

## 第1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24年6月21日（木） 午前9時30分から11時30分

2. 開催場所：村上市ふれあいセンター 2階研修会議室

3. 出席者：（※敬称略）

【出席委員】 大滝会長、田巻(耕)委員、小田(修)委員、川村委員（田邊調査係長代理出席）、嶋倉委員、後藤委員、板垣(藤)委員、松田委員、大嶋委員、佐藤(憲)委員、矢部委員、小田(美)委員、田巻(均)委員、川崎委員、幸委員（長谷川交通企画係長代理出席）、風間委員、綱島委員、小林委員、佐野委員、佐藤(久)委員、山田委員、吉田委員

【欠席委員】 西田委員、船山委員、長谷部委員、菅井委員、本間委員、川内委員、板垣(圭)委員

【委員以外】 株式会社瀬波タクシー、坂町タクシー株式会社、藤観光タクシー株式会社、株式会社はまなす観光タクシー、新潟交通観光バス株式会社村上営業所（オブザーバー）

【事務局】 佐藤、高橋、矢部、本間（村上市）

4. 傍聴者：1人

5. 会議次第

1. 開 会
2. 挨拶
3. 委嘱状交付
4. 委員及び事務局紹介
5. 副会長及び監査員の任命について
6. 議 事

### 【報告事項】

- (1) 村上市地域公共交通活性化協議会について（資料1）
- (2) 平成23年度事業報告及び決算報告について（資料2）
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業について（資料3）
- (4) 平成23・24年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について（資料4）
- (5) 平成24年度 生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）について（資料5）

### 【協議事項】

- (1) 平成24年10月以降の実証運行について（案）（資料6）
- (2) 料金の設定について（案）（資料7）
- (3) 平成25年度 生活交通ネットワーク計画（案）（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）について（資料8）

(4) 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）について（資料9）

7. その他

8. 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. 村上市地域公共交通活性化協議会について
- 資料 2. 平成23年度事業報告・決算報告・会計監査報告書
- 資料 3. 『地域公共交通確保維持改善事業』～生活交通サバイバル戦略～
- 資料 4. 平成24年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）
- 資料 5-1. 平成24年度 生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定及び補助額の内定について
- 資料 5-2. 平成24年度 地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請書
- 資料 6. 平成24年度村上市実証運行計画（案）
- 資料 7. 料金の設定について（案）
- 資料 8. 平成25年度 生活交通ネットワーク計画（案）（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）
- 資料 9. 生活交通改善事業計画（バリアフリー 設備等整備事業）（案）

## 7. 会議経過

事務局：定刻になりましたので、平成24年度第1回村上市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

それでは、議事次第に沿って進めさせていただきます。最初に本協議会の会長が、ご挨拶を申し上げます。

会 長：みなさんおはようございます。台風来るということでしたが、横にそれましたので安堵しております。本日は皆様にはご多用の中にかかわりもせず、平成24年度第1回村上市地域公共交通活性化協議会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

また、本協議会は、今年度委員の改選に伴いまして、本日ご参加の委員の皆様にご依頼させていただきましたところ、快くお引き受けいただきまして、感謝申し上げます。

ご案内のように、本市内では、すでに昨年10月より各地区で予約型乗合タクシー、まちなか循環バスの実証運行が開始されておりまして、既に8ヶ月が経過しました。

本日は、本協議会が新たに計画しています実証運行地区や実証方法、料金設定など、国の地域フィーダー系統確保維持計画の活用等について協議事項としております。

委員の皆様には、いろいろな観点からご意見やご提案をいただきますようお願い申し上げます。開会の挨拶といたします。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

事務局：続きまして、本協議会の委員をお引き受けいただきました委員の皆様方に「委嘱状」の交付を行います。たいへん恐縮ではございますが、時間の関係上委嘱状の交付は代表者とさせていただきます、委員の皆様方には既にテーブルの上に配布させていただいておりますので、ご容赦くださいますようお願いいたします。

それでは、委員を代表しまして、名簿番号15の新潟県立村上高等学校 PTA 会長 矢部常男様に会長から委嘱状の交付を行います。

－委嘱状交付－

続きまして、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。私の方で、名簿順にお名前を申し上げますので、恐れ入りますが、その場にてご起立をお願いいたします。なお、本日欠席された委員の皆様もあわせてご紹介いたしますので、ご了承願います。

－委員紹介－

次に、本地域の公共交通の実証運行を行っていただいているタクシー事業者さんにもオブザーバーとして出席していただいておりますので、あらかじめご了承願います。

最後になりますが、本協議会の事務局を紹介させていただきます。

－事務局紹介－

以上よろしく願いいたします。

続きまして、「副会長及び監査員の任命について」でございますが、副会長は、協議会規則第9条第1項により、長岡技術科学大学佐野可寸志准教授様にお願いすることになります。また、監査員は、協議会規約第8条第3項により、会長が委員の中から2名を任命することになっています。監査員につきましては、前協議会でもご協力いただきました、名簿番号25番佐藤久也委員様と名簿番号26番山田俊治郎委員様にお願いいたします。なお、お二人には、事前に承諾をいただいておりますので申し添えます。

会 長：ただいま事務局長から紹介がありましたように、それでは、佐野先生、佐藤委員、山田委員よろしく願いいたします。

事務局：さっそくですが佐野副会長につきましては、会長の隣の席に移動をお願いします。

なお、次第6の議事に入る前に協議会規約第11条第2項により、本協議会は、委員の過半数が出席しなければ開催できないことになっておりますが、本日の協議会にご案内いたしました委員29名のうち、過半数以上出席をしていただいておりますので、本会議は成立していることを報告いたします。

それでは、議事に入りますが、協議会規約第11条の規定により、会長が協議会の議長を務めることとなっておりますので、これより会長による議事の進行をお願いいたします。

会 長：それでは、協議会規約によりまして私が暫時の間、議長を務めさせていただきますので、ご協力の

方お願いいたします。さっそく議事に入らせていただきます。

最初に報告事項（１）から（５）までを順を追って事務局より説明をお願いします。

事務局：それでは、報告事項１から説明いたします。報告事項１ 村上市地域公共交通活性化協議会についてですが、今回はじめての委員の方もお出でですので、簡単に本協議会につきまして説明させていただきます。

