

## 第4回 村上市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 開催日時：平成23年2月17日（木） 午前9時30分から11時08分

2. 開催場所：村上市教育情報センター 2階会議室

3. 出席者：（敬称略）

【出席委員】大滝委員（代理出席）、田巻委員、小田（修）委員、太田委員、高橋委員、五十嵐委員、長谷部委員、長委員、松田委員、大嶋委員、佐藤（勝）委員、八藤後委員、川崎委員（代理出席）、鈴木委員（代理出席）、佐藤（収）委員、小泉委員、佐野委員、山田委員、吉田委員、佐藤（正）委員、平山委員

【欠席委員】西田委員、嶋倉委員、小野委員、小田（勇）委員、松本委員、大矢委員、高田委員、佐藤（久）委員

【委員以外】瀬波タクシー、藤観光タクシー、坂町タクシー株式会社、株式会社はまなす観光タクシー（オブザーバー）、北陸信越運輸局、北陸信越運輸局新潟運輸支局、新潟交通観光バス株式会社

【事務局】相馬、佐藤、加藤、本間、矢部、岸（村上市）

【コンサルタント事業者】岩淵、澁谷（エヌシーイー株式会社）

4. 傍聴者：2名

5. 会議次第

1. 開 会

2. 挨拶（副会長）

3. 委員の交代（委嘱状の交付）

4. 議 事

[報告事項]

（1）調査事業に係る事後評価について（資料1）

（2）視察調査結果について（資料2）

（3）村上市地域公共交通総合連携計画（案）に関する意見公募結果について（資料3）

（4）住民懇談会等実施状況について（資料4）

[協議事項]

（1）村上市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正について（資料7）

（2）村上市地域公共交通総合連携計画（案）について（資料5）

（3）実証実験の具体案について（資料6）

（4）今後のスケジュールについて（資料8）

- 5．その他
- 6．挨拶（副市長）
- 7．閉会

## 6．会議資料

### 【配付資料】

議事次第 出席者名簿 配席図

### 【議事資料】

- 資料1． 調査事業に係る事後評価について
- 資料2． 視察調査結果について
- 資料3． 村上市地域公共交通総合連携計画（案）に関する意見公募結果について
- 資料4． 住民懇談会等実施状況について
- 資料5． 村上市地域公共交通総合連携計画（案）
- 資料6． 実証実験の具体案
- 資料7． 村上市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正（案）について
- 資料8． 今後のスケジュールについて

## 7．会議経過

事務局（進行）：おはようございます。定刻になりましたので、第4回村上市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。本日は都合により、市長に代わりまして副市長が出席しておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、副会長の佐野先生からご挨拶をお願いいたします。

副会長：おはようございます。長岡技術科学大学の佐野でございます。今日は朝早くから、また年度末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。今回、村上市地域公共交通総合連携計画案を取りまとめることとなります。微修正等あるかと思いますが、活発なご意見をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局（進行）：ありがとうございました。本日の協議会にはご案内した委員29名中、21名の方が出席されています。過半数の出席がありますので、会議は成立いたします。

本日の資料の確認をお願いします。皆様のお席に、議事次第、出席者名簿、配席図、資料6「実証実験の具体案」を配付させていただいております。

また、あらかじめお送りした資料といたしまして、資料1「調査事業に係る事後評価について」、資料2「視察調査結果について」、資料3「村上市地域公共交通総合連携計画（案）に関する意見公募結果について」、資料4「住民懇談会等実施状況について」、資料5「村上市地域公共交通総合連携計画（案）」、資料7「村上市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正（案）」について、資料8「今後のスケジュールについて」がございます。

資料に不足はございませんでしょうか。不足があるようでしたら、事務局にお申し付けください。

続きまして、委員の交代がありましたので、これより委嘱状の交付を行います。恐れ入りますが名前を呼ばれた委員の皆様はその場にご起立願います。

村上市ハイヤー・タクシー協会、小田様。新潟交通観光バス労働組合北支部、長谷部様。村上地域区長会連絡協議会、長様。

(副市長より委嘱状交付)

新たに委嘱されました委員の皆様、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、日程4、議事でございますが、協議会規約の規定によりまして、会長不在のときは副会長が会長の職務を代理することとなっておりますので、議事の進行は佐野副会長をお願いいたします。

副会長：それでは、これより議事に移ります。

報告事項につきまして、(1)から(4)まで一括で報告をお願いします。事務局から報告をお願いします。

事務局：それでは、報告事項の「(1)調査事業に係る事後評価について」、ご報告します。平成22年度は、国土交通省の補助事業「地域公共交通活性化・再生総合事業」の調査事業として認定を受けまして、1年間計画策定の事務を進めてまいりました。本調査事業の事後評価としまして、1月20日に新潟運輸支局へ自己評価を提出しましたので、その報告内容をご説明いたします。

資料の構成でございますが、前半は、事後評価の内容、後半は、事業の概要を図表で示したものでございます。評価内容は、大きく4つに分かれており、総合評価、連携計画策定調査の総合性・整合性、自立性・持続性、住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成、となっております。

詳細につきましては、後ほど記載内容をご確認いただければと思いますので、簡単にご説明させていただきます。

調査事業の主な目的は、村上市の実態に合わせた公共交通に関する計画である「村上市地域公共交通総合連携計画」を策定することでございます。

計画策定で配慮すべき点としましては、地域の公共交通の実情から課題を幅広く体系的に把握したか、その課題を解決するための目標設定や事業計画がされたか、計画策定に市民の声を生かしたか、というところです。

村上市では、まず課題の把握のために、地域の現況調査、アンケート調査、住民懇談会、利用者ヒアリング調査、協議会委員による市内現地調査などを行い、村上市における公共交通の課題を把握しました。

課題解決のために、基本方針や目標を設定し、目標実現のための各種施策を体系的に整理しました。具体的な事業については、協議会及び分科会において、施策体系に基づき、実証実験事業の内容などが検討されました。

また、計画策定に地域住民の声をいかに反映させたかという点につきましては、協議会委員に住民代表として、各地域の自治会、PTA、老人クラブ、商工団体などの代表者の皆様に参画いただくとともに、先ほど申し上げましたアンケート調査やヒアリング調査、

住民懇談会の実施などに加え、計画案に対する意見公募の実施などにより、地域住民の声を計画に反映することに努めました。資料後半部分は事業の概要ですので、後ほどご確認ください。

