

協議結果

次の協議会を下記のとおり開催した。

名称	令和８年度第１回益田市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和８年６月２６日（金）１５：００～１６：４０
開催場所	益田市役所 多目的棟
出席者	○出席者 [益田市地域公共交通活性化協議会委員] 波田正博会長、藤原政志委員、佐々井登委員、庄司彰委員、堀本稔委員、齋藤晃信委員、岡村俊宏委員代理、澤江佑三委員、岡本堂里委員、村岡宙委員、佐藤伸廣委員、岡崎朝子委員、小原静伍委員、山本宏史委員、齋藤慎哉委員、嶋田大輝委員代理、丸山武委員、藤田敦史委員、中島克仁委員、菅隆宏委員、橋本秀治委員代理、藤本美香委員、和崎幹弘委員 [オブザーバー] 加藤博和氏 [事務局] 政策企画局 長嶺局長 交通対策課 宅野課長、棕課長補佐、平谷主任、三上副主任主事、松井主事 ○欠席者 [益田市地域公共交通活性化協議会委員] 渡辺健一委員、齋藤裕一委員、加藤博和委員、天野克之委員、名田文洋委員、松本徹委員
議事	１．議題 第１号 令和７年度 事業報告について【資料１】 第２号 令和７年度 収支決算報告について【資料２】 第３号 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請等に伴う地域公共交通計画の変更について【資料３～資料３-２】 第４号 令和８年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画変更認定申請について【資料４】【資料４-１】 第５号 令和９年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画認定申請について【資料５～資料５-７】 第６号 令和９年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確

	保維持費国庫補助金）に係る計画認定申請について【資料 6～資料 6-4】 2. 協議・報告事項 (1) 益田市地域公共交通計画 現計画の進捗状況について【資料 7】 (2) 益田市地域公共交通計画 次期計画策定の進捗状況について【資料 8-1～資料 8-3】 3. その他
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	1 名
問合せ先	政策企画局交通対策課 電話 0856-31-1050

協議経過

1. 開会
2. 議題
第 1 号 令和 7 年度 事業報告について 資料 1 ・事務局から、令和 7 年度に実施した事業内容について説明。 【質疑応答】なし 【審議結果】挙手多数により承認
第 2 号 令和 7 年度 収支決算報告について 資料 2 ・事務局から、令和 7 年度の収支決算報告について説明。 【質疑応答】なし 【審議結果】挙手多数により承認
第 3 号 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請等に伴う地域公共交通計画の変更について 資料 3 ～ 資料 3-2 ・事務局から、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請等に伴う地域公共交通計画の変更について説明。 【質疑応答】なし 【審議結果】挙手多数により承認
第 4 号 令和 8 年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画変更認定申請について 資料 4 資料 4-1 ・事務局から、令和 8 年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画変更認定申請について説明。 【質疑応答】

委員	益田市が年間負担をする額ですが、1億5,286万1千円と記載されています。それから車両の減価償却費等に対する国庫補助が2,400万円。運行の確保維持事業に要する国庫補助が、2,335万円。合わせると、2億527万円。2億円近いお金がかかっています。市民アンケートの、「公共交通があった方がいいか、なくてもいいか」という問いについてですが、公共交通に係る年間負担額を市民1人当たり直すと、約4,000円、国庫補助分を除くと約3,700円になります。「これだけの税金を費やしても今の交通体系を維持したいと思いませんか」という問いかけが正しかったのではないかと思います。公共交通について市民全体が考える時期に来ているので、そのことを益田市として市民に提案していくべきではないかということ意見を意見として申し上げておきたいと思えます。
事務局	公共交通に係る市の負担部分については、各委員会あるいは議会にお諮りしています。確かに、市民にしっかりと伝わっていない部分もあるかと思えます。地域公共交通計画を策定するにあたって、7月上旬に利用者を中心とした住民意見交換会を開催する予定です。その中でも令和6年度の公共交通に対する負担額を提示し、いただいたご意見を地域公共交通計画に盛り込んでいきたいと考えております。
【審議結果】 挙手多数により承認	
第5号 令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画認定申請について 資料5 ～ 資料5－7 ・事務局から、令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る計画認定申請について説明。	
【質疑応答】	
委員	国庫補助に対する申請については賛成をしますが、初めて石見交通の乗合バス事業における営業損益等を見て、驚きました。経常損失が令和5年で5億5,000万円、令和7年で6億2,500万円、13%損失が増えています。走行キロが13%減ったら本来経常収支は改善するのではないかと考えたのですが、逆に13%実車走行キロが減って経常損失は13%増えています。例えば一般企業で補助をもらえない会社だと、倒産しているか、あるいは部門閉鎖されているか、そういう事態だと思います。 公共交通の維持という大義のもとに、行政と交通事業者がお互いにもたれ合っています。税金を費やしているから維持できていますが、そうでなければ維持できる状況にありません。毎年約6億も赤字を生んでいる事業ですから、誰も資金投資もしない。このような状況で公共交通を維持していこうとしているのです。 この場で申し上げるのはいかがかとは思いますが、このことをきちんと、市民の皆さんにお知らせをして、これでも公共交通の維持が必要かどうかということも含め、きちんとした周知徹底、広報を本気でやるべきだと思います。市民に自分事として公共交通を考えていただくためには、こういうデータをきちんと公表して、皆さんに広くご理解いただきたい

