

# 令和5年度 第3回古賀市地域公共交通会議 ・第3回古賀市地域公共交通会議（法定協議会） 会議録

○日時：令和5年12月26日（火）15時00分～17時00分

○場所：古賀市役所第2庁舎5階 501、502、503会議室

○委員の出席状況

出席者

【会長】九州産業大学	理工学部 教授	稲永 健太郎	
【副会長】公募市民		久池井 良人	
古賀市	総務部長	渋谷 倫男	
古賀市	建設課長	小湊 正博	
西日本鉄道株式会社	営業第三担当 課長	中島 将吉	
株式会社古賀タクシー	代表取締役	後藤 正典	
花鶴タクシー有限会社	代表取締役	保井 享	
一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	富原 毅	
一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也	
公募市民		飯尾 みどり	
西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	鞭馬 隆行	(代理)
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	傳 勝博	(代理)
福岡県福岡県土整備事務所	管理課長	和田 和志	
九州旅客鉄道株式会社	赤間駅 駅長	森武 晋一郎	
社会福祉法人古賀市社会福祉協議会	総務・地域課長	多田 祐二	
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司	オンライン
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田 晃一	

オブザーバー

福岡県企画・振興部交通政策課		長田 佑一
古賀市	都市整備課長	水上 豊

○事務局：古賀市経営戦略課 星野課長、吉野係長、横山主幹、吉武  
株式会社ケー・シー・エス 金丸、木野、上田

○傍聴者：1名

○配布資料

- 資料1：古賀市の公共交通の課題見直し（案）
- 資料2：古賀市における公共交通のめざす将来像・基本方針・目標（案）
- 資料3：施策・事業の実施状況と次期計画の事業（案）
- 資料4：公共交通地域協議会について

資料5：西鉄バス古賀市内線について

資料6：AI オンデマンドバス（のるーと古賀）について

## ○会議概要

### 1. 開会

経営戦略 課長	あいさつ
会長	開会のあいさつ
事務局	委員の出席状況及び会議の成立について報告 資料の確認

### 2. 古賀市地域公共交通計画について

事務局	<p>資料1～資料3について説明</p> <p>本日ご意見いただき、交通事業者、庁内各部署のヒアリングを行い、1月中旬に原案を作成する予定。その後、2月上旬頃に皆さんに原案の状態を確認していただき、パブリックコメントを実施し、3月末までに計画策定という流れで考えている。本日審議いただく内容で、追加で確認したいことがある。</p> <p>資料2の1枚目、計画の目標、指標について、網計画の時点では基本方針、施策にそれぞれ指標がひもづく形で設定していたが、今回は目標にぶら下げるかたち形で設定しているが、網計画の時のように設定した方がよいか確認したい。</p> <p>資料2の2枚目のネットワーク図について、網計画の時は記載していなかったが、幹線交通として九州道を通る高速バスについて、青柳で乗り降りできるようになっているが、こちらのバス停についても追加してよいかをあわせて確認したい。</p>
委員	<p>今の補足の説明の件、基本目標の中の指標の表現の仕方について、以前の網計画では、基本方針と施策の結びつきがしっかりしている表現になっていたが、今回は基本目標1と2とまとめて提案されているが、これだと、基本目標と基本方針のつながりが見えにくいと個人的には思っているので、どういうつながりがあるのか、なんらかのかたちで明示した方がよいのでは。そのあたりが見えてくると、指標のいるいらないがはっきりしてくると思う。</p> <p>また、次期計画に関して、資料3の右端に現計画からの追加、変更ということでまとめて記載してあるが、これに関しては、網計画の時の施策に対応づけられた表現になっているので、基本方針とのつながりのところは見えてくると思う。見せ方はいろいろあると思うので検討いただけたらと思う。</p> <p>他の委員からもこの部分はどう思うかご意見をいただきたい。</p>

