

第1回 田辺市地域公共交通網形成協議会 会議録 要点抜粋

日 時	令和元年7月10日(水) 13:00~15:00
場 所	田辺市教育研究所3階 会議室
出席者	河原委員、森田委員、長尾委員、玉置委員、野村委員、吉本委員、森委員、坂口委員、松本委員、多田委員、井谷委員、牧委員、奥村委員、米田委員、森下委員、川村委員、西村委員、柳委員、小谷委員、霜永委員、道本委員、辻本委員、虎伏委員、前川委員 計24名
代理出席	講初委員代理(大江委員)、前溝委員代理(栗山委員) 計2名
欠席者	松浦委員、田中委員 計2名
事務局	企画広報課 早田企画部長、狼谷課長、竹本係長、新家企画員、笠松主査 計画策定支援業者 4名 計9名
報 道	紀伊民報
議 事	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 <ol style="list-style-type: none"> (1) 挨拶 (2) 委員紹介 2. 会長・副会長の選出について 3. 計画策定の目的と協議会の運営について <ol style="list-style-type: none"> (1) 計画策定の目的 (2) 地域公共交通網形成計画策定のスケジュール案 4. 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 田辺市における地域公共交通の現状 <ol style="list-style-type: none"> ① 現状整理、田辺市地域公共交通再編計画の評価検証 ② 地域公共交通の現状と今後について ③ 地域・事業者の問題点や取組みについて (2) 市民アンケート等の実施(概要)について 5. その他 6. 閉 会

1. 開会	
司会	木村副市長の開会あいさつ後、田辺市地域公共交通網形成協議会要綱第5条の2に基づき、本会議が成立していることを報告。
各委員	出席委員及び事務局職員が自己紹介。
2. 会長・副会長の選出について	
司会	要綱第4条1項に基づき、会長、副会長が選出。代表して会長よりあいさつ。 要綱第5条1項に基づき、会長が議事進行。
3. 計画策定の目的と協議会の運営について	
事務局	事務局より計画策定の目的を説明。 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月に田辺市公共交通再編計画を策定したが、今年度末で計画期間が終了となる。 ・当地域の公共交通事業は今後も可能な限り路線の確保、維持に努める必要がある。 ・柔軟できめ細やかな移動手段の確保への要望等も出ていることから、市が実施している移動手段にかかる各種事業とも整合性を図りつつ、持続可能な公共交通の構築に取り組んでいく必要性は、ますます高まっている状況であることから、関係者がお互いの役割を担いつつ持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に計画を策定する。
事務局	事務局より策定スケジュールの説明 <ul style="list-style-type: none"> ・年間4回協議会の開催予定 ・市民アンケート調査、意見交換会、交通事業者等への関係者ヒアリング、パブリックコメント等を実施予定。
4. 協議事項	
事務局	協議事項1点目の「田辺市における地域公共交通の現状」の①現状整理と田辺市の地域公共交通再編計画の評価検証について、資料の2、3、4に基づき、事務局から説明。
学識経験者	引き続き、学識経験者より、資料5に基づき、②地域公共交通の現状について説明。 委員からの質疑はなし。
会長	「田辺市における地域公共交通の現状」として、地域・事業者の問題点や取組みについて観光、地域住民、交通事業者、それぞれの視点より話を聞かせていただきたい。