本協議会は市内の公共交通活性化会そして再生を図るため国の法律、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて平成２２年２月９日に設立し、村上市における公共交通の活性化と再生に向けた具体的な策を盛り込んだ村上市地域公共交通総合連携計画を策定して、平成２３年１０月より循環バスやデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始し、地域に必要な公共交通の検証に取り組んでいます。２ページになりますが、村上市地域公共交通総合連携計画は、平成２３年度を初年度として、平成３２年まで１０年間の計画として位置づけ、地域に合った公共交通を定めるために平成２３年から２５年の３年間を実証実験期間としています。この計画に基づいて市民、交通事業者、行政が協働でつくっていく公共交通を基本方針として、様々な観点から市に必要な公共交通を創造していくことが村上市地域公共交通活性化協議会の役割となります。協議会については、簡単ですが説明を終わらせていただきます。

引き続き、資料２の平成２３年度事業報告・決算報告についてご説明いたします。お手元の資料２をご覧ください。平成２３年度事業報告です。協議会の開催につきましては、年度内に３回開催させていただきました。書面協議を２回行っております。内容としては、予算、実証運行に関する内容、中間評価などを審議していただいております。

次に２ページ目、実証運行実施状況になります。デマンド型乗合タクシーと循環バス、路線バスの延伸について平成２３年１０月からの運行内容と平成２４年４月に運行内容を改正した内容です。すでに本会議で承認され、実施している内容でありますし、各委員には事前に配布させていただいておりますので、説明については省略させていただきます。

次に４ページ目になります。公共交通利用促進PR・広報活動実施状況でございます。PRに関しては、全戸配布を初め、職員が市内の各機関へチラシやポスターを配布してきた内容でございます。その次に、住民懇談会の開催の状況ですが、実証運行前に山北地区で１７会場と荒川地区３１会場、その他各地区の区長会や地域の茶の間など、いろいろな場所に説明を随時行ってきております。事業報告については以上でございます。

続きまして平成２３年度決算報告を報告いたします。まず歳入につきましてですが、予算額合計が２１,４５４,０００円のところ、決算額合計が１５,６１４,９０２円ということでした。内訳としましては市の負担金が１４,６８１,０４８円、実証運行の運賃収入といたしまして９３３,６４０円、銀行預金利子といたしまして２１４円となっております。なお、運賃収入の内訳ですが、デマンド型乗合タクシーに関する運賃収入が６６４,８００円、まちなか循環バスの運賃収入につきましては、２４６,１００円、板貝方面の路線バスの延伸につきましては、２２,７４０円といった内訳となっております。なお、補助金につきましては、国土交通省補助金と摘要に載っておりますが、こちらは国の制度が変わった関係で、このたびから交通事業者の方で直接補助金交付となる制度となっておりますので、協議会に入ってくるものではございませんでした。続きまして歳出の方でございますが、予算額合計歳入と同じように２１,４５４,０００円に対しまして決算額合計が１５,６１４,９０２円という

ことで、内訳といたしまして、委員報酬・費用弁償、職員出張旅費・振込手数料等、デマンド型交通・まちなか循環バス・路線バス板貝方面の一部延伸・広報等経費ということになっております。デマンド型交通の11,305,474円の内訳といたしまして、タクシー事業者さんへの委託料で9,811,150円、また予約の受け付けセンターでオペレーターを雇用してセンターを開設しておりますが、その関係の経費が921,889円となっております。まちなか循環バスの運行に関しましては、事業者さんへの委託料として1,814,400円、同じく路線バスにつきましては909,144円というような内訳になっております。以上で決算報告となります。この決算につきましては、5月11日に会計監査をしていただいておりますので、監査員の方から監査報告をお願いしたいと思っております。

監査員：それでは監査報告申し上げます。監査員の佐藤でございます。今、事務局が言われたとおり5月11日帳簿書類を監査しました結果、問題ないと認めましたので、報告いたします。以上です。

事務局：それでは次の資料2補足資料ということで、本日、差替の資料でございますが、これが10月から直近の5月までの利用状況になっております。委員の皆様には毎月、月ごとの実績をお送りいたしておりました。それをまとめたものとなっておりますので、のちほどご確認いただければと思っております。

続きまして、(3)地域公共交通確保維持改善事業について資料3に基づきまして説明いたします。この地域公共交通確保維持改善事業につきましては、国土交通省が平成23年度から新たな制度として立ち上げたものでございます。これまで期間限定の立ち上げ支援でしたり、広域幹線等に限定した支援といったものがございましたが、これらの制度を抜本的に見直したのになっております。村上市でも平成23年度から、3年間の実証運行等を支援する地域公共交通活性化・再生総合事業の活用を予定していましたが、この新たな制度になったため対応が変わってきています。

地域公共交通確保維持改善事業は、「地域公共交通確保維持事業」、「地域公共交通バリア解消促進事業」、そして「地域公共交通調査事業」の3つの事業に分けられております。この事業を活用する場合がありますが、生活交通ネットワーク計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることとなります。ただそ、この計画については分野ごとに作成することも可能ということになっています。村上市では、現在、「地域公共交通確保維持事業」のうち、交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダーシステムの確保維持を支援する「地域内フィーダーシステム確保維持事業」を活用しています。資料の12ページの下段をご覧くださいと思います。地域内フィーダーシステムについて記載しております。この事業は、一定の要件を満たし計画に位置付けられたシステムについて、国が予測収支差の2分の1を補助するというもので、補助金は、直接補助対象事業者さんに支払われると言った制度になっております。フィーダーシステムのイメージは資料の15ページに掲載されております。私どもで取り組んでいるのは、このイメージの右側(2)の交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダーシステムです。フィーダーとは、支流という意味があり、公共交通においては支線という意味で用いられています。事業スケジュールは、資料の最後のページにありますように、確保維持事業の陸上交通については、10月から9月が補助対象期間となっておりますので、通常の4月から3月の年度期間とは異なっているということでございます。以上が地域公共交通確保維持改善事業の説明となります。