以上、簡単ではございますが、報告事項「(1) 調査事業に係る事後評価について」の報告を終わります。

事務局：続きまして「(2) 視察調査結果について」ご報告させていただきます。

去る1月25日、見附市、三条市へ、委員、事務局、コンサルタント事業者あわせて17名で視察に行っていました。

以下、「視察調査内容」でございますが、見附市ではデマンド型乗合タクシーとコミュニティバス、三条市では新・三条市デマンド交通、井栗地区コミュニティバス、高校生スクールライナー、循環バス「ぐるっとさん」について事例を紹介していただきました。

次のページでは、視察内容ということで、両市のそれぞれの取り組みを表に整理したものでございますので、後ほどご覧いただければと思います。

右端の網掛けの部分は、視察を踏まえ、村上市で取り組む際のポイントとなる項目を記載しております。

また、下段の網掛けの部分は、「今後の村上市で参考になること」として委員の皆様からいただいたコメントを抜粋して掲載しています。

主にデマンド交通に関して、運行方法や便数の設定、また、コミュニティバスに関して、ワンコイン運賃についてなどのご意見をいただきました。

更に右端では、「全体を通してのご意見」ということで、主なものを掲載しておりますが、先進地の事例を参考にしながらも、村上市の実情にあった公共交通の導入が必要である点、また先進地での実証実験をより良い方向に修正し、利用者増につなげている基本姿勢は学ばべきである等のご意見をいただきました。

今回の視察結果につきましては、今後の実証運行の参考にさせていただきたいと思っております。ご多忙の中ご参加いただきました委員の皆様におかれましては、大変ありがとうございました。以上で視察調査結果の報告を終わります。

事務局：続きまして「(3) 村上市地域公共交通総合連携計画(案)に関する意見公募結果について」、資料3に基づきまして、ご報告します。

まず、この意見公募の目的につきましては、計画案につきまして市民の皆様からご意見を広く募集することとしておりました。意見公募の期間と計画案の公表方法につきましては、資料に記載のとおり実施いたしました。3の意見の提出状況につきましては意見者数12名、内訳としましては、個人7、法人5という結果でございました。方法別では持参4、郵送2、ファクシミリ3、電子メール3という結果でございます。

意見の反映状況でございますが、提出いただいたご意見の中から、具体的な箇所が特定できない、又は抽象的な表現の意見につきましては、計画(案)修正の検討対象からは除外させていただきました。その結果、計画(案)の内容に対し、具体的な意見をいただいた方として7名の方のご意見に対し、対応を検討させていただきました。

具体的な内容は、次のページ以降に記載しております。4ページをご覧いただきたいと思っております。4ページ下段の方のNO.7のご意見につきまして、計画(案)の修正をしたいと考えております。意見要旨の でございますが、計画(案)の序文の「計画策定にあたって」という部分の本文中に、市民が良くない行動をしている感じに受け取られる表現があるという指摘をいただきました。これに対しまして、本文中の表現を修正させていただきたいと考えております。その他のご意見につきましては、既に計画に位置付けられているものですので、今後の実証実験の取り組みにおいて、参考にさせていただきたいと考えております。

また、ご意見を踏まえた計画(案)は、この後の協議事項(2)でご提案いたしますので、その際にご審議いただければと思っております。

1ページにお戻りいただきたいと思っております。提出された意見と村上市の対応の公表につきましては、連携計画と併せまして3月に公表を予定しております。公表方法につきましては、公募方法と同じ方法を考えておりますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

事務局：続きまして、「(4)住民懇談会等実施状況について」説明をさせていただきます。これまで連携計画策定にあたりまして、協議会の動向と合わせる形で各地区の区長会と市民の方向けの意見交換会等の実施を重ねておりました。

区長会等におきましては、10月中旬から、2月10日までの間に市内の区長さんあるいは総代さん等の研修会、会合の場におきまして、計画の方向性、各地区における取り組みについての説明をさせていただきまして、併せて今後区長会を通じ、具体的な提案を行っていききたいという広報をさせていただきました。

また、市民向けということで、1月21日から今後の予定も含めまして記載しております。現在まで取り組んでいるところ、今後予定しているところを一緒に書かせていただきました。

各地区住民懇談会、意見交換会ということで、区長会でお話させていただいた事項を踏まえまして、計画概要、各地区における取り組みについて、大きな流れを説明させていただきました。

また、朝日地区におきましては、公共交通が空白になっております集落に先に入らせていただきまして、今後の移動手段について、ざくばらんな意見交換会ということで開催させていただいております。この中では、日常の通院、買い物といった目的別の移動方法、地区内におきまして提供されている医療機関の送迎サービスの利用状況ですとか、集落内にお住まいの高校生の通学対応をどうされているのか等の地域の現状、課題について意見交換をさせていただいております。

この意見交換会につきましては、今後将来にわたって続けていけるような取り組みを、集落の方と一緒に考え、取り組んでいきたいという流れをお話させていただき、どの集落の方からも前向きに取り組んでいけるようなお約束をいただいております。

今後、引き続き集落単位の住民懇談会を継続的に開催していくことにしております。以

上が資料4「住民懇談会等実施状況について」の説明でございます。

副会長：ありがとうございました。ただいまの説明について、質疑はございませんか。

それでは意見公募についてお聞きします。12名の方から意見をいただいて、具体的なものは7名ということで、5名は具体的な箇所が特定できない、又は抽象的な表現の意見ということですが、どのようなものだったのでしょうか。

事務局：具体的には、道路の拡幅に関するご要望でしたり、高速道路の延伸に伴って、高速バスがどうなるのかといったものでしたので、具体的にこのたび策定している計画に盛り込む箇所がございませんでしたので、対象から外させていただきました。

副会長：はい、ありがとうございました。それでは、住民懇談会についてお聞きしますが、参加状況はどのようになっていますでしょうか。

事務局：まず、地区別の区長会さんの会議では、ほぼ100%の区長さん、総代さんにご参加いただいております。また、市民向けの住民懇談会では集落の総会にお邪魔した際は、ほとんど全世帯の方、各世帯1人ずつご出席いただいております。

また、意見交換会のみを設定では、世帯の半数以上でしたり、ほぼ全世帯に近いところもございましたので、かなり出席状況はよかったというところでございます。

副会長：意見は様々あるかと思いますが、おおむねどのような意見がありましたでしょうか。

事務局：集落の位置するところによりまして、隣同士の集落と連携した取り組みが考えられる集落もございますし、自主的な地域コミュニティ輸送のような部分を担っていきたいが、どうだろうという前向きなご意見をいただいております。あとは交通資源の活用という中で、スクールバスの活用といった部分も話の中で出てきた地区もございました。比較的、公共交通を望むというよりは、自分たちの足はなんとかしなければいけないという意欲が高いと感じております。