委員	資料3の事業1-2の対応するニーズの拡大について、今後、古賀市のグリーンパークの所に大規模商業施設誘致の話が、花見のナフコの2件隣の跡地に大手のスーパーができると聞いている。そういう商業施設ができてくると、当然のことながら、そこに集まる人口の移動が発生するので、そういうところも終点として今後見ていかないと、せっかくプランができあがっても、行きたい場所ではなかったとにならないように注意していかないといけない。また中身がぬけてしまったり、利用者が不在ということにならないように注意してほしい。
事務局	目的地となる場所の明確化もあわせて、開発の計画等も反映させながら検討させていただきたい。
委員	正式にまだ立地が確定している状況でない部分があれば、開発の計画段階では明確に計画に入れるのは難しいかもしれないが、継続的に人の動きや建物は変わっていくものなので、今のこの段階での計画にそこまで先は拘らずに、臨時応変に柔軟に、方向性としては大きく変えてはいけませんが、そこら辺の細かいところはしっかりと反映させていきながら検討していただきたい。
事務局	今回の公共交通計画は来年度から5ヵ年の計画になっているので、計画期間内で対応できる部分については反映したい。
委員	資料2の将来公共交通ネットワーク図の薦野の方から筵内を通して東医療センターに伸びているルートについて、資料5には古賀市内線薦野系統筵内経由については、現時点では見直しは行わないと書いているが、将来ネットワークの図には記載してあるので、市としてはそのルートをきちんと将来的に作りたいと考えているのか、地元の方々の意見を聞いてこの部分についてはまだ未定の状態なのか、変更しようとしているのか、不明確な印象を受けた。 九州道のバスについては、日常的な公共交通として高速バスを使っている人がいて需要があるのであれば載せてもいいけど、使っている方があまりいなければ、公共交通ネットワーク図に入れることは現実的ではない気がする。
事務局	公共交通ネットワークの中の米多比から東医療センターに向かっている路線については、4月時点では見直しは行わないものの、計画としては今後この方針で市としては進めさせていただきたいということでこのように示させてもらった。 九州道の高速バスについては、利用の状況を一度確認した上で、図の中に入れるかどうかを検討したい。
委員	公共の視点をどこにおくのか。西鉄バスやシャトルバスなど、いろいろ走らせているが、高齢者の移動のための運行なのか、通勤通学等の移動のための運行なのか、すべてを賄うようなかたちで運行するのか、市としての考え方をそれぞれ整理してもらいたい。 先ほどの、高速バスの青柳停留所に関しては援助する必要がないのではないかと。使用されてる方の分については、西鉄バスのルート変更でまかなえると思う。現実的には、調べたわけではないが、高速で降りる方はほとんどいないのではないかと。思う。 資料3の運転手募集や二種免許取得について、ウーバーの分がかなり前向きにと

	<p>らえられているが、現状では、タクシー会社が2社あって、運転手の高齢化、コロナの関係で運転手が少ない、募集しても全然集まらない状況にある。来年にかけてはある程度戻るのではないかと思っているが、この3年間のコロナ禍の中で利用者が減っていたが、今、5類に変わって需要が多くなっているのも、その対応、夜間の対応についてもタクシー会社としても精一杯しているのでお許しいただきたい。</p>
事務局	<p>一点目の公共の視点をどこにおくのかという点について、来年4月から、運転手の休息時間の関係等で、夜間の時間帯の運行はますます厳しくなると認識している。その中で、市の路線についても、ニーズを見極めながら、路線バスで運行する時間帯や、シャトルバスで運行する時間帯や路線、補完交通でカバーするところなど、次の再編へとつなげていくかたちで、まずはこの計画を策定していきたいと考えている。高速バスについては、先ほど申し上げたとおり、利用状況を確認した上で検討したい。</p> <p>資料3 施策1の事業1-3の運転手募集については、ライドシェアの関係ではなく、あくまでも、路線バスの運転手やタクシーの運転手について、市の方も連携しながら、募集をさせていただきたいとのことで、こちらに記載している。</p>
委員	<p>資料3の事業1-3の運転手の確保について、福岡交通圏では、減っていると言いつながら、11月が80人、12月も70~80人タクシーの運転手が増えている状況にある。九州管内では福岡と熊本はプラスになっている。安全安心な運行というところで、2種免許の取得は譲れないところでタクシー事業はすすんでいる。改めて、計画の中に運転手の確保募集について盛り込まれたケースはなかったので、御礼を申し上げると共に、1月17日に天神地下街でタクシー協会主催の運転手募集のイベントがある。タクシー会社が10社程集まるので、可能であればその場で面接等もできる。まずはチラシを配布し、PR不足を解消しようと思っている。例えば古賀市の市民の中からバスやタクシーの乗務員の方が増えることは大歓迎。協会や事業者間でもタイアップさせていただければと思う。</p> <p>ライドシェアについて、冒頭にコメントがあり、政府の方針もでたが、タクシー事業者が窓口になっているという言葉がでてきて面食らった。その言葉は今までも事前にも全くなかったところなので、恐らく、タクシー事業者でも乗務員が不足している中での話であるので、これにそのまま、はいのりますということにはならないとは思いますが、そういったことも含めて議論は大事だと思う。ワーキンググループのユーチューブ動画に市長や課長がでており、市が推進されているのではというような印象も受けていた。</p> <p>運転手の確保というところでは、ぜひご協力いただきたい。</p>
委員	<p>先程、ライドシェアの話があったが、政府が来年4月に解禁するとのことで、タクシー会社が運行管理をして、地域や時間帯を限定して一般ドライバーによる送迎を認めるとあるが、ライドシェアやオンデマンドバスについては、古賀市では計画はないのか。</p> <p>タクシードライバーの高齢化、人手不足は非常に深刻だと思うが、参入のしにく</p>