A委員	<p>先ほどから、たびたび出てきているように、外国人の利用者が非常に増えてきています。JR紀伊田辺駅に降車後は、二次交通として、ほぼ路線バスを使っています。ハイシーズンは春と秋で、バス1台では乗り切らず、2台を用意していただくこともあります。課題は、キャッシュレスが進んでいないことで、非常に利用しづらいと思います。観光センターにも発券機があり、そこでできるだけ買って乗っていただいています。バスに乗ってからではちょっとコミュニケーションが取りづらいので、運転手さんは大変だと思います。</p> <p>そんな中で、路線バスの英語表示やドライバーがタブレットを駆使しながらコミュニケーションをされていて、非常に利便性は高まっているように思います。</p> <p>あとは、本当にこのエリアはバス路線が多いので、JRとの連携がもっとスムーズになっていくといいと思います。具体的には共通のパスがあると旅行者にはいいと思います。</p>
B委員	<p>A委員が言われたように、外国人観光客の対応に、私も大変苦労しています。田辺駅を降りて夫婦で大きな荷物を背負って、約6kmのガルテンまで歩いて来られる方がいる。そういう人たちをいつも見えています。もちろん英語対応も大変で、バスの路線を聞かれるのが大変です。今、言ったように、それも一本化してもらったら一番いい。お金に余裕のある人はタクシーで行けるが、圧倒的多数はバスであり、対応が必要だと思いますが、田辺市も財政に余裕がないので無理だと思います。</p> <p>今日、地域住民代表として、私の他に本宮、大塔、中辺路、龍神の方が集まっており、それぞれいろいろな課題を持っているが、バスが一番大事な足です。私たちの地域でも、5年前に路線廃止となり、唯一龍神線が残り、なんとかこれを活用しています。これは直接関係ない話ですが、バスのチケットを地域住民に購入してもらっていたのだが、廃止となって、そのチケットの取扱いに大変苦労した思いがあります。最終的には泣くしかなく、皆さんには納得してもらったが、大変でした。</p> <p>バス路線の廃止は、乗らない割には、なくなってしまったら、これは非常に不便だということがよく分かります。地元の責任者として、バスの大切さは身をもって感じています。しかし、交通事業者に赤字まで出して空気だけ運んでもらうわけにもいかない。協議したのでよく理解していますが、その点をどうするかが、大事なことだと思います。</p> <p>だから、各地域間でお金を出し合って、バスを走らせることがまず大事だと思っています。地域がお金を出さないのが、一番駄目な地域づくりだと思います。そのうえで、事業者の方とも話し合いながら進めていくのが、私の地域づくりの方針だと思っています。</p>
C委員	<p>私は、路線バス、住民バスは何十年も乗ったことがありません。毎日、家の前を何往復か住民バスがしていますが、それがどこに行っているのか全く把握していませんでした。事務局より書類を送っていただき、事前に勉強しましたが、単純に考えて、住民バスへの財政負担、路線バスへの補助、福祉関係への助成のことは、住民の皆さんはご存じないと思います。後で、また話があると思いますが、アンケート実施の際には、住民バスや路線バスに、年間いくら助成しているという金額を入れていただいたほうがより親身になった回答が返ってくると思います。</p>
D委員	<p>中辺路地域では、龍神バス、明光バスが311号線を走っており、また、地域内の移動には住民バスがあって感謝しています。通院には欠かせないという声も確かにあるが、地域の人の利用は、本当に少ないと感じています。</p> <p>実際は、必要がないから使っていないのではなく、高齢が進むなか、高齢者にたまに「買い物どうしているの？」と聞いたら、かなり我慢している人が多い。通院も、本当は行かないといけなのだが、ちょっと我慢しています。「今度、何日に娘が来る」と待ちながら、生活をしている人が多く、よく聞いたらバス停まで歩けない。前は路線バスのバス停までは歩くことができ、住民バスのバス停もだい</p>

