

交通網問題対策等調査特別委員会 会議記録

- 1 期 日 令和5年12月22日(金)
午前9時23分 開会
午前10時30分 閉会
- 2 場 所 第3委員会室
- 3 出席委員 委員長 太田 智博
副委員長 荒木 慎太郎
委員 芦田 竹彦、清水 寛、
須山 泰一、芹澤 正志、
松井 正志
- 4 欠席委員 なし
- 5 説明員 (別紙のとおり)
- 6 傍聴議員 なし
- 7 事務局職員 次長 坂本英津子、主事 菅谷祐一
- 8 会議に付した事件 (別紙のとおり)

交通網問題対策等調査特別委員長 太田 智博

交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2023年12月22日(金) 9:30～

場 所：第1委員会室

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 協議事項

(1) スクールバスの現状と課題について

【教育委員会】 学校教育課

(2) 委員会の運営方針について

委員会重点調査事項

4 閉 会

交通網問題対策等調査特別委員会名簿

【委員】

2023年12月22日現在

職 名	氏 名
委員 長	太 田 智 博
副 委 員 長	荒 木 慎 大 郎
委 員	芦 田 竹 彦
委 員	清 水 寛
委 員	須 山 泰 一
委 員	芹 澤 正 志
委 員	松 井 正 志

【当 局】

職 名	氏 名	職 名	氏 名
都市整備部長	澤田 秀夫	城崎振興局 地域振興課参事	橋本 郁夫
建設課長	冨森一靖彦	竹野振興局 地域振興課参事	小林 昌弘
建設課参事	堀田一政司	日高振興局 地域振興課参事	上野 和則
都市整備課長	久田 涉	出石振興局 地域振興課参事	川崎 隆
都市整備課参事	堂垣 俊裕	但東振興局 地域振興課参事	小川 一昭
教育委員会次長	正木 一郎		
教育委員会学校教育課参事	吉谷 孝憲		

10名

【議会事務局】

職 名	氏 名
議会事務局主事	菅谷 祐一
議会事務局次長	坂本 英津子

交通網問題対策等調査特別委員会設置要綱

1 設置の目的

豊岡市の基幹交通網の整備をはじめ、市民生活の利便性等を高めるための公共交通機関の諸課題等について調査を行うため、地方自治法第109条及び豊岡市議会委員会条例第5条の規定に基づき、特別委員会を設置する。

2 委員会の名称

交通網問題対策等調査特別委員会

3 委員の定数

8名

4 付議事件

- (1) 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、但馬空港及び鉄道に関する調査研究等
- (2) 路線バス等地域公共交通に関する調査研究等

5 委員会の設置期間

調査完了の時期まで

6 調査の経費

議会費の中で議長の定める額

7 その他

設置期間中、議会の閉会中も継続調査できるものとする。

交通網問題対策等調査特別委員会重点調査事項（案）

2023. 12. 22

1 高規格道路に関する事項

- 北近畿豊岡自動車道の事業推進に関する事
- 山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）の事業推進に関する事

