

総合交通政策調査特別委員会

（平成25年7月22日）

豊田政典委員長

それでは、時間が参りましたので、総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

何人かおくれるという連絡をいただいております。

本日の議題は、参考人といたしまして、NPO法人生活バスよっかいち代表の西脇良孝様にお越しをいただいておりますが、先立ちまして、質問事項の確認等をお願いしたいと思ひまして、13時開会とさせていただきます。

お手元に、私ども正副委員長で用意した質問事項が配られていると思います。ごらんとおりの内容を事前に参考人にお伝えしてありますが、これ以外でも質疑応答の時間がありますので、そこでお聞きいただけるかと思っております。

それから、資料としては、その質問事項に加えて、前回7月5日の委員会まとめを配付しました。それと、生活バスよっかいちの概要まとめというのも配っておりますので、お手元に置きながら西脇さんの話を聞いていただきたいと思います。それと、西脇さんがパワーポイントを用意いただいたので、その資料も配付しております。

大体おおむね1時間ほど参考人からお話をいただいた後、休憩をとらせていただいて、質疑応答の時間にしたいと考えておりますので、ご協力よろしく願ひいたします。

私からは以上ですけれども、何かありますか。よろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

ありがとうございます。

それでは、参考人の西脇さんに入室いただきたいと思います。

西脇様、本日は本当にお越しいただきましてありがとうございます。お話を伺い、また、質問もさせていただく中で、私たちの参考にさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願ひをいたします。

それでは、まず、事務局より、参考人であります西脇様のご紹介をお願いしたいと思います。

栗田議会事務局主事

それでは、事務局より、参考人としてお越しいただきました西脇良孝様につきまして、生活バスよっかいちの取り組み内容を踏まえて、少しご紹介させていただきます。

西脇様におかれましては、三重交通バス垂坂路線が利用者減により赤字路線となり、平成14年5月31日に路線廃止となって以降、主に自動車を使用できない人の移動手段を確保することを目的にバス路線の再編にご尽力されてきました。

そして、平成14年11月より、企業からの協賛金を得る形でバスの試験運行を開始され、翌年3月にはNPO法人を取得、同年4月より本格運行を開始されております。

こうした西脇様が中心となって実施された取り組みは、地域住民でつくる特定非営利活動法人が事業主体となってバス運行をする全国初のケースとして注目を集め、平成20年12月には総務省より平成20年度地域づくり総務大臣表彰、また、平成21年3月には経済産業省よりソーシャルビジネス55選を受賞されており、バスの安定した運行の実施に努め、地域の活性化と福祉の増進に向けご尽力、また、ご活躍されておるところでございます。

以上、簡単ではございますが、参考人としてお越しいただきました西脇様について、事務局よりご紹介させていただきました。

豊田政典委員長

それでは、早速ですけれども、西脇様、よろしく願いいたします。

西脇良孝参考人

ひとつよろしく願いしたいと思います。

今、司会のほうから、いろいろお話ししていただきましたけれども、まず私がどんな人間かというのは、もうちょっとお話しさせていただきたいと思います。

私は、1941年、昭和16年4月生まれ、現在72歳、もう高齢者でございます。若いころから、電氣的なところで、昔で言えば鉱石ラジオとか、そういうのを自分で作りながら、いろいろ遊んでいたと。また、夢としては、報道カメラマンですね。世界中あちこちを飛び回って写真を写してというようなことを少年時代は夢を描いておりました。

だけれども、そう簡単にそういうことはできません。仕方なしに会社に入りまして、ただ、会社に入っている仕事はしておるものの、夢だけはやはり持っていたと。そんなことで、仕事について、30歳ぐらいから、仕事の関係で世界を23カ国、いろんな国へ行き

ました。海外出張についてはもう本当に100回ぐらいですかね。というようなところで、開発途上国、先進国は余り、ちらちらぐらいしか見ていませんけれども、そういうようなことで、いろいろ見てきました。

会社は58歳で早期退職、やめろと言われましてやめたんですけれども、それまでに実はいろいろありまして、終盤については、会社をやめたら何をしようかなというようなこともいろいろ考えてはおったんですが、その当時の夜のおつき合いの仲間が介護関係でお仕事をされていたと。そんなことで、将来どういうふうなところをやっていったらいいかなというのをいろいろ話し合っておったわけですね。そういうふうなことを私はやっていました。

それで、58歳で退社後、3年間ぐらいは会社から同じ仕事を続けてくれと。やめろと言われながら3年間続けておったわけです。そうすると、そろそろ地域で活動せんかと、地域貢献しないかということで、民生委員のほうとか自治会の副会長になれとか言われたり、それから、自治会関係とか、そういう地域貢献的なことをやり始めまして、そうすると、なかなか会社勤めも海外出張が多かったのも、会社に行くことができないということで、会社勤めはもう3年後にやめました。それからは、もう地域貢献、そういうようなことで、自治会とか民生委員とか、いろんな意味で仕事をさせていただいております。

そういうことで、私が61歳のころに、四日市市の垂坂町を走っていたバスが廃止になるということになりまして、じゃ、地域が困っているのどうしたらいいかというようなことで、いろいろ行政のほうにお願いをしたり、三重交通のほうにお願いをしたり、いろいろお願いをしたんですが、なかなかうまくいかない。それじゃ、やはり自分たちで何とかしなければいけないのかなというようなことから、地域でその当時一杯飲んだり、いろいろつき合っている連中と、何とかしようかというようなことが始まりでございます。

そういう意味で、きょうはお手元にある資料に沿ってお話をさせていただきたいんですが、ここで皆さんの分厚い資料をパワーポイントでこれからお話しさせていただきます。

また、薄いものは要約で、これを見ていただければほとんどわかっていただけるのかなと、こう思っております。そういう意味で、これから始めさせていただきますので、よろしく願いしたいと思います。

ところで、生活バスよっかいちに乗ったことがある人、手を挙げてください。ありがとうございます。

そんなことで、皆さん、ちょっと、そういう意味ではおわかりにならないかと思っております

ので、よくわかっていただけるということで、少し映像を見ていただきたいと思います。これは、先ほど紹介していただきました総務大臣表彰、これをいただいたときにつくっていただいた映像でございます。少し見てください。よろしくお願いいたします。

(ビデオ上映)

西脇良孝参考人

今の映像を見ていただきまして、大体生活バスよっかいちがどんなものかというのとはわかっていただけたかなと思います。

それでは、これから、少しそれを補完する意味で説明をさせていただきます。後の質問は30分ぐらいとっておけばよろしいでしょうか。

豊田政典委員長

はい。お願いします。

西脇良孝参考人

わかりました。それぐらいをめぐりにお話をさせていただきます。

まず、初めに、全国で初めて地域住民主体のNPOバスが走ったということでございます。私どもの生活バスよっかいちは無料ではございません。有料でございます。ただし、有料とはいえ、1回100円と非常に安く設定してやっております。皆さんの日常生活、特に買い物とか通院とか、特に高齢者、自動車を運転できない方、持っていない方、こういう人たちをできるだけ助けると言うのであればなんですが、利用していただきたいというような観点から、私どもは、従来、垂坂町から近鉄四日市駅まで走っていたバスをコンパクトにして、重点的なところを結べばいいなというようなことで、近鉄の霞ヶ浦駅から羽津地区の中をジグザグに走って、スーパーサンシ大矢知店というところまで走らせていただいています。直線距離で言えば4kmなんですけど、ジグザグでやっていますので11kmぐらいあります。その中には、皆さんが日常生活に必要なお店とか、病院、銀行、郵便局、介護施設、市民センターというところを経由しながら走っております。

バスは大きいのじゃなしに、中型と称するか小型と称するか、道路事情もございまして、できるだけ地域内をくまなく走ると、そういう意味では、狭い道路も走れるようなバ

スというようなところで、39人乗りのバスを走らせております。

旧路線の場合、1日25人から30人ぐらいというような乗車人員で赤字、廃線になったということで、私どもの新しい路線に変えてやりましたら、当初、1日60人から70人というような利用者の方が、2年後の平成17年からは1日100人を超えるようになってきたというようなことでございます。

特に高齢者からは、気兼ねなく乗れると。また、家族に気兼ねなく買い物に行けるといようなことで、家に閉じこもることもなく、話をする友達もふえたといようなことで、喜ばれております。

こういことが地域の活性化になったといことで評価されまして、平成20年に総務省の地域づくり総務大臣表彰、また、平成21年には経済産業省のソーシャルビジネス55選に選ばれて受賞しております。

順調に乗客もふえたのでございますが、隣の地域の太谷台とい地域がございます。ここの住宅はできてからもう40年ぐらいたつわけですね。山の上のほうにあって、非常に坂も階段も多いといことで、そういうところは、やはり車に乗れない方は生活しづらいと。その家を売って、やはり生活しやすい駅の近くに移らないかと、そういういことを言われまして、何とかそのバスを回してくれと当時の自治会長さんから強く要望されまして、平成22年10月より路線を太谷台まで延長しました。

ところが、そうすることによって、バスの本数が1本減った。また、時間がかかって利便性が悪くなったといことから、また利用者が減ってございます。減ったといことは運賃収入も減ってしまい、何らかの対策がこれから必要だといようなことが現状でございませう。

もう皆さん、ご承知と思ひますが、これが四日市市の概要でございまして、バス、人口の推移も皆さんご承知のいようなことで。

バスの路線でございませうが、四日市市には全24路線ございませう。三重交通さん、三岐鉄道さんといようなバスが四日市市を走っております。これが四日市市の主要バス路線でございませう、鉄道とですな。ですから、四日市市の交通といのは、JRなり近鉄の各駅、大きな駅から放射線上にバス網がつくられているといようなことでございませう。