副会長：ありがとうございました。他に何かご質問等ございませんでしょうか。

ないようでしたら、協議事項に移りたいと思います。協議事項「(1)村上市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：資料7「村上市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正について」、ご説明させていただきます。

こちらにつきましては、平成23年4月1日に村上市の組織改編が行われることに伴いまして、協議会で定めております規約及び規程の中で、組織の名称が入っている部分がございますので、その一部改正というものでございます。

改正後の規約及び規程の施行期日につきましては平成23年4月1日とさせていただきたいというもので、また改正内容につきましては、規約の中で「村上市企画部政策推進課内」という事務局の記載がございますが、「村上市自治振興課内」に改めるといふもの、それから事務局規程の改正の部分でございますが、職員等の部分で「村上市企画部政策推進課長」から「村上市自治振興課長」に、併せて「村上市企画部政策推進課職員」から「村上市自治振興課職員」に、という一部改正の内容でございます。

2 ページ目以降につきましては、改正内容を盛り込んだ規約及び規程の案でございます。資料7の規約等の一部改正についての説明は、以上でございます。

副会長：今回の改正は、市の組織改正に伴う改正ですので、特に質疑の必要はないと思いますので、皆様ご了承ください。

続きまして「(2)村上市地域公共交通総合連携計画(案)について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：それでは資料5「村上市地域公共交通総合連携計画(案)」についてご説明をさせていただきます。

前回第3回の協議会におきまして、本計画の方向性についてご審議いただき、ご承認いただいたところであります。今回の計画案につきましては、12月から1月までの間に行いました意見公募の結果を反映させ、修正したものを提示させていただきました。併せまして字句の訂正、表現を統一するといった微修正を加えたものでございます。具体的に連携計画案の中で、冒頭の報告事項でありました修正した箇所につきましては、表紙をめくっていただき「計画策定にあたって」の本文中、上から6行目でございます、「しかしながら」で始まる文章でございますが、「...移動手段を自家用車に依存せざるを得ない状況にあり」という表現に変えさせていただきました。以前の表現は「...移動手段を自家用車に依存しており」という表現でしたのでこのように修正させていただきました。

以下、細部については、字句の修正等でございますので、説明は割愛させていただきますが、基本的に連携計画の基本方針、取り組み内容、施策の展開等についての大幅な変更等はございません。以上でございます。

副会長：ありがとうございます。修正は意見公募の部分のみですか。住民懇談会の意見等による修正はありますか。

事務局：字句の修正につきましては“てにをは”の部分でございますし、表現については“市民”という表現と“住民”という表現が混濁しておりましたので、このあたりの修正ということでございます。住民懇談会等での意見を踏まえた修正はしておりません。

副会長：わかりました。“てにをは”と若干の語句の表現の訂正という部分なのですが、何かご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

委員：新潟国道事務所でございます。日本海沿岸東北自動車道の関係でございますが、情報提供を兼ねてご紹介させていただきたいと思います。

この連携計画案の中では、朝日まほろばインターまで点線で記載されておりますが、2月15日に「3月27日に朝日まほろばインターまで開通」ということで記者発表させていただきました。詳細につきましては、新潟国道事務所または羽越河川国道事務所のホームページに詳細が載っておりますので、ご紹介させていただきたいと思います。

総合連携計画が4月以降に出て、点線を実線に変えていただくということが可能であれば、対応していただければと思いますのでよろしくお願いします。

副会長：はい、ありがとうございます。対応が可能でしたらお願いしたいと思います。それでは計画案を原案のとおり承認することよろしいでしょうか。

異議がないようですので、村上市地域公共交通総合連携計画（案）を原案のとおり承認することと決定させていただきます。

続きまして協議事項「(3) 実証実験の具体案について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：それでは、資料6「実証実験の具体案」をご用意いただければと思います。

来年度23年度から計画しております実証実験の具体案ということで、ご説明させていただきます。まず、1ページ目でございますが、ここでは実証実験の目的、実証実験の流れ、実証実験における配慮事項等を説明書きさせていただいております。

まず、実証実験の目的でございますが、これまで公共交通活性化に向けて検討してきた施策につきまして、一定期間試行的に実施するという、それをもちまして施策の有効性や本格運行に向けた課題を検証することが目的でございます。

次に2点目、実証実験の流れでございますが、今年度から来年度にかけて、施策実施の具体案を作成し、これらにつきまして実証実験準備及びPR・広報活動といったものを含めまして、実証実験の実施につなげていきたい、それから実証実験の実施後におきましては、実証実験の検証に向けた調査の実施を併せて行っていきたいというものでございます。これらを踏まえ、実証実験を評価し、施策の見直し・改善を行いまして、うまくいけば本格実施、あまりにも効果が得られないということであれば、中止といった選択肢があるといった内容でございます。

3点目は実証実験における配慮事項等ということで5つ書かせていただいております。内容としましては、1点目として、運行する地区の規模と生活圏の特性といったものに配慮する必要がある点、2点目として主な利用者の特性・ニーズ、実証運行対象として高齢者を想定するのか高校生を想定するのかといったこと、3点目は提供するサービスとコストのバランスということで、既存の交通手法との比較ですとかそれにかかるサービス量、レベルのバランスといったもの、4点目は運行主体となります交通事業者様の本来の事業との競合、影響といったもの、5点目はコストということで、運行にかかる費用を挙げております。ここまでが、資料6の1ページ目の説明でございます。

次に、2ページ目からでございますが、ここからは実証実験の内容ということで、平成23年度に予定しております実証実験ごとに記載した資料でございます。中段の方に赤い枠で囲った部分につきましては、後ほど皆様からご協議いただきたいと思っております。

まず、実証実験の1つ目の項目としまして、「簡易デマンド型乗合交通」を行いたいというものでございます。

運行目的・ねらいにつきましては、交通空白地域、不便地域の解消ということ、それから高齢者の通院、買い物ニーズへの対応ということでございます。23年度につきましてはまず通院への対応から検証し、利用状況等を踏まえた形で、買い物への対応を検討していくというものでございます。

赤枠の運行内容でございますが、運行期間としましては、平成23年10月から平成24年3月として設定させていただきたいというものでございます。運行日につきましては、



平日ということで、月曜日から金曜日まで、運行形態につきましては、該当地区の各戸、お家の前から目的地までというような形態ですが、道路状況によりましては玄関先というのが不可能な場合もございますので、最寄りの集落施設を設定したいというものでございます。

目的地につきましては、高齢者の通院といった対象を中心に考えていきたいというものですので、該当地区内にあります医療機関、駅、金融機関、公共施設といったものを最初の段階での目的地として考えております。印に記載がありますが、商業施設など目的地の拡大、あるいは該当地区を越えた形での運行は、次の段階までに検討する必要があると考えております。