	た上で、それでもなおかつ公共交通を残すべきだと、あるいはバス路線を残すべきだということになるのかどうか、ということを今からでも確認してもいいのではないかと思います。意見として申し上げます。
オブザーバー	資料 5-5 に記載している計画輸送量に 14.4 人となっているところがあります。地域間幹線の場合はこれが 15 人以上ないと補助が出ないということで、1 番ここが大事なところで、この 15 人を超えるか超えないかで、国や県から補助をもらえるかが決まります。計画上で 14.4 人と、15 人未満になっていると、次年度補助が得られないのではないかと思います。これはどうお考えでしょうか。 そのほか、このように計画輸送量が 15 人から 20 人ぐらいの路線は危険水域であり、例えば、県が指定して、特別に協議会や検討会を実施し、どうやったら利用促進が図れるかを地域で本気になって考えているところもあります。それでも利用が伸びず、15 人を下回ると存続困難になる可能性が高いので、国から支援を得て路線を見直すような調査も可能な仕組みがあるということなのですが、計画輸送量がとても大事になってきます。また、輸送量が少なくなると、減便をする等の対応もあり得ます。ちなみに、輸送量というのは、起点から終点まで、乗った人たちの乗車距離を見たときに、平均でどれだけ利用しているかということを表す指標になります。持続可能な交通をつくろうとすると路線の輸送量が 15 人を基準にどういう状況になっているかも見る必要があるかと思いますが、いかがでしょうか。
事務局	資料 5-5 の表面の下の方の、計画輸送量のところが 15 人を超えてないと補助がもらえないため、15 人から 20 人は危険な状況ということは認識しております。
オブザーバー	抽象的に「利用を増やす」というのではなく、特に危険な路線をどうしていきたいかということについてきちんと議論しなければなりません。この後に、地域公共交通計画の改定に関する議題がありますが、今年度中に危険な路線も含め、全体としてどのような交通体系をつくっていくかを考えることが必要です。この資料は、今年の 10 月から来年 9 月までの間で国と県から補助をいただくための書類ですから、その間に何をするかを記載すべきです。例えば、先ほどお伝えしたように、輸送量が 15 人前後になっている危険な路線は、そうではないところと同じ書きぶりです。本当にいいのでしょうか。通知表の 5 段階で 3 がついているのと 1 がついているのと同じように勉強するみたいなもので、普通は考えられません。自分の子の通知表だったら、どうやって言いますか。1 なんて言ったら恥ずかしいからなんとかしろ、そういうふうに言うと思います。その 1 っていうのが輸送量でいう 15 人から 20 人に当たります。だからそういうことを考えて資料 5-2 や 5-3 を作成しなければいけなくて、この資料を出されるというのは危険な状況に対してきちんと考えられていないのではないかと思います。生産性向上とも言っていますが、生産性向上というのは、利

