

平成24年度第2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5月28日(月) 14:05～15:05
 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
 土井協議会副会長・・・日出町区長会
 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：藤原様)・・・大分県バス協会
 漢委員(代理：赤嶺様)・・・大分県タクシー協会
 天野委員・・・大分県別府土木事務所
 磯崎委員(代理：大森様)・・・杵築日出警察署
 原田委員・・・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
 財前委員(欠席)・・・国東観光バス(株)杵築営業所
 江藤委員(欠席)・・・九州運輸局大分運輸支局
 河野委員(欠席)・・・日出町
 事務局 越智事務局長、井川、佐藤、西原

(3) 議事要旨

平成24年度第2回日出町生活交通確保維持協議会開始(14:05)	
井川事務局長	定刻より5分遅れて協議会開始。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、平成24年度第2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	会議出席へのお礼を述べ、23年度の決算報告やネットワーク計画認定申請の件について協議を行う旨を告げ、最後までよろしくお願ひしたい、と会長としてのあいさつ。
井川事務局長	議事に入る前に、人事異動により新しく委員になった杵築日出警察署交通課長の磯崎氏を紹介し、ひと言あいさつをお願いします。
磯崎委員	4月の人事異動により、運転免許センターから杵築日出警察署の交通課長に赴任した。前任の宇都宮課長と交代ということになるが、今後

	よろしく申し上げます、とあいさつ。
井川事務局員	磯崎課長とは、新しいバス停等について協議していく必要があるので、協力をよろしくお願ひしたい。次に資料として、出席委員一覧、第1回協議会の会議録、23年度の歳入歳出決算書、監査報告書、ネットワーク計画の認定申請書(案)、今後のスケジュール(案)を皆さんに配っているのて確認をお願ひしたいと告げた後、協議会規約第10条により、進行を会長(議長)にお願ひする。
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、日出町区長会長の土井功氏と国東観光バス株式会社常務取締役の清水準一郎氏に第2回協議会の署名委員をお願ひする。
3. 議事 (1) 経過報告について	
堀田会長	議事(1)の経過報告について、事務局に説明を求める。
井川事務局員	前回、第1回の協議会を4月12日に開催し、4月13日に国庫補助金の確定通知書が届いた。24日に5,668,700円が国庫補助金として協議会に入金があり、5月7日に、委託業者2者に業務料の支払いを行った、と報告する。
堀田会長	第1回以降から本日までの経過について、事務局より説明があったことに触れ、質問、意見等がなければ、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 (2) 決算報告について	
議事 (3) 監査報告について	
堀田会長	議事(2)の決算報告についてと、議事(3)監査報告について説明を求める。
佐藤事務局員	歳入について、町負担金予算額20,000円に対して、予算額通り収入している。国庫補助金は当初予算額で6,200,000円としていたが、委託料の執行残として531,300円が生じ、それを先般減額補正したので、最終的に予算額5,668,700円を計上しており、収入済額も同額となっている。諸収入として、口座受取利息が1円生じているので、増減でマイナス999円を計上している。以上で、予算額5,689,700円に対し、5,688,701円が歳入合計となっている。次に歳出について、運営費の中の会議費(需用費)の6,000円の予算額に対し、支出済額が5,400円となっており、会議時の茶代等の食糧費に充てている。事務費の需用費の14,000円の予算額に対し、支出済額が7,430円となっており、事務用品や収入印紙等の消耗品費として使用している。事務費の役務費の5,000円の予算額に対し、支出済額が3,200円となって