具体的な運行ルートでございますが、こちらにつきましては、視察でお邪魔しました見附市様の事例を参考にいたしまして、運行ルートをあらかじめ設定するようなものを想定しているものでございます。まず、1つ目のルートは山北地区の伊呉野から府屋の間、それから2つ目のルートが山北地区の勝木から浜新保の間、3つ目が荒川地区内から坂町病院、坂町駅といったものを含んだルート、4つ目が、神林地区内から坂町病院、坂町駅を含んだルート、5つ目が神林地区内から村上総合病院、村上駅までを含んだルート、運行ルートの案としましてこの5つを提示させていただきました。

運行本数につきましては、まず1日2往復を最低水準としまして、各地区での展開を考えていきたいというものでございます。ルートの設定と併せまして、運行時刻につきましても、あらかじめ設定してはどうかというものが運行内容の原案でございます。

利用料金につきましては、乗降場所から目的地までの距離区分で設定するという考えでございます。バス運賃・タクシー料金等を考慮したもの、この考え方につきましては、視察でお邪魔しました三条市様の例を参考にいたしまして、本市での展開といったもの、今後の展開を踏まえたものを原案としております。例ということで、目的地から5キロ圏内については例えば300円、10キロ圏で400円というような形での段階的な区切りのいい金額といったものを想定しております。

利用方法につきましては、事前に利用登録を行っていただき、運行の予約については、前日もしくは1時間前まで、可能な限りの対応をしていきたいというものでございます。予約方法につきましては、電話もしくはFAX等で予約といったものを考えております。

の検証項目でございますが、連携計画案で示しております検証項目を記載しております。また、三条市様におきましてデマンド型交通につきましては、やはり乗合状況といったものをポイントに掲げておりましたので、こちらも参考にしまして4点ほど検証項目として掲げさせていただいております。利用者数、収支率、利用者の満足度、乗合状況といったものでございます。

これらの取り組みを踏まえまして、次の段階、検証後の対応ということで、効果が得られた場合、効果が得られない場合というものをページ下段に記載しております。効果が得られた場合につきましては、ある程度の目標を設定して、目標の達成状況といったものが検証のポイントのひとつになるかと思っております。効果が得られた場合は継続運行していき

い、ただし利用状況等を踏まえ運行方法については改正を加える必要があるだろうというものでございます。また効果が得られない場合、まず運行内容自体の見直しをするべきというもので、運行日の設定、運行本数、運行経路以外の運行、あるいは料金、予約方法など、各項目において見直しをする必要があるというものでございます。また、これらの見直しを加えて繰り返しやってもなかなか効果が得られない、得にくい場合については他の手法を併せて検討していく必要があるというものでございます。例示としましてタクシー利用助成、スクールバス車両の活用、地域でのコミュニティ輸送などを案として掲げております。

次のページが参考ということで、「簡易デマンド型乗合交通」の運行イメージというものを記載しております。

まず運行ルートにつきましては、何々地区の自宅から目的地というような方向のルートを考えております。それで1日何往復運行で平日運行。目的地につきましてもあらかじめ設定するようなものを想定したものでございます。

時刻表につきましては、行きと帰り、少し太い枠で囲んでおりますが、何々地区の何々集落、複数ございますが、A、B、Cという順番で回りながら目的地、降車場所の方に向かっていくという時刻表でございます。帰りについては同じ形で目的地から自宅へ帰っていくような時刻表の設定でございます。それから料金設定につきましては、距離区分に応じて5キロ圏、10キロ圏、15キロ圏、15キロを超えた場合という表示をさせていただいております。

具体的に予約と利用については、事前に前日まであるいは1時間前までに予約をします。次に当日はタクシーが自宅か最寄りの乗降場所に迎えに行きます、予約した目的の施設に到着します、というところが「行き」の部分、「帰り」については、予約した目的の施設から自宅まで送りますというものが運行イメージの案でございます。

次に4ページ、実証実験2「まちなか循環バス」という項目でございます。

この「まちなか循環バス」の運行目的・ねらいにつきましては、大きく利用者の拡大ということ、利便性の向上、それから次の段階に向けては便利な交通網への改善といったものとしております。利用者拡大のために市街地の空白・不便地域を解消することと、市内他地区または市外からの来訪者の方のために鉄道、既存路線バスとの連絡といったことでの利便性向上を図っていきたいというものでございます。また、観光地としての魅力向上による来訪者増加、来訪者と市民の交流、これらによる地域への経済波及効果を将来的には考えていきたいというものでございます。

運行内容でございますが、運行期間につきましては平成23年10月から平成24年3月を設定しております。運行日につきましては、まず生活交通の観点から平日、月曜日から金曜日という設定を想定しております。運行時間は午前8時から午後5時の日中、運行本数については、目安としまして1時間に1便程度、1日10便くらいというものを想定しておりますが、あくまでも目安というものでございます。

運行形態につきましては、村上駅を起点とした運行、それから既存の路線バスの運行ル

ートの見直しですとか、既存の停留所を活用し、新たな乗降場所を追加しての運行を考えております。新たな乗降場所の想定としまして、市役所周辺、こちらについては市役所及び市役所周辺にある金融機関がありますのでこういったところをターゲットにするというものでございます。また、羽黒町、南町、山居町については開業されている個人医院が複数ございますので、このルートの中で拾えるのかなというところでございます。また村上総合病院付近ということで、現在乗降場所は1箇所、村上総合病院のすぐ前でございますが、その他に村上地域振興局様の道路側や、周辺ということで村上市教育情報センターといったところを新設ポイントとして想定しているものでございます。

利用料金につきましては先進地の事例を考えまして、わかりやすい均一料金がいいのかというところ、それから収支率について検討していく必要があるのかという部分はありませんが、例としまして100円、200円というような設定を考えております。これらにつきましては、路線バス初乗り運賃150円を基準にしまして、安めにするのか少し高めにするのか、バランスに配慮しながら考えていく必要があると考えております。

検証項目につきましては、連携計案で示している3つの項目であります、利用者数、収支率、利用者満足度といったものを掲載しております。

検証後の対応、次の段階でございますが、まず設定した目標をクリアした場合は、継続運行していきたい、併せまして利用状況等を踏まえまして運行方法を改正ということでございます。次の段階ということで交通網の拡大、小型車両を活用した市街地内の幅の狭い道路を運行ということで、網の目を細かくして対応するというようなイメージをしております。また観光施策との連携ということで、観光対応できるような運行ルートの設定ですとか、運行日の検討なども次の段階の中で取り組んでいきたいというものでございます。