それでは引き続きまして資料4地域公共交通確保維持事業の事業評価についてご報告いたします。

地域公共交通確保維持事業の事業評価につきましては、協議会が、計画に位置付けられた補助対象事業について、事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的にしております。運行系統ごとに、事業実施の適切性、目標・効果達成状況、事業の今後の改善点について評価を実施します。2月に開催した平成23年度の第3回協議会におきまして、実証運行の中間評価につきまして報告をいたしました。その報告内容に基づきまして、この事業評価を実施することにいたしまして、4月23日付けで北陸信越運輸局新潟運輸支局様へ提出したものが資料4でございます。事業実施につきましては、いずれも計画どおり実施しておりますが、目標の達成状況といたしましては、運行開始から間もないこともありまして、達成できていない状況となっております。今後の改善点といたしましては、運行内容の見直しと利用促進に向けた継続的な啓発の実施ということで評価をいたしております。この評価につきましては、北陸信越運輸局の方で学識経験者等の有識者を含む第三者評価委員会を開催いたしまして、二次評価を行った後、その評価結果について協議会に通知することとなっております。評価結果については、後日ご報告したいと思っております。以上資料4の説明でございました。資料4のA3の次の資料も、この事業評価にあわせて添付した資料でございます。

次に平成24年度生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）についてですが、まず、資料5-1をご覧くださいと思います。これは平成24年度地域公共交通確保維持改善事業補助金に係る生活交通ネットワーク計画の認定及び補助額の内定でございます。4月以降の運行内容の見直しと朝日地区の病院帰宅のりあいタクシーの新規運行に伴いまして、平成24年1月31日付で申請をした計画の変更認定について、このたび国の認定と補助額の内定をしましたという通知でございます。

次に地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請書です。これは地域公共交通確保維持改善事業補助金の交付要綱が改正されたことに伴いまして、補助対象経費の算出方法が変更になりました。そのため資料5-1で認定を受けた計画を6月11日付けで変更申請を行ったというものでございます。補助額は裏面の表の合計に記載されておるとおり、6,722,000円を予定しております。当初は3,084,000円の補助内定額でしたが、この5-1の変更により4,368,000円と、そしてこのたびの変更申請によりまして6,722,000円という内容で申請をしております。以上で報告事項終わらせていただきます。

会 長：ただいま報告事項の（1）から（5）まで一方的に説明をしたわけですが、この報告事項（1）から（5）について、みなさんからご意見等あるいはご質疑等がありましたら、よろしくをお願いします。

委 員：平成23年度決算報告の中で、国の補助金は直接事業者の方に支払いされたということでしたが、23年度分は事業者の方に支払いがされたのでしょうか。

事務局：資料3の事業スケジュールがございました。資料3の最後のページでございます。私どもが取り組んでいる事業は平成23年10月から実施しておりますので、国の補助金といたしましては平成24年度の予算で対応される事業となり、平成23年10月から24年9月までの期間で実施された事業について補助金が交付されるということで、今現在まだ補助金はきておりません。

会 長：他にございましたらお願いします。

副会長：資料2の補足資料の差替の表で、村上市公共交通実証運行利用状況等というのがあります。そこで

乗合タクシーの運行便数、運行日数というのがありますが、この運行便数というのは設定されている便数で必ずしも運行したものではない。利用がないときは運行していないはずなので、どのような運行をしているかを知るためには、実際に運行便数を書かれた方がいいのかなと、あと1日あたりの利用者数に加えて、1便あたりの利用者数を入れておくと、どのくらい効果的に運行できるかがわかりやすいという気がしました。もう1点が、資料2歳入歳出でいろいろ後々に収支率とか計算されていますが、オペレーターの費用というのは収支率の支出の方に入っていますか。個別の収支率を計算するときにはオペレーターの費用とかは入っていますか。

事務局：入っておりません。

副会長：入ってないですか。実際にはオペレーター費用を支払っているのですが、もっと悪くなるということですね。いろいろ大変なのはわかりますが、運行収入とオペレーターの費用がだいたい一緒というのは、もう少し工夫の余地があるのかなと。例えば、いろいろあると思うのですが、毎週使うとか2週間に1回使うとか定期的な利用が多い人は、のりあいタクシーの中で次の予約をするようにすれば、利用者の負担も減るし、オペレーターも介さずにその辺で少しお互いにコストダウンもできるし、利便性も上がるのかなという気がするのですが、若干検討いただければと思います。あと、資料4の目標の達成の状況をチェックしているのはいいのですが、なかなか難しいことはよくわかるのですが、例えば収支率69%に対して実質3%というのは30何倍も違いますが、これはたぶん2つ理由があって、この収支率69%というのはかなり高めな設定であると、あと実質3%というのは低すぎる、その辺は両方とも変えないといけないと、あと、この理由がすべて認知度という理由にしているのですが、必ずしも認知度もあるのでしょうかそれだけではないと思いますので、もう少し認知度以外の理由も検討していただいて、その理由を潰すようなことが必要かなと思いました。以上です。

会長：ただいま3点ほどご指摘がございました。それらについてこれから充分検討をするようにしていただきます。他にあったらお願いします。

無いようでございますので報告事項は以上にさせていただきます。

続きまして協議事項に入らせていただきます。協議事項(1)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、協議事項(1)平成24年10月以降の実証運行について(案)をご覧ください。平成24年の10月以降の各地区の運行の計画です。

最初に荒川地区内の系統につきましては、現行のまま継続します。なお、料金につきましては次の協議事項2の方で協議していただきますので、あらかじめご了承ください。

神林地区内の系統につきましても現行のまま継続し、県立坂町病院方面と村上総合病院方面の実証を進めていきます。

次に朝日地区系統につきましては、4月から帰宅対応の実証運行を開始しておりますが、10月からは運行方法として、朝日地区は広範囲のため、地区を3分割させた運行を計画しています。図面の方を見ていただきたいのですが、図面に示したA地区・B地区・C地区という3つ分割しています。あくまでも1地区の中に3方向という考え方です。朝日地区につきましてはこの方法で実証運行を行っていきたいと考えています。また、迎えについても10月から開始する計画です。実証内容は、月曜から金曜の平日の運行、便数について1地区1便ですので3本走るような形になります。

時間帯については、行きの便は9時30分に目的地に到達するという予定で考えております。予約につきましては、土日祝日を除く利用日の前日までです。運行予定事業者は、株式会社瀬波タクシーさんをお願いする予定です。帰宅に関しましては3分割した地区割の関係で、1地区1便で、3台3方向に走るとい形になります。時間につきましては周りの兼ね合いがございますので、12時前後を予定しています。予約は不要です。

