだとすれば、次の月曜日に病院に行こうとする人が多いように思ったが、と発言。
地域科学研究所（鎌田）	路線バスの利用者ヒヤリングの際、利用が多い曜日についての質問を行ったが、曜日に関わらず天候（雨の日の利用が多い）に左右されることが多く、どの曜日が多いということは特になかった。土日に運行している路線の利用者に関しては、土日は少ない、雨の日は多い、冬は多い、寒い日は少ない、という回答結果になっている、と発言。
横松委員	交通空白地域ヒヤリング調査を47名から実施しているが、それぞれの区ごとの人数は均等になっているのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	地区ごとはグラフで載せているが、事前に民生委員と区長にお願いして移動に困っている方を教えてもらっている。その困っている方を訪問して調査に協力してもらった人数なので、地区ごとではバラつきのある数字になっている。紹介してもらった人数も地区によって違っているし、訪問して調査に協力してくれた人数も地区によって異なっている。困っている人を中心に調査を実施したので、空白地域で移動に困っている方の調査の精度としては、高いものになっていると判断している、と回答。
横松委員	藤原東部とか上仁王住宅の2.1%は1人ということか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	1人だ、と回答。
横松委員	地区でバラつきというのはないのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	さっき指摘のあった大神地区については、近隣住民を乗せていくなどコミュニティの形成ができていく地区で、上仁王住宅は1人になっているが、近隣住民がどうしているか知らないという回答だった。多少の傾向はあったが、移動について具体的な傾向が出たということは特

	になかった、と回答。
清水委員	さっきちょっと聞き取りにくかったのだが、コミュニティバスの運行は業者に頼むのかそれとも未定なのか、町がバスを購入するのか、と質問。
越智事務局長	町でワゴン車を購入する方向が良いのではないかとこの考えはある。ここでどうこうという話ではなく、調査結果こういう計画でどうだろうかという提案になるので、考え方としてはこうする方が良いのではないかと考えている、と回答。
清水委員	運転手を雇うということか、と質問。
越智事務局長	運転手と維持管理を含め、委託の方向が良いのではないかとこの考え方を持っている、と回答。
合田委員	長い距離では約40分と言っていたが、山道をアップダウンしながら乗っているということで、利用者としてはかなりキツイのではないかとこの思う。他の市町村の事例で、こういった路線でも以外と利用者は多いといった事例はあるのか、と質問。
地域科学研究所（鎌田）	コミュニティバスで細い道を入れていく必要がある自治体に関して、大体40分くらいの乗車時間が限度と考えている。利用者が高齢のため、1時間になるときつくて乗ってられないということも想定されるので、長くて40分までということで他の自治体で計画を作る際にも考えているが、実際に40分で運行して、乗車時間が長すぎることによって乗車をやめる人が多くなり、路線を変更したということはない。40分で運行しても、多数の人が乗車するようになると、お互いが話をしながら乗車をするので、それほど時間を感じなくなるといった意見も聞いている。乗車時間を40分よりも長くするのは問題があると考え、先ほどの地区については、人数のこともあるし路線のこともあるので、デマンドが良いのではないかとこの提案になっている。40分という長さの事例は、他の自治体でも多数あると思う、と回答。
清水委員	国東市で16コースの運行を担っているが、40分くらいの乗車時間のコースが一番人気になっており、往復50人前後の乗車があるため毎週金曜日にバスを大型に変えて運行している。そういった人気のコースになる場合もあるので、例えば『10人乗りで運行していて、人気があつて20人くらいの乗車になる』というように乗車人員が多くなった場合について、どういった考えを持っているのか、と質問。
越智事務局長	新規路線については、集落数等から考えて十分対応できるのではないかとこの考えているが、試行運転をした結果の状況を踏まえながら、対応できない分については、委託会社をお願いするなりコミュニティバス