これらの取り組みの効果が得られない場合ということで運行内容の見直し、デマンドのときと同じ形ですが、運行日の設定、運行時間あるいは運行ルートの見直しといったものを検証していく必要があると考えております。それでも効果が得られない、得にくいといった場合は他の手法ということでバスやタクシーの利用助成、デマンド型交通の導入、地域でのコミュニティ輸送なども少し念頭においておく必要があると考えております。

これらの説明をイメージした図が、5ページに記載のものです。

上段、実証運行時のルート案ということで赤い線で記載しているものが、駅を起点としてこんな場所を回ったらどうだろうというようなイメージ図でございます。下段のB、次の段階ということで交通網を拡大する、あるいは観光施策との連携ということで、オレンジ色の点線が交通網の拡大ということで小型車両を使って少し網を大きくしていくというイメージでございます。青い点線が観光施策との連携ということでのイメージでございます。ここまでが、「まちなか循環バス」の説明でございます。

次の6ページ目、実証実験の3つ目でございますが、「運行ルートの一部延伸」ということで村上地区内上海府の馬下から北の方に向かった一部延伸でございます。まずこの取り組みの目的・ねらいでございますが、交通不便地域の解消、それから高齢者の通院、買い物ニーズへの対応といったものを柱に考えております。高齢者の通院、買い物については、

まず通院への対応から検証し、利用状況等を踏まえまして買い物への対応を検討する必要がありますと考えております。運行内容につきましては、現在村上市街地の安良町から上海府の馬下まで運行しております「馬下線」の運行内容を基本としております。運行期間として平成23年10月から平成24年3月まで、運行日につきましては、現行が平日の運行でございますので、月曜日から金曜日まで、運行時間は現行どおりといったものを基本としますが、現在の運行時間帯におきまして利用者の少ない時間帯もございますので、併せて見直しをする必要があると考えております。

運行本数につきましても、現行が1日2往復でございますので、そこから取り組みたいということがございます。乗降場所としましては、延伸区間内に新たな乗降場所を追加するという形で、区間内にあります集落、1集落1箇所程度といったものを想定しております。

延伸区間としましては、馬下から板貝までの区間を想定しております。この区間につきましては、以前から日本海パークラインさんという民間の方々が取り組みをされておりますので、この事例を参考にしまして、このような延伸区間を設定しております。利用料金につきましても、現在の路線バス運賃をベースに設定する方法を考えております。

検証項目につきましては、現在の路線バスの運行状況等も加味しまして、利用者数、収支率、利用者満足度を想定しております。次の段階としましては、効果が得られた場合、利用状況等を踏まえ、運行方法の改正も視野に入れながらの継続運行、効果が得られない場合は、運行ルート、運行日、運行時間などの運行内容の見直し、または他の手法としまして、デマンド型交通、スクールバス車両の活用、地域でのコミュニティ輸送などを検討する必要があるというものでございます。

ここまでが、実証運行1から3までの内容でございます。

7ページからは、これら実証実験の準備にあたりまして、こういうものが想定されるということでお示したものでございます。

詳しい内容につきましては、次年度以降の協議会で検討させていただきたいと思っておりますが、実証実験の準備にあたりましては、まず運行関係に様々な手続き等がございます。また実証実験を評価する関係の準備も併せてする必要があるというものでございます。

次にPR・広報活動につきましては、公共交通をもっと身近な形にしていきたい、利用促進を図っていきたいという中で、様々な媒体を通じまして、周知・PRしていく必要があると考えております。チラシ、広報紙、ホームページ、地区によっては情報端末もありますので、こういったものの活用、掲示物、実証実験開始前又は開始当初は利用料を無料にした、実体験できるような無料参加の実施といったものも、広報・PRの中では必要と考えております。

3つ目の実証実験の評価でございますが、具体案で作成しました評価項目、目標値等の検証、改善策の検討を行うにあたって、様々なポイントがあるかと思っております。例示としまして、事業効果や採算性というような内容の中で、こういったものが考えられるのかなといったものを記載させていただいたものでございます。

ここまでが7ページ、実証実験準備及びPR・広報活動についての説明でございます。

最後に8ページ目でございますが、こちらにつきましては、取り組みスケジュールということで、23年度から、事業1年目、2年目、3年目ということで右側に向かって時系列で並んだ表でございます。まず、第1段階としまして、先ほど説明しました3点の実証実験を踏まえながら、他地区への展開を検討したり、手法に変化を加える、あるいは第1段階、第2段階を踏まえ、次に進んでいくような流れを説明したものでございます。その他ということで、住民懇談会、説明会等は継続的に行っていき運行評価、運行改善等で、地域の方々と取り組んでいきたいというスケジュールを図式化した資料でございます。

資料6についての説明は以上でございます。

副会長：ありがとうございました。ただいまの実証実験の具体案につきまして、ご質問をいただきたいと思っております。

委員：「まちなか循環バス」の運行日なのですが、観光客の利便性を考えると、土日祝日も運行していただくと非常にありがたいと考えております。また、第2段階では観光ルートも回るということですが、市の方で進めているイヨボヤ会館の駐車場を活用して、そこに観光客を誘導するという計画が来年度から始まると思っておりますが、できれば23年度にイヨボヤ会館だけでも、このルートに入れていただくことはできないでしょうか。

事務局：ご意見はごもっともだと思っておりますが、実証の期間が10月から3月という提案をしており、市民の、とりわけ高齢者の足の確保から段階的に進めていくという提案でございます。ただ、詳細についてこれから詰めていきますので、今のご意見も参考にしながら検討を進めてまいりたいと思っております。

委員：「簡易デマンド型乗合交通」、「まちなか循環バス」、「路線バスの一部延伸」にそれぞれ予算としていくらくらいを想定しているのか教えていただければと思います。私たち区長、住民として、例えばバスの本数を増やしてもらいたいですが、簡易デマンドの回数を多くしてほしいといった要望があったとしても、計画の序文にも「多大な行政負担」とありますように、予算というものがあります。サービスとコストとのバランスだと思うのですが、説明があっても伝わりきれない。従って、評価項目として利用者数、収支率等があるのですが、住民の感覚とかみ合わないものを感じているので、質問いたしました。

事務局：ご質問いただきました経費的な部分でございますが、現在、3月の村上市議会におきまして、来年度予算案を審議していただくということで上程しております。

参考までといった部分では、前回第3回協議会で経費のシミュレーションといった資料をご提示させていただきましたので、それをベースにお話させていただきますと、「まちなか循環バス」、「路線バスの一部延伸」、「簡易デマンド型乗合交通」につきましては、やり方によってはいくらかでもお金をかけられるところもありますし、あるいはかけずにできるところもございます。