2 但馬空港に関する事項

- 空港の利用促進並びに支援体制に関する事
- 東京直行便の実現に向けた事業推進に関する事

3 バス交通に関する事項

- 路線バス等公共交通の充実と利用促進に関する事
- スクールバスに関する事

4 鉄道交通に関する事項

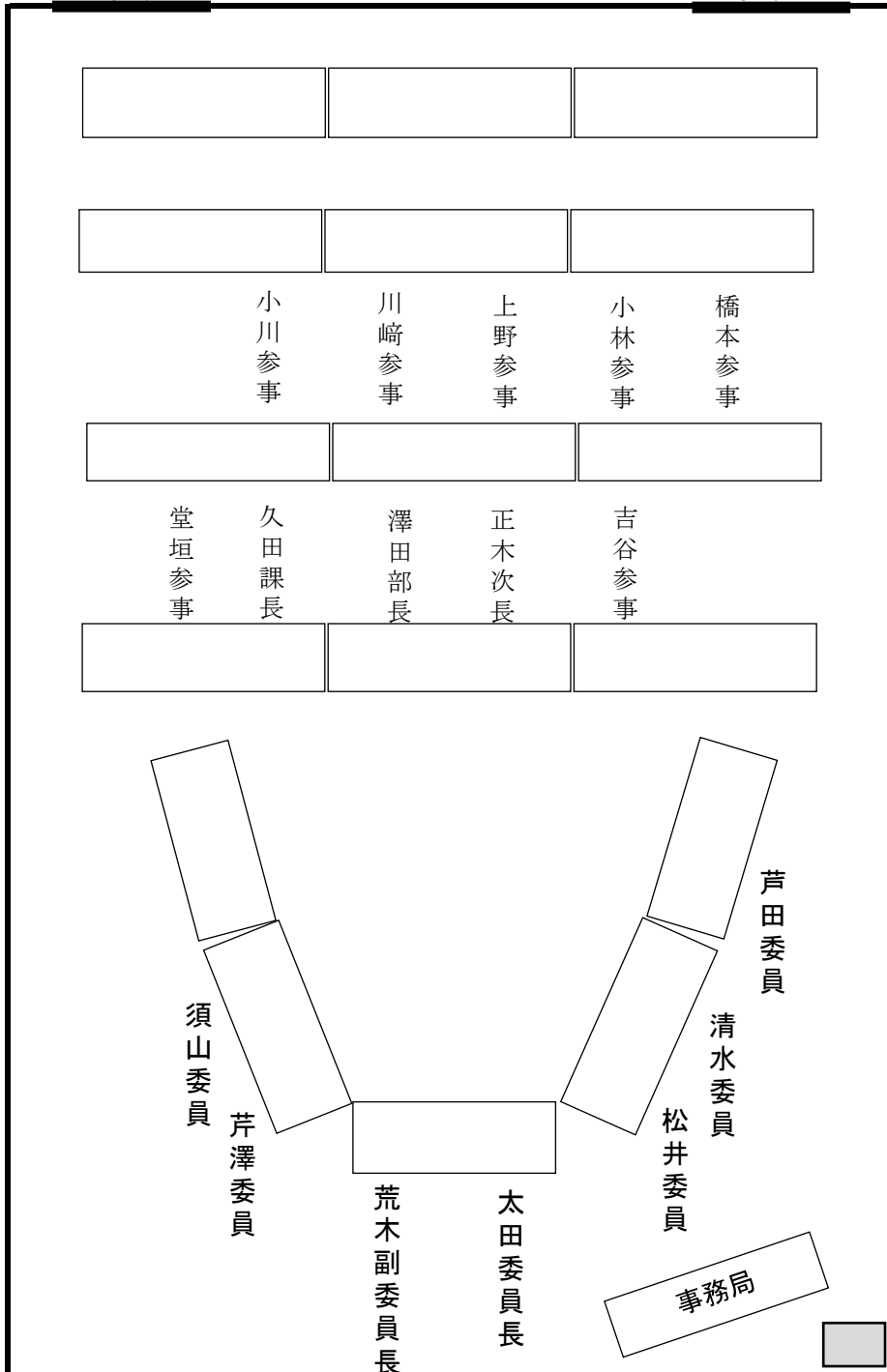
- 鉄道交通の維持・存続並びに利用促進に関する事

2023年度 交通網問題対策等調査特別委員会 席次
(第1委員会室)

廊下

出入口

出入口



窓

午前9時23分開会

○委員長（太田 智博） 少し時間は早いですけど、皆さんおそろいになりましたので、ただいまから交通網問題対策等調査特別委員会を開会いたします。

皆さん、おはようございます。昨日から大きな寒波が来て、この豊岡市内も大雪になるのではないかと予想されてましたが、若干、竹野、港方面では積雪があるとは聞いておりますが、おかげさまで、この豊岡の中心市街地においては雪が降らずに安堵しているところではございますが、また来週から気温がかなり上がると言われています。寒暖差が大きい季節でもございます。また、年末を迎えまして、皆さん、慌ただしい季節になるかと思いますので、十分健康管理には留意をしていただきながら、よい新年を迎えていただけたらと思います。

それでは、早速でございますが、協議事項に入りたいと思います。

協議事項に入ります前に連絡をさせていただきます。委員会中の発言につきましては、必ず委員長の指名を受けてから、マイクを使用し、発言の最初に課名と名字をお願いいたします。

まず、（1）スクールバスの現状と課題についてを議題といたします。

委員の皆様は、Side Books上のフォルダ一、交通網問題対策等調査特別委員会、2023年12月22日の中に配信をしておりますので、資料をご覧くださいと思います。

それでは、教育委員会学校教育課から説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） では、私のほうから、スクールバスの現状と課題というテーマにつきまして状況等々を説明させていただきます。

まず、資料の2ページをお開きください。まず、通学バスの基本的な状況としましては、こういった基準でバス通学を認めているかどうかという資料をここに記載をさせていただいております。まず、バス通学を認めるかどうかにつきましては、距離の

基準と要素の基準というものを持っております。基本的には、ここに書いてありますとおり、距離の基準、小学生で通学距離3キロ以上、中学生で通学距離6キロ以上でバス通学を認めております。また、これに加えまして、要素の基準といたしまして、例えばこの距離の基準に達しない場合であったとしても、通学距離、歩道のない区間の距離、住家のない区間の距離、これらの3つの状況を点数化しまして、合計6点以上になった場合に、教育委員会内に設置をしておりますバス通学審査委員会を開催しまして、その他の要素、登下校時の人数であるとか、地域の見守り活動の状況であるとか、そういったことを総合的に勘案して、バス通学の要否といえますか、可否を判定をしております。

次のスライドをご覧ください。3ページでございます。こちら、要素の基準の小学校の点数表を参考までに記載をさせていただいております。例えばですけれども、審査をする地区が通学距離が2キロ、小学校の場合で3キロ以上となりますので、通学距離2キロは、通常はバス通学の対象にはなりません。さらに、歩道のない区間が500メートル、住家のない区間が500メートルあったとしますと、距離が通学距離2キロのくくりになりますので、2キロですので、2点、歩道がない区間が500メートルとなりますので、これも2点、住家がない区間、これも500メートルになりますと2点、合計6点以上になりますので、審査委員会の中で審査しまして、総合的にバス通学の要否を判断をするような形になります。

次のスライド、4ページをご覧ください。こちら、中学校の点数表になります。中学校の場合につきましては、歩道のない区間を全年でバス通学を認める場合と、冬季のみ認める場合で区分を分けております。これらの区分を基に、小学校の場合と同じように点数化して、総合的に判断をしているところでございます。

次、5ページをご覧ください。こちらでは、バス通学を認めた場合、スクールバスの運行可否について記載をしております。バス通学を認めた場合なん

ですけれども、その地域に路線バスが運行されている場合は、基本的に路線バスを利用するようにしております。この場合、路線バスを利用した場合には、該当の世帯に対しては定期券補助を行っております。例えば全但バス路線でありましたら、市で定期券を購入しまして、現物支給というような形で対応しております。次に、路線バスの運行がない場合、または、路線バスは運行してるんですけれども、登下校に合う時間帯の便がないというような場合があるんですけれども、まず、路線バス自体の運行がない場合は、スクールバスの運行委託という形で対応しております。さらに、路線バスは運行されているんですけれども、登下校に合う便がない場合は、路線バスの臨時便という形で運行委託をしております。

続きまして、6ページをお開きください。こちら、スクールバスの運行状況、冬季便、臨時便を除く運行状況といたしますか、委託状況でございます。ナンバー1からナンバー10までありますけれども、ちょっと便宜上、竹野小・中のところを2つに分けておりますので、実質的には全部で9路線、現在委託をしております。一番右の委託業者の欄をご覧ください。2023年度はスクールバスについては、全但バスさんとメルティバスさんに委託をいたしております。

続いて、7ページをお開きください。こちら、冬季便や臨時便の運行状況となります。表の下のところのところにちょっと注釈で入れております。冬季便といたしますのは、ふだんは自転車通学をしている生徒を対象としまして、冬の期間、12月から2月までの期間のみ運行しているスクールバスになります。その下段の米印の2つ、臨時便につきましては、ふだんは路線バスを利用し通学しているものの、学校行事であったり、通学時刻に変更が生じて、運行ダイヤに適切な便がない場合、臨時にスクールバスとして運行しております。こちらの1から8までにつきましては、単価契約、業者さんとさせていただきまして、実際の運行回数を基に委託料を支払っているというような状況でございます。こちらの冬季便、