	<p>の車両を使用するなり、いろいろな方法があると思うので、対応については試行運転の結果の利用状況を見てみたいと考えている。現時点では、調査結果からの集落数も踏まえたうえで問題ないだろうと考えている、と回答。</p>
伊豆委員	<p>現在運行しているバスについては、どのように考えているのか。今は多くなったときの想定だったが、逆に少なくなったときはどうするのか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>少なくなった場合も利用者がいれば運行するが、試行運転の中で利用がないということであれば、変更せざるを得ないと考えている、と回答。</p>
伊豆委員	<p>いつも2、3人しか乗っていないという状況であれば、運行を中止するのか、と質問。</p>
越智事務局長	<p>利用者があれば、運行をやめるのは難しいと思うが、試行運転については、いついつまでを試行期間というように定め、その期間はこのルートを実行すると決め、あとで見直しをしていくということで考えている、と回答。</p>
伊豆委員	<p>200円の乗車料金を支払うので、何人乗車したかというのは分かると思うけど、と発言。</p>
越智事務局長	<p>乗車の状況は分かるので、その利用状況によって考えたい。試行運転なので、提案している路線が一番良いとも限らない。運行してみて分かることもあるので、このルートがずっと続くというわけではなく、見直しが必要となる場合も出てくる。例えば、今年の10月から次の年のいつまでというように期限を切った試行運転を実施し、その結果を踏まえた形で見直し等を行いたい、と発言。</p>
江藤委員	<p>運行を緑ナンバーにすれば、積み残しが生じても委託会社に続行便を出してもらえば済む話で、少なくなれば、10人乗りではなく5人乗りの普通のタクシーを出してもらえば済む話なので、臨機応変に対応できると思っている。逆に、町の自家用で運行するといった場合に、予備車の手配や続行便の対応などで、若干のリスクがあると思う。どちらにしても一長一短はあると思うが、と発言。</p>
越智事務局長	<p>考えの方向としては、緑ナンバーで登録して委託するのが良いのではないかと考えている、と発言。</p>
天野委員	<p>バス事業者には補助金というものがあるが、タクシー事業者にはそういったものが全くないという話を聞いた。これを運行してみて見直し等があるという話を聞いたが、路線バスを活用するのであれば、その路線バスのバス停までのタクシー券等を交通弱者の方に配り、既存の</p>

	<p>バス停から移動してもらうようなことをすれば、タクシーの客が減らないのではないか。いろんな方法はあると思う。乗車料金を200円で設定したのであれば、それを有効にタクシーに使ってもらうなど。タクシー事業者の肩を持つわけではないが、そういった話も聞いたので良いのではないかと思った。バス停までタクシーを使って行けば、町が補助を出すとか、そういった方法もあるのではないかと発言。</p>
江藤委員	<p>実際にそれを実施しているところもある。例えば、コミュニティバスを走らせても需要が見込めないという地域で、タクシー券の補助を実施している自治体もある。臨機応変に対応すれば良いのではないかと思う、と発言。</p>
越智事務局長	<p>これはネットワーク計画の提案なので、どういった方法が良いのか等も含めて、今後の状況を見ながら対応しなければならないと思っている。あくまで調査結果に基づく提案となっているので、その辺について意見を伺いたいと考えている、と発言。</p>
堀田会長	<p>他に質問、意見を募る。</p>
江藤委員	<p>(公共交通利用者) ヒヤリング調査の問13で、運行時間・ダイヤの変更を望んでいる声が25.9%となっているが、こういった意見を運行している事業者に加え、運行事業者に検討してもらえるとありがたい。なかなか実施できないこういった調査をしているので、利用者の生の声を伝えてほしいと思う、と発言。</p>
堀田会長	<p>今の意見を受けて、事務局から(お願いします)、と発言。</p>
江藤委員	<p>(公共交通利用者) ヒヤリング調査の問13です、と発言。</p>
高橋事務局員	<p>実際にアンケート調査で出た意見について、バス事業者に対して要望した方が良いのではないかという点については、地域科学研究所から事前に資料提供をしてもらい、国東観光バスには伝えている。今後どういう形にしていけば良いかについては、一緒に考えたいと思っている。国東観光バスに対しては、今回の調査の意見を取りまとめたものを提示しているということを報告する、と発言。</p>
堀田会長	<p>アンケートとかヒヤリングの結果で、この機関に対してはこの連絡をした方が良いという判断をするものがあれば、調査でこういった結果が出ているという報告をした方が良いと私は思っている、と発言。</p> <p>他に意見がなければ、スクリーンを閉じても構わないか確認する。次に進む旨を告げる。</p>
<p>「はい」という多数の声をもって承認</p>	
堀田会長	<p>議事(3)の計画策定に向けての方向性(案)について、スクリーンを使って説明して多くの意見が出たが、議事(3)はこの案で承認と</p>