ある程度想定される費用ということで「まちなか循環バス」については、バスを1日借り上げて運行し、料金については1回100円という設定をした場合というものを前回の会議で説明させていただきました。「まちなか循環バス」については、そのときは運行頻度を

1日20往復、毎日365日運行する設定で、バスを借り上げた場合ということで、おおむね4,000万円想定いたしました。料金については1回100円、1日あたりの利用者数については390人くらいという設定で、1日の運賃収入を掛け合わせていきますと、年間の運賃収入が1,400万円くらいというシミュレーションを出させていただきました。収支率につきましては、これらを割り返した形で求めたものが、おおむね30%くらいというものを前回の会議で説明させていただきました。

「路線バスの一部延伸」につきましても、日本海パークラインさんの取り組みを参考にしながら、1回あたり、一番遠いところまで行った場合、500円という料金設定、1日の見込まれる利用者数18名で年間運賃収入を出しまして、運行経費580万円くらいの想定であれば年間の運賃収入は210万円くらいというところで、おおむね収支率については、36%前後というシミュレーションでございます。

「簡易デマンド型乗合交通」でございますが、隣接する胎内市様のデマンド交通におきましては、民間事業者様の大がかりな予約配車システムを導入しておりますが、本市におきましては、こういったものを入れない形で考えております。運行経費につきましては運行委託先への車両借上料、それから予約、配車を行いますオペレーターさんの人件費、それから電話関係の固定費、こういったものを踏まえまして、荒川地区、神林地区、山北地区の3地区を想定としまして、合わせますとおおむね3,000万円くらいというものを、システムを入れない形での費用として考えております。料金設定につきましては、1回300円、見込まれる利用者数につきましては、展開する地区におきまして65歳以上高齢者数の1.5%、3地区合わせるとおおむね130人くらいが利用されるという想定で計算しまして、年間の運賃収入が大体900万円くらい、経費と収入を割り返しますと、収支率は、おおむね30%程度を想定した説明をさせていただきました。

これらにつきましては、1年間とおしての運行費用でございますので、合算しますとおおむね6,000万円程度になりますが、実証運行は10月からを想定しておりますので、プラスを加えまして半分くらいからちょっとくらいが経費的な目安になるのかなという想定でございます。

委員：ありがとうございました。今説明をお聞きして、そういう根拠があるのだなと受け取りました。区長会として住民に説明する立場から言いますと、市の方として、こういった数値等がある程度想定して、利用率が上っていく、継続できるということを、住民と私どもによく説明していただくことで、持続可能な形での事業ができるのかなと思っております。以上です。

副会長：「効果が得られた場合」、「得られなかった場合」とあるのですが、あらかじめこれを提示しておくというのは可能なのでしょうか。使っている人の「ここまで使えば」、「使うようにがんばろう」という意識もあると思うのですが、いかがでしょうか。

事務局：住民の方との話し合いの中で、利用者数の目標ですとか、収支の目標等を提示する中で、そういったものも含めた提案をし、その中でこの取り組みから始めるといったことでは表現は可能かと、提示することはできるかと思っております。

副会長：社会実験なので、いろんなことを実験してみたらどうでしょう。簡易デマンドであれば5つの場所で同じやり方をするように見えるのですが、実験ですからいろんなパターンが考えられます。例えば需要にもよりますが、相乗りすれば安くなるとか、逆に言えば、1人でフルデマンドではタクシーと一緒にだから料金を上げようとか、そうした方が目標をクリアして続けられますよと提案していただいた方がいいかと思います。ただ単に安ければいい、サービスレベルが高ければいいというのはなかなか厳しいと思います。収支率3割といってもなかなか厳しいとは思うので、ある程度内容を変えて、サービスレベルと連携した形でお見せして、住民の皆様に努力していただいて、効率的にサステイナブルな持続可能な実験にした方がいいと私は思います。

事務局：ありがとうございました。先ほど委員の方からも、議長の方からも具体的にどういうものを目指して、それに向かってやろうというのがわからないと、底辺の「ないよりあった方がいい」という論理に戻ってしまっただ変だというのは、お聞きしたとおりでございます。

特にデマンドの検討項目では、乗り合いの状況等についても検討したいということでもあります。既に動いている自治体の例を見ましても、なかなか乗り合いが機能しないで、タクシーのような使い方に変わってきているというような状況もあり、やはり乗り合いを設定して、「まず使おう」という意識が浸透しないとなかなか率としても上がらないということでした。

それらを十分踏まえて、使っていただく市民の皆様に十分この制度、取り組みを理解していただいた上で、「じゃあやろう」というように持っていきたいと考えております。

委員：デマンド交通の件ですが、案と参考がございますが、参考の方でのデマンドの動きなのですが、地区と時間と目的地はあらかじめルートを設定しておく動きと、予約で運行する動きと二通りの動きがあるのですね。

それと、予約についても、案では「前日 / 1時間前まで」、参考では「前日まで」とありますが、どのようになりますか。

事務局：資料の2ページ目、3ページ目は、同じものを表現したもので、全く違うものではございません。まず目的地を限定するという事で、荒川地区であれば複数集落がございますが、その中で何時ごろ迎えに行けますよというような時刻表となっております。例えば、行きの便ですと、8時15分から8時35分までのスタートで、9時に病院に着くというような設定です。目的地をまず特定したところにするということで、自宅周辺からのスタートになりますので、お迎えに行く時間については、流動的になるという運行方法の想定でございます。

予約の方法につきましては、資料の2ページ目については前日と1時間前までと2つ書かせていただいております。一方、参考資料では前日までと書かせていただいておりますが、運行される交通事業者様のノウハウを生かしたときに、前日でなくても1時間前まででも大丈夫だとなったときや、それから通院の帰りの対応というところで時間がなかなか限定できない、それを前日までに予約してくださいというのは現実的でない話ですので、

それらについては1時間前まで対応可能にするですとか、進める中で利便性の向上を図っていきたいというものでございます。

委員：ひとつのルートは乗降場所を設置して動くわけですね。もうひとつは予約制となるわけですね。

事務局：示し方が難しい部分もあったのですが、運行方法は二通りではありません。

例えばA集落の方が「病院に行きたいので明日の9時、病院着のタクシーをお願いします」と予約します。次にB集落の方が「9時に病院に間に合うようなタクシーをお願いします」と予約した場合ですね、離れた集落であってもA集落の方には、「予約が入っているので8時頃あなたのところに迎えに行きます、9時に間に合うように途中でお客さんを拾いながら行きますよ」というような運行方法ですので、個別というよりは目的地が一緒のところは乗り合っていただくということです。乗車の場所については、原則的に予約された方の家の前、ないし道路状況によっては集会施設の前で拾って行って、ある程度まとまった人数で、9時までには病院へ間に合うように行くというものでございます。