	<p>たい同じところにあるのに、そこまで歩いて行けない。資料にもありますが、「買い物したものを家に持ち帰れない」という声もあります。</p> <p>前回も住民アンケートや意見交換会も開いたようだが、年配の女性など高齢者はなかなか控えめなところがあり、要望があるか？と聞くと、「ありがたいよ、ほんまにうれしいよ、助かっとるよ」という答え方しかない場合もあります。本音を聞くために、配り物をしたときに聞くと、「バス停がここの前にあったらいいんやけどよ」という声は確かにあるので、きめ細かい対応が必要だと思います。採算性を考えず言わせてもらえば、そういうところをぜひとも今後考えていただきたい。</p> <p>もう少し感じているのは、今、C委員も言われたように、車で運転できる人とできなくなった人の意識が全く違います。老後の不安を持っていても、普段の生活の中で住民バスの運行時間やバス停の場所も知らないという人が、地元の若い人でも、60代でもかなりいると思います。自分もその当事者ですが、そういう意識が離れているということは、将来的に継続していく上で問題あると感じました。</p> <p>また、普段の声を上げにくい人がバスを利用したい人だということも十分、念頭に置いて検討を進めてほしいと思います。</p>
E 委員	<p>大塔は合併して、一番寂しくなりました。人口が減って高齢になりわれわれは寂しい思いをしています。路線バスや住民バスを利用することより、自分の車で移動する人が多く、それも大塔の中を回るのではなく、すぐ町の方へ出てくる人が多いです。大塔地域の奥の方には何もないわけですから。最近、本宮さんの方に外人の方が大勢来てくれていますが、それも少しでもこちらの方に来てほしいぐらいだが、全く寂しい限りでございます。</p> <p>われわれも、地域の中も回っていないような状態で、恥ずかしい限りですが、これからも地域に足を向けて行きたいと思っています。</p>
F 委員	<p>本宮地域は外国人観光客がかなり増えていますが、地域としては少子高齢化でかなり人口が減っています。人口が減っている中で、われわれの住民バスを、100%使える運行ができないか、また、福祉有償などもあわせて何か一本化できないかと思いますが、なかなか両方を一本化できるわけにもいかず、いろいろとこれから模索していかなければならないと思います。スクールバスも、これからも少し考えなければいけないと思います。住民バスとスクールバスと福祉有償については、国、県、市の助成もあるが、地域住民にとっては、先ほどC委員からお話のあったとおり、どのぐらいの金額が出ているかも分からない方もございます。また先ほどD委員が言われたように、免許証を持っている方との差が、相当開いています。免許を持たなくなったときの交通手段をどうしていくか、地域の人が不安にならないようにするには、公共交通はこれから一層大切になってくるのではないのでしょうか。</p> <p>本宮町は、奈良交通に新宮まで通していただいていますし、熊野交通は、新宮から本宮まで、311号線は龍神バスが運行していただいております、バス事業者にはご協力をいただいております。いろいろな方策をこれからも考えていかなければならないと思います。幹線道路を走っている大きなバスは、絶やしていかないように、われわれ住民としてしっかりとお願いします。われわれの地域は一番、廃止路線も少なく、順調に進んでいると思います。</p> <p>また外国人観光客もいるので、住民バスの運行は、もう少しきめ細かく手厚い形にさせていただけないかと思います。湯の峰温泉、川湯温泉、わたらせ温泉、本宮大社、本宮大社から発心王子など、いろいろな旅館の車が観光客を送迎していますが、旅館の車に頼らず、お客さんが住民バスを利用できるような方策も、これからも少し考えていくべきではないかと思います。それによって住民も安心感を持てると思います。</p> <p>平成27年にいろいろな対策を立てて、これからどうしていこうかと会議もして現在に至っていますが、これから一番大切なことは、高齢社会になり免許証がなくなったときに、本当に安心して病院なり買い物に行けるかどうか、町が衰退してい</p>

くのは困ります。高齢社会の中でお年寄りが本当に病院へ安心して行けるようにするには、どうすればよいか、週に1回しか運行していない住民バスを、本宮町としたらこれからどうすればいいのか、お年寄りがいつでも買い物に行ける、いつでも病院に行けるようにするにはどうしたらいいのか、何か対策をして病院へ安心して行けるようにしていただきたいと思います。

また、最近では病院も予約制になっており、頭が痛い、おなかが痛いといって急に病院に行ってもなかなか診察の順番が回ってきません。病院に入って1時間半とか2時間も待たされる率が高くなってきています。そういう状況で、公共交通で病院へ行っても、安心して帰れる時間帯にバスがあるのかということもこれからの検討課題に入っているのではないのでしょうか。

私たちもう高齢者になっているので、必要なときに病院へ行けるよう、しっかり対策を立てて、われわれが安心できる老後の基礎をしっかりとつくっていかねばいけないと思っています。

G委員

今回、この会議の資料の中で、交通事業者による路線廃止のことが触れられていたが、交通事業者として少し心苦しいところはあります。

われわれも実際に平成26年から27年にかけて、廃線や路線の見直しをいろいろとやってきました。実際にわれわれの中では、平成23年から25年に路線バスの運送収入、輸送人員の落ち込みが非常に大きく、このままの現状で運行していいものか、そうではなくて、利用されるお客様に利便を感じていただけるような運行をするのがベストではないのだろうか、という中で廃線を実施しました。

現在、龍神地域については、龍神線として1本を残しています。西経路でみなべを経由して田辺に帰ってくる路線は、創業から運行している系統でもあり、それを本当に廃線にしていいのか、非常に苦慮しましたが、乗車される方も少ない状況でした。ただし、同じ系統の中でも一部は乗っていただける区間もあり、ここでは関係ないが、みなべ町さんについてはコミュニティバスの運行エリアとかぶっている部分もあったので、当社はそのエリアではなくて、田辺、みなべを接続し、田辺からみなべ町に行かれる方、みなべから田辺へ出てこられる方への利便性を狙って、そこでの増便を図る方がよいのではないかと、ということで改正をいたしました。