臨時便につきましても、全但バスとメルティバス、この2社に委託をしております。

続きまして、8ページをご覧ください。こちら、参考までに運行図、こちら、通常便のみになるんですけれども、運行図を掲載させていただいております。色をつけたラインが実際の運行している区間になりまして、ご覧いただきますとおり、竹野地区が最も長い距離、スクールバスを運行しているというような状況でございます。

では、続きまして、9ページをお開きください。こちら、学校再編に伴いまして、今後のスクールバスの増便の見込みとして記載をしております。ちなみに、この表に記載してあります統合の内容なんですけれども、あくまで現時点の適正規模・適正配置計画のとおりに進んだ場合の例として作成をしております。詳細協議はまだこれから、地元との協議もこれからとなってくるものが多数含まれておりますので、実際はちょっとこのとおりになるかどうかは、まだ現時点では分かってないという状況でございます。

スクールバスですけれども、2025年の小坂、小野小、また、2030年頃と記載をしております新田、中筋小、2031年以降に予定をしております日高にあります日高東中、日高西中の統合の際にはスクールバスの増便といたしますか、追加が必要になるものというふうに見込んでおります。

続きまして、10ページをお開きください。こちら、スクールバスの現状の課題でございます。

まず、スクールバスを取り巻く課題でございます。(1) - 1に記載をしておりますが、まず、1点目の大きなものが路線バスの縮小になります。利用客の減少等によりまして、だんだんと路線バスが縮小されているような状況になっております。路線バスが縮小されますと、通学で使える路線バスというのがどんどん減ってきてまして、どうしてもスクールバスに頼らざるを得ないという状況が増えてきているというような状況でございます。2点目がバス事業者の運転手不足になります。この運転手不足につきましては、全国的なものでありまして、今最も大きな課題となっております。バス事業者の運転手

不足がどんどんと大きくなっていきますと、スクールバスの需要は大きくなっていくんですけども、それを受託していただけるのがだんだんと難しくなっていくというふうに考えております。最後、3点目でございますけれども、先ほどの表で説明しました小・中学校の統廃合に伴う新路線の需要の増加です。学校を統合しますと、どうしても広範囲の統合になりますので、新しい学校へ通い先が変更になる地域の子供たちは基本的にどうしてもバス通学が必要になる距離となってしまいます。しかしながら、なかなか路線バスが走っていない地域も多いということになりますので、また今後もスクールバスの需要が増えていくものと見込んでおります。また、統合準備委員会ですとか、地元との意見交換会の中でも、保護者の方の最も大きい関心事がやっぱり通学になりますので、統合の検討を進めていくためにも、どうしても通学手段の確保というのはこれからも重要になってくるという状況になっております。

続きまして、課題に対する対応検討でございますけれども、従来からなるべく路線バスが利用できるように、統合などの際には、全但バスであったり、イナカーであったり対しまして、運行ダイヤを通学時間に合わせられないかですとか、運行ルートを変更して、学校の近くを経由できないか、もしくは、その学校の手前までしか行っていないような路線がありましたら、ちょっとそれを延長して学校まで行ってもらえないかというような調整をして、なるべく路線バスを使うように調整を行ってきました。ただ、実現できたものもございますし、どうしても実現できなかったものもございます。路線バスについては、やはりJRとの接続という一つの基準がありますので、それに影響が出るような時間変更等々はなかなか難しいという状況もございますし、また、イナカーにつきましても、路線バスへの接続というのも大きな目的の一つにもなりますので、学校に合わせて接続が大きく損なわれるような調整もちょっと現時点ではなかなか難しいというふうな状況でございます。そういった中で、なるべく調整をお願いして、可能なものはダイヤ変更、ルート変更

等々で対応をお願いしてきている次第でございます。

今後の検討事項と申しますか、検討課題でございますけれども、スクールバスとイナカーの重複路線の調整強化ですとか、もしくは、スクールバス、イナカー利用客の混乗検討というようなことも今後は進めていかなければいけない状況となっております。どうしてもスクールバスをやめるという判断はなかなか現時点ではできませんので、やはりどうしても各子供さんを学校に送り届けるような手段というのは、今後も確保していく必要があると思っておりますので、そういった中で、なるべくスクールバスを優先に、イナカーの運行をそれに合わせられないかというようなことを都市整備課等と今後も協議を進めていきたいというふうに考えております。

続きまして、11ページをご覧ください。11ページには、11月13日月曜日に大雨警報が発令されまして、そのときに竹野小学校の臨時休校の判断で、多少混乱が、放送を聞いて不安に思われた方がたくさんおられるというようなことで、説明をしてほしいというような要請をいただきましたので、この場を借りまして説明をさせていただきます。

休校判断に至る経緯でございますけれども、通常、スクールバスと申しますのは、7時15分ぐらいに三原とか床瀬、それぞれ2台が発出するような形で運行しております。休校判断の経緯でございますけれども、午前6時時点で大雨警報が発令されてしまったため、小学校と中学校が協議して、臨時休校を決定しまして、一度、全但バスに小・中とも休校のため、スクールバスは運休でお願いしますというふうな連絡を入れられておられます。竹野は、同じスクールバス使いますので、小学校と中学校が大抵は相談をされて、どうしようかというふうな判断をされて、通常は統一の対応を取っておられます。6時時点で、一度休校というふうな判断をされたんですけども、実は6時45分、大雨警報が解除されまして、これに伴って再度協議をされております。その結果、中学校については、引き続き休校を判断されまして、小学校については、9時、もしくは10

時の登校に向けて調整するということを決定をされました。午前7時過ぎになりますけれども、じゃあ、9時、10時の登校に向けて、スクールバスをということで、全但バスに連絡をされまして、スクールバス運行について相談をしたところ、全但バスからはすぐに手配できる運転手が1名という回答で、ちょっとすぐにでの対応はできないというふうなことでございました。それを受けまして、小学校のほうなんですけれども、実は給食を中止する報告期限が7時30分となっております、その後も、今すぐは無理だったら、じゃあ、どれぐらいなら走らせられるかというふうな調整をしますと、この7時30分を過ぎてしまうというふうなことになる、結果的に登校できなくなってしまうときに、いろいろと困るというようなことで、最終的には登校時間の再調整は行わずに休校を判断されて、その旨を防災無線で放送されたというような次第でございます。

なお、こうした災害時とか、登校時間がずれた場合の対応については、運行委託契約の中で、学校と運行事業者で随時協議しながら対応するというふうなことで定めております。ただし、なかなか運転手の状況であったりとか、バス車両の状況等ですぐに対応できないというふうなこともございまして、ちょっと今回のそういったタイミングも重なって、こういったような状況になってしまいました。