続きまして、新規に行う村上地区内系統は、村上総合病院向け乗合タクシーです。図面をご覧ください。新規系統は、村上地区内の瀬波地区と山辺里地区内で実証運行を行う計画です。行きも帰りも1便で運行する考えです。実施日は、月曜から金曜の平日、時間は行きに関しては9時30分に到着する予定で、予約は土日祝日を除く利用日の前日までということになります。運行予定事業者は、株式会社はまなす観光タクシーさんです。帰宅につきましては12時前後を予定し、予約は不要です。

続きまして山北地区内系統でございます。山北地区内系統につきましては現在まだ協議中でございます。実際のところ21条許可で事業を行っている関係上、次の運行方法を検討しているところでございます。この地区につきましては、計画案ができ次第、協議会を開催又は書面協議という形をとらせていただきたいと思います。

続きまして循環バス路線バスの延伸につきましては現行のまま継続します。

以上が平成24年10月以降の実証運行の案です。ご審議の方をよろしくお願いいたします。

会 長：ただいま事務局から協議事項（1）平成24年10月からの実証運行について説明がありました。これらについてみなさんからご意見等をいただきたいと思います。

委 員：先週の毎日新聞の中で全国の買い物弱者この統計表が出ておりました。買い物弱者は910万人とも4,400万人とも言われております。これについて村上市の方ではどのように考えているのか、この計画を見ると昨年並みということであれば、また同じような数値になるのではないかと思いますので、この数字について何か考えがあるのでしたらご説明をお願いします。

会 長：ただいまの質問は、買い物弱者が増えている現状を村上市としてどうとらえて、どのような体制をとっていくかということですので、とりあえず事務局から説明をしてください。

事務局：運行については、事業者の車両の台数など様々な関係がございます。一概に公共交通で全てを解決していくというのも、様々な問題があります。今は買い物弱者の前に、高齢者対応ということで取り組んでおります。その運行方法が固まってくれば、次の課題といたしまして、買い物弱者の方にも目を向けて行こうと考えておりますので、もう少しお待ちいただければありがたいと思います。

会 長：事務局から説明があったとおりでございます。実証運行を始めて10ヶ月足らずというようなことございまして、とりあえずはお年寄りの対策をとっていると、これからそれらを踏まえまして、買い物弱者等をどのように救っていくかというようなことにも取り組みを進めていきたいということでございますので、ご理解をいただきたいと思います。他にございましたらお願いをいたします。

副会長：のりあいタクシーの朝日地区の3つのグループに分けるといことですが、どういう事情があるかはわかりませんが、例えばA地区の奥の方が乗りたいと、B地区の村上に近い人が乗りたいという場合はたぶん1本で行けるはずなので3つに固執することなく、それは柔軟に対応をとっていただきたい。

事務局：今は帰りの便を運行しております。現状として、端から端に送って行くとしても時間が相当かかって大変です。ルートを3つに分けさせていただいて実証をしたいと考えているところです。

副会長：端から端、Aの端からBの端ということではなくて、例えば2人利用する人がいて1人がAの端の方で、Bの駅に近い方の人、例えば朝日中野の人とかであれば、全然ロスがなく運べると思うので3つに固執するのではなくて、柔軟にその辺はやっていただけた方が無駄に2台走らせるよりは1台でいけると思います。

事務局：それでは今の内容も含みまして、柔軟に対応させていただきたいと思います。

会 長：その他にございますか。

委 員：ただいまの3分割に考えた理由がまだはっきりわからないのですが、高根に行く方面と、三面に行く方面と、蒲萄に行く方面とだいたい3分野に分けてあるみたいですが、このタクシーを利用する人、それは何人くらいとかであるかは押さえてありますか。猿沢地区街道では何人くらい利用しそうである、高根に行く線では何人くらい、三面・長津方面では何人くらいと利用者、高齢者ですか、それを押さえているのかどうかそれが1つ。

それから予約は土日を除いて金曜までするという事になっているようですが、それはどんな方法でやっているのか、イメージがわからないのですが、タクシー事業者に電話するようになっているのか、どこかボタンでも押せばちゃんとわかるようになっているのかその辺を含めてまず実態を教えてください。以上です。

事務局：今のご質問ですが、1つ目は実態を押さえているかということですが、この計画を作る上では各集落の65歳以上の高齢者の率に関係して、各集落の人数は全て把握しております。

3分割に関しましては、道路ルート上、どうしても高根行ってそのあとに小揚の方に行くとなると相当時間がかかりますので、そういった意味でこの3つぐらいに分割した方が良いのではないかと意図で提案させていただきました。

予約のイメージですが、予約につきましては一般的にはタクシー事業者さんの方に申し込んでいただくような形になります。以上です。

委 員：実態の押さえ方ですが、65歳以上とか75歳以上というのは各集落到何人いるのか私もわかりません。それじゃなくて、利用したい人は何人なのか、利用するような条件のお年寄りは何人いるかを押さえないと実態を押さえたことにはならないですね。まずそれ頑張らなきゃいけないと思います。それから3分野に分けて案内をしたって、あんまり細々して、もっと単純にしないと年寄りはわかりません。私も委員になって、病院などに行って、こういう運行しますというチラシを見るなど、よくやっているつもりですが、何をやっているかわからないのです。資料をもらって見てもまだよくわかりません。ちょっと今わかってきたのですが、大学の先生の質問を受けてもっともだと、そこが一番私もわかりたいとこだったのですが、利用したい人はこのぐらいいるのだという、細かいところまでは要りませんが、おおまかにアンケートをとるとか何か方法があると思います。ぜひ実際利用したい人がどのくらいなのか、家は自動車があって家族送迎があるので利用しませんという家もあるだろうし、一人暮らしで全部利用したいという家もあるだろうし、要支援者みたいなつもりでしっかり調べて欲しいと思います。荒川地区では住民説明会をやって説明したと聞きましたが、村上は一回もなかったですね。私は一回も説明会をやると言われたことはないです。今、松田委員から荒川地区は住民説明会やって400人くらい参加していると聞きましたが、こういう