私どものバスはここにちっちゃい青でちょこちょここと。これが生活バスよっかいちでございませうといようなことであります。

これも、人口密度によって交通網の整備が変わってくるといようなことを示しておる

と思います。大きな団地には、団地ができた当初から、バスが近鉄四日市駅、もしくは富田駅とか、そういうところから走っているというようなことでございます。

これが鉄道とバスの関係でございますが、バス路線というのは、多くが鉄道と並行してラッシュ時の輸送量を支えておるといようなことでございます。

また、バス路線につきましては、近鉄四日市駅に集まって、その駅からJRと、その駅から県外への拠点になっていると、こういうふうな配置状況でございます。

これは公共交通利用者の推移でございますが、だんだんと減ってきておる、もしくは同じぐらいかなというふうな、ちょっとデータも古いんですけど。

これは、当時のバス路線の廃止でございます。バス路線、上からいきますと、平成12年には神前線、これが廃止になって、現在は四日市市が走らせている自主運行バスでございます。石原線とか垂坂線、それから、塩浜線と、この辺も廃止で今はありません。福王山線は、ほかの事業者さんでカバーしておる。それから、高岡線については、区間廃止でございますが、これも他路線でカバー。霞ヶ浦線は全廃止というふうな中で、平成14年6月に垂坂町から四日市市まで走っていたバス路線が赤字で廃止になったということで、その後を受けて、私どもが運行しているNPO法人の生活バスよっかいちというふうなことでございます。

これもちょっと、先ほどから重複するかわかりませんが、四日市市さんがやっている自主運行バス。この赤い線ということで、山城富洲原線、それから、2番目は神前高角線、3番目、磯津高花平線と。この路線については、過去からのいろんなことがございまして、現在、四日市市がほとんどの補助金を出して運行されているということで、それに挟まれてこの青い線、これが今、私どもが運行している生活バスよっかいちの路線ですというふうなことがございます。

これは、先ほども言いましたが、黒い線が、ここが垂坂町ですね。これがここまでずっとおりてきて、近鉄四日市駅まで走っていたということなんですが、ちょっと座らせていただきます。どんどん経済の発展とともに、この垂坂山に、この辺にどんどん団地ができて、ここに大きな道ができたということで、バスがこちらのほうにどんどん走って、本数もふえて利便性がよくなったということで、こちらのほうが廃止になったというふうなことをあらわしております。

そういうことで、じゃ、どうしたらいいのかということで、いろいろ活動してきたわけですが、まず、生活バスよっかいちの誕生に至る背景と取り組みでございますが、一つは、

問題意識とバス利用者減少の原因分析、バス利用者のニーズ、これを把握するというところで、昭和20年代より続いてきた垂坂路線、これが平成14年5月に廃止になったと。この廃止路線は、近鉄四日市駅から動いていたわけなんです、マイカーの普及によって、通学、通勤、市の中心部まで行くことが必要なくなってきたということで、乗客減により不採算路線となっておりました。

四日市市は平成7年度から平成13年度の7年間でバス利用者が年間100万人から70万人に減少しております。ということで、利用者の減少に伴って不採算路線が多くなってきております。

私どもの羽津いかるが地区なんです、当時は世帯数が540世帯、人口約1700人で、そこから最寄りの駅、鉄道の霞ヶ浦駅ですが、そこには二、三km離れております。そういう意味で、公共交通の空白場所となったということで、羽津地区全体としては近鉄電車の近接地域でございますので、バスについても近接の近鉄とか、また、羽津山を通っているバスもあるということから、羽津地区全体としては交通手段の確保に支障はないというように判断されておりました。

そこで、私どもいかるが地区のほうでは、やはりバスがないと困るということで、まず、利用者の減少の原因と究明、及び利用者のニーズを把握するというところで、アンケートをとっております。

ということで、アンケートをとりますと、住民のほうでアンケートをとったんです。これをグラフにしますと、この赤い線ですね。これは女性が買い物に行きたいよと。それから、男性も通院に行きたいよとか、ここら辺、女性の買い物とか男性の通院とかをグラフにあらわしますと、やはり60歳、これを過ぎた方が非常に必要になっておると。

にもかかわらず、バスに乗らなくなったというのは、いろんな原因があるということでございます。それはどういうことかと言えば、やはり、特に高齢者にバス利用のニーズが多いにもかかわらず、利用しにくいバス路線であったと。そうしたら、買い物や通院に不便になるということで、公共交通の手段が必要であるということも踏まえて、行政さんにもお願いしたいんですが、残念ながら有効な手段がなかったということでもあります。

そういうことから、地域密着バス運行の運営組織づくりということで、当初はちょっとした会合だったんですが、NPO法人を立ち上げてきたと。これは何とかしなければいけないというような危機感を抱きまして、「バス運行、地域に活性化を」というようなスローガンを掲げまして、有志による住民主体で新たな公共交通体系による生活スタイルを確

立していきたいなということから、地域密着型のバスを運行しよう。先ほどから言っていますように、バスのルートには、商店、病院、銀行、郵便局、介護施設、市民センターとか、そういうふうなところを入れたことで、実現に向けて活動を開始いたしました。

住民、支援企業、これはスーパーさん、医療機関などですけれども、特にスーパーさんは、大矢知のスーパーサンシさんですが、スーパーサンシさんというのは鈴鹿市にもございまして、鈴鹿市の場合は、スーパーサンシ自体に、1週間に2回ほど、午前、午後、バスを走らせていたというんですが、なかなか実績が上がらないというようなことで困っていた。だけれども、地域貢献という会社の考え方から、羽津地区のほうでも走らせたいなというようなことは、私どもがバスが廃止になって困っていたなというようなときにお話をいただきましたので、それでは、やはりそういうふうな事業者さんと地域が連携しながらいろいろやっていかなければまずいのではないかということで、ベクトルが合いまして、スーパーサンシさんに大きな援助をいただきながら、また、バス路線の近くにある企業、事業者さんから協賛金をいただきながら、バスを走らせようというようなことで、地域の活性化と福祉の増進ということに寄与できるということであります。

また、沿線事業者さんの協賛金と行政の補助金の確保ということで、当初は無料でバスを走らそうということでやっていたんですが、やっぱり無料のバスとなりますと、利用者さんがバスに乗るありがたみがないと言うとちょっと語弊なんですけど、理解していただきたいということで、当時はワンコインが流行っておりました。ということから、1回100円というふうに設定しております。

ただし、運賃だけでは、その当時からは運行費用は賄えないということで、沿線の事業者さんに協賛金をいただいたと。やはり協賛金も対費用効果としては全く利益貢献に寄与するものではないということも当初からわかっておりましたので、何とか地域への社会貢献ということから協力をお願いしたいということで、何回も足を運びまして、今、賛同を得ております。

それでも、運行経費は不足するというので、行政にテスト運行の実績を示して補助金をお願いした結果、我々の活動が評価されて補助金をいただいた。

ただし、この途中で、私どもが生活バスよっかいちでどうしようこうしようという立ち上げのときには、バスを廃止した三重交通さん、行政さんも、何とかできないかということで、当時から、行政の方も私的なところで我々のバスをどうしようという勉強会から入っていただきました。三重交通さんも、廃止したものの、やはり地域でそういうものが必

要だよということで、地域主体でやろうということから、やはり三重交通さんもその中に入っていました。また、そういうことを伝え聞いた名古屋大学の加藤准教授も、生徒さんを、当時の卒論のいい教材やなということから、学生さんも一緒に来て、私のところで、今は事業所になっていますが、そこでいろいろ議論しながら進めてきております。

そういう意味で、バス運行路線の免許の取得なんですけど、当初は、有料運行というんですけど、先ほど言いましたように、やはり使っていただく方に参画意識、これを住民一人一人に持ってほしかったということから、運賃をいただいております。運賃をいただくということになりますと、やはり収益企業となりまして、税法上、道路運送法第21条、現在は第4条ですけど、それが必要になるというようなことで、路線免許が必要と。取得をするについても、当時、市民団体が路線免許を取得するというのは前例がございませんということで、じゃ、どうすればスムーズにいただけるのかなというようなことで、行政とバス事業者さんと協働で陸運局にお願いをしながら、取得には苦労しております。

高齢者の行動範囲拡大と主婦の買い物支援ということで、先ほどから言っているように、生活に密着したルートにしたことで、非常に利用者もふえておるということでございます。

そういうことで、特に買い物をするスーパーさんにつきましては、通過点じゃなくて、そこが発着点になるということで、大きな、そういうふうな協賛金をいただいておりますので、あそこでちゃんと買い物ができるということで、スーパーさんには30分から40分ぐらいバスをそこにとめまして買い物をしていただくというようなことを時刻表の中へ反映しております。

また、身障者さん等への福祉活動の協力ということでございまして、単発ではございませんけれども、支援するために、移動するバスを提供して、人とともにサポートしております。少しお金が余裕がありましたので、障害者を持った家族及び子供さん、そういう方がいろいろな旅行、旅行というか、日帰りでどこかへ行きたいというようなことをたくさん聞いておりましたので、その会にバスの運行費用だけ私どもで持ちましょうというようなことで、二、三回続けさせていただいたんですが、現在は私どもの母体がもう赤字でございまして、それはちょっとできておりません。