今後につきましては、例えばマニュアルといいますが、手順書みたいなものをちょっとまた市のほうで、学校とバス業者とも相談しながら検討させていただきまして、例えばスクールバスの運行時間を調整する場合に、まず、第一弾として、バス事業者がすぐの対応が駄目だったら、じゃあ、次はこういう手段を検討しましょう、じゃあ、それが駄目だったらこういう手段を検討しましょうというような、ちょっとそういった手順書のようなものを作成したいと考えております。ただ、代替の手順についても、ちょっといろいろと調整が必要になりますので、若干時間をいただければというふうな考えております。

最後、12ページでございます。こちら、スクールバス運転員の兼務の状況です。スクールバスの運行を委託しておりますけれども、実際スクールバスの運行といえますか、運転をしている運転手がどのような状況かということをごちらで表にしております。通常便の路線につきましては、ほぼ全ての運転手が路線バスであるとか、貸切りバスとの兼務となっております。また、運行委託契約でも専任の運転手を置くというようなことは要件としておりません。ちなみに、1番と2番、港小学校と城崎小学校でございますが、こちら、専任というふうに記載をしておりますけれども、こちらの運転手につきましては、定年後の方で、フルの運転手のようにフルタイムで働くのはもうちょっとこれ以上はしんどいけれども、スクールバスの運転だったら、まだ協力できますというようなことで、全但バス等に残っていただいて、運転手を続けていただいているというふうな状況でございます。

すみません、説明は以上となります。

○委員長（太田 智博） 説明は終わりました。

それでは、質疑、意見等に入りますが、質疑、意見のある方につきましては、簡潔明瞭に質問をしていただきますようお願いをしたいと思います。

それでは、質疑、意見ございませんでしょうか。清水委員。

○委員（清水 寛） 何点かお聞きします。

まず、福住、寺坂のスクールバスのことで、ちょっとその地域の方からお聞きしたんですけども、たしか1台だけで動いておられるんですけども、結構人数が多くて、何往復か、学校にピストンで送っているというような話をお聞きしたんです。その場合、これはほかのやつも一緒なんですけども、トラブルが起きた場合というときに、一部の生徒は運べてるんですけども、一部が運べないというようなこともあると思いますし、そういったときの対応というの、先ほどのお話では、手順書を作成するというようなこともありましたから、そういうことも今後検討されるのか、もしくは、今検討されているのかということ。

それから、これも先ほどのお話の中であったんですけども、恐らくイナカー路線のところだと思うんですけども、スクールバスが走る時間帯に利用されたいというようなお話を住民の方からお聞きすることがあります。今そういう意味では、混乗というか、そういうことも検討されるというようなお話があったんですけども、実際、そういう意味では、重複でしていく中で、子供の安全が第一だから、保護者でも乗せないというようなことをスクールバスの場合は言われてたんですけども、その辺で、一部では、とはいいいながら、路線バスが走っているところは路線バスで乗ってもらう、乗車券は市のほうが渡しますということでは、ちょっとダブルスタンダードのような、基準が曖昧かなというふうに思うんで、その点についてもどのように対応されるのか、お考えをお聞かせください。以上です。

○委員長（太田 智博） 吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） まず、トラブルの際ですけれども、その際、基本的には、運行を受託している事業者に代替を出していただくというようなことになろうかと思えます。また、ちょっとどうしてもその手配ができないというようなことになりますと、多少送迎に時間がかかってしまうというようなことは、今後も、残念ながら、生じてしまう可能性はあるかと考えております。

また、混乗の関係ですけれども、現時点では混乗というのはしておりません。例えばスクールバスに一般の方、乗っていただいて、生徒じゃない方が乗るということに対する保護者の方の感情というのを、ちょっと現時点ではまだどういった反応があるというのかも分かりませんし、また、もう一つ、スクールバスに一般の方が乗られるときに、料金をどうするかというのも非常に大きな問題になります。料金を徴収すると、ちょっとまた、そちらは都市整備課のほうが詳しくお答えいただけると思うんですけども、料金をどうするかによって扱いが変わってきたりというようなこともございますので、もしばらくはその調整に時間が必要になろうかと思えます。ただ、いずれにしましても、なかなかイ

ナカーであるとか、スクールバスを多方面に時間も細かく走らせるというのは難しくなってきておりますので、何とか今後もスクールバスであったり、地域の移動手段を確保するためもございますので、なるべく長く維持できるように、そういった混乗というの、便を減らしながらも混乗等で何とか移動手段を確保していくというようなことも必要になってくるんじゃないかというふうに考えております。

○委員長（太田 智博） よろしいですか。

清水委員。

○委員（清水 寛） 私がちょっと気になると思うのは、イナカーでスクールバスを生徒の数が少ないところはそれ、全然いいんですけども、場合によっては、生徒がある程度きちきちに乗ってるようなスクールバスの場合は、一般の人が乗ると生徒が乗れないというような状況が発生しかねないかなと思うんです。そういう部分でいえば、やはり子供のために運行するものが、一般の人が乗るから乗れないというようなことにもなりかねないので、その辺はまたしっかりと検討してもらいたいと思いますし、先ほどの話、当然保護者の方のご意見を伺うというのがまず第一だとは思いますが、イナカーの場合は、やはり地域を支える路線ということもありますから、知らない方とはいいいながら、本当に知らない方なのかどうかという意味では、やはり地域の方が乗られてるということもあると思うんで、その辺も含めて、しっかりと検討いただきたいと思えますし、あんまり長々と検討するのではなくて、なるべく早く動けるようにしていただきたいと思えます。以上です。

○委員長（太田 智博） 何かございますか。特に大丈夫ですか。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） はい。

○委員長（太田 智博） ほか、ございませんか。

松井委員。

○委員（松井 正志） スクールバスって、国とか、上位団体の何か運営基準というか、運行基準というのか、そういうものがあるかどうかというのを教え

てほしいのと、それから、昔はスクールバス運行すると1台当たり交付税措置なんかがあったんですけども、そういう国からの支援策みたいなものがあるのかどうかということをお聞きしたいのと、もし、ざっとでいいんで、総予算額が幾らぐらいで、財源的に支援があるんだったら、その財源内訳のようなものが分かれば、教えていただきたいんですけども。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） スクールバスの運行について、上位団体の基準があるかということをごさいます。恐らくちょっと私、国等で何キロ以上だったらスクールバスというような基準があるというのは承知をしておりますんでして、それぞれで判断をしているのかなというふうに考えております。