	<p>さもあると思う。特に女性は、カスハラやセクハラの問題もあり、なりにくい仕事であると思う。例えば、京都の京丹後市のライドシェアでは、アプリか電話で乗りたい所と目的地までを予約するもので、地域の人は道を良く知っているし、顔見知りの方なので、安心して利用できるという 72 歳の意見があった。また、昨年、茨城県の高萩市のニュースをしていたが、乗りたいときに予約して呼んで、乗りたい所から目的にまで運んでくれるオンデマンドバスが来る。これで赤字にならないか TV 局の人が尋ねたら、バス会社としても、オンデマンドバスで効率のいい運行ができることを期待していると言っている。いらぬルートを回らなくてよいし、昼間、人がいない停留所をぐるぐるまわるよりは、確実に利用者をおせて最短距離で行くらしいので、燃料的にも時間的にも効率が良い運行ができるというニュースがあった。ただ、昨年 9 月のニュースで、その後のことは調べてないのでわからないけど、そういうのもいろいろ考えて組み合わせしていく計画にしていって方がよいのではないかな。</p>
事務局	<p>オンデマンドバスについては、古賀でも昨年 10 月より一部のエリアで運行している。現在の活用状況やエリアの拡充も含めて公共交通計画に反映させていきたいと考えている。</p> <p>ライドシェアについては、国が考えているライドシェア以前に、過疎地などで、白ナンバーの自家用車を使い、福祉目的で運用されている自治体は今でもある。ただ、この場合は、近くにバス停がないとか、町の中にタクシー会社がない地域で許可をとって運行されている。</p> <p>今のライドシェアの議論は、タクシーもいるけど、深夜に足りないからどうなのかとかいうものなので、そこは切り分けながら情報収集したいと考えている。</p> <p>古賀市は役職上市長が表にでていますが、強硬的な推進派というわけではないので御理解いただきたい。</p>
委員	<p>今回の計画には「ライドシェア」という具体的なキーワードは含まれていないが、国の方針がしっかり定まられていない今のタイミングで記載することは望ましくないと考える。国の方針がしっかり定まって、国から各自治体にどういうことをしてほしいとか明確になってから議論を始めたら良いと思う。</p> <p>オンデマンドバスの話については、一部地域で始まっているので、他の地域での要望も出てくるかもしれないが、この会議で 5 年間の計画を決めて以降、何も変えないということではなく、毎年、見直しをしながら来年度どういうかたちにするのかということをお皆さんと一緒に議論をしながら考えていきたい。</p>
委員	<p>資料 2 について基本方針の並べ方が適切ではない。市外とのネットワーク確保が上位にあるが、これでは、この市が市外交通優先であるという印象を与えかねない。課題の最優先が市内交通であることも、部分的かもしれないがみ合わない。方針の 3 または 2 が上位にくるべき。個人的には方針 2 を 1 番目に、方針 3 を 2 番目に、市外ネットワークは 4 位に下げるべきだと考える。</p> <p>基本目標と基本方針の関連性が希薄で、また、「利用の増加」というのは漠然としすぎだと考える。どのような利用を増やすのかを書くべきではないか。例えば、</p>