それから、サービスの提供体制、工夫点、改良点でございますが、これはもう、生活に密着したバス路線にしたと。

それから、また、バス車両の特徴でございますが、これも先ほどから言っているように、既存のバスをバス会社さんをお願いして、それを使っております。中型バスということで、

できるだけ乗りおりがしやすいような負荷の低い、そういうふうなバスを投入していただいております。

今後の要望ということで、現在も要望しているんですが、やはり高齢者や障害を持った方というのは、やはりノンステップの構造で、車椅子でも乗降できるようなバスとしたいということなんですが、残念ながら、現在のところ、中型バスとしてのこういうような構造のものは余りないということと、新しいバスの購入に対しては費用がかかるということできておりません。

バス停における工夫なんですが、これはもう高齢者対策ということで、やはり安全面、運転時間も考慮しながら、特にバスに乗るバス停の間隔、ここを二、三百mと短くして、できるだけ歩く距離を少なくしております。そういう意味から、バス停をできるだけふやして、当初、21カ所だったのを31カ所とふやしております。当然ながら、協賛金を提供していただいている事業者の前にはバス停を設置して、事業者名をつけて宣伝もさせていただいております。

今のバスは片側だけで、何も雨宿りするようなところもございませんので、本来であれば、ボックス型のバス停もつくりたいなと。どうもこの辺は夢のようでございますが。

地域住民の交流の場としてのサービス提供ということですね。通常のバス運行とは別に、バスに乗れば行動範囲が広がって、友達ができて、人とのコミュニケーションが図れるということがいいことでございますので、そういう意識改革を促進させるという意味で、毎月1回第3土曜日に市営の四日市市西老人福祉センターに行っています。このバスは、私どものNPO法人の中から費用を出しているんじゃないし、三重交通さんのご厚意で走らせていただいております。年4回、1人3000円ぐらいの低料金で日帰り旅行。花見とか観光、ハイキング。春は花見に行こうとか、夏は例えば乗鞍へ行こうとか、涼しいところへ行こうとか、秋は紅葉を見に行こう、どこへ行こうとか、冬は年末でございますので、買い物ツアー、北陸へ行ったり静岡県の方へ行ったり伊勢市の方へ行ったり、いろいろなところ、皆さんの希望を聞きながら、そういうことをやって、とにかく3000円ということ、どうもどこよりも安いようですね。ということで、現在は2台のバスを使って、そういう行事をさせていただいております。この料金は全くNPO法人の経費とは関係なくやっております。老人のコミュニケーション対策ですかね。

事業の特徴でございますが、これが地元企業との協働というようなことでございます。そういう意味では、対費用効果としては十分ではないのですが、地域貢献というのを理解

していただいております。また、スーパーさんでは、協賛金のほかに、そこへ何回バスに乗っていったよというスタンプカードをつくっていただきまして、その回数によって景品を出していただいております。

それから、住民参加の取り組みということでは、通常ではバスも電車も定期券というのがあるんですが、私どもは応援券というようなことで、皆さんにもバスを応援しようというようなことで、応援券というようなネーミングにしてやっていただいております。これは、1カ月1000円、6カ月5000円、12カ月1万円。ですから、1カ月1000円でとにかく乗り放題。1日何回乗っていただいても結構ですというようなことでやっております。それを家庭ではお年寄り2人、じいちゃん、ばあちゃんがおれば2人で買い物へ行ける、どこも行ける、付き添いもできるということで、1世帯で2枚お配りしております。この応援券につきましては事務所で電話で購入をお願いして、購入者の自宅まで宅配ですね。これは、高齢者でございますので、おうちまでこの券を持って、料金と引きかえにお配りしているというような状況であります。

バス会社さんとの協議事項としては、資金はできるだけ少なくしようと。抑制するために、バスは運転手1人、バス1台ということで、最大限可能な輸送サービスが得られるようなことをやっております。バス会社さんには、やはり契約のときには協力を求めさせていただいて、運行に必要な交通の安全や、運輸行政などの協議、ダイヤ設定、停留所の位置などの協議、そういうことについても協働していただきました。

利用料金の設定は、先ほど言ったような、1回100円、1カ月1000円というようなことでやっております。

これは、9年間、申しわけございません、もう平成24年ですので、10年間の運行実績と路線延長から見える結果と今後の課題でございますが、要は、バスに乗っていただく、乗っていただきたい。当初、今までの一般的なバス路線というのは、いわば、バスを走らせるよと。乗りたいければ乗りなさい、乗せてやるぞというようなことだったんですが、私どもでは、バスに乗っていただきたいというようなことですね。そういう気持ちで運行をやっております。そういう意味で、利便性も上がってきたということで、どんどんどんどんふえてきまして、平成22年には2万3000人。ところが、平成22年10月からバス路線を延長して変更したということで、それからどんどんどんどん下がってきたというのが現状でございます。

これは、回数券ですね。11回で1000円。これがバスの応援券です。この1というのは1

月だよと、そういうことを示しております。

これは、私どものバス路線でございまして、近鉄霞ヶ浦駅から行って、羽津地区市民センターを通過して、羽津小学校の横を通過して、四日市社会保険病院、ここへ行って、ここでUターンして、また戻ってきて、別名を通過して、それからいかるが町を通過して、それからこの大谷台を通過して、垂坂町の公会堂、それから、こちらへ来ますということで、今は40分ぐらいをかけて走っております。ですから、ここへ回ったということで、1便減ったということで、非常にほかの利用者さんからは時間がかかるというか、バスが1本減ったので、ちょっと今までのパターンが変わったとか、そういうふうなクレームをいただいております。

そういうことで、休日、祝日というのは、私どものバスは発車しておりません。ごめんなさい、土曜日、日曜日ですね。これはどういうことかという、土曜日、日曜日はおうちに車もあるだろうと、それを利用していただきたいと。要は、費用をできるだけ抑制するという、そういう考え方をしております。私どもが運行当初にそういう考え方をしたことが結果的にはよかったと、こういう判断をしております。

それから、他県の行政さんからも注目されております。現在、330回の視察とありますが、今は400回を超えております。そういうことで、北は北海道から南は九州とか四国、私もそういうところでお話をさせていただいております。また、研修、メディア、こういうところ、また雑誌関係で、あちこちから来ております。遠くは韓国のほうからも、どうなっているのか1回聞きたいとか、そういうようなところも、韓国からもありました。こういう関係でバスはやっています。

これが平成24年度のバスの乗降人員の推移グラフでございまして、ここからわかるように、1月の正月はやっぱりぐっと減って、ここ、年末も減っている。ここら辺は台風とかお盆とか、いろいろあるんですが、そういう季節によっても変わっております。

これが毎月の平均的な乗車人員です。平成21年ごろは100人ぐらいあったわけですね。これが平成25年度ということで、今、がたがたがたがたしていますが、73人とか76人とか、こんなところでございます。

これは、始まってからの各年度の月別1日の平均乗降人員でございまして、これが廃止前のバス路線。これが廃止後、無料でやっていた。無料はここですね。試験運行をやっていたのがここ。有料になるとこれが半分ぐらいに減るんやないかなということで、加藤先生も心配していたんですが、実際、運賃をいただくことになっても、それを下回ることな

く、70人から80人はある。それがどんどんどんどんふえていって、平成20年、平成21年には、もう100人を超える。大体、平成20年でも、100人、100人、120人ということですね。こういうふうに非常にたくさん利用していただいていたということです。

利用者の反応でございますが、バスの運行時間帯からは、通学、通勤の利用者はありません。特に女性と高齢者がほとんどである。利用目的は買い物、通院が多いということでもあります。

利用者の反応でございますが、高齢者が1人で病院や買い物に行けるようになって、また、家で閉じこもることなく、日常生活に変化が与えられたと喜ばれております。朝は通院、午後は買い物ということで、1人の方が朝は病院に行って、昼から買い物とか、非常にいろいろ使っていただいております。そういう意味で、生活リズムの中にバスというのが入ってきたということでもあります。

発足当初は21カ所を31カ所にふやしたり、バス路線を延長したりとかいうことでございますが、バス路線の本数が減ったとか時間が長くなったということで、利便性が悪くなったと、現状、利用者が減少しております。

これは、行政に依存しないNPO組織の運営や維持管理の体制づくりということで、私どもは、現状、収入については90万円、運賃収入が約10万円、市からの補助金が30万円、企業協賛金が50万円、支出につきましては、その90万円を運行費用で80万円、人件費3万円、事務所家賃が3万円、事務所経費が4万円、こういうような90万円でやっておりますけれども、ここにはとんとんと書いてありますが、後で説明しますが、もう赤、赤、赤でございます。

将来の体制づくりということにつきましては、やはり乗車人員をふやすということが最大の効果であろうということで、これを図りたいなど。また、協賛企業の継続とか拡大を図りたいということなんですが、残念ながら、今、景気の関係で減ってございます。当初8社あったやつが現在では5社になっているというようなことでございます。特に、将来、若い人にこういう事業を引き継ぎたいと思うんですけども、そういう引き継ぐことについての環境づくりがまだまだということでもありますので、ちょっと困っております。

車両につきましては、高齢者や障害者などが乗降しやすいノンステップバス、車椅子もできるようなバスも導入したいなど。特にこれから、高齢者に優しく、どこでも乗車可能な、手を挙げればどこでも乗れるというようなフリーバス停にしたいということですね。また、雨宿りできるようなバス停をつくりたいなど。

