

平成29年度 第2回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	201・202会議室(本庁舎)	日 時	平成30年1月19日 午前10時00分～午前11時50分
-----	-----------------	-----	---------------------------------

報告事項

- 1 開会 (鈴木地域支援課長)

- 2 あいさつ (赤堀副市長)
あいさつ (会長)

- 3 議事
 - (1) 平成29年度第1回菊川市地域公共交通会議の課題について (報告)
 - (2) 菊川市コミュニティバスのこれまでの経緯 (報告)
 - (3) 定時定路線以外の公共交通について (報告)
 - (4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と取り組み案について (協議)

- 4 その他

(次頁から議事録を掲載)

議 事 録

1 開会

●事務局

地域公共交通会議を開催する。本日配付させていただきました参考資料1・2の養老町、豊橋市さんの資料は、地域公共交通会議での配付については了承いただいておりますが、地域公共交通会議以外での配付については了承いただけていないため、取扱にはご注意願いたい。また、ホームページにて地域公共交通会議の資料・議事録を掲載しておりますが、養老町・豊橋市さんの資料についてはホームページでの掲載を控えさせていただくことを了承願う。

2 あいさつ

●赤堀副市長

《あいさつ》

●会長

《あいさつ》

3 議事

●事務局

これより議題に入るため議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 平成29年度第1回菊川市地域公共交通会議の課題について（報告）

●事務局より報告

○委員

質問を頂き一点目あかっちクリニックへのバス停の設置、二点目菊川浜岡線の利用人員の推移、三点目アンケート調査を実施しているかだが、まず一点目、現状バスの幹線道路からあかっちクリニックさんの駐車場がかなり奥まったところにあり、実際に現場の係長、所属長と行ってきた。若干道路も狭く実際に入ってしまうとUターンして出てこれないと考えられる。回答として、今現状の道路形状及び駐車場の設備の中では、あの中にバス停をつくるのは非常に困難である回答になる。また、あかっちクリニックの方に入って行き病院の前に停留所をつくり次の交差点を左に曲がりぐるっと回って今の路線に戻ると考えたが、各交差点が狭いので安全性が確保できていない。例えば信号がないとかそういう形状になっているということで今回は病院内への乗り入れは非常に厳しいということで今後の検討課題としていきたい。続いて利用人員の推移ということだが、過去5年の利用実績を調べると大体平成23年度では38万人程度のバスの利用があった。これがだんだん5年経ち昨年が32万人と約6万人程度減っているという現状。我々も幹線系統を守っていかなくてはならないという中で、例えばダイヤ改訂を行ったりとか、今後は当社でもバスロケーションシステムというものを全社エリア的に行っていくので利用利便を上げていきたいと思う。またこちらの地区では、バス教室を営業所で行っていると聞いているので、そういうものを利用しながらいかに菊川市の市民のためにバスが通っている、何時に走っているんだということをまずは御理解していただくことが大事かなと思う。3点目、アンケートの実施の可否についてですが、かなり昔に路線を限定してやったという経緯もあった。今現在バスの乗降人員等々のデータは社内で確認できることから実際にアンケートを行っていない。以上3つのご回答となる。

○委員

あかっちクリニックの中に入るの無理ということだが、停留所の変更ということはできないのか。今の場合だとちょうど停留所と停留所の間である。どちらで降りてもけっこう歩かないといけない。停留所を少し変更して頂けるとまだ行きやすくなると思う。あかっちクリニックだけではなく、あそこに総合体育

館があってそこで研修をやる時にも今の停留所だと少し不便ということを知っている。

○委員

幹線道路上に停留所をもう一つ停留所を設けようかということがあった。その中で停留所を設けるということは、停留所の乗降があるのでそこで1分の時間が増えるので幹線的に色々経費がかかってくるので慎重にならざるを得ない。実際にバスであかちクリニックへ行かれる方の需要がある程度見込めるのであればいいが、そのところまで調査できていないのでそこを踏まえた中で、もし本当に必要だと利用人員が見込めるのであれば補助金をもらって運行している路線であるのでそこを踏まえた中でご検討することは可能かと思う。

(2) 菊川市コミュニティバスのこれまでの経緯（報告）

●事務局より報告

○委員(学識経験者)