	用を増やして収入を上げるか、それともバス事業者に合理化を迫って経費を下げるかということですが、合理化を進めた結果、どんどん運転手がいなくなるという状況になってしまいましたので、如何に収入を増やすかを考えなくてはなりません。国が、前年度1%増収をやらなきゃいけないと以前よく言っていたので、みんなこうやって書いていますが、前年度1%増じゃなくて、輸送量15人以上確保するためにどうするか等を書いていかなければならないと思います。具体的に実施することは何も書いてないので、1年後の9月になって、そのあと協議会が開かれて、頑張っって輸送量確保に取り組んだと言えるかと。今の資料だとそれが分からないため、よろしくないという話です。ここでこの案を認めるのであれば、自分の子どもさんの勉強をやらせるときにどうするかというのと同じような考えでやってほしいなということです。よろしくお願いします。
事務局	ご指摘ありがとうございます。乗車密度を見ると、非常に利用が少ない路線も益田市内においてもあります。乗車密度などを目安にしながら、路線の見直し等を検討するところまで踏み込んでいく時期に来ているのだろーと思っています。一方で先般実施した市民アンケート調査では、回答者のうち約8割の方は路線の維持が必要だと回答しております。それらも踏まえて、具体的にどうしていくかについて議論をしていきたいと考えております。 委員からいただいた意見については、加藤教授オブザーバーにお返しする回答と同様で、路線バスだけではなく、乗合タクシーについても、何年も利用されていないような路線も存在しております。どういった見直しであれば利用者数の増加につながるのか、そして路線の必要性についても議論をさせていただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。
オブザーバー	資料5-3を見ると、これは交通事業者の資料になっているように思われます。これは、島根県的にはどういうものなのでしょう。また、表中の「2.実施主体」に記載している「行政」とは一体何を指しているのでしょうか。交通事業者が頑張っておられますが、それだけでは目標の1%増収は達成できないのではないかと思います。まさに協議会は目標を達成するために関係者間で議論をする機会としてあります。ここにおられる皆さんが、いくら路線が必要と言っても、実際に利用してもらえないと意味はないです。どうやったら利用してくれるのか、さらに、危険水域の路線はどうしたら輸送量が15人を下回らないのか、できればもっとたくさん利用してもらって補助を減らすために、一体誰がどのように協力する必要があるのかを具体的に考える必要がありますし、交通事業者が主体となって運行するだけでなく、むしろ自治体として取り組むことや、地域の様々な組織で取り組むことなどもこの資料に記載されているといいよね、となるはず。本来なら、地域公共交通計画に書かれている内容を引用すればいいだけです。今の段階ではそこまで記載できないということでしたら、来年の今頃は地域公共交通計画ができているので、そこに

	書いてあることが交通事業者や自治体、関係者の皆さんが一緒になって盛り上げるのだということがきちんと計画に書いていけば引用できます。実際、利用の少ない路線沿線の地域では「輸送量 15 人が必要」ということが共通のキーワードになっているところもあります。どうしたら輸送量 15 人を超えるか、どうしたら路線を守れるか。皆で何点取ろうとかそういうのと同じです。そういうふうにして立てるのが目標です。もし今の地域公共交通計画に具体的な内容があるのであれば、具体的にもっと書いていただきたいし、ないのであれば、地域公共交通計画を作っていく中で考えていく必要があります。必要な資料を出せば補助はもらえるかもしれませんが、利用されてたくさんの人に喜んでもらえるようにするためにはどうしたらいいかということを考えていただきたいというお願いです。
事務局	今後、具体的な議論ができる材料を揃えて、皆さんに忌憚のない意見をいただきながら新たな地域公共交通計画は策定していきたいと考えております。
オブザーバー	資料 5-2 の 3 に「2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」と書いていますが、ここが具体的な内容に当たるのではないかと思います。この内容を引用してもいいと思います。繰り返しになりますが、以前はいかに経費を節減するかばかり記載していて、利用してもらえるにはどうすればいいかということを考えるのが疎かになっている状況でした。しかし、経費節減はこれ以上できるわけもないので、もっと具体的に前向きなことを考えていく必要があります。資料 5-2 の 3 に記載している内容は、もっと深められると思いますし、これをそのまま引用してもいいのではないかと思います。そうすると実施主体に「益田市」と記載していますし、もっとほかの皆さんも実施主体として参加されるのであれば、さらに追記する。そういうふうにしていただけるのではないかと思います。
事務局	資料 5-2 の 3 で「2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」ということで具体的な取組内容を掲げております。現行の地域公共交通計画に載っているものであり、できているもの、できていないものもございしますが、これを資料にしっかりと書き込んでほしいとのご指摘いただきました。 具体的な利用促進に向けた事業については、まだまだ皆さんにもアイデアがあると思います。あくまでも現行の内容ですので、ぜひいろいろな意見をいただきながら、地域公共交通計画に取りまとめていきたいと思います。
委員	オブザーバーが言われていた幹線補助の要件について補足いたします。資料 5-5 を見ていただくと、計画輸送量が 15 人を下回っている数値を計画として記載しております。理由としては、幹線補助の計画輸送量は、対象路線の過去 3 年間の平均実績を用いて算出します。昨年も同様ですが、コロナ禍の影響がある年度が重なっていて、通常の 15 人という数字を下回ってでも計画を出していただいて、そこで要件緩和をしております。令和 9 年度においては、令和 5 年度から令和 7 年度の 3 か年を平均して算出しますが、令和 5 年はコロナ禍の影響が残っています。この令和 9 年度計画を出す段階では、計画輸送量が 15 人を