おかげさまで多少なりとも乗客の方も増え、ようやく少しずつ総収入も形にはなってきました。それ以外にもいろいろと廃線の取り組みをしています。一事業者としてこういう形で走らせたいエリアがあったり、乗務員からの意見などをもとに検討をしていますが、なかなか1社で行うのは難しいところがあります。そういったところについて、いろいろな方の意見にもあったとおり、高齢者社会を迎えるにあたって、交通弱者である高齢の方、または学生の方、そういった方々の足の確保に、実際に今検討して運行しているのが本当に正しい系統なのか、われわれも少し考えるところでもあります。

昔からこの系統をずっと続けてきてはいますが、もしかすると今の地域形態に見合った運行系統を模索するのも一つではないのか、特にお住まいの地域についても、ドーナツ化のところであったり、郊外型になってきているところもあります。その辺りについては、もともと公共交通がないエリアで、要望される意見も上がらないが、そういった地域の方々の声、そして、現在運行している地域の方々の声、そういった全体の声を聞いた上での取り組みも、今後必要にはなってくるのではないかと考えています。

現状は、皆さんご存じのとおり、なかなか運転手のなり手は少ない実情があります。そんな中で、今後われわれとして危惧していることは、働き方改革でいろいろな改革が言われる中で、運転者の確保ができるのかということです。そういったところについても、われわれとしては働きやすい環境をつくりながら、その中で公共交通を維持できるよう取り組んでいければと考えています。

H委員

平素からバスの運行の支援や協力を感謝しています。G委員のお話ありましたよ

うに、平成 26 年の再編で、ある程度現状に合うものにしました。

事業者として、今一番の悩みどころは、運転手だけでなく、事務員、整備員など労働力の確保が非常に大変です。運転手が減ることはあっても、数を維持するだけでも大変で、さらに言えばレベルを維持するのも大変という時代になってきています。そのような状況で、来年以降、中小企業も働き方改革が展開していく中で、バス路線も今のままと保てるか、すごく悩ましいところです。

先ほどから皆さんのお話を聞きながら、頭を痛めている。運転手が増えなければ、交通事業者としては、取捨選択をしなければならない時期が、またすぐにやってきます。運行したくても数が確保できず、運行できないという時代が目の前に来ています。ここがすごい悩みどころです。東南アジアの方なら車検ぐらいならできるからということで、大阪のバス事業者は既に整備員に外国人を入れ始めています。なかなかこの地域でそういった対応は難しいことだが、運転手が高齢で辞めていってなり手がなくなることが、本当に急務の課題である。そのために、機械化やシステムでのサポートなど、先ほど A 委員からもあったが、外国人対応は人手だけに頼るわけにもいなくなってきました。チケットレス化、キャッシュレス化もそうだが、いろいろなことが今までやってきたやり方では済まない状況になってきています。観光のインバウンドの方々が増えてきているなかで、今、すごく悩んでいるのは、実は明光バスは、田辺市、上富田町、白浜町と運行しているが、地域の足としての役割と観光要素の役割は、必ずしも一致しないのですが、そのどっちを取ろうかということです。例えば、熊野に行く系統でも、昼間は観光の方々が多く、今は潤ってきつつあります。しかし、地域の足の部分で、夜に乗る方は実は全然増えていません。同じ頻度で走っていると、先ほどの取捨選択をどこでかけようか、という悩みも出てきます。

ここは本当に皆さんにもご相談したいところで、先ほど G 委員からもあったが、町や考え方が変わっていくことに対して、われわれの運行の系統、もしくは運行場所を再度、検討する必要も出てきているのではないかと思います。

実際、路線バスのもう一つの悩みは、バス停からご自宅までは、バス事業者はフォローできない。だいたい地域が広いところで、バス停まで行くのも大変です。そうすると、われわれの中型、大型バスを運行していく系統については、今後、輸送規模の適正化として、こまめに走る群と、幹線として地域を結ぶ群という、今、おおむね形になっているが、これが進んでいくことになるのかと思います。

田辺市は市域が広く、全てというのはなかなか難しい。こまめにというのは難しいのは分かるが、先ほどの取捨選択の中でいくと、もう一度、考えなければいけないと悩んでいます。実は今、白浜地区は夜中、タクシーがありません。田辺市はタクシーが結構走っていますが、観光都市として夜、タクシーが来ないという悩みを抱えています。地域の足だけのことではないが、そもそも運転手の人手不足、また運転手の年齢が上がることによる労働時間の推移という問題もいろんな町で出てきています。