これから来年度に地域公共交通網形成計画をこの会議を中心としてつくっていくということになるので、どういった内容を記載していくのかイメージをもった上でこの後聞いていただいた方がいいと思うのと、特に重要なのは1枚めくっていただいて、13ページのところ地域公共交通網の形成計画、公共交通網の網とはネットワークですがそういう計画のため、重要なのは公共交通のネットワークをどう考えるのかということが一番重要になる。特にまず菊川市というところでの地域の足を確保しなくてはならないのかを決めた上で手段等、今走っているしずてつジャストラインさんのような民間路線バスであったり、コミュニティバスであったりこれから説明あるようなデマンドバスというものもあるし、タクシーというものもあるが、この部分はこれでカバーし幹線のメインのバスが走っているところまで行くための手段をどうカバーしていくのかを決めていくのが一番重要になる。そのあたりのイメージを持っていただいて後の説明を聞いていただくといいと思い資料を出させて頂いた。右のページに基本的な方針があるが、先ほど指摘があった障がい者達の足の確保する、なかなか移動がどうしても困難という方の足というのは、ある程度コストをかけてでもカバーしていくような基本的な方針を書く。ただそれっていうのは、必ずしも民間のバスしずてつジャストラインさんがやるのではなく、場合によってはコミュニティバス、あるいはタクシーというものがある。まず、基本的な方針を決めた上で、何でカバーしていくのか、コストはどのくらいまで許容していくのかをある程度書いていく計画になります。作っていく上で、先ほどのような意見をどんどん出していただくのがいいのかなと思う。

●事務局より報告

○委員

23ページ、24ページのところ平成24年度の倉沢・富田コースが数字的に多いのと西循環コースが多いのが平成24年に反映され年間3万5千に近い人が利用していると思う。平成28年度になると西循環コースが大幅に減り、倉沢・富田コースは上昇したが、平成28年度の西循環コースが大幅に減っている要因はどのへんにあったのか。常時、倉沢・富田コースが多いのと平成28年度に大幅に増えている理由について説明をお願いします。

●事務局

グラフの中で一番上のところが倉沢・富田コースになるが、倉沢・富田コースについては上倉沢地区から小学校に通学される生徒さんが利用されており、生徒数によって年度ごとに毎日学校があるときは使われている路線になるのでそのあたりで大きく変動があるのかなと推測している。西循環コースは、具体的になかなか掴めていないが全体の利用者の中で22年、23年、24年のところで23年のところで若干減ってしまったところがある。こちらについては、過去の時刻表が運転手さんがお昼休憩する時間が30分しかない時刻設定になっており、きちんとお昼休憩が取れるような時間改訂を行ったところ利用者の方からちょうど病院で診察が終わって帰る都合が良かったのがなくなってしまったということで乗りにくくなってしまったとご意見も頂いている。時刻表を変えたことによって利用者の方にご不便をかけてしまった部分があり利用者が減ってしまったのかなと推測している。

○委員

二つほど質問させていただきたい。まず一つ目、本資料の15ページのところにアンケート調査平成18年2月実施と記載がある。その中で、特に小笠東コースについては70.6%と高い割合になっていて継続運行と希望がある。そうしたアンケート結果と今最後に説明を頂いた23ページの菊川市コミュニティバス年度別コース別グラフの実績推移と整合しているか、ここでいう小笠東はどの路線を言っているのか分からないが、70.6%の継続希望がある中で結果がこれかという説明を頂きたい。それからもう一つ、最後の24ページとところ年度別利用者数全体の棒グラフがあるが、これの母数についてどう考えるのかという考え方があるのであれば頂きたい。今アンケートをとっているのは60歳以上を対象にしているとと思うが、60歳以上の対象者がそれぞれの年代で何人ぐらい利用しているのか、母数の出し方が難しいと思うが潜在的に利用者の全体数はこのグラフで分かるが、潜在的なニーズはどういうふうに考えているのかこのへんが元々コミュニティバス、公共機関をどう考えるのかという考え方として根付いての話になると思う。それが見えない資料だと本来対象をどう考えているのかと最初からおぼろげで動いている話だと中々施策も打ちにくい、肝心なところが抜けていると思う。ご意見、ご討議をお願いする。

●事務局

ただいまご質問いただいた平成18年度ですが、小笠東コース70.6%ということで病院を出て横地地区、丹野地区を通り和松会、しずてつストア小笠店を通り河東地区を走るコースであった。こちらのルートが70.6%ということで一番利用促進したいということで載せさせて頂いたが、他のルートについても6割近い方が今後も乗車したいという回答を頂いた。23ページの小笠東がどこのルートになるのかということでしたが、こちらのコースにつきましては丹野・嶺田コースが先ほどお話した丹野、横地地内を通るルートになる。あと、三沢・河東コースも小笠東コースを走っているような路線となっている。丹野・嶺田コースについては、小笠地内を走るコースについては例年利用人数が一番多い路線となっている。