そういうことで、我々は、バスの中でも紹介しておりますように、福祉目的でバスを移動宅老所というような意味で我々は考えております。そんなことで、年4回のバス旅行も宅老所の変形やと、こういう考え方でやらせていただいております。

特に、あとは地域の自治会とか社会福祉協議会とか、そういうところとの連携もやっていかないかなんと思っているんですが、一番最初にお話ししましたように、地域性がございまして、なかなかそういうところからアプローチはされておられません。

このように、人の動きが活発になれば、コミュニケーションですね。特に行事への参加とか、買い物等、地域が活性すると、それから、介護予防にもなると、明るいまちづくりにもなるというようなことができておるんじゃないかと思っております。さらには、地域とのつながりを充実させながら、事業の拡大、この生活バスよっかいちがほかの地域でも運行していただけたらなれば一番いいんじゃないかなと、このように考えておるところです。

この辺は、構想から運行に至るまでの経緯でございますので、私の資料の中にも入っておりますので、また後で見ていただきたいなと思えます。

経緯。これは平成14年2月に廃止と言われて、これから始まったということでございます。とにかくアンケートをとったら、病院とか買い物に行けなくて非常に困るよというようなニーズがありながらバスが廃止になったというようなことで、平成14年6月には、市の政策会議で新しい、先ほど言いましたスーパーサンシ、これを紹介させていただいて、それから活動が密になってきたと。

14年6月には小集団活動というのを開始されて、コミュニティ・バスの現状の情報収集とか、どういうバスであればいいのかなとか、運行時間とか、そういうような検討会を、この段階から、名古屋大学の加藤先生にも参加していただいて、いろいろこの中で議論のほうをさせていただいております。

14年7月に（仮称）生活バスということで事業推進計画が出まして、行政への支援を要望しております。それは添付資料のこの中にありますが、これが一番、私どもの生活バスよっかいちの概要でございます。この中の4人が発起人となって進めてきたということでございます。

私どもがこういうことを始めたら、隣接する地域の東垂坂町におきまして、廃止路線の中でございますので、協働でやっていきたいということで、参画を求められましたので、当時から一緒にやっております。

そういうことで、各地域でバスの説明会をやってきました。

ということで、平成14年9月には生活バスよっかいち運営協議会というのを発足させて、いろんな申請とか、バス路線の決定を進めてきております。

平成14年10月には、いろいろ説明会をやったり、こういうようなバスを走らせようというようなことを家庭に配付したり、陸運局のほうへ運行許可をお願いしたり、また、試乗会をやって、11月1日からは試験運行を開始しました。

平成14年12月には、これであまくいくだらうというようなことで、バス運行事業体の生活バスよっかいち運営協議会を生活バスよっかいちとして、これは特定非営利活動法人に申請、いわゆるNPO法人として申請して、平成15年3月20日にNPO法人を取得して、それから、3月27日にはバス路線の許可も得ております。

平成15年4月1日に本格運行を開始したというようなことでございます。ですから、そういう意味では、平成14年のこの辺から、5月ぐらいから動き出して、もう1年たたずに本格運行をしたということでございます。

平成15年4月1日ということで、月1回ですけれども、四日市市西老人福祉センターへも行っておるし、これも途中、延長をやっております。

平成20年8月2日には、四日市市の111周年記念ということで「未来へとさらに羽ばたく～市民活動賞を受賞しております。平成20年12月には総務大臣表彰、地域づくり総務大臣表彰、平成21年には経済産業省のソーシャルビジネス55選をいただいております。

平成22年10月には大谷台へ路線を延長して、現在に至っております。

これは、自主運行バス路線、前にも説明しましたけれども、山城富洲原線、神前高角線、磯津高花平線、私どもの生活バスよっかいちこの四つのバス路線を比較しますと、これは富洲原山城線、これは四日市市がやっている自主運行線ですね。これは、私ども生活バスよっかいちということで、ちょっと数字が見にくくてわかりづらいんですが、この事業委託費ということで、この3路線は年間一千数百万円、これ、ちょっとデータが平成17年で古いですが、もっと。それに対して、私どもは360万円の補助金でやっているよということ。

これは、四日市市さんがまとめてもらったやつで、最近なんですけど、要は、便数とか、距離とか、いろんなことを含めましても、年間の利用者数については、引けをとっていないと。特に収支率ですな。これが非常に私どもはいいと。それと、行政さんからの補助金、これ、現在では、山城富洲原線に年間1261万円とか、神前高角線については1129万円

とか、磯津高花平線で1814万円とか、それに対して、私どもは相変わらず年間360万円の補助金でやっておると。当然、県からはもらいません。というようなことが現状でございます。ここら辺を一つ、今後、どうしていかないかのかなと、ふとお考えいただければありがたいなと思っています。

これは、1日当たりの利用者ですね。グラフにしますと、これは私どものやつです。これは、ちょっと横、下がってきていますけれども、ほかの3路線と比べて、私どもの路線は非常に健闘しているんじゃないかなと自負しております。

特に、これは私どもの各年度別の生活バスよっかいちの会計の収支です。当初はかなりとんとんぐらいでやっていたんですが、残念ながら、4年ぐらい前から赤字続きで、それまで繰越金もあったんですが、それがどんどん底をついてきて、現在では赤字と。これよりも、ここでもっと先にこれをつくることについては、四十数万円あるんですが、ここではちょっと出てきていませんけれども、そういうのも全部食い潰した結果がこんなので、もういよいよポケットマネーも底をついてきたので、もう来年あたりは廃止せないかなかなと、こういうふうに考えております。これが現状でございます。

この辺のところを少し鑑みて、これからの四日市市にコミュニティ・バスをつくる場合はどうしたらいいかというような一つの参考にしていただきたいなと。その資料にも出させていただいていますので、この中を見ていただければ、本当に必要な経費こそ使っておりません。特に問題なのは、人件費がほとんど、私どもへの市の補助金には含まれていないということだけをちょっと言っておきたいなと思います。

これは、各、バスを始めるころの地域での説明会。これは垂坂町での説明会。ちょっと映像が悪いですけど、垂坂町での説明会。これは検討会議で、これは加藤先生でございます。もう10年前です。若いですね。私もこれ、10年前ですので、若いです。

これは、私どもの事務所の中で、私らのメンバーということですよ。これも加藤先生かな。

これは、当初、四日市市の都市計画課の方でしたかね。

これはスーパーサンシの前のバス。

ヴィラ四日市、これは介護施設のところ。

社会保険病院の前。これは本当に月10万円いただきながら、バスが入りやすいように門のところを広げていただいたり、いろいろ改良していただいて、その中へバスが。

四日市市へ行く場合は、利用者さん、ここでおりて、阿倉川駅までとことこと歩く。またこの前を別のバス路線が走っていますので、そのバスに乗りかえて市立四日市病院まで

行くとか、非常にうまくこのバス停を利用していただいております。

これは車内の風景でございます。

四日市西老人福祉センターのほうへ行くので、足の悪い方もこうやってこういうところへ行って喜んでいただいております。残念ながら、数年前の写真ですので、今は亡くなられておりますが、この方はね。

これは、大谷台へ開通したときに喜んでいただいたので、これはここでたくさん乗っていただけるかなと、非常に喜んでいたんですが、現状はだめです。

これも大谷台ですね。非常に、当時、自治会長が頑張ってくれて、たくさん乗っていただいていたなと思っていたんですけども、なかなか長続きしません。

それから、大矢知店での買い物の状況。垂坂町の方が。

これがポイントカードでございます。スタンプがたまると卵とか、何やらかんやらいっぱいもらえるんですね、ティッシュとか。

これは、私の生活信条で、こういうことを考えながらいろいろ今までやってきております。参考になればとちょっとつけ加えさせていただきました。

以上でございます。ちょっといろいろつまらん話をしましたけれども、以上で説明を終わらせていただきます。

あと、お手元の資料は概要版でございます。特にこの中で見ていただきたいのは、最後のほうの5枚目ぐらいですか、こういうカラーでございますが、ここで結構うまくまとめさせていただきましたので、これをちょっと使わせていただいております。

要は、どういうことかといえば、2枚目に書いてございますように、人材ですね。それから、組織の構造とか、戦略とか、それから、実践のポイントですね。ここら辺がこういうコミュニティ・バスをつくる上においては必要ですよということがうまくコンパクトにまとめていただいておりますので、これを使わせていただきました。これも雑誌の一つの切り抜きでございます。

その次は、新聞、メディアなんですが、特に三つほど紹介させていただいております。

これは平成19年6月の中日新聞でございますが、常連利用者着実に増加とありますが、特に、この右下の視線のところ、高齢者中心に需要があるというようなことがあるかなと。また後で細かいところは読んでください。

その次、これは加藤先生もかなり書いていただいているんですが、コミバス成功4カ条ということで、これは朝日新聞の平成22年3月24日の夕刊でございますが、四日市市は運

行7年、春日井市は廃止ということで、春日井市はたしか1年ぐらいで廃止になったと思うんですが、要は、コミュニティ・バスにはどういうことが必要かと。一つは、存続を願う住民、二つ目は自治体の支援、三つ目は会社の参画、四つ目は調整役の活用。こういう四つが必要であるというようなことを書いていただいています。

三つ目は、大谷台が路線延伸ということで、これも読売新聞、平成22年9月27日ということで紹介はしていただいているんですが、残念ながら、現在、裏目に出たなど、このように思っております。

こういうことも参考にしながら、今後、四日市市の中でもっとほかの全国的にこういうふうな住民主体なり、コミュニティ・バスを走らせるためにはこういうことをいろいろ検討していかないのかなど、このように考えております。