	いうことで良いか、と確認。
「はい」という多数の声をもって承認	
3. 議事 (4) 今後のスケジュール (案) について	
堀田会長	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らる。
井川事務局員	今後のスケジュール(案)の資料に沿って説明。 計画策定についての方向性が決まったので、計画(案)の作成を行いたいと思っている。前回の第5回の際も説明したが、3月議会で報告できるような形にしたいと考えているので、2月の下旬に第7回協議会を開催し、その際にネットワーク計画(案)を提示したいと考えている。その後、3月の議会で報告を行いたいと思っている、と説明。
堀田会長	第7回協議会の開催を2月下旬に予定しているということで、本日の方向性を踏まえて最終的な計画(案)について審議するという事なので、それをお願いしたいと思う、と発言。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。
西原事務局員	その他について、一点提案したいと告げる。現在、協議会でネットワーク計画策定に向けての調査事業を行っているところだが、この調査事業とは別に、モビリティ・マネジメントの啓発事業を行いたいと考えている。モビリティ・マネジメントというものを簡単に説明すると、公共交通の利用促進施策を講じることと思ってもらえれば良いと思う。具体的にどういったことを実施する予定なのかを説明すると、町内の路線バスや鉄道の系統や時刻を網羅したものを作成して、町民に配布したいと考えている。現時点で、この事業実施に対して必ず国庫補助がもらえるという確約があるわけではないので、今後、大分運輸支局と話をしながら事業を進めていきたいと考えている。調査結果の中にもあったが、町内のバスがどこを走っているのか分からないという方もいるし、時刻表が家にあれば乗ってみようと思える人もいるのではないかと思いますので、こういった事業を実施したいと考えている。この事業については3月末までに完了する必要があるため、仮に事業を実施するようになった場合の事業の実施方法については、事務局に任せてほしいと考えている。もし実施するようになった場合は、先ほどのスケジュールにも若干の影響が想定されるので、その点については了承してほしい。年度末の時間が余りないタイミングでなぜこうい

	<p>った事業を実施するののかという意見もあると思う。本当は新年度の事業で実施しようと考えていたのだが、「調査事業を2年続けて実施するのは難しいと思う」と大分運輸支局から助言をもらい、急ではあるが今年度の事業として実施したいと考えている。この取り組みについての承認をいただきたいと考えていると述べ、提案を終える。</p>
堀田会長	<p>口頭での提案があったが、補助金の関係でまだ100%ではないようだ、と発言。</p>
江藤委員	<p>この件について相談を受け、いろいろとやりとりをさせてもらっている。年度末が近づくにつれて予算の限度というものもあるので、金額にもよるが、この事業は多分大丈夫だと思う。先ほど説明があったように、今回の提案の事業も調査事業で実施するのだが、全国的に来年を目指して手を挙げたいと思っているところがあるようなので、本省に確認したところ、2年続けて同じ自治体が調査するのは難しいのではないかという意見を聞いた。急で時間的に厳しいのは承知の上で、今年度できるのであれば実施した方が良くと私からお願いした、と発言。</p>
堀田会長	<p>口頭での提案ではあるが、江藤委員から多分大丈夫だろうという話ももらった。残り2ヶ月余りではあるが、こういう事業も合わせて実施したいということを確認してもらえればと考えている。どこの路線を何時ごろバスが通るかということをも詳しくは知らないのですが、そういったことの整備をしていくことは良いことだと思う。こういう機会にぜひやってほしいと考えている、と発言。</p> <p>今の件で質問、意見を募る。</p>
横松委員	<p>今回のコミュニティバスの分は、当然これに間に合わないと思うが、追加できるような形で考えているのか、と質問。</p>
西原事務局員	<p>今のところはそのように考えている、と回答。</p>
堀田会長	<p>路線だけよりは、時刻もあつた方が良くと思う、と発言。</p> <p>議事（5）その他の口頭での提案ではあつたが、今年度中は残り2ヶ月しかないが、こういった事業を行いたいということについて、承認ということで良いか、と確認。</p>
<p>「はい」という多数の声をもって承認</p>	
堀田会長	<p>議事（1）からその他の（5）まで終わったが、全体を通して質問、意見を募る。</p>
横松委員	<p>議事録を毎回作成していると思うが、できれば署名委員以外にも送ってもらいたいのだが、と質問。</p>
井川事務局員	<p>第1回から第5回目までは署名をしてもらっており、今日の第6回の</p>

	会議録については、作成して署名をもらうようにしている。次回の第7回の協議会の際に、第5回までの会議録については、印刷して委員の皆さんに配布したいと考えている、と回答
堀田会長	今年度に入ってから6回目の開催だが、こういう新しい事業を実施する中で、記憶だけでは難しい面もある。この次までに準備をお願いしたいと思う、と発言。 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	全ての議事について終わることを告げ、委員にお礼を述べる。
井川事務局員	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、日出町の生活交通ネットワーク計画の方向性が決まり、これをもとにして2月下旬の協議会でネットワーク計画を提案したいと述べ、第6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6回日出町生活交通確保維持協議会終了（15：55）	

平成23年度第6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24年 2月22日

平成23年度第6回日出町生活交通確保維持協議会

会議録署名委員 財 前 誠 (印)

会議録署名委員 合 田 俊 (印)