システムでこういう具合でやりますよというようなところを、よく説明したり、こうやると利用しやすいという意見を聞く会を持ったりしているのですね。以上です。

事務局：運行計画が決まれば、村上地区の方にもPRに入っていく予定で考えております。申し訳ありません、こちらの方でまだ展開していなかったものですから。これから村上地区に展開して行きますので説明会を進めていくように考えております。

委員：実態の押さえ方は、私の考え方は甘いですか。

事務局：その辺も考慮して調べて行きたいと思っておりますので、意見として承ります。ありがとうございました。

会長：今のご意見ですけれども、十分に参考にして取り組みをしていただきたいと思っております。他にございましたらお願いをいたします。

委員：前回の協議会の時も私お願いしたのですが、まちなか循環バスの運行経路について、市がイヨボヤ会館の駐車場を観光駐車場として指定している関係で、まちなか循環バスもやはりイヨボヤ会館の方まで伸ばした路線を検討してはどうかという議論をさせていただいたわけですけれども、これについて検討の結果が今現在になったと思うのですけれども検討の内容等をお聞かせ願います。

事務局：まちなか循環バスについては検討の結果4月から増便と、病院の方に対応を拡充した形で運行しております。観光対応につきましては現在ルネッサンス号の運行という部分がございます。今後観光対応のルートというものも検討していく必要があるのですが、4月からの取り組みの状況を見ながら、観光対応についてどのようなルート設定が適切なのか、事業者さんとも相談させていただいておりますが、具体的な方向性というのはまだ出ておりません。

会長：この件につきましては今駅前に観光案内所を設置する、新築する計画を市で立てておりますので、それらと整合性をとりながら議論を進めて行きたいと考えておりますのでよろしくお願いたします。

委員：昨年度の利用状況を見ても3月の人形様めぐりの時は利用者が伸びているという実態もありますので、その辺も充分考慮していただければありがたいです。

会長：ありがとうございました。他にございましたらお願いします。

委員：循環バスについて、今実証運行をやっている循環バスとそれからシャトルバスっていうのがありますよね、それからジャスコの無料バスっていうのがありますよね。だいたい市役所のあたりはみんな来ますが、どれがどれだかわからないというか、どのバスを利用したらいいのかよくわかるのは、ジャスコの無料バスくらいで、他はよくわかりません。そこら辺の関係とか市民の実態とかそういうのも、よそのもしっかり押さえてこれは一番核になるのだというところを示して欲しいと思います。以上、意見です。

会長：ごもっともな意見でございますので、意見として聞いておいていただきたいと思っております。他に無いようでございますので、(1)平成24年10月以降の運行について(案)ですが、一部修正することで、承諾させていただいてよろしいでしょうか。

－ 了承 －

ありがとうございます。それではご異議がないということでございますので提案のとおり承諾することに決定をさせていただきます。つづきまして協議事項(2) 料金改定について議題といたします。

す。説明をお願いいたします。

事務局：それでは資料7になります。料金の設定（案）についてです。

現行の料金設定に対する考え方を申し上げさせていただきます。まちなか循環バス料金については、設定は利用者が分かりやすい料金体系として、どこから乗っても同一料金として設定をしております。料金は100円でございます。乗合タクシー料金につきましては自宅から乗降場所までの距離区分で設定をしております。バス運賃及びタクシー料金を考慮した設定、利用者が分かりやすい料金体系として設定をしています。料金につきましては1kmあたり100円、自宅から乗降場所までの距離ということで、例えば15kmでありますと1,500円という形で現在乗合タクシーは設定しております。

今回、提案させていただく10月以降の料金設定に対する考え方としましては、まちなか循環バス料金に関しては現行のまま継続します。乗合タクシーの料金を改定する提案です。改定理由として、これまでの距離要件による料金設定では、遠距離利用者の負担が大きく、需要を見る上で課題となっています。利用者が利用しやすい料金で、実証運行を判断していくために、料金体系の改正を提案させていただきます。料金については開始したばかりですが、既に始めているところの混乱を防ぐため、既設と新規の2本立てで考えております。

資料7の裏面を見ていただきたいと思います。乗合タクシー料金の比較です。現行は1キロから22キロの間の料金の設定になっています。1キロあたり100円と計算しまして、距離数に応じた料金の設定を行っております。右の方の継続系統、既に運行を行っているところにつきましては1キロから5キロの間は小刻みな料金設定のままでございます。6キロから5キロ刻みで100円ずつ上げていく料金で継続系統に関しては改正したいと考えております。新規系統につきましては、村上地区の瀬波地区と山辺里地区になりますが、循環バスの関係もでございます。今後どのような形で拡充していくかもございますので、1キロから5キロの間を300円という一律料金を考えています。継続系統との整合性を図るために6kmからの5km刻みずつの料金については同額として提案させていただきました。

3番目の料金の割引の設定に関してですが、今回低額に下げるといってもございますので、現行の小学生・障がい者については半額、未就学児につきましては無料という現行の内容を改正させていただいて、小学生のみ半額、未就学児を無料という形で考えております。料金の改定内容につきましては以上です。

会長：今、料金改定について説明がございました。これらについて皆さんからご意見等をいただきたいと思っております。

副会長：だいたいバスだとどれくらいかかるか教えていただけますか。

事務局：こちらの方で調べさせていただいたのですが、22キロの地点に蒲萄という集落がございまして、そこまでで730円ほどかかっております。

副会長：バスよりは多少高いわけですね。

事務局：ほぼ同様の料金設定にしてあります。

副会長：これをやるとますます収支率が悪くなるわけですね。私が重要だと思うのは、デマンドであれば需要をいかにまとめるか、同じ時間帯に乗ってもらうか、その辺が非常に効率よくするには重要で、値下げしてみなさん使っていただくというのでもいいのですが、利用者数に応じて基本的には元

の値段を割り引くと、例えば今2,200円かかるのを3人で利用すれば、どのくらい割り引くかというのはいろいろあると思いますが、例えばコストから考えれば3分の1で済むわけですから、3分の1だと700円なので安くなるという様な、インセンティブを持たせるような値段体系の方がいいのではないかと。あと値下げは簡単ですが、値上げはなかなか出来ないと思うので、3人乗ればバスより安くなるからそれなりに利便性は高いと思うので、一方的に税金なりの補助が増えるという方法ではなくて、利便性を損なわずにお互い効率的に効果的にいける方法が料金体系でとれるのではないかとと思うので、その辺はぜひ検討いただければと思うのですがいかがでしょうか。