	下回っているものでも、ひとまずこの計画に載していただければ、国のほうで、実際に補助するかどうかを審議することになっていますので、各自治体にはこういった形でお知らせをしているところでございます。ちなみにコロナ禍に係る要件緩和はあくまでも令和9年度までを予定していますので、令和10年度の計画を出される際は、補助要件の計画輸送量15人を下回っている場合は補助対象にならないということをお伝えしております。
オブザーバー	新広益線って運行を中断した路線じゃないでしょうか。その路線について、以前運行していた数値を用いて計画輸送量を算出するというのはおかしくないでしょうか。運行内容も今と以前ではかなり違います。そのような考え方でいいのでしょうか。
委員	新広益線の計画輸送量に用いた実績は、言われているとおり、過去、運休状態であったといったところがあって、実際令和5年度から令和7年度の実績はなかったところがございます。昨年10月から運行再開をするにあたって、補助ができるかどうかという議論があって、その中で、本省と協議した結果、新広益線が走っていた実績のある直近3年の数字を使って、出していただいてということで、現状の補助という形になっております。言われるとおり、過去の実績から算出した数値で良いのかということはあると思いますが、地元の要望だったり、そういったところがございまして、今回こういった形で新広益線は補助対象になってるという結果でございます。
オブザーバー	これ、目標値になるものですか。これだけだったら補助が付くとか、そういう観点で考えるべきものではないのではないのでしょうか。どうしてそういう提案なのですか。そんなことしているから輸送量が増えないのではないのでしょうか。来年度、輸送量を15人以上にしていくなために一体どうしたらいいかということ考える必要があるのに、見識を疑います。目標値としては15人と記載すべきではないのでしょうか。コロナ特例なんてほとんど過去のものだと考えています。担当している他の自治体では、「計画輸送量15人は最低限必要だ」として取り組んでおりますので、疑問に思いました。こだわるつもりはありませんが、低い志だと路線維持できないということが皆さんにちゃんと伝わっていればそれで結構です。そのために一体どういう取り組みをしなきゃいけないかってことが資料5-3に書かれている必要があり、路線ごとの実態が異なるにも関わらず取組内容がすべて同じというのはいかがなことでしょうか。その子どもの勉強をどうするかという時に、そんなやり方しないでしょう。そこだけ認識していただければ結構ですのでよろしくお願いします。
事務局	具体的な内容を議論して、今後、利用促進の計画等に盛り込んでいきたいと思えます。よろしくお願いいたします。
【審議結果】挙手多数により承認	
第6号 令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に係る計画認定申請について 資料6 ～ 資料6-4 ・事務局から、令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助	

金)に係る計画認定申請について説明。	
【質疑応答】	
オブザーバー	この説明では、知らない人はよく分からないのではないのでしょうか。地域間幹線、地域内フィーダーなど、分からないことを聞かされて、分からないまま手上げるのは無駄なことです。1つ確認なのですが、議題3で地域公共交通計画を変更されました。計画は変更したが、今回10月からこのフィーダー補助をもらおうとするために、この資料6が出てきたという認識でいいですか。そうすると、今までも運行していたので、フィーダー補助の場合、新規性要件があると思いますが、この点はどうなっておりますでしょうか。つまり、元々補助をもらってなくて、それでも運行できているのであれば、国としては補助を出さないというのが基本だと思いますが、運行開始から1年が経って補助の申請を出すというのはどういう理由でこのようになったのでしょうか。
委員	新規性の要件は確かにございます。一定期間実証運行後に本格運行を開始するということがあれば、新たに運行を開始するものとして新規性の要件を満たすという整理をしております。
オブザーバー	今のことは大事なことじゃないですか。基本的なことです。実証運行を行って、生活路線として本格的に運行するので、補助の申請することができるというのは、これは新規性要件に当たるといことですね。そのことを資料に書かないといけないのではないのでしょうか。今日、私が出席した地域公共交通活性化協議会は3回目ですけど、その前の会議も前の前の会議も出ていますが、そういう流れが資料に記載されていなければ、何のこともよく分かりません。内容的には議題第3号の次に議題第6号の説明をする方が分かりやすいのではないのでしょうか。 資料6-2について、地域間幹線に係る資料5-2と同じでしょうか。地域間幹線と地域内フィーダーで共通することとそうでないことがあるのではないかと思います。目標も大事ですが、目標達成するために何を行うのかが疎かになっていると目標も達成できませんから、沿線とも目標と取り組むことを共有していただきたいところです。沿線が目標も分からない、知らない、目標達成するために何をやらなきゃいけないのかも分からない。そのような状況であればできるわけがないですよ。だから、ちゃんと吟味した結果として取り組む内容が出てきたということをきちんと資料に書いていただきたいと思います。今回まだ精査ができていないのであれば、次回からきちんとやっていただきたいと思います。書類作って提出して補助金をもらうとかそういう問題ではないですよ。ちゃんとここで考えて、どうやったら利用してもらえるか、それで、ありがたく国からもお金をいただけるかということを議論してやるところなので、きちんと利用を増やしていく必要があります。資料6-2の3「2.の目標を達成するために行う事業及び実施主体」の内容も吟味する必要があります。そうすると先ほどの資料5-2の3「2.の目標を達成するために行う事業及び実施主体」の内容と比べてどうなっているかということも、教えていただきたいと思います。
事務局	今回、補助申請をするのは、先ほど運輸局からもご説明があったとおり、美都線、匹見