また、交付税措置なんですけれども、1路線当たり、すみません、正確な数字をちょっとここではお示しできないんですけども、600万円でしたか、どうでしたか、いいかげんな数字になってしまって、言うべきじゃないかもしれないですけども、そういった金額が普通交付税として入ってきます。ただ、スクールバスの運行経費に比べますと、どうしても全然届かないような金額になります。すみません、ちょっとお待ちください。すみません、トータルの経費につきましてはちょっと今調べますので、しばしお待ちいただけますでしょうか。

○委員長（太田 智博） 松井委員。

○委員（松井 正志） 結構です。

次に、さっき1路線当たり交付税措置があるということは、例えば6ページ、7ページに運行状況があるんですけど、この路線単位で幾らかの財源措置があるというふうに理解したらよろしいですか。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） はい、そうでございます。

○委員長（太田 智博） 松井委員。

○委員（松井 正志） 分かりました。

それから、実際に利用されとる総人数というの、ざっと、もし分かったら教えてください。

それから、それとは別に、スクールバスの基準に合わないような地域で、例えば個人の方がご家族なりで送迎をされているような例があるかどうか、もしそういう把握されとったら教えてください。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） 利用者数ですけども、2022年度の実績になりますけど、大体400名強、430ぐらい。

○委員（松井 正志） 小・中合わせて400。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） はい。小・中合わせて430になります。

○委員（松井 正志） 430。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） はい。

○委員（松井 正志） 小・中の内訳、分かりますか。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） すみません、ちょっと後ほど、分けて計算させていただきます。すみません。

あと、先ほどスクールバスの運行コストというふうなご質問いただきましたけれども、年間契約が単価契約以外の通常運転している路線につきましては、2022年度決算で6,464万7,000円ほどとなっております。

○委員（松井 正志） 分かりました。いいです。

○委員長（太田 智博） よろしいですか。

○委員（松井 正志） はい。

○委員長（太田 智博） ほか、ございませんか。芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） 今一番課題の運転手不足なんですけども、先ほど定年後の方というのは、そのバス業者の定年後の方ということですか。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） そうでございます。

○委員長（太田 智博） 芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） たしかスクールバスは2種がなくても運転できるんですよ。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） はい、2種がなくても運転できます。

○委員長（太田 智博） 芹澤委員。

○委員(芹澤 正志) ということは、例えばですよ、市の職員さんで定年されて、仕事ないから、そのぐらい手伝うよとか、そういうことは多分可能だと思うんですけども、そういう募集の仕方とか、確保の仕方というのは検討はされているのでしょうか。

○委員長(太田 智博) 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事(吉谷 孝憲) その職員を使うというのも検討課題の一つとは考えておりますけれども、やはりどうしても職員といいますが、ふだん運転していない者となりますので、バスの運転にたけた職員がいればいいんですけども、ちょっと今すぐには難しいかなと思っております。また、できるだけやはり慣れた運転員の方に運転していただくという意味合いでも、可能な限りバス事業者さんが受けていただけるのであれば、バス事業者さんに何とかお願いをしていきたいというふうに考えております。

○委員長(太田 智博) 芹澤委員。

○委員(芹澤 正志) 安全のことを考えると、やっぱり経験者のほうがいいと思いますし、そうなんですよけども、幅広くこれからいろいろ募集というか、本人さんがある程度自信があれば、それと保険がしっかりしていれば可能性もあると思うので、そういうことも検討していただければなと思います。よろしいです。

○委員長(太田 智博) ほか、ございませんか。
須山委員。

○委員(須山 泰一) 僕らの時代は歩くのが当然みたいでしたけど、今はそうじゃないと思います。基本的な考え方としては、できるだけ歩くべきだみたいな考え方が教育委員会としてはあるのかどうか、お聞きしたいです。

それから、具体的なところで、例えば静修小学校、日高小学校と統合しましたが、あそこはどうでしたか、久田谷だけが3キロを超えとかというようなことを聞いてたんですけど、結局、静修小学校区全てスクールバスになってるんだと思うんですけど、そこら辺は、さっきの得点、点数とかのあれでなったのでしょうか。教えていただきたいです。

あと、それと、スクールバスの場合は、利用者は費用は要らないでしたかどうか、そこも教えてください。以上です。

○委員長(太田 智博) 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事(吉谷 孝憲) 教育委員会として、できるだけ歩くべきかどうかということでございますけれども、やはりスクールバスを使うことによって体力の低下と、正確な数字があるわけではございませんけれども、何か歩いてた頃に比べるとというふうな話も聞きます。すみません、ちょっと教育委員会全体の方針として、歩くべきかということまで、申し訳ないです、私、現時点では答えられないですけれども、個人的にはやっぱりある程度は歩いたほうがいいのではないかとこのように考えております。

また、静修の件でございますけれども、議員おっしゃるとおり、道場と夏栗は3キロないような状況でございましたけれども、先ほど冒頭に説明しました基準に照らして、最終的にバス通学というふうな判断をいたしております。

あと、3点目、費用ですけども、スクールバスの利用について保護者の負担はございません。以上です。

○委員長(太田 智博) 須山委員。

○委員(須山 泰一) 今見てて、小学校のこの得点の要件でいえば、3キロなかったら、距離は2点で、歩道がずっとなかったとしても3点でね。あそこは、家はいっぱいある区間なんで、6点になったんかなと。なって、それで、スクールバスになったんかどうか、ちょっと疑問だなと思ったんで聞かせてもらいました。

そうですね、あと、それと、もう一つ、この基準のところは通学距離、歩道、住家、家がない区間というようなところがあって、例えば人数、歩いて行く、昔でいえば集団登校ですけど、それが今減ってますよね。それが人数ですとか、あるいは家庭環境や学年とか、そういうところも加味していただきたいと思いました。これは要望です。

それから、路線バス、あるいはイナカーが走って

る区間ですけど、そしたら、スクールバスが3キロ未満であって、認められてない場合でも、もしそこに乗って行くという事情があった場合、費用が発生するかしらないか、スクールバスが認められている場合、3キロ超えてたら無料だけど、3キロ未満はスクールバスは認められてないと。その場合に、そこに走ってるバスに乗って行く場合は、それはあり得ますよね。そういう場合は費用が発生するというだけの違いになるんでしょうか。ちょっと教えてください。