コミュニティ・バス、名前はコミュニティ・バスでも、全国的にたくさんございます。ただし、ほとんどは行政がお金を出して運行しておるといのが実態でございます。ですから、四日市市のほうもたくさん、過去からの赤字路線、また、廃止路線もあろうかと思いますが、できるだけ税金を使わずに、やはりこういうコミュニティ・バスを運行しよう、ふやそうというのには、相当なところが必要なんじゃないかなど、こういうふうに考えております。

もう少ししゃべりたいんですが、質問の中でお答えしたいと思いますので、これで私の説明は終わらせていただきます。ありがとうございました。

豊田政典委員長

西脇さん、どうもありがとうございました。

ここで少し休憩をとらせてください。15分、再開35分まで休憩とさせていただきます。

14：20 休憩

14：35 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

ここからは、委員の皆さんから西脇さんに対して質問の時間としたいと思います、初

めに、一つ、事前の質問事項にもありますが、市内を見渡してみても、交通空白地帯であるとか、交通弱者の多い地域というのはほかにも、羽津地区以外にもあります。そんな中で、今の、休憩前のお話にもありましたが、生活バスよっかいちさんのようなコミュニティ・バスを導入できないかというのがこの委員会の一つのテーマなんですけれども、立ち上げのときの様子をもう少し詳しくお聞きしたいなと思います。

言いかえれば、そういう新規導入に対して、住民は誰が何をすればいいのか、また、行政はどのようなサポートをすべきなのか、そういったあたりのこと、実際の羽津地区いかるが町の話も交えながらご紹介いただきたいなと思いますけど、いかがでしょう。

西脇良孝参考人

いかるが町にとらわれずに、何をしていかないかんかというのは、特に、ちょっと私が言うのもおこがましいのですが、進めるリーダーですね。こういうリーダーが活動しやすい環境づくり。これがまず必要だと思います。

どういうことかと言えば、今、普通、会社、60歳が定年ですよ。そうすると、やめたと。こういうやめた方には、もう世の中にいっぱい、リーダーになっていただく方が多いんですよ。けれども、年金はもう65歳とか、今、70歳とかという声もございますように、じゃ、それまでどうするんやというようなことで考えていただきますと、大体、地域貢献って言葉はいいんですけども、じゃ、ボランティア。皆さん、ほとんどボランティア、無給ですよ。それから、NPO活動って、皆さん、案外、間違っというと怒られますけれども、NPOはほとんど無給でされているんだろうという認識が多いと思うんです。NPOは無給じゃないのね。やはりその活動をするためにはそれなりの活動費用をもって活動するというのがNPOなのね。要は、利益を分配しないだけの話であって、普通の会社と同じなんです。

そういうところを理解いただければ、やはりそういう会社をやめた後、地域に入って地域貢献するという、それだけの財力があればいいんでしょうけれども、普通ですと、やはり年金をもらうまでには、どこかで、じゃ、そんなことはいいけど、やっぱり働かないかんなど。あすの金も欲しいしって、こういうふうになると思うんですね。

そういう意味では、そういう地域で地域活動をされる方は、やはり地域がそれなりにそういうふうなリーダーの方をバックアップして、少しでもそういうリーダーが地域で活動できるような環境、少しでも何々役がつけば多少の費用は出るかもわかりません。だけれ

ども、例えば自治会長をしたといったって、年間5万幾らでしたっけ。そんな程度でしょう。年間ね。じゃ、月にしたら幾らやと。そんなこともありまして、いろんなそういう地域で活動されている方というのは、ほとんどボランティアに近いんですよ。

だから、こういうふうなNPO活動も、本当に皆さんが必要だと思って一生懸命、これは地域活動だと思ってやっていただける方はもうそれでいいんですけども、それを普通のように求めると、そうはいかんよと。やはりそういうことで、地域で一生懸命動いていただけるリーダーの方が活動しやすいような環境づくり、これはやはり地域に求められると思うんですよ。やはり地域でそういう方に活動してもらうための最低限の活動費用を準備するというのも私は必要なんじゃないかなと、このように考えております。

もう一つは、こういうバス路線をつくっていく上においても、やはり利用者の受益負担だけでは、恐らくこれからやっていけないと思います。中には料金を上げたらいいじゃないとか、いろいろ言われますけれども、そう高くなれば、老人さん、お金を持っているわけじゃありませんので、乗っていただけないということで、やはり地域が自分たちのところを自分たちで守っていくという意識を持っていただいて、それで、乗らなくても、その地域のいろんな方に対する支援をするというような考え方を、地域の方がそういう意識を持っていただければ、こういうことは結構成功していくんじゃないかなと思いますね。この2点が一番大きな状況だろうと思います。あとはそれに附属した場合は、行政の支援ということになるのかなと思いますね。

豊田政典委員長

立ち上げのときに、自治会のかかわり方というのはどうだったんですか。

西脇良孝参考人

私どもの例で言えば、当時、10年前は、私どもが行政にお願いしても難しい、バス事業者にもお願いしても難しい。だから、我々がやらなければいけないということで、当時、連合自治会長さんに会いに行くと、やはりこの地域はもう近鉄もあるし、隣にバスが走っておるで、それを使ったらええと。それと、事業者ができなかったことを君たち住民、素人がやって、成功するわけがないと。もうほどほどにあしらわれました。

そういうようなことで、当時は私ども、そういう立場で立ち上げてきました。そうやって言われて、それはなるものかと、何とかやらないかと、そういう思いでやってきまし

た。

だから、先ほど言いましたように、その地域が本当に困っているから、地域のために地域全体がそういう意識を持って、バスだけで言えば、バスに乗らなくても私たちがそのバス事業に協賛して協賛金を出しますよと。例えば、もう地域全体で1戸当たり幾ら出して資金源にしようとか、そこまで立ち上げていただければ、意識改革をしていただければ、これはもうかなり、もうその場で成功したみたいなものだと思います。あとはバスが走るための具体的ないろいろな方法であって、まずはいかにその運営資金を得るかということだと思います。意識改革ね、地域の。それだと思います。

豊田政典委員長

いかるが町の単位自治会としては、立ち上げを一緒にやられた。

西脇良孝参考人

自治会としては、当時、私、自治会副会長と、すぐに自治会長になったんですけども、その当時はおかげさんで、協賛金と今までのやり方で賄えましたので、当時としては、自治会からお金を出してやろうということはありませんでした。これからはちょっと考えないといかんと思いますけれども。

豊田政典委員長

ありがとうございました。それでは、委員の皆さんから、発言のある方は挙手願います。

諸岡 覚委員

今の自治会とのかかわりのところをちょっとお聞きしたいんですけども、例えば自治会さんの協力というのは、具体的に、これはよう助けてやらんけど、これはよう助けてやるよとか、そういうのってもう少し具体的に何かないですか。

例えばの話なんですけれども、最初にやるメンバーを募るのに、自治会の回覧板を使わせてやろうとか。場合によっては、一民間のNPO法人のことで回覧板を使わせることはできやんという自治会も一般的にはよくある話なんですよね。その辺の協力というのはどうだったんでしょう。

西脇良孝参考人

先ほど言いましたように、私どもの場合は、連合自治会そのものが当初から余り協力的でなかったということがありまして、そういうことは頼めないなど。ただし、時刻表、それは全戸配付してくださいと、地区市民センターを通して自治会長さんに頼んで、それはやってもらいました。

そういうことで、立ち上げのときの状況から、自治会さんに、例えば事業費の何割負担を地域全体としてやってくださいとか、そういうお願いはしておりません。

諸岡 覚委員

たびたび先ほどのこれに、事務所で会議をしている姿がありましたけれども、あの事務所というのは西脇さんの個人的なものを提供されているんですか。それとも家賃を払って事務所を借りているか何かなんですか。

西脇良孝参考人

あの事務所は私の個人のところです。ただし、これからこういう生活バスよっかいちを誰かが引き継いでもらうためには、やはり事務所が必要であろうと、将来的なことを考えて、家賃はいただいております。

今の事務所は、ちょっと先に話を戻しますと、私が定年になったときにどういうことをしたいかということで、やはりそういう介護とか、いろんな人とかかわりがありましたもので、それと、私もいろんなところを見せてもらいましたので、やはりいろんなところへ人が行きにくいところ、海外を含めて、行きたい人をサポートしながら、そういうお年寄りの宅老所みたいな、ミニ宅老所みたいなものをやろうと思っていましたので、退職前に、離れがありましたもので、それを改造して、今はそれを事務所として使っております。ですから、借りてはおりませんけれども、家賃はいただいております。

諸岡 覚委員

先ほどの説明の中で、地域の自治会長さんであるとか、リーダーシップを持っておる方が中心となってスタートしたということだったんですけれども、実感として、やる気のある人が何人おったら、これ、スタートできますかね。実感として。

西脇良孝参考人

そうですね。地域は二、三人おればいけると思います。地域はね。あとは事業者さんとか、それなりの知識を持った方が寄ってくれば。地域の中で全部そういうことを賄おうとすると、それは難しいと思いますけれども、やはり地域としては二、三人おれば十分できると思います、僕の経験からね。