○委員

推移がその時の70.6%と潜在的なニーズがある中で、推移が減っているのはなんでかということの問題にして改善の手掛かりにしていけないとこういう会議をやってもあまり実りがないということをお願いしたい。

○委員(学識経験者)

非常に重要なご指摘だと思う。特に二つ目の母数の問題ですが、今ご回答いただいた倉沢・富田コースの小学生によって変動しているのではないかという話があった。本当にそうなのかというのは、その乗降する可能性のある学校の生徒の数等を調べるとその変動に対して本当に同じようにうごいているのか、あるいは普通子供は減ってきているのでなんとなく増えているのと合わないのでは他の要因があるのかもしれないということである。そのあたりをしっかりと調べていくのが非常に重要なことと思う。それから、全体的に言っても考え方としてバス停というのは都市部だと500メートルくらいの人が利用圏内といわれている。高齢者の方や地方部ですと車の利用が多いので300メートルくらいといわれている。そういうところの高齢者の人口を調べると母数が分かってきて、母数に応じて減ってきているのか母数が増えているけど減ってきているというのであればやっぱりもう少しネットワークのやり方を改善していかなければならない。非常に重要なご指摘ではないかなと思う。そこは是非、今後は分析をして検討していただくと良いと思う。それから、一点目の15ページについてはまず利用者の方だけにしているのか一般の全体にしているのかによってだいぶ違うと思うが、もうすでに利用していただいている方に聞くとこれぐらいなのは普通です。利用している方がいくら頑張っても減ってくるのはどうしてもありますが、市全体にアンケートをしている中で70%ぐらい継続して欲しいとありながら減ってくるのはおっしゃるとおりそんな状況でいいのかなというようになるかと思う。こちらはどちらか。

●事務局

利用者のみである。

○委員

やはり利用者の方にアンケートということで、既に利用されている方なので基本的に普段利用しているから今後も継続して欲しいというようなそれが市の全体の回答ではないということかなと思う。

○委員

23ページ、24ページで平成25年度のアンケート調査結果でまた平成29年度でも時間帯、ルートをもっと使いやすくして欲しいというような意見が結構あったなかで平成25年度でもそういったアンケート調査結果を踏まえて21ページでいうルート変更であるとか運行時間の変更をされたかと思うがそれでも平成25年度以降もそんなに伸びてきていないということは平成29年度アンケート調査結果を受けてまた見直して頂くにあたってはもう少しどういったふうに見直したらいいのかを検討して頂いた方がいいのかなと思う。

●事務局

今後の検討のご意見として頂くということによろしいか。

○委員

平成25年度の意見を踏まえてどう見直したかというのをもし教えていただければ頂きたいと思う。

●事務局

平成25年度にはルート変更して欲しいというご要望を頂きまして設置をしている。後、バス停の新設のご要望があったので新設しました。フリー降車区間が3箇所そういった見直しをしているが利用者数には直結していないのかなというところである。

○委員

アンケートを1000件、また利用者からもとっているということで小笠の方が増えたり減ったりや運転手さんの休息をとるために運行時刻の変更、その地域にあった停留所に停まる時刻は非常に重要である。それと分母ですが、その地域にどれだけの分母住民が住んでいるかということですが、今防災の方で避難する時に、その地域の要援護者、介護者の資料を本人同意のもと作成している。そういうデータを地域支援課で調べることができるかどうか。その地域、停留所に65歳、70歳以上がどれくらい500メートル以内にいるのか、300メートル以内にいるのか、もし調べることができるのであればバスを使ってないけどそういう人がいる、使ってないけど今後ますます団塊の世代とそういう人が増える。年齢的には増えることは間違いないので停留所周辺にそういう方がいるのを調べる方法があるようでしたら是非調べていただいて参考資料とさせていただければ有難い。

●事務局

停留所別人口については、前回の第一回の会議でもご指摘を頂いておるところで私どもの手持ちの人口資料は、国勢調査による調査区別人口等の細かいメッシュの人口があてはめられないかとやってみましたが、それだと停留所とマッチせずうまくあてこめないので、前回先生からご提案いただいたその周辺にお住まいの方へのアンケート等を実施するなかでバス停までの距離にどういう方がお住まいなのかを把握することの方が可能な資料収集かなと思う。来年度以降に公共交通網形成計画を策定するにあたり数値の把握をしていきたいと考えている。