○委員長(太田 智博) 須山委員、それ、スクールバスは走ってないけど、路線バスが走ってたときに乗れるかどうかという話。

○委員(須山 泰一) そうそう。路線バス、イナカーがね。

○委員長(太田 智博) さっき言ったのは、集団登校が人数減ってきてるのは、意見としていいですよ、質疑じゃなくて。

○委員(須山 泰一) そうですね。この基準、たくさんある中に、そういうところも加味して考えていただきたい。それは何らか答弁いただけたら、それはそれでありがたいですけど。

○委員長(太田 智博) どうですか。
学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事(吉谷 孝憲) 基準3キロ未満であって、路線バスを利用されたというようなケースですけども、ちょっと現在、そういったケースがあるかどうかは把握はしてないんですけども、基本的にバス通学を許可していない状態で、例えば乗られて来られるというような状況だったとしましても、現時点ではそれに対して通学補助というのは、恐らく例がないと思いますし、現時点では考えておりません。

○委員長(太田 智博) 集団登校のやつはいいですね、意見求めなくても。

○委員(須山 泰一) 集団登校というか、その基準が、距離と歩道と家があるかないか、ハード面というか、道の側面が、環境面が強いかなど。

静修小学校のことは分かりますか、さっき言った、

得点でいったら、何か僕は通学距離が、2.5キロあったら3点か。2.5キロあったんかな、夏栗、道場も。

○委員長(太田 智博) 小学校と中学校で基準が違いますんでね。

○委員(須山 泰一) 小学校のほうですけど。そういうことか。6点あったんだ。分かりました。

○委員長(太田 智博) よろしいですか。

○委員(須山 泰一) はい。

○委員長(太田 智博) ほか、ございませんか。
荒木委員。

○委員(荒木慎太郎) すみません、1点だけ、失礼します。今スクールバス運行されてる中で、今からスクールバスの需要が増えていく中で、運行业者に関しては、運転手不足とかは、これから5年、10年後とか、しっかり運行できるのかとか、そういったところの計画は今できてますか。

○委員長(太田 智博) 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事(吉谷 孝憲) 正直言いますと、ちょっと5年後、10年後まで見通せてるような段階ではございません。そういったこともありまして、イナカーとなるべく合わさった形の運行ができないうのも今後協議が必要だというようなことで検討している次第でありまして、なかなかバス事業者のほうも、新しい運転手を採用されるためのいろんな取組もされているようでございますけれども、一方で、退職される方もあるというようなことで、なかなか運転手がばっと増えて、一気に運転手不足が解決するというのは、ちょっと現状では難しいんじゃないかというふうに考えております。

○委員長(太田 智博) ほか、ございませんか。
芦田委員。

○委員(芦田 竹彦) ちょっと教えてもらいたいなと思います。6ページのところに、スクールバスの運行状況ということで、冬季便とか臨時便を除くってあるんですけども、先ほど運転手さんの将来からいくと、運転手不足というのがあるんですけど、車両のほうは、これ、台数で、これ、12台になるんですけど、例えばメルティバスさんやったら、

ワゴン車だけを日高、三方、福住のほうにされてますけども、冬場に車両の体制が、これを12台から、冬のスタッドレスタイヤとかいうこともあるんでしょうけども、そういった対応をどうされてるのか、ちょっとお伺いしたいなど。バスのほうの運行時の冬場の体制ですね。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） すみません、ちょっと冬場の体制につきましては、運行委託、市の保有のバスについては、当然市で把握はしてるんですけども、運行事業者のほうで回していただいている、そちらの車両については、正確には把握できておりません、申し訳ないですが。

○委員（芦田 竹彦） 当然冬場ですから、安全対策というか、運行状況が大事なことになるので、その辺をちょっと聞きたいなどと思って聞かせてもらいました。

○委員長（太田 智博） 学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） 当然事業者のほうできちんと免許を受けて営業されている事業者さんでございますので、当然そういった国等の検査も受けておられるというふうに思いますので、事業者のほうでしっかりやっただいただいているものと考えております。

○委員長（太田 智博） 芦田委員。

○委員（芦田 竹彦） 委託業者のほうで安全対策が取られているということで、場合によっては車両を替えたりとかいうケースも中にはあるんでしょうかね。それはない。（発言する者あり）なるほど、分かりました。いいです。

○委員長（太田 智博） ほか、ございませんか。

私から2点、よろしいですか。

まず、1点、意見なんですけど、この資料のスクールバスの豊岡南中学校（冬期）のところは、若干、今、住民の方から意見もらってるのが、冬期になって、バスに中学生が乗るようになったと。バスが小さい関係で、ちょっと大変高齢の方が窮屈に乗られている状況があるというふうなご意見をいただいております。多分、バスがちょっと小さいらしいん

ですね。マイクロバスのものなのかな。それ、ほな、一旦現状を確認していただけたらなという思いがございますので、これは、ちょっと特に答弁求めませんが、お願いをしときたいというふうに思います。

もう1点だけ、11月13日に発生しました竹野の件でございますけど、休校かどうかは学校長が判断をされるということで、この竹野につきましては、中学校と小学校の校長先生が協議をされる中であって、なぜこういう意見が中学校と小学校と変わってしまったのか、1件お伺いしたいのと、これからこれについてのまたいろんなルールを決められるということでしたけど、学校の休校どうか、まず、6時45分に、これ、判断されているんですけど、先にバス業者のほうに確認して、その後、6時45分にされた行動と、7時過ぎにされた行動、これ、逆にしたら別に大きな問題なかったのかなと思うんですけど、最初にバス業者に運行できるかどうか確認してもらって、できなかつたら、もう中学校と小学校の校長先生が休校に判断すれば、今回みたいなトラブルなかったのかなと。先に小学校の校長先生が再開のような検討されたために、こんな後手後手になったのかなと思うので、何かルールつくられるのはいいんですけど、結構簡単に解消できるルールなんではないかなと、素人ながら感じてるところがあるんですけど、それについて教えていただけたらと思います。