	<p>おり、通信運搬費として使用している。以上、運営費については、予算額 25,000 円に対し、支出済額 16,030 円、残額が 8,970 円となっている。事業費について、事業費の委託料 5,663,700 円の予算額に対して、同額の支出をしている。当初、6,195,000 円で予算計上していたが、入札執行残が 531,300 円生じたため、その分を差し引き、最終予算額を 5,663,700 円としている。費用の内訳は、調査業務委託料として 4,765,950 円、モビリティ・マネジメント業務委託料として 897,750 円となっている。予備費については、1,000 円の予算額に対して予算執行はない。以上で、予算額 5,689,700 円に対し、5,679,730 円が歳出合計となっており、残額が 9,970 円となっている。収入済額から支出済額を差し引いた 8,971 円を次年度繰越金にしたいと考えていると告げ、説明を終える。</p>
堀田会長	<p>続いて、監査報告について、代表監査委員に報告を求める。</p>
横松委員	<p>平成 23 年度日出町生活交通確保維持協議会予算に係る諸帳簿、預金通帳及び領収書等関係書類を監査した結果、いずれも正確で、適正に執行されていたことを認める、と報告。</p>
堀田会長	<p>決算と監査について、質問、意見等がなければ、承認してもらい、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) 生活交通ネットワーク計画認定申請書 (案) について</p>	
堀田会長	<p>議事 (4) の生活交通ネットワーク計画認定申請書 (案) について、事務局に説明を求める。</p>
西原事務局員	<p>認定申請書については、10 月からの運行に係る部分の事前の申請ということになる。これを基に、来年の 11 月に補助金の申請を行う。名称については、日出町地域内フィーダー系統確保維持計画としている。基本的には、地域内フィーダーという形で日出町が運行を行うようにしているため、地域内フィーダーという言葉を入れ込んだ計画となっている。目的及び必要性の部分については、日出町の概況と先般実施した調査事業の結果からこういったことを行っているということに触れている。事業の定量的な目標・効果の部分については、コミュニティバスと民間路線バスでそれぞれ記載している。コミュニティバス部分について、豊岡線から南端線までの 6 つの路線を補助対象路線として挙げている。25 年度の目標人数の算出方法について、実際に沿線の地区に住んでいる方で、乗る可能性がある最小の人数ということで計上している。必ず乗るかどうかは不明だが、その計算によって数値を算出している。26 年度、27 年度以降については、前年</p>

度比で増加させることを目標にしている。民間路線バス部分については、牧の内線、軒の井線、平原線の3つを挙げている。詳しい路線についてはA3横の図面に載っており、今回は初めての提案ということになるのでその説明を行いたい。左側に再編前と書いてある図面が、現行で運行しているバス路線になる。高尾のバス停を出てから小学校前を通り、会下まで行く路線と、深江港から会下まで行く2つの路線となっている。高尾から会下まで行く便が1日に2往復便、深江港から会下までの便が1日に1往復便となっている。この部分を5つの路線に再編し、起点を全て深江港にするよう考えている。再編後の図面の牧の内線（オレンジ色の線）について、深江港からスタートし、大神牧の内地区を通り、ソラージュ前を通り、県道日出真那井杵築線に出て、全ての路線が通る赤の線に接続し、運行するようにしている。この赤の線について、今までは堀方面を運行していたが、場谷駅方面へ行く路線に変更している。次に軒の井線（紫色の線）について、途中までは牧の内線と同じだが、軒の井の集落の中を通るルートになっている。その後、大神小学校の前を通る線と同じルートをたどり、日出真那井杵築線を通って牧の内線と同じコースとなる。次に平原線（緑色の線）について、深江港を出発して、平原・新貝線を通って日出真那井杵築線に出て、後は同様の経路となる。既存の2つの路線についても、出発地を深江港にし、それぞれ運行するようにしている。この5つの線について、先ほど説明したコミュニティバス同様、日替わり（月曜から金曜）の運行にしたいと考えている。認定申請書に書いてある目標について、1日の平均利用者数が1.5人となっているので、それを上回る目標ということで、目標を2人としている。26年度、27年度以降については、前年度比で増加させることを目標にしている。事業の効果については、記載しているとおりいろいろな波及効果が望めるのではないかと考えている。次の運行システムの概要及び運行予定者の欄について、表1は資料の後方にその様式だけを添付している。本来であれば提示して説明するところではあるが、大分運輸支局に相談したところ、この数値は確定したあとでなければ提示すべきではないとの助言をもらったため、この部分は事務局に一任をお願いしたい。下段に記載している別紙については、先ほどの説明資料を含めたコミュニティバス及び民間路線バスの運行計画となっている。次の費用の総額、負担者及びその負担額の欄に記載している表2についても、先ほどと同様の理由から事務局に一任をお願いしたいと考えている。項目の5と6については、地域間幹線系統のみの記載と