(3) 定時定路線以外の公共交通について (報告)

●事務局より説明

○委員

養老町に行ったきっかけは、平成29年度のアンケートとか平成25年度のアンケートでコミュニティバスを利用したことがない人が平成25年度でも8割、29年度でも8割となかなか伸びていない。一方でアンケートの中では、タクシー利用券の復活、デマンドに対する需要もそこそこ自由欄で見られたという

のを受けて、このデマンド交通を視察しに行ったということか。

●事務局

アンケート結果をうけて先生ともご相談させていただき2つの市町をご紹介いただき視察に行きました。

○委員

この取り扱い注意の資料についてですが、一番最初のページに巡回バス、平成24年10月にやめた。この運行は年間維持管理費が高額となっており、私最初ここを見たとき、この維持費も課題かなと思った。これは資料の最後20ページのところデマンドにしたら経費が巡回バスに比べたら倍になったとあり、少しどういうケースかなと不思議になった。県内ではデマンド型交通があり、事務局から説明があったとおりに予約があったら運行する。予約がなければ走らないイメージをもっている。定時定路線のバスで、乗ってない時間帯とか空気を運んでと言われるときがあるが、そういったことがデマンド交通では基本的でない。必ず一人はのっている必要最小限の運行であるため基本的には経費が下がるケースが多い。20ページの巡回バスに比べて倍になったということで養老町の場合やり方が特殊なのかもしれないので倍になっているのかもしれないが、基本的には今後検討していくにあたり必ずしも税負担、市の財政負担が増えるかというということではないということの頭の片隅においていただくと良いと思う。

●事務局

養老町さんが最初に行っていた巡回バスは、2台のバスで運行しており、車両が増えたということで車両の維持管理費、運転手さんの雇用も増加したということ。それと、オペレーターも増えたということで経費が増大したと思う。

○委員(学識経験者)

デマンドの話があったが、いろんなタイプがあり養老町さんでやっているのは市内全域に200何箇所にもミーティングポイントをおいて、どこからどこへ行くにも予約すればいける。それをやろうと思うと例えば朝の時間、病院に行く時間が集中する。一台である場所から病院に行きたいとした時にもう一人こっちから病院に行きたいとなった時にはできるだけ利便性を確保するとしてらもう一台走らせなくてはいけないということを考えてやると少なくとも6台くらい必要になった。それを回すのに運転手さんがまずその分プラス、オペレーターさんは予約が入ったときに受け、あなたはこのバスで行くとかを割り振りをする。ベースはコンピューターがやりますが、コンピューターから出てきたものとその利用者との間をうまくやり取りする人でオペレーターさんが二人ずっと付きっ切りである。そのやり方でやった場合には、もともと2台、運転手2人でやっていたのに対してかなり増えた。ただ養老町さん自身としては経費が増えても利便性が確保できているからいいという評価をされている。これは自治体さんがどう評価をされるかということで養老町さんはそういう評価をされている。もともとげんちゃん号が両方向に1時間ぐらいで走っていて同じ方向のバスがくるのに少なくとも2時間待たなければならない。一つ乗り過ぎたら逆方向のバスに乗らなくてはならなくて、近いところに行くのに一時間以上かけていくな乗らないということになり、やっているのに対してかなり不満が多かったということでこういうのを導入して養老町さんとしてはコストはあがったけど不満はかなり少なくなったということで評価をしている。そういうやり方とコストがさがらないのは、ある地域を限定したり、もともと路線のルートは決めてあり時間もきめてあるとき。ただ、乗る人がいなければ走らないとするとあるルートが決まっているとそこに必要な台数が限られてくるのでそこをずっと走らせているのに対して利用者がいないときだけ走らないというのは経費は下がる。あまり全域でやっているところは少ないのでそういうことがメインだったのかなと思う。特に、デマンドバスは養老町さんはもともと路線バスが走っていない所をげんちゃん号を走らせた。そうすると民間の路線バスさんとの関係を考えなくてよかった。全域のデマンドバスをやるとどこでもいけた方が便利ですし、安いので、もし民間のバスが走っていたらおそらく利用者が減ってしまう。そうするとしずつつジャストラインさんもそうだが地域間のバス、菊川市から外に出るルートが仮に元々あった幹線道路が便数を減らしてしまうとその地域の中はいいけど地域外にいくような路線が衰えてしまう課題もある。メリット、デメリットはあるのかなと思う。ただ、一部限定して民間の幹線バスが走っているところは、ある地域を限定してそこにアクセスするメインのバス停、病院とか乗り換え地点にアクセ