	<p>市民一人一人の利用回数の増加等。</p> <p>2ページ目について、高速バスの青柳バス停はもっと使い方を考えるべきで、ネットワークに入れるべきと考える。</p> <p>資料3の施策1事業1-1①、次期計画の舞の里イオンは、赤間急行線があるのでその利用を促進すべき。全盛期に比べてかなり減便を余儀なくされている。</p> <p>施策1-3定住促進策と一体で考えることも言及した方がいい。</p>
事務局	<p>資料2の基本方針の並べ方について、上から順に優先なものとしてのイメージで並べてはいなかったが、計画策定の時にどういった印象を与えるのかということ considering して並べ方を検討したい。</p> <p>また、基本目標と基本方針の関連性が希薄であるという点は先ほど会長からもご指摘をいただいたので、次の原案を示す段階で関連性を明確にしたいと思う。</p> <p>高速バス青柳バス停については、本会議でさまざまなご意見をいただいたので、利用状況を確認しながら、事務局の方で検討の上、案を示させてもらいたい。</p> <p>福津イオンに関する指摘はごもっともなので、計画にどのように書いていくのか再度検証していきたい。</p>
委員	<p>資料2の2枚目の公共交通の役割について、幹線交通、支線交通、補完交通の役割が書かれているが、他の自治体の例では、より具体的にこの系統はこの地域にとってどう必要であるのか具体的な役割を書いている。ここに書かれている内容だと抽象的にみえるので、地域に即したかたちで、より具体的な役割を書いていただきたい。</p> <p>資料3にある施策については、前回の網形成計画では、施策に対する評価指標が書かれていた。今後、施策が固まったら、その設定をするのか確認したい。</p>
事務局	<p>役割の部分に関しては、地域に沿ったかたちで、原案を作成するとききちんと反映させていきたい。</p> <p>資料3の次期計画の実施内容について、評価をきちんとしていくところで設定させていきたい。</p>

### 3. 公共交通地域協議会について

事務局	資料4について説明
委員	<p>地域協議会の会場の雰囲気について教えていただきたい。</p> <p>それぞれの地区で皆さん熱心に地域の公共交通を考えている方が参加していると思うが、皆さんどれくらい熱心にご意見を言っているのか教えてほしい。</p>
事務局	<p>のるーとの運行エリアについては、高齢者から、ミーティングポイントの増設はありがたいという声をいただいている。</p> <p>西鉄バス古賀市内線の路線変更については、のるーとのエリアでは全部バスを無くすという案を提示したところ、全部なくしてのるーとだけにするのは困るということで、活発な意見をいただいた。</p> <p>筵内区については、西鉄バスの路線変更を提案した。昨年度実施したアンケート結果を参考に東医療センターに行けるルート案を提案してみたが、高齢者の</p>

	<p>利用の状況をご存知の方が何人もいて、今のルートの方が各地区のかかりつけの病院に行きやすいということで、おでかけタクシーの拡充や補助金の増額を希望する意見やそれに賛同する意見が多かった。</p> <p>皆さん、地元の状況をよくご存知の方の参加が多く、活発な意見がでていた。今年から、地域協議会で、市の投資額を説明するようにしている。西鉄バスに何千万円かかっており、1日500人乗車している。のるーとは4000万円かかっているけど、一日に20~30人の利用と伝えている。そうすると、廃止にしないとという方もいる一方で、印象に残ったのは、今は乗らなくていいと思っていたけど、5年後にのるーとがなくなるなら、今から乗るようにするとと言われる方がいて、実際に翌日に近所の方と一緒にアプリ登録をするという行動が出てきた。地域で守っていくという発想の方が生まれ、いい傾向だと思った。</p>
委員	<p>会議では地域協議会の雰囲気かわからないので、教えていただきありがたい。</p>
委員	<p>地域協議会は大変有意義な会議だと思っている。出てくる意見も率直な意見だと思うし、その意見を踏まえて、今回、変更しようと考えていた路線変更を見直されたことも柔軟な対応だと思う。</p> <p>地域協議会の議題は地域の方にとって密接な内容だと思うが、事前に内容が周知された状態で皆さん集まっているのか。その場で詳しいことを示されているのかを教えてください。例えば通勤時間帯であれば、若い方のご意見も必要だと思うが、若い方等も集まった上での会だったのかも聞きたい。</p>
事務局	<p>地域協議会では事前に詳細な資料は示しておらず、回覧で開催日や議題については示していた。</p> <p>筵内区については継続的に開催(今回第3回)をしているので、回覧についても、筵内区の公共交通についてという感じでざっくりとした形で示している。段階的に毎回参加されていて、詳しい内容をご存知の方や以前アンケートに回答された方の参加があった。ただ、事前に詳細な資料を示していなかったため、その場で説明をしたものの、どこまで理解していただけたかは反省するところもある。</p> <p>また、若い人について、のるーと運行地域は高齢者が多く、筵内区もやはり高齢者が多い印象があった。今は自家用車を使っているとのことで、西鉄バスに対する意見はいただけた。ただ、状況に詳しい方で、次回にむけて、地域から意見を集めてくると言われた方もいたので、会議に参加できない方からの意見も反映できていると考えている。</p>