諸岡 覚委員

あと、ごめんなさい、個人的に、最後にします。

例えば、私が今、住まい、桜地区なんですけれども、桜地区でそういうことをしようと思ったときに、やっぱり資金集めが大変だと思うんですよね。先ほど西脇さんがおっしゃったように、各世帯から幾らずつ出してもらって、そこまでできたら大成功だという話だったけれども、例えば、私、自分で勝手に1回試算したことがあるんですけども、桜地区なんかだと、自治会費を月100円アップさせてください、年間1200円アップさせてくださいということにすると、ざっと600万円ぐらいくれるんですよ。それぐらいなら、私の個人的な感じだと、何とか自治会の皆さんと何度か話をしていたら可能なんじゃないのかなと思うんですけども、そういうお願いとか、議論というのはあったんですか。

西脇良孝参考人

残念ながらありません。

諸岡 覚委員

逆に、こちらからお願いをしたこともない。

西脇良孝参考人

ありません。

諸岡 覚委員

それは、もうお願いしても無理だというのがわかっていたからしなかったということですか。

西脇良孝参考人

この経過からして、やはり当初そうやって言われたもので、そういう声に負けるものかという気が強かったのでね。だから、そういうふうなことで手助けは頼まないと、そういう気持ちでやってきました。

諸岡 覚委員

ありがとうございました。

豊田政典委員長

傍聴の方が5名、入られております。

山口智也委員

諸岡委員に関連をさせていただきまして、地域の協力というのが不可欠というお話も西脇さんからいただいておったんですけれども、そこで、応援券についてちょっとお聞きしたいんですけれども、この10年間で増減の推移、応援券がどのくらい発行されてきたのかということですか、また、応援券を買って利用している人と、実際にバスに乗っている人と乗らない人の割合というのが大体わかれば教えていただきたいなと思うんですけれども。

西脇良孝参考人

応援券の発行枚数としては、当初は80枚ばかりありました。今は60枚ぐらいですかね。切っておるかもわかりません。

それと、応援券を買って、乗る人と乗らない人という意味は、当初は、やはり乗らなくても応援してやろうという方が10%ぐらいみえたんですが、もう今は数%です。大まかな数字です。

山口智也委員

なかなかその部分を、乗らない人も応援券を買っていただくというのは、実際問題、ふやしていくというのは難しい課題なんではないでしょうか。

西脇良孝参考人

難しいですね。

山口智也委員

そのあたりは、バスを導入すると地域がどう改善していくかというのを粘り強く訴えていくしかないというところになるんでしょうか。

西脇良孝参考人

そのとおりだと思いますが、なかなか経済状況とか、そういうものがありまして、今そうやって声を出しても、なかなかうまくいかんというような、消極的かもわかりませんが、そう思っています。

ただし、そういう活動をずっと続けてきていまして、乗らなくてもそういうのに賛同していただいて、今も乗らなくても買っていていただいている方は数%おりますので、それはそれでいいんじゃないかなと。余りにもあからさまにそういうことを言うと、どうも地域で困るかなと思って。もう黙って、そういうのに賛同していただける方が来るのを待っている状況です。

山口智也委員

あともう一つ、教えていただきたいんですけども、バスの運行の際に、人身事故であったり、そういった何か事故が発生した場合の責任の所在というところなんですけれども、これはやはり最終的にはNPO法人さん、西脇さんのところの団体が負うという考え方なのかなとは思っているんですけども、そのあたりを教えていただきたいのと、三重交通に委託しているので、保険なんかは三重交通さんがしっかり入っていただいているという、そういうことでしょうか。

西脇良孝参考人

当初から、運行に対する全責任は三重交通さんに持っていただくということで契約しております。このバスを始めるときに、やはり経費を少なくするためには、例えば中古のバスを借りるとか、運転手さんはどこかの地域におる人に頼むとか、そういうことをすればもっと安くできるんじゃないかなと、いろんなご意見がございました。だけど、今、そうい

うふうなリスクですね。事故のときにどうしたらいいんやとか、けがしたらどうするんやとか、そういうリスクは我々では到底できませんし、NPO法人をつくるにおいては、それなりのメンバーが要るわけです。ですから、これだけバスを運行する、お金もかかる、事故も心配やということはもうわかっていますから、私どものNPO法人に入っていていただくメンバーも、そういうリスクを言ったら恐らく入ってくれないと思います。そういう意味で、そういうリスクはもう当初から排除すると。

それから、お金のことについては、特に自分で全部責任を持つから、あとは運行上のいろんな問題はバス会社さんに、そういう契約できちっと。我々はもう運行費用を渡します。それで一切合財やってくださいということでやっています。

豊田政典委員長

ほか、いかがでしょうか。

芳野正英委員

ありがとうございました。

春日井市の例があったんですけれども、やっぱり何百回と視察に来られて、幾つかは実際にやられたところがあると思うんですけど、もし西脇さんがご存じのところ、ここは結構成功したよというところ、後で情報として入ってくるようなところはあるのかどうかというのをお聞きしたいんですけれども。

西脇良孝参考人

残念がないんですよ。それも、ほとんどが形を変えて行政さんが結構お金を出して動いているところは結構聞いておりますけれども、住民主体で動かしているところは、残念ながらまだ聞いておりません。

芳野正英委員

地域でも、これは羽津地区である程度、大谷台も一部入っていますけど、割と地域で一つで完結しておるので、意思統一が図れるかなと思うんですけど、四日市市の中でも、例えば水沢地区とか小山田地区なんかだと地域がかぶって複数区域となってきますよね。そうすると、より難しくなるのか。

それとも、地域をこれから広げていくとなると、羽津地区なんかでも三重地区と連携をしていくとか、そういうことというのは、これから考えてみえるのでしょうか。

西脇良孝参考人

やはり、資金を得るためには、そういうことをこれからは考えていかないかとは思いますが、おっしゃるとおり難しいと思いますね。例えば羽津地区全体の連合自治会として、じゃ、どうするんだという話を出しても、残念ながら、1号線から向こうは、もう生活バスよっかいちのエリアじゃないんですよね。そうすると、全然違うよと。

それから、羽津地区の中でも、いろんなところにスーパーさんとか、いろんなところがあるので、そういうところの方も、本当に自分のところに寄与できるようなものであればいいんだと思うんですが、恐らくそういうことがないので、私は難しいかなと。そういう連携をして、隣の自治会とか町とか、町の各自治会が、そういう連携というのは難しいかなと思っています。

諸岡 覚委員

そうすると、今回、それなりにこうやって成功をおさめられた部分の秘訣というか、根拠のところでは、地の利も大きかったというふうには実感としてはありますか。

例えば、西脇さんが、例えばお願いですからこっちに来て一回働いてくださいと言って、どこに行ってもできるというものではない。

西脇良孝参考人

はい、そのとおりです。そういう意味では、私どものバス路線というのは、非常に恵まれていると。協賛金をいただける場所がたくさんあったと。ですから、申しわけないけど、水沢地区さんのほうにずっと走っている路線がありますよね。その地域で、その沿線で、そうやって協賛金を出していただくところがたくさんあれば、それはそれで成功すると思いますけれども、これが本当に私どもの場合は、コンパクトな地域の中で、いい条件だったかなと思っています。

そういう意味で、先ほど言ったように、地域でお金を出すような意識が高まってきて、協賛企業さんのかわりを地域、各町がするよというところまで意識が上がっていただければ、これはまた成功すると思いますよ。

芳野正英委員

最後なんですけれども、交通事業者の三重交通は当初から入っていただいているということだったんですけど、三重交通のそういう部分は、やっぱりこういう新しいコミュニティ・バスに対して積極的にかかわっていただいた理由というのは、何か、西脇さんは触れている中でどう感じてみえるのかなと思うんですけれども。

西脇良孝参考人

これは私の考え方なんですけれども、やはり三重交通さんのほとんどのバス路線というのは赤字なんです。今、三重交通のバスで動いているというのは、隣の市をまたいでいる広域バス路線とか、そういうのを入れると県なり国の補助金が相当出ているということで、恐らくそれでもっていると思うんです。要は、三重交通さんもそういう意味では赤字路線というのは廃止したいと思うんですね、どんどんどんどん。けど、全部廃止しちゃうと、三重交通さん、バス事業として成り立たない。だから、恐らく、三重交通さんも、どういう形であれ、私どもの生活バスよっかいちみたいに、とにかく運行費用を三重交通さんをお願いするということであれば、三重交通さんはいいわけですよ。別に行政さんに補助をくださいと言わなくたって、どこかの団体が運行費用だけばこっと出せばね。

そんなことで、私は、三重交通さんが積極的に当時から参画していただいたというのは、自分のところのバス路線がどんどん少なくなっていけば、自分のところの屋台骨が傾くわけですよ、早い話がね。事業体として成り立たない。そういう意味では、やはりこういうコミュニティ・バスでも何でもそうですけれども、広域バスがどんどんふえていって、今ある赤字路線を形を変えて、コミュニティ・バスならコミュニティ・バスで、運行費用をちゃんと賄えるだけのシステムができれば、三重交通はそれで物すごくいいと思うんです。僕はそう思っています。

芳野正英委員

年間の事業費を固定でずっと出されていて、三重交通はそれでもオーケーだし、プラスでサービスで四日市西老人福祉センターまで無料で出してくれるということは、三重交通にとってはかなりそういう部分ではメリットというか、収支的には今の費用でオーケーなんですか。もう少し出してくれというような交渉というのは今までないんですかね。

西脇良孝参考人

おかげさまで、ガソリン代が上がったときも、今のままで辛抱していただいています。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

森 智広副委員長

現在、NPO法人の生活バスよっかいちさんの組織体系と申しますか、西脇さんが代表としておられるわけですがけれども、役員の方とかメンバーの方というのはどういう構成に。人数的にはどういう編成になっていますか。