	線についてです、路線バスが廃止になりましたので、新規に乗合タクシーを走らせてきたところです。今まで実証という形で運行を継続してまいりましたが、今年10月から本格運行をするということで、新規路線の取り扱いで、国に補助の申請を行いたく、こちらの書類を作成したところです。
オブザーバー	だとすると実証運行から本格運行になることの協議も必要ではないでしょうか。何も説明がなく、この協議会の最初に、補助金をもらうために地域公共交通計画を改定する必要があると言って、その後、その具体的な書類が出てきて、私が質問すると実はこうだった。「実はこうだった」というのが、一番大事じゃないですか。お金もらうためにとにかく書類を揃えてみんな手を上げればいいのかそういう発想ではなく、申請の背景や、それにつけて取り組むことを説明するような進め方にしてほしいなと思います。
事務局	説明が不足しておりました。先ほど、申し上げたとおりでございます。 路線沿線からも現状を維持してほしいという意見を多数いただいております。具体的には、資料6-2で、目標達成するために行う事業ということで、現在行っている部分について掲げておりますが、今後さらに内容を充実をさせていきたいと考えております。また、次期地域公共交通計画においても利用促進策等を盛り込んでいきたいと考えております。以上でございます。
【審議結果】 挙手多数により承認	
3. 協議・報告事項	
(1) 益田市地域公共交通計画 現計画の進捗状況について 資料7 ・事務局から、益田市地域公共交通計画 現計画の進捗状況について説明。	
(2) 益田市地域公共交通計画 次期計画策定の進捗状況について 資料8 ～ 資料8-3 ・事務局から、益田市地域公共交通計画 次期計画策定の進捗状況について説明。	
【質疑応答】	
委員	アンケートについてお願いがあります。資料にアンケート調査票の内容が記載されていません。これですと、質問事項やどういう用紙を使ってアンケートをしたのか分かりません。いくらでも市の意図に沿うような設問ができるわけで、そういう意図的な部分がないとは言えないわけですので、その辺りは明らかにしていただきたい。次回は、アンケート調査票も合わせてもらえるとありがたいと思います。それから、自由意見のところ「免許返納後の移動手段としての公共交通の重要性が強調されている」とありますが、私自身振り返ってみると、免許を返納する時点では、バスに乗りに行くなんてことできないと思います。免許がなくなったら公共交通機関を使うだろうというのは、私の中では幻想だと思っています。私の自宅から最寄りのガソリンスタンドまで18キロあるので、車の場合、1リットル以上ガソリンが必要になります。往復の場合36キロですから、2リットルのガソリンがないと足らない。近場のコンビニでも同じです。やはり車を使う生活をしている人は、免許返納したからといってすぐに公共交通を利用するということはないというふうに考えています。 また、アンケートは、都合のいいように答えが出るような設問をしがちなもので、設問等