	<p>なっているので、日出町では該当しない。地域の概要についても、不確定な要素があるので、先ほどと同様に事務局に一任をお願いしたいと考えている。8、9、10については、国庫補助での車両取得はないので空欄としている。協議会の開催状況と主な議論については、過去の協議会において承認された事項を記載している。一番下の本日の協議会について、認定申請について了承もらえれば、その旨を記載するよう考えている。利用者等の意見の反映について、23年度の調査事業による意見を反映している旨を記載している。次に、協議会メンバーの構成員ということで、この協議会の構成員を記載している。繰り返しになるが、表1、表2、表5については、複雑な計算等もあるので事務局に一任をお願いしたい、と説明する。</p>
堀田会長	事務局の提案について、質問、意見を募る。
赤嶺委員代理	<p>事業目標の人数について、調査結果の最少人数という話だったが、他市町村のコミュニティバスの状況を見ると、コンサルがはじき出した数字よりも下がる傾向が見られるようにある。1人、2人という設定は高くないと思うが、8人、7人、10人という高い数値もあるので、仮に初年度から目標を下回った場合、25年度以降に記載している前年度比での増加というのが難しくなるのではないかと思う。国に出す書類のため、最少人数の算出を慎重にする必要があるのではないかと考えており、前年度割れが継続することを危惧している。他のところでもバスで8人というのは稀で、アンケートでは『乗る』と手を挙げるものの、実際は1～2人しか乗車しないということも多々あり、結果としてコース変更をしている自治体も多くみられる。また、周知が足りないということで周知に力を入れているが、自分の生活ペースを変えろという方が少なく、最終的にデマンドのような形に移行するしか手がないところも多くある。そういったことから、自分の思いということで申し訳ないが、この目標数値がちょっと高いような気がしている。10人乗るとなれば、小型のマイクロで運行するしか方法がなく、それを運行するとすれば経費もかかると思う。目標数値によって運行する車両も変わるし、補助金算出の事務局一任についても、どこを運行するかによって金額にも差が出ると思う。その辺を慎重に詰めてもらわないと、タクシー事業者が納得するとも限らないし、バス事業者が納得するとも限らないと思う。そういった点について、もう一度精査した方が良いのではないかと思う。もう一点、急に民間路線バスという項目が出たためちょっと戸惑っているが、これは地域内フィーダーの計画に入れなければならないものなのか。今まで話が出てい</p>