西脇良孝参考人

NPO法人としては13人がいるんですけども、最低人員としては8人要るんですけども、みんな私の仲間です。

森 智広副委員長

これ、なぜお聞きしたかといいますと、西脇さんがおられなくなった場合に続いていくのかなと思うわけですね。組織化になっていて、システムチックに動いていくようになっているのかという確認と、今、西脇さん自身が、この生活バスよっかいちを運行させるために1日どれぐらいの時間を費やされているんですか。

西脇良孝参考人

まず、私がやめた後、難しいですね、恐らく。先ほどから言っている、リーダーとして活動をするような環境が乏しいと思っています。

それと、もう一回、最後だけ。

森 智広副委員長

今、多少なりとも回るようになってきていると思うんですけども、今、西脇さんは1日どれぐらい、この生活バスよっかいちに時間を割かれていますか。

西脇良孝参考人

私が費やしている時間ですか。そうですね。ほとんど私が会計から書記から何でもやっていますので、1日で換算すると2時間ぐらいはこれに費やすんじゃないですかね、トータルで。大体、運行時はもうほとんど三重交通さんにお任せしていますので、あとは、こういう応援券をつくったりデータをまとめたり、いろんなところへ周知したり、いろんな会議のあれをしたりとか、2時間ぐらい費やすんじゃないですかね。

森 智広副委員長

あと、ちょっと、これ、細かい話なんですけれども、大谷台のほうに延伸されたというところで、それは恐らく増収を見込まれて延伸したと思うんですけれども、当初、その大谷台に対してノルマを課すとか、そういったことってされたんですか。ある程度の売り上げは確保してくださいよということとか、条件をつけるとか。

西脇良孝参考人

それはありました。当初は月3万円ぐらい、応援券でいえば30枚売ってくださいと、そういう条件ならそこへ延長しますよという約束でやったんだけど、残念ながら、当初から20枚ぐらいが最高ですね。そういう要請はしました。だけど、残念ながら、今、それも実は自治会費で少し補っていただいています。利用者さんは今、10人ぐらいかな、応援券を買っていただいているのはね。だけれども、それを20枚にするためのあとの10枚を自治会費から補填していただいています。

なので大谷台は今後続けられるのかなと、ちょっと私も心配しております。そういう意味で、先ほどから、やはり自治会単位でそういう弱者を救済しようというような意識を持ってもらわないと、やはりどこでコミュニティ・バスをつくるにしても難しいかなと思っています。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

中川雅晶委員

きょうはどうもありがとうございます。

このコミュニティ・バスの成功の4カ条という中で、存続を願う住民と自治体の支援と、この二つは大変必要なのかなと。そのあと、会社の参画と調整役の活躍というふうにおっしゃっていましたが、自治体の支援というところで、先ほどもパワーポイントの中で、ほかの三重交通のバスの大体同じぐらいの利用客数で、方や1800万円、方や360万円というところで、この辺の支援のあり方というところで、どういう考えを持たれているのかなと思ってまして、確かに補助の対象を赤字とかというふうに捉えると、そのマネジメントモデルというかビジネスモデルの中で、人件費をどう見るのか、また、直接経費、間接経費をどう見るのか。もしくは、本社経費を入れている場合もあるかもしれないし、そういうところも含めた場合の赤字と、本当にぎりぎり、NPOバスさんがやっておられるところの経費の部分をどう見るのかというところが、それはちょっと公平じゃないんじゃないのというような意味合いで聞いたんですけれども、その辺のところ、もうちょっと具体的に、また、現状をお聞かせ願えればなと思います。

西脇良孝参考人

これは行政さんがまとめてもらったデータなんですけれども、左三つが四日市市さんの自主運行バス。これは私どもの生活バスよっかいち。そういう意味では、市の委託1260万円とか、一千数百万円ですよ。これぐらいを出さないとバスが運行できないわけです。これも便数でいけば5便とか7便とか13便。私どもは4.5便ですけれども。それに対して、三重交通さんですから、全体を含めて、もっとほかの路線を含めて、いっぱい事務所費とか、いろんな経費、かかっていると思うんですね。それに対して、私どもはもう1路線だけです。事務所経費とか、いろんな経費はかからないと思います。そういう、例えばその経費、点検とか、いろんなものを含めて、全部含めて、私どもは三重交通さんに80万円をお支払いしているのであって、残りの10万円を経費として人件費なり家賃なり、電気代なり、いろんなことをやっていますわね。その辺で、ちょっと比較はなかなか難しいですね。比較は難しいんだけど、ですから、私ども、これをトータルとして1000万円もかかっていないんですよ。一月80万円なので1000万円もかけていません。それに対して、これは一千数百万円かかっているわけですね。ですから、その差というのは非常に大きいかなと思っています。同じようにかかるんだけど、私どもはできるだけ経費を絞っている。

これが10年間のデータでございます。このときでは1124万円とかあって、大体1100万円ぐらい続いているわけですね。残念ながら、平成22年からは1000万円ちょっと。それに対して、出費のほうもずっと1000万円ちょっとでやっていたんですが、ほとんど変わらないと。というのは、もう運行費用というのは80万円、バスの運行費用というのは一緒ですから、バスの運行費用は年間にすると960万円ですよ。あとは、いろんな経費を含めですから、本当に経費としては知れています。それで、結局は収入がどんどんどんどん減ってきたから、赤字がどんどん継続しながらふえてきたと。

こういうことで、ちょっと大きな会社と比較というのは難しいんですけども、収入が減ってきた分、出費を抑えると言ったって、もう抑えるところがないので、ちょっと回答がおかしくなったけど。

中川雅晶委員

聞き方を変えますけど、例えば自治体の支援となれば、もちろん金銭的な支援となると思うんですけども、補助のあり方というか、その辺はどういうふうに問題提起されるんですかね。今後、例えばこれを継続させていこうというところで、ぎりぎりにもう余分なぜい肉はそいでやっていくというところの補助金と、いや、そうじゃないとは言わないですけど、でかい、ちょっと脂肪のあるところの補助金と、どうなんですかという部分もあるのかなと思って聞いたんですけど。

西脇良孝参考人

実は、これ、当初、私どもが協賛金をお願いしていただいた金というのがあるわけですね。それと、当初、1年間運行するには1100万円ぐらいかかるかなと、いろんなことを含めてね。そう思っていたんですけども、残念ながら協賛金のほうはそう集まらないということで、じゃ、その足りない部分は行政さんが先にこれを成功させるためにはやはり補助金を出さないとうまくいかないなということで、もう夏ごろから私どもの知らないところで、一生懸命補助金のほうが出るように動いてくれていたわけです。そういうことで、平成15年4月から補助金が出るようになったわけです。

そのときに四日市市さんがつくってくれた自主運行バス事業補助金交付要綱、こういうのがありまして、そのときは、これはちょっと怒られるかわからん、数字合わせで、足りない分が30万円ぐらいあったと、月に。それと、あと、運行費用の欠損分。例えば80万円

の運行費用が要って、10万円が運賃、それを引くと80万円ですよね。結局、その80万円の半分で40万円なんですけど、そのときは、30万円ぐらいあれば何とかやっていけるなど。そろばん合わせ、数字合わせ。こんなことを言ったら怒られますけどね。そんなこともあって、私ども30万円というのをいただいています。それからずっと変わっておりません。

そんなことで、それはもちろん運行費用だけであって、ほかの経費とか、そんなのは全くその中に入っておりません。ですから、やはり、これからこういうシステムを考えていただく場合、コミュニティ・バスを考えていただく場合は、やはり経費も検討していただかないと長続きはしないと思います。

ですから、私どもが思っているのは、そういう運行費用及び経費もひっくるめて、例えば年間1000万円かかるのであれば、年間500万円ぐらいは市が補助してやろうと、残りは自分たちで考えよというぐらいのことを言っていただくと、もっと考え方が変わってくるんじゃないかなと思っています。そのかわり、そのお金の使途については余り縛らないと。市が運行費用だけに充てよという。やはり経費とか、そんなのも要りますからね。

だから、行政がこの3路線にお支払いしている一千数百万円は、恐らくいろんな経費も全部ひっくるめた金額だろうと思っています。そんなことで、私どもの360万円ももうちょっと考えていただきたいなと思っています。

本当に先ほどから言っているように、もう赤字で、もう本当にいつやめようかなと、そう思っています。これも四日市市、全国で初めてということで、いろんな行政の方も視察に来ていただきまして、もう来年度、何や、四日市市もついにぼしゃったかと言われると残念やなと思っています。何とかしていただきたいなと、私の気持ちは今、そういうことでいっぱいです。来年度続けていけるかなと思って、頭を悩ませております。

豊田政典委員長

他にどうでしょうか。

加藤清助委員

10年ぐらいやってみえて、利用の側面で行くと、別冊の資料のほうに、平成19年度あたりがピークになって、減ってきているんですね。減ってきている中で、説明があったように、大谷台に延伸したことが裏目に出たとかということがありましたけど、今後、行うべきことの中に、第一には、利用者の増大ということも書かれているわけですけども、や

っぱりやる側としては、当然、事業を運営していく関係で資金集めというのは重要なことだと思うんですけども、何よりも最大は、やっぱり利用していただいて喜んでいただけるというのが、やっているNPOの皆さんの願いだと思うんですが、今後の利用増大に向けてどういう模索を展開しようというお考えがあるのかということをお聞きしたいと思います。