学校教育課、吉谷参事。

○学校教育課参事（吉谷 孝憲） まず、小学校、中学校で、なぜ判断がということでございますが、まず、小学校については、大雨警報が解除されたから、また、遠距離の児童についてはバス通学ということもあって、再開できるのではというふうに考えられたということになりますし、中学校のほうに聞き取りをしますと、やはり自転車等で結構長い距離を通学している子供もおりますので、こういった場合には、職員がちょっと全通学路ではないと思うんですけども、安全確認をした上で、ああ、大丈夫だということ判断してから、通学というようなことを

されてるようなんですけれども、この11月13日については、その危険箇所の点検をする時間がないということで、中学校は休校という判断をされたところでございます。

また、6時45分と7時過ぎですけれども、6時45分、再開しようということを決断されて、すぐに通知を出したというよりも、最終的に駄目だとなってから通知は出されてますので、時間は15分か20分ぐらいありますけど、一連の行動として判断はされたということかと思っておりますので、それほど大きな影響はなかったかなというふうに考えております。ただ、防災無線で放送される際に、運転手がいなくてというような表現でされたのが、地域、その放送を聞いておられた保護者の方に非常な不安を与えてしまったのではないかなというふうに考えております。

○委員長（太田 智博） ありがとうございます。

ほか、ございませんでしょうか。

ないようですので、以上でスクールバスの現状と課題については終わりにしますが、この際、当局側から何か発言等はございませんでしょうか。

都市整備課、久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 1点だけ、今日お配りしております資料の中に、お知らせとしまして、例年のことですが、年明けから毎行っていますイナカーの次期の運行計画に係る意見交換会の日程を別紙のとおりで開催をしたいと考えています。当日の会議内容としましては、運行条件の確認でありますとか、ダイヤ改正等の提案があるときに協議をするということに加えて、例年のとおり、おさらいという意味で、イナカーそのものの制度説明などを行ってまいます。また、夜間になりますので、ふだん利用されておる方が出席されないことも想定されますので、この間、12月からアンケートという形で、乗られた方にアンケートに答えていただける方については、その意見を集約しまして、その意見交換の場で皆さんと共有をさせていただくというような対応をさせてもらっているということだけ付け加えておきます。

○委員長（太田 智博） その件に関して、何か委員の皆さん、何かございませんか。

松井委員。

○委員（松井 正志） 今回は、特に大きな見直しがこの説明会で提案される予定はないんですね。

○委員長（太田 智博） 都市整備課、久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 大きなところはありませぬ。特に1便当たり1人を切ってるか切っていないかという運行条件の確認が一番重要なところになってくるかと思っております。以上です。

○委員長（太田 智博） ほかに、ございませんか。

当局側、ほかにはございませんか。

ないようですので、当局の職員の方は退席していただいで結構です。お疲れさまでした。

暫時休憩します。

午前10時12分休憩

午前10時13分再開

○委員長（太田 智博） 委員会を再開します。

次に、（2）委員会の運営方針についてです。

委員会の重点調査事項をSide Books上の本日のフォルダーの次第等の資料4ページに配信しております。

前回の委員会での意見が出ましたので、重点調査事項（案）について修正をしております。ご意見をいただきたいと思いますが、前回、11月17日に事務概要の説明等あったときの委員会では、3番、路線バス等地域公共交通に関する事項について、それから、今回のスクールバス等の関係もございましたので、この3番についての見直し案がございました。正副委員長、当局側で検討をしまして、この3番につきまして、バス交通に関する事項としまして、まず、路線バス等公共交通の充実と利用促進に関すること、もう一つは、今回の事象を踏まえまして、スクールバスに関すること、ここをちょっと修正をさせていただいております。あと、1番、2番、4番は11月17日のままになっておりますが、皆様から、ご意見をいただきたいと思いますが、どうでしょうか。

どうぞ、清水委員。

○委員（清水 寛） 実は前回のときにもちょっと投げかけをしたんですけど、ライドシェアについて、国のほうは本格的にその方向性が出てきているということで、それは前回聞いたときには、えっ、何ですっけというぐらい、聞き返されるぐらいなかったんですけども、そういう意味では、やはりここにライドシェアという言葉載せて、しっかりとそれ、認識してもらうことが大事かなと思うんですけども、いかがでしょう。

○委員長（太田 智博） 皆さん、どうでしょうか。（「異議なし」「入れたらいいと思います」と呼ぶ者あり）

そしたら、その文言もちょっと追加させていただいて、また次の委員会ということでもよろしいですか。異議ございませんか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） 調査事項の中にライドシェアという言葉を入れる。

○委員長（太田 智博） おっしゃるとおり。

○委員（須山 泰一） まだ僕はそこまで問題になっているという認識がなかったですけども、そこは、ここにもう載せるほどのあれですかね、どうなのでしょう。

○委員長（太田 智博） 清水委員。

○委員（清水 寛） 実際ライドシェアという表現じゃないんですけども、養父市はやぶくるという取組をしてますし、今、豊岡市でいえば、チクタクが限りなくそれに近いんですけども、そういう意味では、豊岡市が独自でやる政策ではない、国が進めようとしている施策についても、しっかりと取組を考えていく必要があるのかな。その言葉が、要は豊岡市のイナカー、チクタクではない、国が進めるライドシェアという言葉ここの中に入れるということが、入れる必要性があるかなということなんですけども、どうですか。

○委員長（太田 智博） 須山委員。

○委員（須山 泰一） 国がどこまで今現状、確かに言葉は時々見るんですけど、ちょっとどこまで進ん

でるかが認識できない。養父がやってるというのはあるけど、一方で、要するに白タク、一般の方が人を乗せて運転するというやり方が海外では広まったところもあるけど、逆にそれをストップかける動きも、というのは、安全面でやはり公共交通、日本で今やってる交通システムはタクシーとか、安全だと。この白タクというのは、非常に危険が多いと、危ないと、そういう話も聞くんですよ。僕は詳しくないんですけども、あんまりありきになっとんだったら、それはもうちょっと慎重でないといけない問題じゃないかなと、今の僕の認識、低いですけど、そういうふうに思うんですけど、どうでしょうね。