	<p>れば驚かないが、ここの部分の話は挙がっていなかったように思う。その部分がなぜ急に出てきたのかということについて教えてほしい、と質問。</p>
堀田会長	<p>利用者数の目標人数と民間路線バスの話が急に出てきた件について、事務局に説明を求める。</p>
越智事務局長	<p>事業目標の平均利用者数の設定について、言われるとおり慎重に行う必要があると考えている。豊岡線から大神線については、空白地域の実態調査や各種調査を加味して利用者数を特定している。地区における70歳以上の方の数等を踏まえて、最少の利用者数を設定したつもりである。南端線については、現行のコミュニティバスの20年度から23年度までの乗車実績に基づき、一番利用者の少ない月の平均を出して10人ということにしている。10月からの試行運行を行い、その結果を見ながら見直しを行い、状況を見ながら変更をしていきたいと考えている。民間バス路線については、昨年度からの協議会の中で、現行のバス路線を維持しつつ、利用者増を図ることやルート等を変更することで、バス事業者はその旨の話をしたということを示してきた。バス事業者との協議の中で、こういった形での再編ということになったので、あわせてこの協議会の中で説明を行った、と回答。</p>
堀田会長	<p>利用者数については、変更する予定はないということか、と質問。</p>
西原事務局員	<p>目標数値を算出するにあたり、国に対してその根拠を示す必要があると思う。今回の算出根拠は、調査結果に基づくものであることが前提であることから、まずはこの数値で提出したいと考えている。ただ、今後下方修正を行う必要が生じた場合には、認定申請の変更も視野に入れる必要があるのではないかと考えている。最終的に人数が下回ったということになれば、その下回った理由が必要になってくると思うので、そうならないように取り組みを行っていききたいと考えている。民間路線バスをネットワーク計画に載せる必要があるのかという点について、認定申請に挙げることにより、国庫補助の対象となる可能性がある。国からこの申請に対する認可がおりた場合は、町からの単独補助だけでなく、国からの補助金もその路線に入るようになるため、町から補助金額が若干少なくなることになる。そのため、この計画にのせて運行した方が良いのではないかと考えている、と説明。</p>
堀田会長	<p>事務局を心配しての発言だったと思うが、例えば目標人数を多めに見積もるよりも少なめに見積もっておいて、上方修正を行った方がよいのではないかと思うところはある。それと、車両は乗客が9人しか乗れないことがわかっているのに、南端線は人数を10人にしているの</p>

	か、と質問。
越智事務局長	豊岡線から大神線までの5ルートが10人乗りの車両で、南端線については、現在使用している26人乗りの車両で対応するようにしている。現在、多いときと少いときで20人程度乗車する場合もあるが、この人数は4ヶ年の最低月の人数から算出した数値で、実績に基づくものであるため、問題ないと考えている、と回答。
堀田会長	ルートは今までどおりというわけではないのでは、と質問。
越智事務局長	広域農道経由の運行は現在していないが、関係地区から利用したいという要望もあるので、そういったことも含めて算出している。月曜から金曜のうちの2日間は広域農道経由、残りの3日間は従来通りということにしており、前回の協議会の中でも説明させてもらった。また、算出には何らかの根拠が必要になるため最少人数を挙げているが、もし実績が予定を下回るということであれば、下方修正を行う必要があるのではないかと思う、と回答。
西原事務局長	補足だが、人数は1日当たりで計上している。1日に2往復の計4便運行するので、それでこの人数ということであれば、びっくりするほど多い人数ではないのではないかと考えている、と説明。
堀田会長	2往復する全部の合計ということか、と発言。
天野委員	主要な地帯から離れた空白地域の解消ということで、こういったことに取り組んでいることと思うが、1日の平均が1人以上ということは0人ということもあり得ると思う。こういったことをいうと怒られるかもしれないが、わざわざバスを走らせることが適切なことなのかと思う。それよりは、生活交通のために補助金を500~600万計上しているので、対象地区に補助金として交付した方が良いのではないか、と単純に思ったのだがどうだろうか、と質問。
越智事務局長	0人になるかどうかは運行してみないと分からないが、日出町全体の交通ネットワークをどうするかが今までの課題であり、高齢者の移動手段の確保という観点から、交通空白地域については何らかの生活交通の便を手当てしなければならないと考えている。全国的にもバス路線の廃止等があり、病院や買い物に行けないという人たちに対して移動手段の確保を行政が行うようになっている。日出町では、いろいろな関係者に集まってもらってネットワーク計画を作るようにしたのが事の起こりなので、ニーズがあれば、公共交通を走らせるよう努力する必要があると考えている。単純に補助金を集落に交付することではなく、移動手段の確保という観点から、行政が生活交通を手当てするよう努力していかなければならないと考えているし、今まで