西脇良孝参考人

一つは、バスに広告ですね。それも一つの手かなとは思っているんですけども、残念ながら、今までずっと協賛金をお願いしているという経過の中で、なかなか、じゃ、バスの側面に広告を張って、本当に年間幾ら出していただけるのかなということもありますし、だから、本当にこれからふやしていくには、やはりもう幾ら紙に書いてどうのこうのしても、やはり口コミで、今乗っていただいている方に友達を連れてきてもらおうと。今までそんなんですけども、それが一番いい方法かなと思っています。幾ら紙に書いて、例えば自治会で回覧しようと、難しい話かなと。やっぱり今利用されている方にお友達を連れてきてもらおうと。これも今までやっていることなんですけどね。

それと、減ってきたというのは、確かに大谷台に回って利便性が悪くなったということと、当初は非常に乗っていただける方が多かったと。ただし、現状においては、もう10年たつと、今まで乗っていただいた方が高齢になって、もうバスにも乗れなくなったと。じゃ、ほかにその分乗っていただく方が同じようにふえてくるかということ、なかなか年齢の構成かどうかわかりませんが、そういうのには至っていない。

だけども、70人、80人というような今、レベルでございますので、それはその地域の人口密度から考えても、そう悪くはないんじゃないかなとは思っています。だから、無理やり人をふやそうというのも、なかなかいい方法がないので、もしこんな方法があればいいよというのがあれば教えていただきたいなと思っています。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

森 智広副委員長

細かい数字の話になるんですけども、100人だった乗客の方が今は七、八十人という

ことで、往復の数ですか。

西脇良孝参考人

そうです。

森 智広副委員長

となると、1日35人から40人。

西脇良孝参考人

利用者としてはそうですね。乗降人員でやっていますからね。

森 智広副委員長

そうすると、大体何人ぐらいの方が実際に利用されていることになるんですかね。リピーターが多いと35、40人になるんでしょうけれども。大体100人ぐらいおるのか、200人ぐらいおるのか、どんなものですか。

西脇良孝参考人

今、新しく乗っていただく方は少ない。ほとんどリピーターばかりです。

そういうことを考えれば、今、毎日データをとっていますので、仮に、曜日によって、スーパーさんの売り出しの日によっても変わります。そんなこと言えば、どうでしょうね。1週間に2回とか3回乗っていただく方を含めると100人ぐらいですか、リピーターさんとして。100人ぐらいじゃないかなと思っていますけどね。もちろん、現金で乗っていただく方を含めてね。もうちょっと多いかな、現金で。そこら辺がなかなか数として難しいところ。現金で乗っていただく方はね。

森 智広副委員長

売り上げの減少です。どちらかと言うと応援券が減ったという形ですかね。

西脇良孝参考人

トータルの運賃収入が減ってきたということです。応援券も減ってきましたけれども、

乗っていただく方も減ってきたということです。

豊田政典委員長

他にありますか。

伊藤 元委員

きょうはどうもありがとうございます。

簡単なことなんですけれども、将来の体制づくりの中に、乗降しやすいノンステップバスとか、車椅子で乗降できるとかという車両の導入というふうに挙げてあるんですが、今までの運行経緯の中で、やっぱりこういった特殊車両というか、利用しやすい車両をすることによって、また利用者がふえるというふうに思われますか。その辺なんです。

西脇良孝参考人

当初の理念として、福祉ということを重点的にやっていたので、そういう方が利用したいよというのに応えるためにはそういう車両でないといかんということでして、だから、そういう車両にしたからといって乗客がどんどんふえるということでは私はないと思っています。福祉を目的としてやっていますので、障害を持った方でも利用しやすいバスにしたいなど。

そういうことで、陸運局やいろんなバス会社さんも、私のほうへ来ていただいて、そういうことも訴えて、もしそういういい中型の車両が開発されておりますので、一つは、モデルとして、こちらへちょっと貸してくれませんかとか、陸運局さんにもいろいろそういうお願いをしたんですけれども、残念ながら、そこはできておりません。

伊藤 元委員

ありがとうございます。

森 智広副委員長

済みません。また細かい数字なんですけど、自主運行バスと生活バスよっかいちさんの税金の額の負担の表があったじゃないですか。それで、自主運行バスさんとNPOバスの違いというのはわかるんですけれども、そこで、これは委託と補助で分かれていて、表を

出していただくといいんですけど、自主運行バスが委託で、NPOバスさんが補助という形ですけれども、自主運行バスは県の補助が出るのに、NPOバスさんというのは県の補助が出ないんですけど、これは何か理由があるんですが。わからなければ理事者の方に聞きたいんですけども、何か制度的なものですかね。

西脇良孝参考人

私はわかりません。

豊田政典委員長

理事者、補足で説明できますか。

館都市整備部理事

自主運行バスにつきましては、これ、実は、県のほうの補助も徐々になくなりつつあります。これはちょっと古い資料なので、なくなりつつあって、今、県のほうの補助は、市町をまたがる場合だけの補助になってきておりますが、従来から、こういう自主運行バスには県の補助制度があったんですが、このNPOバスさん、西脇さんのところのバスについては、市の単独の補助制度だったので、それに対する県の補助はないということでございます。これは市の単独での補助要綱をつくってやったということなので。

左の自主運行バスについては、全県下、各市町がやっている事業なので、県が従来から補助をしておったんですが、実は、最新情報としては、だんだんこの県の補助金もなくなりつつあって、だんだん市の単費になりつつあるという状況でございます。

森 智広副委員長

となると、自主運行バスも四日市市内で完結ですよ、3路線とも。だから、ゼロになるということですか。わかりました。

豊田政典委員長

ほか。

石川善己委員

先ほどからいろいろとありがとうございます。

お話を伺っていて、やっぱりポイントって、協賛金がほとんどなのかなと思うんですけども、こちらのほうに書いていただいている中で、要は、地域の社会貢献に協力してくださいという形でお願いをされたということなんですが、実際にそのバス停でおりる人数の見込みとかというのも全く関係なしで、地域貢献という意味でということを出資をしていただいたという感じなんではないでしょうか。

西脇良孝参考人

上映した中にもあると思いますが、現在そういう趣旨でいただいているのは、例えば守屋レディースクリニック、産婦人科ですけど、そのバスを利用してそこへ来るというのじゃなしに、やはりお見舞いに来るとか、そういうルートがないとまずいということで、これも地域貢献ですね。介護老人福祉施設ヴィラ四日市も、そのバスを利用して、例えばデイサービスに来るとか、そういうことじゃなしに、そこに入所される方のお見舞いの公共交通がないとまずいよということでやっていただいております。もう一つのいとう整形外科クリニックさんは、この辺のたくさん老人さんが行っているんで、そこは恐らくペイしていると思うんですけども、あとは、社会福祉病院さんもそれなりに地域貢献ということでは理解していただいていますので、そんなことで、要は、そこへ診療目的で行くんじゃなしに、入所されている方をお見舞いに来る方のための公共交通がないとまずいので、貢献させていただいていますということですね。

豊田政典委員長

まだありますか。

(なし)

豊田政典委員長

ないようですが、理事者のほうから補足か質問があれば、よろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、西脇さん、どうも本当に貴重なお話をありがとうございました。当委員会としても大変参考になるお話を聞かせていただいたと思って喜んでおります。

最後に、委員会から拍手でもって謝意を表現したいと思います。ありがとうございました。

それでは、委員の皆さん、少しだけ相談がありますので、残っていただきたいと思いません。西脇さん、ありがとうございます。

それでは、この場でもう進めさせていただきますが、まずは日程のほうですが、前回、はっきりしなかった名古屋大学の加藤博和先生ですけれども、8月1日に来ていただくことになりました。先ほどの西脇さんのお話にも出てきた先生であります。よって、日程として残り3回にさせていただきます。ご都合悪い方も聞いておりますけれども、ちょっとご容赦いただいて、手元にありますか、日程。8月1日の13時30分、8月8日の午前10時、8月20日の13時30分、この3回を予定いただきたいと思えます。

それで、ご相談は、加藤参考人様に対して、事前に質問事項等があれば、きょうの時点でお聞きしておきたいなと思うんですけれども、いかがでしょうか。名古屋大学の准教授の方で、コミュニティ・バスについて研究されているという方です。今あれば出してください。どうでしょう。

芳野委員、どうですか。

芳野正英委員

同様に加藤参考人さんがかかわったところで成功した事例が、西脇さんが把握している中ではなかったと思うんですけど、加藤参考人さんの中で、もしほかに、この生活バスよっかいち以外で成功しているところがないかと。

もう一つ、新聞記事もあって、ちょっと西脇さんに聞きづらいなと思ったんですけど、法人税の問題で、こういうコミュニティービジネスなんかをやっていくときに、法人税の減免措置なんかがないのかどうかとか、そういう研究はしていないかなと思ったんですけど、そういう租税面の優遇的な部分を研究していらしたら教えてほしいなと。

豊田政典委員長

意見をいただきました。ほかの委員の皆さん、どうでしょう。

森 康哲委員

逆に、失敗例。つくりかけたんだけど、どこでつまづくのか。それを聞かせていただければなと思うんですけども。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょう。

(なし)

豊田政典委員長

それじゃ、今の3点も合わせまして、正副委員長のほうに一任いただければ伝えておきますので、よろしいでしょうか。また、当日までにも考えておいてください。

それでは、きょうはここまでといたしたいと思います。どうもご苦労さまでございました。

15 : 28 閉議