#### 4. 西鉄バス古賀市内線について

事務局	資料5について説明
委員	<p>議決事項の中にも書いてある、朝の通勤時間で始発から4便程度というのは、基準の時刻を想定し、そこまでが大体4便程度になりそうという理解でいいのか</p>
事務局	その理解でよい。朝の2往復、グリーンパークを6時台に出発して駅に向かい、

	戻ってきて、更にもう 1 往復ということで、現在の時刻表で 4 便、2 往復程度と考えている。のり一とが運行していない時間帯でもあるので、現時点の時刻においてこの 4 便を対象とした。更に、乗り込み調査をした段階で 9 名以上の利用が確認された時間帯があったため、のり一とでカバーできない時間帯については今までどおり、西鉄バスを維持したいと考えている。
委員	通勤の利便性がちょっと気になる。あまり、利用者がいないなら仕方がないけど、一部の方が非常に困るのであれば、なかなか厳しいと思った。朝の 4 便の時間帯を残すということであったが、朝の時間帯は、3 号線経由の便は運行しないのか。それとも 2 つ並行して走ることになるのかをお尋ねしたい。
事務局	朝の 2 往復については、別紙①路線図の点線ルートのみ運行し、その後の時間帯からは 3 号線に曲げて古賀駅東口に行くルートに変更したいと考えている。
委員	通勤と AI オンデマンドバスの相性はあまりよくないと思う。オンデマンドバスは便利ではあるが、通勤になると毎日定時に使うことになるため予約が大変になる。どこかの自治体で、オンデマンドバスを通勤時間帯だけは定時に運行し、それ以外の時間帯は通常のオンデマンドバスとして運行する地域があった。実際に行ったら難しい課題がたくさんあると思うが、なかなか相容れない課題を解決するための方法でもあった。のり一とですべてを解決できればいいけどなかなか難しい。古賀市にとっては難しいかもしれないが、いろいろな方法をされている自治体もあるので、他の自治体からもいろいろな情報を収集して検討いただきたい。
事務局	宗像市ののり一とは、朝早くから運行していることもあって、毎日のように通勤通学で利用されている方もいる。バスの乗り継ぎについても情報提供させてもらいながら使っていただけたらと思う。時間帯によっては、定時とデマンドの運行についても研究したいと思っている。 乗り込み調査の件で補足すると、小竹系統の赤の点線に変わるルートは、ししぶ駅に寄った後、古賀駅に行く路線となっている。乗り込み調査の状況によると駅で降りる方の内、ししぶ駅に降りる方が 3 分の 1、古賀駅まで行く方が 3 分の 2 という状況だった。昼間以降は赤の実線ルートに変更することで、ししぶ駅にはタッチしなくなるものの、古賀駅にはより早く行けることになるので、古賀駅への需要は満たされると考えている。ししぶ駅の利用者の方も一部いると思うが、のり一との併用等でカバーできないかと考えている。
委員	古賀市内線の変更について理解している。議決事項の中に「なお、ダイヤ改正により便数について変更になる可能性があるとするものとする。」という記載があるが、古賀市内線は本社から宗像に移管をした時期もある。拘束時間が朝 6 時台頃から 21 時台まで、14 時間半越えとなる非常に過酷な勤務で、一人の運転手が毎日定時定路線で運転している状況にある。今、ダイヤを作成しているが、5 便程度減便を予定している。1 番の青柳四ツ角経由と、2 番の筵内経由、3 番の舞の里経由は、利用が少ない便を確認したうえで、4 月からの厚生労働省の改善基準を順守するため、今後減便の検討をさせてもらうことをご理解いただき



	たい。
委員	地域協議会を開いた時のアンケートの回答の中に、資料4の2枚目に薦野系統経由と青柳四ツ角経由を循環させてはどうかと書かれているけど、どのように循環させたいという意見だったのか教えてほしい。
事務局	筵内の協議会では、元々地元でコミュニティバスを循環させてはどうかという意見が協議会設立前から要望として挙がっていた。そのことを記憶されていた方から、緑とピンクの路線をぐるっと回るようなイメージで走らせてはどうかという意見だった。
委員	ダイヤ改正の日付については、JR九州が3月16日にダイヤ改正をするというリリースがあったので、それに合わせて、西鉄も電車・バスともに3月16日になる。
事務局	議決事項のダイヤ改正については、「3月末」から「3月16日」に修正して議決をさせていただきたい。
会長	挙手17名。賛成多数で議決については可決とする。