	<p>の協議会の中でもそういったことで議論をしてきている。利用者数は運行してみないと分からないものであるが、試行運行を行った結果からルート見直し等を行うことも考えている。利用者が0人であれば、ルートに問題があったのか、または努力が足りなかったのか、その辺の検討をしていかなければならないと考えているので、理解をお願いしたい、と回答。</p>
伊豆委員	<p>民間路線バスについて、一日平均利用者数が2人以上となっているが、2人くらいしか乗っていないのか、と質問。</p>
清水委員	<p>民間路線バスとは国東観光バスだが、前年度までの実績で考えてみると大体1.5人くらいになっている。小深江線は昼過ぎに往復しているなど時間的な問題もあり、どうしても乗り手が少ない状況になっている。そのため時刻の改正も課題となっており、10月からこれを実施すれば朝の便が必ず運行するようになるので、若干乗り手が増えるのではないかと考えている、と発言。</p>
赤嶺委員代理	<p>先ほどの説明の中で、数字の計算等ができていないため別表等が完成していないとのことであった。先ほどの質問でも少し触れたが、運行受託事業者が決まった場合の金額面の確認というのは、いつくらいを想定しているのか、と質問。例えばタクシー事業者であれば、少なくとも2ヶ月前の8月に大分運輸支局へ申請する必要がある。そうすると6月、7月で予算的な部分を算定してもらい、事業者がその金額でできるかどうかということも一つの問題になってくる。低廉な価格であれば問題もあるので、そういった折衝の時間も必要になってくるのではないかと思う。そういった段階を踏んで先に進めるということになると思うので、日出地区のタクシーやバス事業者に予算を提示して話したうえで、了承がもらえればそちらを重点的に準備していくといった形をとってほしいと思っているのだが、そういった形を考えているのか、と補足。</p>
越智事務局長	<p>早めに見積もりを取り、お互いで協議を重ねて進めていきたいと考えている、と回答。</p>
藤原委員代理	<p>路線バスの系統再編について、現在は国東観光バスが日出町内の路線を運行している。これをコミュニティバスというか、日替わりでの運行に変更するという趣旨で説明を伺っている。フィーダー路線にした場合についての質問だが、フィーダー路線の国庫補助申請については国東観光バスが行うようになるのか、と質問。</p>
西原事務局長	<p>ネットワーク計画の認定申請については、協議会が一括して提出するが、補助金の申請は運行主体ごとに提出するようになっている。つま</p>

	<p>り、コミュニティバスの運行主体である日出町と民間路線バスの運行主体である国東観光バスのそれぞれが、国に対して補助金申請を行うようになる。補助金申請の提出時期が11月末頃なので、まずはその前のネットワーク計画認定申請ということになっている、と回答。</p>
藤原委員代理	<p>通常の国庫補助の場合、路線の定期運行について補助が行われると思うが、今回の場合だと路線の不定期運行に対する補助金申請ということになってくる。フィーダー路線に関する補助金の申請について、こういった運行で問題ないということは、国に対して確認ができているのか、と質問。</p>
西原事務局員	<p>本日は大分運輸支局の方が来ていないが、専門官との協議の中では日替わりの運行であっても問題ないという確認を取っている。今回の補助の対象となる路線については、新設であること、又は既存路線から20%以上の変更があること、が前提条件となっており、最終的にフィーダーすることが必要になってくる。この件に関しては、国東観光バス（清水委員）と専門官を交えて協議をしているので、詳細は清水委員に聞いてもらえれば分かると思う、と回答。</p>
藤原委員代理	<p>先ほどタクシー協会の方が発言したとおり、国と県の認可が必要になってくるということが一つある。それと、大分県より平成25年度から27年度までの国庫補助に関わる書類について、大分県の幹事会の中でこれを了承するかどうかということをお分県の交通政策課の方で進めているのだが、既存路線の部分について先般合意をした。25年度からということなので、新たに追加となる部分だと思うが、25年度以降の計画が県の方で進んでいるので、計画決定について県とのすり合わせをお願いしたい。また、国庫補助の数値の算出の仕方が、地域と国で全く異なっているため、日出町への補助金書類を再度計算しなおす必要があり、その計算式を他の市町村にも適用する必要が生じる。そのため、関係する杵築市や国東市に対して影響を及ぼすので、事業者からだけでなく日出町からもその旨を説明してほしいと考えており、検討してほしい、と発言。</p>
越智事務局長	<p>その点については、県の交通政策課とも協議を行いたい。県については、広域にまたがる部分となっており、市町村それぞれのネットワーク計画については、市町村となっている。民間バス事業者の補助申請の関わり方がどうなのかということについては、私どもも分かりかねる部分があるので、その点については検討させてほしい、と回答。</p>
藤原委員代理	<p>国庫補助ということになると、その算出の根拠を示すことが必要になり、ヒヤリング審査などが実施される。路線バスの国庫補助について</p>