事務局：確かに副会長のおっしゃるとおりでございます。もう少し仕掛けの方を検討して料金体系については、保留させていただきます。

副会長：補足ですが、やはり家まで迎えに来てくれるのは非常にサービスがいいというか、みなさんある程度払ってもいいというような、自宅まで来てくれるなら300円くらい余分に払ってもいいという方も多いと思うので、その辺も少し含めてご検討いただければと思います。

委員：バス事業者の立場でちょっとお話をさせていただきたいと思いますが、先ほどデマンドタクシーのりあいタクシーの運賃の話というものでございますが、いわゆるバスとタクシーがどのように住み分けるかという問題、交通分担率の問題、あとは将来的にバスを残すのかどうかとそういった議論にもこの運賃の問題は大きく繋がっていく話なのかと思います。ほぼ同じ運賃なのであれば、もし時間さえ都合があれば、やはりみなさんタクシーを利用されるのが当たり前になってくるかと思えます。さりとて、ある程度、定時定路線のバスにもまだまだそれなりのメリットがあるはずで、いわゆるバスの運賃のどの辺りが一番適正なのかという議論を含めた中で、この運賃の議論はぜひともしていただければと、事業者の立場から、将来的な交通分担率の問題からしてもそう思います。以上です。

会長：この問題は非常に大きな問題になって参ります。将来的に路線バスをどうするのかというようなことでありますので、この事業をやりながら十分に検討をしていかなければならない問題であるとそのようにとらえて、取り組んでいきたいなと思っております。

委員：なかなか理解できないのですが、副会長さんの提案はタクシー1台を1人で利用した場合と、1台を3人で利用した場合では違うのではないかと、その辺を考慮したらどうかという点を指摘したのではないかと聞いていましたが、間違いはないですか。

副会長：値段を変えてできるだけまとめて利用していただきたいというような意味です。

委員：ということは出来るだけまとめて利用できるような運行ができれば、こちらのバスもうまくいくというふうに繋がる、それがうまくいくとのりあいバスについても考えるようなことになってくるというふうに先を考えてもよろしいですか。

副会長：当然市の負担が少なくなるので継続的にやっていけるケースだと考えております。

委員：そうすると今言ったようなことは間違いではないですね。そう理解してよろしいですね。わかりました。ありがとうございました。いい案を期待しています。

会長：皆さん障がい者に対して減免がないということですが、この辺についてはいかがでございますか。利用者はどのくらいいますか。

事務局：荒川地区ですと距離が短くて、今の利用者の約半分くらいが障がい扱いの方です。

会長：それを割引なしにするというのはいかがなものかと思いますが。

事務局：補足させていただきます。実は障がい者につきましては福祉タクシー券というのがございます。それを今、近距離の部分ですと約2.5キロで300円くらい、同じ料金という形の価格帯になります。住み分けもはっきり出来ていない状況下でありまして、今後どのような形で取り扱っていけばいいのかという悩みの種でございますが、福祉的な施策もあって、かつ、のりあいタクシー事業者さんもそういった対応ができればいいのですが、あまりにも将来的に利用が大きくなってくると対応しづらいという声もあがってきてまして、本来であれば福祉タクシーの方にやっていただくべきものではないのかということで、住み分けとして今回外させていただければと提案させていただきました。

会長：ただこれだけ見ると福祉切捨てになってしまう。

委員：障がい者というのは要介護何級とか現行はどのようになっていますか。

事務局：障がい者の扱いについては障害者手帳をお持ちの1級・2級・3級といったような等級でございます。介護の場合は介護認定になりますのでタクシーなどについても介護タクシーといった区分がございます。

委員：障害者手帳を持っている人は今まで半額だったということですか。1級であろうと3級であろうと。

事務局：障害者手帳をお持ちの方は半額という取り扱いをさせていただいておりました。

会長：料金が安くなったと言っても距離が長い方が安くなっているわけで、距離が短い方は今までどおりなわけですね。それを切り捨てるっていうのはいかがなものかと思うけれども、どうですか皆さん。特に区長の皆さん方。

委員：いろいろ福祉優先という言葉は継続されております。この資料の限りではございませんけれどもやはり小学生・障がい者という字句があるのに、あえて小学生ということではなくて、障がい者の字句も入れていただきたい、こう思います。要望します。

事務局：意見をいただきましたので、この件に関しては取り下げさせていただきます。

会長：ということでございます。

事務局：補足させていただきますが、この料金設定については事務局内でもいろいろ話をしました。継続可能な公共交通のためには1キロ単位100円が本当にいいのだろうか、バスは通っているといえどもですね、蒲萄の集落の方が年金から往復で4,400円のお金を使って病院に通うというのがはたしてどうだろうかというようなことを考えておりましたし、実際なんとかしていただけないだろうかという声も聞いております。先ほど副会長様からご意見をいただいたのはごもっともでございますが、なかなか集まって利用してくれるというのがまだ浸透していないといいたいまいしょうか、個々に利用させてくださいという声もいろいろあるものですから、なかなか集まって乗って行こうじゃないかという気運もこれから浸透させていただきたいなということでございまして、この料金設定については、また検討した上で皆様からのご意見をいただきながら考えていきたいと思っております。

それから先ほどの障がい者の件でございます。ごもっともです。おそらくそういう話になるのではないかとということで話をしておりました。ただ、行くを考えますと福祉タクシー、それからこの福祉タクシーを提供しております各事業者もでございます。例えば月曜日には介護認定3以上の方々の入浴ですとかそういった形で運転手がいないという事情もございますので、そういった福祉施策との絡みも重々承知しているわけでございますが、その辺もあわせて、障がい者をとるわけではござ