委員：ということは、あらかじめ目的地を設定した形で予約してくれということなんですね。では、私は全く別のところに行きたいといった場合はどうなりますか。

事務局：まず、この実証実験で取り組むものについては、途中での乗降は想定しておりません。あらかじめ設定した目的地に向かってのみということから始めたいと思っております。

委員：その内容で始めて、もし住民から別のニーズがあれば、変更する訳ですね。

事務局：おっしゃるとおりです。初年度23年度に取り組みたいのは、公的機関や駅、病院に向かう形で、要望のあるとき走るというものです。デマンドですので、希望がない日は走らないわけです。その予約が前日までなのか1時間前までなのかということからはこれから詰めますということです。色々取り組んでいく中で、委員のおっしゃるように商業施設等の要望も出てくると思いますが、その中では、先ほど議長がおっしゃったように多様な方法を実証の中で試すべきだろうということですので、まずこのパターンで、乗り合いというものを実証してみたいと思っております。

委員：ありがとうございました。実証の中では、住民の要望に応じた運行内容の見直しはどのようなスパンでされるのでしょうか。

事務局：この計画で、すぐに議論して、これまで取り組んだことのないものを本格運行するというのは、極端な話しであります。まずはこのように実証して、委員がおっしゃられるようないろんな要望、いろんな活用を検証しながら、やはり最終的には、皆さんに使っていただける息の長い公共交通をつくっていかねばならないと思っております。半年実証して、あと終わりですというのではなく、そのスタートの実証を始めるという位置付けであります。

委員：わかりました。そうすると、3月まではこのスタイルで実証して、そしていろんな意見を聞きながら、24年度以降進めていくという形ですね。

事務局：運行期間の目安としましては、一応、半年という設定としておりますが、半年、



半年という固定的な期間設定は考えておりません。例えば、半年の次は3ヶ月ですとか、違う取り組みを組み合わせて1ヶ月ですとか、いろんなパターンがありますが、まずは現場の動き方といったところの検証を踏まえると、最初は半年くらいかと考えております。24年度以降については、少しフレキシブルに対応していきたいと想定しております。

委員：今の質問と関連しているのですが、あくまでも実証実験ですので、例えばこの例をみますと、荒川の場合ですと坂町病院、坂町駅となっております。ところが、上段の方には金融機関、公共施設とあります。実験段階においては、例えば医療機関と駅までの実証実験と、金融機関、公共施設、例えば支所、公民館等も含めた場合、それから大手スーパー等の買い物等を含めた場合となると、データの比較にならないのではないのでしょうか。

あくまでも、大勢の人に利用していただかなければ、利益が上がらなければ、行政の負担が増える訳ですので、そうすると実証実験の段階で、この例にあるように医療機関、駅に区切った場合と、金融機関、公共施設、買い物等を含めた実験の場合だと比較にならないと思うのですが。今の場合だと3ヶ月、3ヶ月ならわかるのですが、6ヶ月というのはどういうものなのでしょうか。

事務局：ここで例示しましたのは、3番目の荒川地区を例にとりますと、荒川地区内から坂町病院、坂町駅というものに限定しているものではありません。病院付近を設定したとき、少し含まれる場所もあるでしょうし、坂町駅周辺には金融機関もありますし、今後乗降ポイントは考えていくこととなりますが、例示としましてこういったところを経由するというものでございます。

委員：あくまで例示ということですか。支所とか公民館とか学校とか含むという考え方でよろしいですか。

事務局：詳細については10月の運行開始に向けて準備を進めていく中で、検討していくことになると思います。手法として、何々地区の自宅から目的地にある程度限定した形での運行を想定しているという内容でございます。

委員：これはあくまでも、参考の事例であって目的地までという解釈でよろしいですか。そうすると、単に示された具体的な施設の関係だけでは、6ヶ月やったところで実証実験の比較にならないですね。

事務局：今説明しましたように、2ページの具体的なところであると、目的地を当該地区内の医療機関とか駅、公共施設等を1回目の実証でやりたいというものです。その下に、

で県立坂町病院、坂町駅とありますが、この2つのみに向かうという意味ではありません。ですからこれから作り上げるとき、荒川地区で駅が終点だとすれば、各集落から病院や支所などの目的地を含めたルートをこれから検討していきます。この資料は行きの手、帰りの便を参考として例示したものですので、どこどこに目的地を作っていくかという、細かいところはこれからの積み上げになるかと思いますが、この印にあるように、最初から商業施設とかいろんなものを全部入れ込んで動くというのは、どうなんだろうということですので、公的な機関を中心にそこからスタートしたいというものです。

委員：そうすると、荒川地区の場合ですと、例えば坂町病院から佐野医院は経路ですか

ら可能で、例えばパーティやアコスなどの商業施設、それから支所、公民館を回って最後に駅というようなのは第一段階の実証では該当しない、最初は坂町駅ですよということですか。他の施設が駅周辺だけにあればいいのだけれど、ちょっと500mから700mくらい迂回することになりますよね。

実際24年度以降運行する場合になれば、やはり商業地域を含めた形でデマンドを利用する訳ですから、その比較データを求めるためには、限られた範囲のみ回るのであれば、比較にならないと思うのですが、いかがでしょうか。

あくまで今回は実証実験だから範囲を示した中で実証実験をやって、24年度以降は限られた範囲の中でもこれだけの運行があったのだから、そうするともう少しエリアを拡大して、商業施設を含めると、何%増えるんだということを検証するのか、それとも単に限られた範囲だけの検証をするのか、どうでしょうか。

事務局：まず、最初の取り掛かりとしては、目的地を限定した形ということで、高齢者の方の通院といったものをターゲットとしています。商業地等の目的地の拡大は利用状況、要望等は当然考えなくてはならないと思います。

併せまして、地元でサービスを続けていけるのかどうか、コストとサービス水準のバランスについては十分考えなくてはいけないと考えておりますので、その中でできる範囲のことをしていくということ、無理なサービスがたたりまして、担っていただけるような交通事業者様がなくなるとは大変なことです。目的地の拡大については、長く続けていける中で、どこまでできるのかといったところを次の段階で検討していくという形になるかと思えます。

委員：目的地の拡大については、あくまで2次、3次の実証で検討するということですね。

事務局：現時点ではそうです。

委員：先ほどの委員のお話の中では、「まちなか循環バス」の話ができましたけれども、せっかくの実証実験でございますので、鮭の遡上時期ですとか、人形様巡りなどの期間中に、一部観光拠点を回るルートをいくつか試してみるのはいかがでしょうか。