	<p>は、過去に何度も審査を受けてきたわけだが、フィーダー路線とはいえ国から補助をもらうということであれば、国の審査を受ける必要が生じてくる。そうすると、日出町に提出している補助申請の計算方法と国に提出する補助申請の計算方法が全く異なるため、国の場合はキロ単価や配分率の審査が事細かに実施される。単純に、現在算出している町への補助金申請が、国にフィーダーの申請として提出できるわけではなく、国の計算方法にのっとって計算する必要があることから、日出町だけの問題ではなく杵築市や国東市にも影響がでてくることになる。日出町が県と相談する際、国東観光が国庫補助申請を行うにあたり、どういった計算方法で行うのか等を話してほしい。私たちも県に対して相談を行うが、国庫補助ということになるとかなりの業務量になってくるため、方向性を確認したうえで作業を進めたいと考えている。県や運輸支局との打ち合わせをする中で、結論を出してほしいと思う。25年度の事業開始が近づいているので、国や県の認可について協力をお願いできればありがたい、と発言。</p>
越智事務局長	はい、分かりました、と回答。
堀田会長	議事（4）の生活交通ネットワーク計画認定申請書（案）について、質問、意見等がなければ、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）今後のスケジュール（案）について	
堀田会長	議事（5）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。
井川事務局員	ただ今の意見等については、大分運輸支局に確認のうえ、申請書を提出したいと考えており、その時期は6月下旬頃を予定している。来月早々に開催される6月議会において、バス購入等の予算計上を行いたい。また、コミュニティバス条例の制定に向け、議会に上程を行いたい。議会議決後、10月1日の実証運行開始に向けて準備を始める必要があるため、バス停の位置や名前について警察署や地元と協議を重ねていく予定にしている。8月に第3回の協議会開催ということにしているが、国東観光バスの新規バス路線の運賃がまだ決定しておらず、その部分は交通会議で決定する必要があるため、その部分を8月頃開催ということで提案している。この部分については、可能であれば、書面での会議開催という形をとりたいと考えている。その後10月に実証運行を開始し、第4回目の協議会を3月頃に開催して、半年間の運行結果を報告したいと考えている、と説明。
堀田会長	今後のスケジュール（案）の説明について、事務局より説明があった。

	8月に第3回の協議会と書いているが、可能であれば、書面での開催を行いたいということであった。10月から試験的な運行を開始し、3月にその運行結果を報告する第4回を開催するということだが、これ以外に臨時の協議会等を開催するということはないか、と質問。
西原事務局員	これ以外の協議会は、現時点で予定していない、と回答。
堀田会長	今後のスケジュール（案）について、質問、意見を募る。
意見なし 「はい」という多数の声をもって承認	
3. 議事 (6) その他について	
堀田会長	議事(6)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	ありません、と回答
堀田会長	事務局からその他はないということなので、全体を通して質問、意見を募る。
意見なし	
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、10月からの実証運行に向け、早めに準備に取り掛かりたいと考えているので協力をお願いしたいと述べ、平成24年度第2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24年度第2回日出町生活交通確保維持協議会終了（15：05）	

平成24年度第2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 年 月 日

平成24年度第2回日出町生活交通確保維持協議会

会議録署名委員

㊟

会議録署名委員

㊟