いません、小学生と障がい者というも含めながら福祉施策等と協議をさせていただければありがたいと思っております。以上補足説明させていただきました。

会 長：ということでございますけれども、改正した案をもう一回出すということですか。

事務局：改めて出します。

会 長：改めて出すということです。それで皆さんよろしゅうございますか。

－ 再提案で了承 －

会 長：それでは、ただいま協議事項（２）についてご意見等をいただきました。それでは、（２）料金設定案については今後改めて提案することにいたします。

続きまして協議事項（３）平成２５年度 生活交通ネットワーク計画（案）について事務局から説明をお願いします。

事務局：（３）平成２５年度 生活交通ネットワーク計画（案）についてご説明いたします。先ほど協議事項（１）でご承諾をいただきました実証運行内容、また、これまでの協議会の中で実証させていただいている実証運行のうち地域内フィーダー系統の要件を満たしている事業につきまして計画の認定申請を行いたいと思います。

１ページ目には目的と必要性そして事業の目標、２ページ目には事業の効果と当該事業により確保維持する運行計画の概要および運行予定者となっております。添付書類等につきましては本日添付しておりませんが、表１および別紙時刻表につきましては、これまでの協議会で協議してきた内容に基づきまして作成をいたします。また表２の事業に要する費用の総額負担者および負担額につきましては、協議事項（１）の運行内容に基づき積算いたしまして、今年度と同様に赤字額から国の補助金を控除した額について協議会が負担するという対応をいたします。表５の事業を行う地域の概要といたしましては、国勢調査を基にした人口等を記載するものでございますので、そのような記載をしていきたいというものでございます。

３ページ目につきましては協議会の開催状況、利用者等の意見の反映、協議会メンバーの構成について記載しておりますのでございます。１ページ目の事業の目標ということでございます。本日の報告事項の資料４でご報告したように、目標値について、昨年２３年度中の運行については、かなり目標値と実績が乖離していたという部分がございます。このたびの目標値につきましては、日平均の利用者ということで設定をしないと、これまで運行していたものにつきましては、直近の実績の２割増というような利用者数をまず目標として掲げたいと、また新たに運行するものについてはこれまで実施してきた地区の状況等を考慮した上で利用者数の設定ということで目標値に設定しております。

今後、この計画内容につきましては詳細について運輸局さんまたは運輸支局さんと調整を図って取り組んでいきますので、内容につきましては事務局に一任させていただければありがたいと思えます。また、随時要件を満たす取り組みにつきましては活用していきたいと考えておりますので、必要に応じましてこの計画を変更していくということになりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

会 長：ただいま事務局から（３）について説明がございました。これは生活交通ネットワーク計画をこの

ように策定したいということでございますので、これらについてはご承諾いただきたいと思っておりますがよろしゅうございますか。ご意見ございましたらお願いしたいと思っております。

－ 異議なし －

それでは協議事項（３）の平成２５年度生活交通ネットワーク計画案については承諾をさせていただきます。

続きまして協議事項（４）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）について説明をしてください。

事務局：資料９をご用意ください。協議事項（４）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）についてご説明いたします。最初に、バリアフリー化設備等整備事業についてご説明いたします。本事業は路線バスなどの一般乗合旅客自動車運送事業者、タクシーなどの一般乗用旅客自動車運送業者、これらの事業者さんに車両を貸与する者が補助対象事業者となります。補助対象経費としては、バス・タクシー車両の移動等円滑化に要する経費、ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシーの導入・改造に要する経費のうち車両本体などの価格、改造費が対象で、その対象経費に補助する制度でございます。

このたび、市内タクシー事業者さんがこの制度を活用して、福祉タクシー車両の購入を行うため、本協議会で生活交通改善事業計画の策定及び協議が必要となりましたので、提案させていただきました。

それでは、計画の概要を説明いたします。

本計画の名称は、「村上市生活交通改善事業計画」と定めます。バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性として、市内の福祉タクシーの主たる利用者である要介護者数が年々増加する傾向にございます。高齢者が日常生活を送る上で、公共交通のバリアフリー化が必要不可欠となります。特に、ドア・ツー・ドアとして最も身近な公共交通機関としてのタクシーの役割からバリアフリー化を推進し、要介護者や高齢者等移動困難者の外出支援するため、福祉タクシー車両の増強が必要となります。

本計画は、タクシー事業者による福祉車両購入のため、バリアフリー化設備等整備事業申請に関連した計画となっております。導入車種や対象費用等の内容を計画に記載いたしましたので、委員の皆様のご意見やご質問をお願いいたします。以上で説明を終わります。

会 長：ただいま協議事項（４）バリアフリー化設備等整備事業について説明がございました。これについても特段問題はないことではないかと思っておりますけれども、よろしゅうございますか。

委 員：これはタクシーを一時借り上げてという意味ですか。

事務局：購入です。

委 員：事業者が購入するのですか。

事務局：はい。

委 員：わかりました。

会 長：特に他にございませんか。特に無いようでございますので、協議事項（４）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）についてはご承認させていただいてよろしゅうございま

すか。

－ 承認 －

会 長：ありがとうございます。それではご承諾をさせていただきます。それでは次に7番のその他でございますが、皆さんからどのようなことでも結構でございますので、忌憚のないご意見をお願いいたします。

委 員：今まで課長さん以下、大変な事業の計画で動いてきていて、本当に重々存するところでございますが、しかし、登録者数がなかなか伸びない。これが現実ですよね。今の段階では病院、医院、あとは郵便局なのか、それを目的として動いているわけですよね。特に住民の人たちの要望は買い物をなんとか入れてくれと前々から私も聞いておるわけでありまして、そうすることによって登録者数が増えて来ると、それもひとつ大事な動きだと思いますので大至急動かしていただきたい。10月からと言いましてもだいぶ長くなりますよね。目的はいかにして利用者数を多くするかということですよね。大変ですけどもいち早くお願いいたします。

事務局：ご意見は重々承知しております。買い物弱者対応もしなくてはいけないと思っておりますが、あくまでも公共交通ということ、それから市内のタクシー事業者の協力があってこそその公共交通でございますので、地域の経済の活性化のことも重々承知してございますので、タクシー事業者ならびに商工会、商工会議所からのですねバックアップをいただきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

委 員：公共交通の果たす役割というのは、これからだんだん利用されてくるかと思うのですが、なかなか定着するまでには事務局のみなさん、あるいは区長会であるとかその他、一生懸命やっていますけれども、先ほど板垣委員さんの方から話がありましたように末端までということになるとなかなか浸透していないというのが実際だと思います。そこで事務局ではいろいろ取り組みしていますけれども、また根気よく広報であるとか、その他の集まり等においてこの果たす役割というものを聞かせるというか、そういう工夫をしていただきたい。何事でもそうですけれども、今年やったから三年後に成果が上がったとか、そういうことはできるわけではありませんので、なるべく根気良く大変ではありますが努力していただきたい。