スするためにデマンドバスを運行するのが一番多いと思う。それから豊橋の事例が出たが、これはデマンドタクシーが趣旨ではなく、豊橋も南の方はルートと時間は決まっているデマンドタクシーをやっている。あくまで幹線のバスがあるところまでのアクセス、一部のスーパーや病院までしか使えないように限定されている。もともとある幹線バスさんやコミュニティバスとうまく役割分担するような形である。今回の事務局からの紹介の趣旨はデマンドタクシーではなく地域の活動が豊橋が特徴的で地域が主体となってやっていないとやりませんよという市の立場である。例えば、ここにバス停を増やして欲しいと言った時に地域としても乗るようにするからと言う、そういうのがあってはじめてバス停を増やせる。各地域の運営団体の方がまさにこの会議で主張される。バス停を増やしてくれると恐らく増えるだろうし、積極的に乗るようにするというをやっている。豊橋はもともと他の地域よりうまくやっている状況で、他の地域もだんだんこういうふうにしていかないとやっていけなくなってきた。今一生懸命地域主体の方向に移行している。先ほど、公共交通網形成計画の中でも実施主体を各部分があって市とか事業者だけではなく地域住民というのも必要に応じてそこに書いていく。もし、菊川市さんも地域をできるだけ主体でやって欲しいというならばそこに書いていくという形になるかと思う。今、牛川の渡しツアーもやっているがこれ以外にも地域の主体が乗ってもらうために1カ月に1度バスの通信みたいなものを自主的に配付したりして、そこに私はバスをこういう利用をして、このスーパーまで行って一時間ぐらい買い物をすれば帰りのバスがちょうどいいんだっていうモデルルートを出したりする。あるいは、地区市民館へバスで来てくれるとおまけをするようなイベントをやったりそういうのを全部地域の方が考えてやっているのが進んでいるところである。

○委員

養老町の資料を見て感じたことだが、まず3ページ目のところ導入するところの平成24年度オンデマンドバスを見ていきますと全員協議会に続いて各地区の地区長会と老人クラブでいろいろ説明会と意見交換会をしている。先ほどの先生の話で、住民の方からどれだけ要望があるかを吸い上げるためには120自治会、11地区あるが聞く機会が必要ではないか、こういうところで代表して聞きますが、もう一個自治会へおりにていく身近な意見を聞けるような形を取った方が良いと思う。次に、7ページ、8ページのところで、60歳以上の方が登録している形で、登録と住民との関係で乖離が大きい。資料8ページの11%は登録者に対しての10%利用というのが参考になり要望、必要というのが声だけではなく使う人はこんなものかなと認識しなくてはいけないと思う。最後に仕事の関係上、物流の仕事をやっており、この頃、以前と比べて非常に運送、物流業界も人材不足になって、今までの輸送形態と変わり今まで東京から大阪とか大阪から東京まで一人の運転手が直行していた。このごろ中間点で運転手が変わって戻ってくる形になった。それと同時に物の集荷が一旦ターミナルに集め業者を変えて自分とこだけの物をためるのではなく、いろんな業者がターミナルにそれで二次配送、三次配送と。今、荷物と人が当てはまるかどうかかわからないがコミュニティバスの方が出発地点から最終まで行っているが、例えば一旦ぐるぐると回り地区センターとかに民間のバスがくるような形を取れば一つの車が最後まで効率よくと同時に民間とコミバスがすみ分けできる、またタクシーも含めいろんな輸送の方法を考える必要があるかと思う。

●事務局

最初に地域の皆さんのお声をこの会議の場以外でもお聞きすることが必要ではないかというご意見でしたが、また来年度にこういう場以外に地域の皆さんの声を聞く機会を設けていく予定ですので、その際には委員の皆さんに御協力お願いしたい。また、おっしゃったとおり養老町さんでも登録者がこれだけいるのですが利用に中々つながっていないというのが課題であるとお聞きしている。また、ターミナルのお話もあったがそういうところも踏まえて検討したいと思う。

○委員(学識経験者)