事務局：循環バスにつきましても、先ほど申し上げたとおりでありますし、既にNPOによりまして、ルネッサンス号が回っている経緯もございます。今ほどいただいた意見も参考に整理をさせていただきたいと思えます。

委員：「簡易デマンド型乗合交通」についてお願いなのですが、第一段階はテストケースとして動いてもらって十分なのですけれども、1日2往復のテストケースなんですよ。住民のサービスのことを考えれば、お金は別としましても、1時間前予約のフルデマンドであれば、その分お金はかかりますが、もっとサービス向上になると思います。そこまでお願いしたいのですがいかがでしょうか。

事務局：1日2往復に固定した提案ではございません。山北、荒川、神林までの5つのルートを1枚にしているの、例えば山北地区の海沿いのところと荒川地区、神林地区が同じ便数でいいのかというところがございまして、色々議論したときに最低限2往復確

保しなければ利便性が保てないのではないかとということでございますので、本数等については十分に検討させていただきます。

委員：それと、時間を区切らないでフリーで動いてもらえれば、その分経費はかかりますが、もっと住民にサービスできると思いますが、いかがでしょうか。

事務局：実証運行の中ではタクシー事業者様の本来の個別輸送への影響を配慮すべき事項として挙げておりますので、急な用事を足すための部分については、本来の個別輸送のタクシーの通常運行の中で吸収していただけるものかもしれませんし、どこまで対応できるのかは、コストとサービス水準のバランスを考えて長く続けていけるというベースで考えていく必要がありますので、その辺は具体的には交通事業者様とよく詰めさせていただく部分かと思えます。

委員：よろしくをお願いします。

副会長：ありがとうございました。他にございますでしょうか。

ここで原案を承認するということなのですが、この運行内容のところも、どれを承認するものなのかわからないところがあるのですが、いかがですか。基本的には、例えば1ページ目だと、承認するのはこの5つの地区くらいだと思うのですが。例えば月曜から金曜とありますが、週3日で3便にした方が利便性が上がる可能性がありますよね。「これだ」という決まっている事柄がよくわからないのですが。

事務局：細部については、また詰めなければいけないところと、今回資料で複数提示したところがありまして、どれが原案なんだというところはあるのですが、まずもって実証実験として「簡易デマンド型乗合交通」ということで、システムを使わない形、目的地を限定した形の運行という案についてのご承認という部分、「まちなか循環バス」、馬下以北の「路線バス一部延伸」についても、実証実験の中で取り組むということを確認していただきたいというところでございます。

デマンド型交通につきましては、地区を限定して、地区内でフリーでどこでも乗車できるというのがありますし、様々なパターンがある中で、まず最初はこの目的地限定型から取り組みたいということをご承認いただきたいというものでございます。

副会長：では、実証実験を3つやることをご承認いただければ、ということによろしいですか。「簡易デマンド型乗合交通」、「まちなか循環バス」、「路線バス一部延伸」のこの3つをやるということで、ご異議のある方はいらっしゃいますでしょうか。

ないようですので、「(3)実証実験の具体案について」は、原案のとおり承認することに決定しました。

続きまして協議事項「(4)今後のスケジュールについて」、事務局から説明をお願いします。

事務局：資料の8でございますが、今後のスケジュールについての案でございます。

本日の協議会を踏まえまして、来年度の協議会の開催等を記載したものでございます。本日連携計画案をご承認していただきましたことを踏まえまして、今年度国土交通省様で支援いただいております事業の事務手続きが様々予定されておりますが、これを進めさせ

ていただきたいというものでございます。

それから住民懇談会等につきましては、今日の報告事項の中でも、お話をさせていただきましたが、継続的に各地区、各集落にお邪魔しまして、進めていくという内容でございます。これは今年度に限らず、来年度以降も随時展開していくというスケジュールでございます。

併せまして、おおむねの目安でございますが、来年度の公共交通活性化協議会におきましては、年間3回程度の開催回数を予定しております。最初の第1回につきましては6月頃、第2回につきましては9月頃、第3回は年が明けての24年2月頃という3回の時期を想定しております。

まず、6月の第1回の協議会では、新たに協議会委員の方に交代があることも想定しておりますし、国の様々な支援事業等の概要もはっきりする中でございますので、そのあたりも含めた事業計画、事業予算を提案させていただくというものを想定しております。

9月の第2回につきましては、10月から実施を想定しております実証運行の内容について、詳細等についてのご審議をいただくような流れを考えております。

最後3回目、24年の2月頃の予定では、実証運行等に関する評価といったものを中心に、協議をお願いしたいという内容で考えております。

また、第1回の6月では、今日説明した実証運行の内容から、住民懇談会を踏まえまして具体的な内容については、さらに突っ込んだものをご提案できればと考えております。

併せまして、今後のスケジュールの中で、冒頭お話ししました協議会終了後の、国とのやり取りの中で、本日ご承認いただきました連携計画案の部分においては、多少の修正が加わる場合もございますが、これらにつきましては、事務局にご一任いただければと思っております。

今後のスケジュールにおきましては、来年度3回の協議会を予定しているというような資料でございますので、よろしく願いいたします。

副会長：ありがとうございます。ただいまの説明について、質問等がありますでしょうか。今後のスケジュールについては、協議会の開催時期等、変更が生じることもありますが、ご了承ください。

それでは、5「その他」について、事務局から何かありましたらお願いします。

事務局：特にありません。

副会長：それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。ありがとうございます。

事務局（進行）：長時間のご審議大変ありがとうございました。

それでは今年度最後の協議会でございますので、副市長から皆様にご挨拶を申し上げます。

副市長：本日は大変、長時間にわたりましてのご審議ありがとうございました。市長に代わりまして、皆様に一言お礼を申し上げます。

おかげ様をもちまして本日、村上市地域公共交通総合連携計画をまとめることができました。

これまで委員の皆様方には、ご多忙の中、計画策定のために長期間にわたり、熱心に協議いただきましたことに心より感謝申し上げます。

計画では、村上市における公共交通の活性化と再編のため、路線バスの運行改善と新たな交通手段としてデマンド型交通の運行の2つの取り組みから始めることとしています。

計画を策定して運行することが目的ではなく、市民から喜んでもらい、多くの方から利用していただき、持続可能な公共交通としていくことが大切であると考えております。

委員の皆様方には、引き続きご協力を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますがお礼のご挨拶とさせていただきます。大変ありがとうございました。

事務局(進行): 以上をもちまして、第4回村上市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。委員の皆様、大変ありがとうございました、お疲れ様でございました。