会 長：はい、ありがとうございました。課長初め、職員も村上総合病院に行ってアンケート調査をしたり一生懸命やっておりますので、引き続き努力をさせていただきたいとそういうふうに考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。その他ございましたらお願ひします。

委 員：正直言って今まで公共交通の実証実験についてあまり関心がありませんでした。村上地区区長会でも毎年、要望事項をまとめているのですが、これに関する要望事項は、私が会長になってからはひとつも出てきていません。ところが、この前栗島に研修に行きました。栗島は離島で交通のことを考えていたのですが、その時に胎内市のデマンド胎内のれんす号というのがありますが、これが非常にうまくいっているから、今度区長会で研修に行こうという提案がありました。この次私がそういう会に出ることになっているから、よく聞いてから相談しようということでその場は収めたのですが、村上市は胎内市ののれんす号について参考にしていますか、していませんか。

事務局：参考にしております。のれんす号というのは胎内の方言で乗ってくださいという意味の「のれんす」

なんですが、胎内市はご承知のとおり国道7号、345号、290号ということで非常に都市計画上はしご型の道路が整備されていまして、本市のように沢沿いに入っていくような線があまりないんでございます。それで当市のタクシー事業者さん、本当にご苦労されていましてご協力を願っているわけですが、ことあるたびに胎内市ののれんす号を引き合いに出されていろいろ言われているところではございますが、市内のタクシー事業者さん本当に血のにじむような努力でご協力を願っておるわけでございますので、何とか皆さんの生活の足となるように今後も検討して行きたいと思っておりますので、よろしくご指導のほどお願い申し上げます。

委員：村上の計画と胎内の計画どこが違うのかということをごこれからしっかり勉強しようと私は思っております。そして区長会としてはどうなのか、特別勉強しなければならないのか判断したいと思っておりますので、反対にご指導ください。ありがとうございました。

会長：大きな違いは地域力だと思います。胎内の方は地域の力を十分に活用して、特に区長さんなどの集落の主だった人達が非常に大きな力を注いでやっているということでございますので、区長さん方の力が非常に大きいわけですので、例えばさっき先生からお話がありましたように地域をまとめて、1人ではなく2人、3人で乗って行こうじゃないかというようなことになってきますと、やはり地域力というのが非常に大きな力になってくると思っておりますので、その点についてもよろしくお願いをしたいと思っておりますし、協働のまちづくりも今始まりましたので、その中でも公共交通の話題を入れていただければありがたいなと思っておりますので、大いに勉強してきてはっばをかけてください。

委員：荒川は、いち早く福島的美里町そして胎内デマンドタクシーも研修させていただきました。村上市があまり腰をあげないものですから、荒川独自で先にやろうかということで進めたわけなのですが、市も実証運行という段階になってきましたので、胎内市さんも素晴らしい成果を上げておりますけれども、今までの実証運行の経過からより素晴らしいものを期待しております。よろしくお願いいたします。

会長：ありがとうございました。村上市1, 174平方キロの面積を持っております。その中で公共交通体系の確立を目指していこうというような取り組みでありますので、並大抵のことではないということもご理解いただければありがたいとお願いをしたいと思っております。他にございますか。無いようであれば事務局からはいかがですか。

事務局：事務局から2つほどお話をさせていただきます。1つ目はPRの関係が今できておりましたが、6月補正で緊急雇用の方を1名確保しまして、これからまた随時PR活動に努めて参ります。今度お会いするかも知れませんが、8月から新たに評価をするために聞き取りアンケート調査をしたり、推進をするために説明をしたりという形をこれからとっていこうと考えております。もう1つは資料の配布の件ですが、これまでは毎月皆さんの方に送らせていただきました。毎月ということで数字だけの報告ですがかさばるものですから3ヶ月から4ヶ月という期間で送付させていただければということをお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

会長：よろしくお願いいたします。

委員：1点聞き忘れたのですが、評価基準というのは誰がどんなねらいでどうして決めたのか教えていただきたいと思っております。

事務局：評価基準につきましては平成23年度の第2回の協議会におきまして委員の皆様にお示しをしたも

のでございます。この基準といいますのは、運行経路区域または沿線に居住する65歳以上の高齢者の1.5%を目安として設定したものでございます。一般的にデマンドタクシーを運行する際にパソコンなどを利用したシステムが必要なかどうかを判断するラインとして65歳以上の3%を用いるということで、本市におきましてはまだシステムを導入する段階ではないということで1.5%を目安として設定をしたものでございます。

委員：わかりました。

会長：ありがとうございました。それぞれの地域にあった、持続可能な交通体系を確立していきたいというようにことで努力をさせていただくということでございますので、よろしく願いをいたしたいと思っております。活発なご意見をいただきました。いただいたご意見を参考にさせていただきながらよりよい方策を作り出していきたい、そのように思いますので、よろしく申し上げます。たいへんありがとうございました。

事務局：ありがとうございました。最後に佐野副会長様からご挨拶をいただきたいと思えます。

副会長：最後になりましたが、村上市は新潟県の約1割の面積がありまして、街中もあるし山の方もあるし、海岸の方もあるし、広いだけでなく多様なエリアに皆さん住まわれているので、それに対応した公共交通ということで、非常に豊富な種類の計画を実行するというのは、事務局の皆さんをはじめ大変なことだと思っています。持続可能と言った場合は運賃というのは非常に重要で、当然、既存の路線バス事業者さんとか、タクシーの事業者さん、福祉タクシーの事業者さん、そういった住み分けとか役割分担を考えないといけないでしょうし、それなりにいいサービスであれば、それなりに負担もしていただいても良いと思いますので、その辺相互的に難しい問題とは思いますが、ここでかなり今後の、収支率だけが評価基準ではありませんが、金銭的な面の持続性に大きな影響を及ぼすし、あとは一回下げて上げるというのは難しいので、慎重を期して決めていただければと思います。長時間の議論ありがとうございました。

事務局：ありがとうございます。以上をもちまして、第1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。たいへんありがとうございました。