#### 5. AI オンデマンドバス（のるーと古賀）について

事務局	資料6について説明
委員	ミーティングポイントの増設に関する説明であったが、逆に閉鎖するところは検討しないのか。ミーティングポイントの増設に関する説明であったが、逆に閉鎖するところは検討しないのか。今まで一度も利用がなかったところもあるのではないかと。どんどん増やすばかりでは収集がつかなくなるのではないかと。お願いすれば増えるけど、使わなければ減るという考えで進めた方がいいのではないかと。
事務局	運行開始から1年が経過し、利用が少ないミーティングポイントも実際にある。現時点で削除はしていないものの、今後は変更や減らすことも考えていきたい。
委員	協議運賃について、これまで運賃については公共交通会議の場で協議するようになっていたが、複数の利害関係者が参加する会議体の中で協議することは独占禁止法に抵触するのではないかとということで、10月に法律改正となり、別に運賃協議会を開催して関係者をしぼった上で、運賃に関する協議を行うこととなった。公共交通会議ではその結果を報告するかたちとなる。
会長	挙手16名。賛成多数で議決については可決とする。

#### 6. その他

事務局	ユニバーサルデザインタクシー導入事業補助金の額について、当初1台分ずつの補助としていたが、各社2台分ずつ、60万円の補助に変更となった。 次回の公共交通会議については2月9日金曜日の10時からとする。場所は市役所の予定であるが、変更の可能性があるため、後日改めて連絡する。 その次の会議については、3月25日の週にする。日程はメール等で改めて調整させていただきたい。 会議終了後、本日分の報酬の支払いを行う。
-----	---

委員	<p>京丹後市の事例は、あくまでもタクシー会社やドライバーがいないのでやむを得ずやっている地域。緊急避難的に住民の協力を頼りつつ自家用有償輸送の形でやっているもの。誰が担い手になるのかをよく考える必要がある。住民が今は運転の役ができるといっても、その方が高齢になったら誰が担うのか。</p> <p>茨城県の境町の自動運転の事例も膨大なお金がかかっている。運転手がいないとはいえ、遠隔管理の制御側の維持費が必要になる。今入れているデマンドバスも含め、メディアが取り上げる成功事例に囚われて、安易に、便利になるから積極的に入れるべき施策だと勘違いされないよう、むやみに提案したり、計画に書き込んだりすることのないようお願いしたい。</p> <p>ライドシェアの方針がでていないが、今年は市長があまりにも促進側に発信しすぎていて、Facebook ページを見たら明確である。この会議や協議内容、交通計画の重みのことを理解していただいているのか大変心配。交通計画が台無しになりかねないので、ライドシェアのようなものに依存などしなくても、ライドシェアが成り立つのは、運転する人が、ビジネスとしてやれると考えてサービス提供してくれるという自主性があることが前提。ネットワークを確保できる、し続けるくらいの内容を、できること、やれることを持ち寄って総力戦でそろえて書き、施策を進めていかないと、下手すれば、交通計画が実施された後に見直しを迫られることを懸念する。</p>
委員	<p>いろいろなアイデアやサービスの話がでてくるが、それぞれの市町村によってフィットするものとしめないものがあるので、慎重に検討する必要がある。</p> <p>この会議の中でみなさんの意見をいただきながら、必要に応じて議論をしていくことが大事だと思う。</p>
委員	<p>協議運賃の関係で、国土交通省の説明要領をみると、公共交通会議の設置要綱を改正して、運賃協議会の要綱を設定することになっているが、これは設定されているのか。</p>
事務局	<p>まだ策定できておらず、今回は簡易なかたちでの審議をさせてもらった。</p> <p>今後、コミバス等について協議をする際に皆様にお示ししたいと考えている。</p>
委員	<p>運賃協議会は全員賛成で決まるのか、多数決で決まるのか。</p> <p>先ほど委員から「賛成多数であったためこれで提案する」と言われたので、確認のために、運輸支局の委員にお尋ねしたい。</p>
委員	<p>先ほどの報告時に「賛成多数」と申し上げたが、正しくは「全員賛成」であった。</p>
委員	<p>要綱上、全員一致か多数決かは定められていない。</p>
会長	<p>では、これで、本日の会議を終わりにしたい。</p>