	をしっかりと明らかにしていただきたいと思います。
事務局	アンケートにつきましては、前回の協議会でもお示ししたかと思いますが、今回は回答だけを記載していたので非常に分かりにくかったかと思います。9月に予定している次の協議会では、地域公共交通計画の素案と合わせまして、アンケート結果の詳細についてもお示しをさせていただきたいというふうに思います。それから、免許返納後の公共交通の重要性ということで、確かに、住民の方からも意見をいただいているところです。免許を返して、突然、公共交通に乗るといっても、乗り方が分からない、利用の仕方が分からない、行き先が分からないといった声もあります。市としては、利用促進として、路線バス、あるいは乗合タクシーの乗り方教室なども今後は積極的に取り組んでいく必要があると考えております。
委員	このアンケート結果を拝見しますと、「お困りごと・意見」のところで、便数が少ない、時間の合う便がないというのが多く出されていますが、今後このアンケートの回答に対して、どれくらいの便数なら乗ってくれるのか、何時頃増やしたら乗ってくれるのかというような分析をやっていく予定はあるのでしょうか。
事務局	今後、具体的には7月2日から利用者を中心とした住民意見交換会を開催し、乗合タクシー等の公共交通を利用されている方に集まってもらうように働きかけを行って、説明会の中で具体的なその地区、その地区における適切な時間や便数について聞き取りをしていきたいと考えております。
委員	使っている人は便が少なくても乗ると思うのですが、使っていない人が使いたくなるようなダイヤや便数を深掘りしたほうがいいんじゃないかと思いました。私自身、地方に行ったときには、バス停に行って時刻表を見てから、バスの便数が少なすぎて使うのをやめようとなってしまうことがよくあるので。例えば、乗り過ごしても1時間ぐらい待ったら次の便がくるようなダイヤにするのはどうかなど、検討されてみてはどうでしょうか。無理なら無理とははっきり言えばいいと思いますし、可能性があるならお試しでやってみるのもいいのではないかなと思います。
事務局	公共交通を利用したくても、できない方の意見というのも本当に貴重な意見だと思っていますが、一方で意見収集がなかなか難しい部分もございます。今度、地区に出て、住民の方と意見交換しますので、幅広く意見の収集をしていきたいというふうに考えております。
オブザーバー	アンケートは、ほとんど意味がないと思っています。あえて言えば高校生であればいいのですが、一般的なアンケートはほとんど意味がないです。より具体的に現状を把握し取組を考えるために、戦略会議や住民意見交換会が設定されています。戦略会議は、協議会メンバーよりさらに実行部隊となるような方に来ていただいて、たくさんの方に公共交通を利用していただけるように、様々なことを考える知恵出しをする会議です。あるいは、事業者と自治体だけに任せてないで、関わるができる人が様々なことに取り組んでいく必要がある中で、どう取り組むかを考える会議でもあります。住民意見交換会については、例えば、乗ると言っても実際乗ってくれない人が多いので、本当に乗っていただけるよう

	なニーズはどこにあるのかというのを探すために住民の皆さんと具体的な話をする場です。そのことによって、アンケートではまったく取れないような、本当に利用したいところはどこなのかを明らかにし、それを、計画の中で具体的な政策としてどう落とし込んでいって、実際に取り組むことができる仕組みにするかということにつなげるということを考えていただけたらいいかなと思います。もう1つあるのは、例えばライドシェアとの連携についてですが、ライドシェアを実施するのはいいですが運転手は結局市民の中の誰かが担う必要があります。また、乗合型サービスが安価にできるのは、乗り合うからですが、みんなタクシーを当然使っているんだったら全然安くなるわけないとか、そういう、当たり前のことが分かっていなくて大失敗ということが全国いたるところで生じています。そのようなことがないように、どんな事業がその地域に、適材適所になっているかということもきちんと考えていく必要がありますし、そうすると、そのとき誰が担い手になるかということも決まってきます。つまり、サルマネとか形から入るのではなく、全体の設計の中で、これらの取組があると説明できるようにすることが大事だと思っています。繰り返しますが、地域公共交通計画の内容を考えていくにつけて、みんなが我が事に考えて自分たちが取り組むことを入れていくと、本当の意味の計画ができるということです。そうやって考えていただけたらいいのではないかなと思います。自主的に皆さんが、公共交通をよくしていくために必要なプロセスだとお考えいただければと思います。私自身、一般的に支援をしていきますので、よろしくお願いいたします。
4. その他	
事務局	次回の益田市地域公共活性化協議会は、9月を予定しております。その際には、現在実施中の高校生アンケート結果なども踏まえながら、地域公共交通計画の素案を皆さんにお示しをさせていただきたいと思います。また、忌憚のないご意見をいただけたらと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。
事務局	いろいろとご意見ありがとうございました。事務局の課題も明確になったところがございます。次回の協議会に向けて準備等を進めてまいりたいと思います。
閉会	