先ほど先生のお話にもありましたが、5月20日に、JRさんと空港会社と明光バス3社で連携協定を結び、MaaSを視野に入れた考え方を、今後展開していく予定です。今月中にも近々モデルルートのプレス発表もする予定です。大きな流れとしては、熊野古道と紀南方面の2方面で観光要素の話だけでは、そんなにいくつも選択肢がありません。こういう時間にこういうバスが走っているので、それを前提とした旅行のモデルコースを考えていただき、それにいろんな観光資源や経営資源を合わせていくことで、地域全体としての地力を上げてもらえないか、という発想で考えています。その延長には、今まだ各事業者さんとは話していませんが、バス事業者も同じところを走るのではなく、乗り換えも含めたアライアンスも検討していくことになると思っています。

大きな視点では、今年の秋から路線バスもいよいよ運転手が倒れたときの安全装置を付ける新車が登場してきます。なかなか新車を投入できませんが、それぐらいバスの運転手のプレッシャーは大きなものがあります。先ほど先生のお話にも自動運転、AI化、いろんなケースがありますが、そもそもそれほど新車を投入できな

い中でそれが進むのか、もしくは小さい道をちょこちょこ走るバスにそれができるか、むしろ逆にそういうところの方ができるのではないか、本当に輸送事業が大変革期というか、いろんなことができる時期になっているが、それを地域の皆さんと一緒にやっていくために、どうフィットさせるのが、われわれ事業者の悩みでございます。

I 委員

平素は当社のバスの利用促進に多大な協力をいただき感謝しています。当社も乗務員の不足が喫緊の大きな課題です。当社の場合、乗務員はほぼ地域の者で、あまり他社への転職はなく、入社すると定年まで続ける方が多いのですが、逆に新たに入ってくる人も少なく、定年後退職してしまうと、そのまま穴が開いてしまうという形で、貸切バスの運転手を乗合バスへあてがっています。当社の今の事業スキームでは、貸切事業が稼ぎ頭の事業なのですが、その稼ぎ頭の貸切事業の乗務員を路線バスへ移すことで、路線維持はできるが、このままいくと、会社自体の経営が行き詰まってしまうかもしれません。

なかなか乗務員の採用にお金をかけるような規模の会社ではないが、入社された方には転職祝い金として 10 万円を差上げたり、2 種免許を持ってない方でも応募いただく形で採用の努力はしているが、なかなか増えにくい状況です。

路線の維持については、今、田辺市内は川丈線の本宮町の一部だけの運行だが、それ以外の新宮市内や紀伊勝浦町内の路線バスについては赤字の状況です。これについては、自治体ともう一步踏み込んだ協議をしていきたいところですが、貸切事業も乗務員がいなくて苦しい状況ではあります。

あと、今年 4 月 27 日から、新宮・勝浦地区から白浜空港へのバス路線を新設しました。これは当社単独ではなく、南紀白浜エアポートのサポートもいただきながら運行しています。まだ利用人数は少ないが、今後、この路線をどんどん伸ばしていきたい、収益路線に育て上げたいと考えています。また、紀勢道の延伸が計画されているので、道路環境がさらに良くなれば、今後は新宮地区から大阪の方面への路線なども考えたい。そのためのノウハウの蓄積・吸収期間であるとも考えています。また、路線バスだけではなく、高速バスも運行していれば、バス乗務員を目指す方にも少しはアピールになると思いますので、高速バスの路線なども今後、力を入れていきたいと思っています。

J 委員

当社は旧本宮地区から十津川、本宮、新宮といった八木新宮線を 1 日 3 往復運行しています。これは従来から 3 往復のまま変わりません。この長距離の路線を運行できるのは、奈良県、国土交通省、和歌山県から補助をいただいているため、補助がなければ運行ができないのが実情です。ただ、その補助も赤字をすべて補助するのではなく、ある程度の収益がないと補助の対象にならないというシステムになっています。ただ、補助の基準については詳しく説明すると細かくなりますが、収支率や一人当たりの輸送人員がある程度を下回ったら補助は出ないのですが、そのレベルにきています。これを何とか維持するため、奈良県の取組みで、平成 28 年、29 年、30 年と、十津川村に宿泊をしたらバス代が無料になるということをやっていただきました。八木から十津川温泉まで行くと、運賃は 3,200 円程度ですが、十津川村で宿泊したお客様の運賃を奈良県に負担していただきました。これを 3 年間実施した結果、何とか収支も良くなりました。当社も助かったし、ホテルや地元の宿泊施設の方とともに潤いました。今年度はキャンペーンもなくなるが、補助をいただけるための指標を落とさないように頑張っているのが実情です。