今の全部に行くのではなくて、ここの部分だけを本数を増やしメインの幹線の方は幹線ルートにする、どちらかという国がけっこう推進しているようなこと。それはすごく効率がよく豊川市さんでは、ずっと民間バスとコミュニティバスがかぶって走っていたところをコミュニティバスを途中までにしてある地域から民間バスまでのルート本数を1.5倍にした。残りの路線は民間バスがやってくれるのでそっちで頑張ってもらおうということでやった結果、全体として上った。乗り換えをして頂いて利用すると

いうことで全体として一気に上がったというのが2年前のことです。うまくいった事例で特に、乗り換えの時に乗り換えしても料金が変わらないようにしたり、そういったことを含めて実施した。一方で同じようなことを田原市さんでやった結果、乗り換えがやっぱり嫌な方が多くて激減してしまった。利用者が7割ぐらいになった。田原市さんは乗り換えをするとさらに料金が掛かってしまうってことをやっていたと思う。どうしても予算との関係もあったと思う。重要なのは、乗り換え地点が豊川市さんは市民病院で乗り換えされた。乗り換え地点で待っててもいいというような空間で乗り換えしてもらいたい形にしないとやはり乗り換え抵抗が大きいということ。実際にそういうルートを考える時には、どこで乗り換えを考えるのか人が集まるところであれば乗り換えている間にもお話をしていると乗り換えをしやすいと思う。

(4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と取り組み案について (協議)

●事務局より説明

○委員一同

【承認】

○会長

これで議事を終了する。進行を事務局にお返りする。

4 その他

○委員

コミバスがないと困るという人の対策をしなくてはならないと思う。高齢者も障がい者もそうだが、現コミュニティバスの路線とか運行方法について行き詰るとデマンドを考えないといけないし、それから最近の話題として高齢者の免許返納者もいる。認知症のきつい方は強制的に取り上げるなど免許証のない人を含めてますます利用促進していかないと困る。免許ある人はなんとかなるのですが、ない人の対策をますます進めていかなくてはならないと思う。つまり、住民ニーズ、採算も合わせて両方が成立するように今後この会議を含めて住民の意見を広く聞いてこの地域公共交通を考えていかなくてはならないというのが意見。

○委員

社会福祉協議会でも地域支援コーディネーターを3名ほど予算をつけてもらい配置した。各地区のボランティアと連絡を取り合いながら困った問題を解決しようということで活動している。その中で、今年1月11日に小笠の東地区ですが、免許がなくて運転ができない人がいるので前もって参加してくれるか意向を取りまして利用者7名ほど買い物ツアーにということで、車両の方は福祉法人の車でないといけない制約がありますので小笠の和松会の車をお借りしましてボランティア11名ほどで7名をサポートしながら小笠から菊川の遠鉄まで買い物ツアーをした。時間は10時から、皆さんが自宅に帰られたのは12時だと聞いている。大変好評でやはり中々買い物に出かけられない方だったのでお米、野菜、重さのあるものを買った人が多かったと聞いている。大変好評でしてできたら1週間に1度くらいやってもらったら有難いという意見です。今のところは月に1度くらいやるのはボランティアでは精一杯かなというところ。これを各地域に広げてもらい頻繁とは言わないが買い物ツアーなり病院通いとかそういう足に各地区で福祉バスを利用してもらいボランティアがそれを支援する形をとれたらと思う。今後どのように広がっていくか期待しているが循環バスまで利用できない方をサポートするという意味で今後定着していきたいと思う。公共交通とは別ですが、そんな取組みも行っていますのでまた皆さん温かいご支援をお願いします。

●事務局

委員さんの意見についても、公共交通網形成計画を作っていく中で反映していきたいと思う。また会長から話があった社会福祉協議会でのコーディネーターの取組みについても福祉課の方で福祉運送についての会議もっておりますがそういったところとも私どもの課が情報交換しながらまた進めていきたいと思っておりますので引き続きお願いしたいと思う。

○委員

今後のスケジュールについてはどうか。

●事務局

来年度になって、いろんなことを分析したりとか地区のみなさんのご意見を頂くような機会を設けていきたいと考えている。また、公共交通会議を今年度2回行いましたが、来年度はもう少し回数が増えるかと思う。皆さまにまた集まり頂くのは5月、6月くらいに第一回目をお声させていただきまして年間4回くらいは少なくともやらないと計画を策定できないと思っている。まだ、その次2回、3回をどういったタイミングでするかは決まっておきませんので第1回のところでご説明をできればと思っているので御協力をお願い致します。また来年度、具体的に決まりましたらご通知を差し上げますのでよろしくお願ひします。皆様御協力ありがとうございます。

以上