当社独自の取組みとしては、65 歳以上の方に、半年間で 8,000 円ほどの定期券を買っていただき、65 歳以上の方は路線バスが半額になるシステムを今年 6 月から IC カードを使って始めました。長距離を乗られる方はこの定期券を購入すると、その都度、大人運賃の半額で乗れるためかなり好評です。また、奈良県公安委員会との連携で、免許返納された方は、その後半年間 8,000 円程度を 2 回分、当社から定期代なしでお渡しをして、免許返納を促しています。

K 委員	<p>運転手不足は、和歌山県の交通事業者と同じで、当社われわれも 1,000 人の運転者が必要なところを、930 人～940 人で回して、いつも 60 人～70 人が不足する状況で運行しています。その不足する運転手の労働を補うために時間外労働をしているが、働き方改革で労働時間は抑えなさい、と非常に厳しい状況になっています。</p> <p>昨今、高齢者の交通事故が多く報道されている中で、公共交通の役割の重要性を非常に痛感しています。紀伊田辺駅においては、新駅舎が間もなく完成しますが、この駅が人の集まる場所になってほしいという思いがあります。それにより、地域活性の一翼を担えたらと考えています。</p> <p>駅は J R、バス会社、タクシー会社が乗り入れて、一つのターミナル的な要素を持ち合わせていますが、駅の案内サインについては、列車を降りたあと、バスやタクシーを利用するというお客様目線でいろいろ考えています。</p> <p>先ほどもお話があったキャッシュレス化に関して、現状、高齢のお客様は切符を買うのに券売機の前で立ち止まってしまうことがあります。昔はボタンを押し込むような券売機だったのが、今はタッチ式になっているので、どうしても手でなぞってしまい、なぞっていると画面が反応して、買いたい切符ではない切符を買ってしまうということがあります。その観点からも、できれば IC カードを持っていただいて、キャッシュレス化を促進していきたいと考えています。</p> <p>紀伊田辺駅は特急停車駅なので、いち早く IC カードが使えるようになりまし。田辺市内には他にも芳養駅と紀伊新庄駅がありますが、まだ IC カードは使えません。ここ数年中には使えるようになる方向で検討が進んでいると聞いており、最終決定はまだですが、ゆくゆくはキャッシュレス化になっていくと思っています。</p> <p>また、最近、列車遅延の事象が多く見られますが、この原因の一つとして、踏切の無謀横断や、線路内への人の立ち入りが非常に多く見受けられます。また、大雨などの天災でも列車が遅れます。このような場合でも便利に使っていただくため、列車の運行情報や遅延情報をより身近に感じていただけるように、最近ではスマホできのくに線沿線を走っている列車の運行状況がタイムリーに分かるようなアプリを取り入れています。</p> <p>先ほど会長や H 委員より MaaS の話がありましたが、当社も、列車が遅れてもお客様にストレスなく乗り換えていただきたいという思いを非常に強く持っています。バス事業者や田辺市のツーリズムビューローの皆さんと、外国人の対応も含めて、列車遅延の場合の対応についてミーティングを重ね、ご利用のお客様に不便をかけることを最小限にとどめたいという取組みも行っています。</p> <p>私も駅を預かっている以上、高齢者のお客様でも、駅でストレスなくスムーズに乗り換えていただきたいし、今後、それを目指していかないといけないと痛感しています。</p>
会長	<p>各委員に対して御礼を述べ、議題 4 の（2）市民アンケート等の実施の概要について、事務局から説明を求める。</p>
事務局	<p>事務局より、市民アンケート調査等実施概要を説明</p>
L 委員	<p>アンケートの目的の一つに、「スクールバス、診療所バス等々のサービスの統合化の可能性」についての住民意向を把握するとあるが、アンケート設問にそういった項目を見受けられないと思います。例えば、現在、通院バスを使っている方に対し、それが統合になった場合にどうなるのか、ということも書いた方がいいのではないのでしょうか。</p> <p>ちなみに橋本市は、現在、橋本市民病院まで無料の通院バスを運行しているが、それを今後、網形成計画を策定したうえで廃止し、路線バスあるいはコミュニティバスの方に統合することを計画しています。参考までに申し上げます。</p>

事務局	ご意見も踏まえた上で、アンケート内容の修正を検討します。
会長	アンケートについては何かあれば7月末までに事務局に一報いただくよう依頼。 その他特に何もなく、協議事項が全て終了したことを確認。
5. その他	
事務局	再度スケジュールの確認。
6. 閉会	
副会長	副会長より閉会あいさつ。
	閉会