○委員長（太田 智博） 松井委員。

○委員（松井 正志） あなたが言う心配ももったもんで、そういうことも含めて……。

○委員長（太田 智博） 検討する。

○委員（松井 正志） そう。今、国の方向は、要するに法律とか、制度はまだ国のほうは確定をしてないんだけど、方向性としては、タクシー会社に限定をして、そこでライドシェアのようなものを運行させるというような案が検討されておるんだわな。それは、今後、恐らく全てのところに出てくるんで、清水委員が言ってるのは、そういうことを危機意識として、要するにこの田舎の交通網というのは十分でないんで、バスやいろんな方法に加えて、そういうものがあるんだったら、そういうものを、いいか悪いかも含めて、検討するのをやろうということなんだから、進めてるというわけじゃないんだから、僕はいいと思うんだけど。

○委員長（太田 智博） 須山委員。

○委員（須山 泰一） 僕は言うたとおり、まず進めるという方向では……。

○委員長（太田 智博） じゃないです。

○委員（須山 泰一） では、これはちょっといろいろ慎重でないといけないと、そういうことです。以上です。

○委員長（太田 智博） それでは、重点調査項目に載せたからやるわけじゃなくって、ここで調査をしていこうという認識ですので、やるやらんという可

否は、その中で論議をしていただくということで、皆さん、ご理解していただいでよろしいですか。いいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（太田 智博） 須山委員、異議ございませんか。

○委員（須山 泰一） 僕は言いたいことは言いました。

○委員長（太田 智博） 特にそれ以上、意見がないようですので、当委員会の重点調査事項は、このとおりに、追加をした上で、したいと思しますので、皆さん、よろしくお願いをします。そのように決定したいと思ひます。

それでは、次回の委員会で、特に調査を進めていきたい項目があれば、ご協議をお願いをしたいと思います。次回の特別委員会が、3月定例会の3月26日の火曜日を予定されておりますが、その中で協議事項として上げたい項目等がありましたら、ご意見をいただきたいと思ひますが、ございませんでしょうか。

清水委員。

○委員（清水 寛） 1点としては、先ほど言ったライドシェアを、これは来年4月から部分的にということがもう新聞報道されてるんで、その点について、豊岡市としての考え方というのは、先ほど須山委員が言われたとおりで、どんなメリット、デメリットがあるのかというようなことも含めて聞かれたらどうかなというふうには思ひますけども、いかがでしょうか。

○委員長（太田 智博） ほか、ございませんか。

芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） 4月に検討、解禁になって、でも、もう6月にはほぼほぼ国のほうは決めたいみたいなことを言っておられる。ですので、タイムリーですし、ぜひともそういう、いいんじゃないでしょうか。

○委員長（太田 智博） ほか、皆さん、ご意見ございませんか。

そうしましたら、ちょっと私、委員長からの提案

としましても1点……。

松井委員。

○委員（松井 正志） 今、コバスとか、それから、玄武洞線で何か実証実験やってますわね。

○委員（清水 寛） キャッシュレス。

○委員（松井 正志） キャッシュレスか。あれ、もし、まだあれか、早いのか。

○委員（清水 寛） 途中経過ぐらいは聞ける。

○委員（松井 正志） ぐらい聞かせてほしいけんな。

○委員長（太田 智博） キャッシュレス。

○委員（松井 正志） はい。

○委員長（太田 智博） ほか、ございませんか。

委員長、私のほうから、ちょっと1点ご意見をさせていただきますと思うんですけど、そのライドシェア、来年の4月から限定解禁されるということもありますんで、その点についての市の考え方もちょうとポイントを絞って説明していただくことと、このキャッシュレス、今、試行実施やってますので、その現状も踏まえて、簡潔に当局からご説明をしていただきながら、ちょっと私、荒木副委員長ともいろいろ相談をしまして、意見が出なかった場合にどうしようかということで、一応管内視察も早め早めに考えていくことがいいのかなということ、荒木副委員長と事務局側とちょっと相談をさせていただきますして、豊岡道路、来年秋に開通するんですが、この特別委員会で管内視察ということで、今の豊岡道路の現地視察も、ちょっと時間的にどうなるか分かりませんが、今の2つの案も入れながら、管内視察ができるというのが、時間的にちょっと、これ、多分昼からも予定があったと思うんですよね。なので、午前中で収まるかどうかも含めて、時間に余裕があるようであれば、せっかくですので、管内視察、豊岡道路のふだん見えないところ、どこまで見れるか分かりませんが、一つ議題にしたいというふうに思ひます。事務局のほうからも、先方のほうに確認をしていただきましたが、国土交通省豊岡国道事務所のほうにも快くお受けいただいでるところがございますので、できたら、管内視察も加味しながらしていきたいと思ひますが、皆さん、どうでし

ようか。異議なしですか。皆さん、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(太田 智博) ないようでございますので、
以上をもちまして委員会を……。

芹澤委員。

○委員(芹澤 正志) さっきのイナカーの意見交換
会です。

○委員長(太田 智博) そうそう。それと、申し訳
ございません。芹澤委員、ありがとうございます。

今、Side Booksのほうで、荒木副委員長
のほうから配信をしていただきました市営バス「イ
ナカー」の次期運行計画、来年の10月からの運行
計画になりますけど、1月15日、赤石線を皮切り
に、6か所で実施されます。松井委員の質問に対し
まして、大きな変更はないというふうな当局側から
のご答弁ではございましたが、今、ここに来ますつ
て、もしご予定されてるところがございましたら、
ちょっとお声をお聞かせいただきたいと思いま
すが、芹澤委員。

○委員(芹澤 正志) 今空いてるのがこの18日
がちょうど、気比のほうで港地区、空いてますので、
行かせてもらいます。

○委員長(太田 智博) ほか、私、一応、赤石と八
代のほうは行かせてもらおうと思ってます。

○委員(清水 寛) 僕も八代に行きたいかな。

○委員長(太田 智博) ほか。

須山委員、竹野、須山委員、竹野ですか。

○委員(須山 泰一) できるだけ行こうと思います。

○委員長(太田 智博) どっか行ってほしい。

○委員(須山 泰一) 去年、おとしは、三方と八
代、両方行ってましたけど……。

○委員長(太田 智博) 違うとこ。

○委員(須山 泰一) 違うとこも含めて……。

○委員(松井 正志) 出石行かんなんちゃうか。

○委員(須山 泰一) 河野辺線とかも行きたいなど。

○委員長(太田 智博) ほな、それ、出石行かなあ
かんね。但東か。

○委員(須山 泰一) そうそう、但東も。河野辺線
も。

○委員(松井 正志) あんた、全部行ったらええ。

○委員(須山 泰一) 僕も用事もあるんで。

○委員長(太田 智博) 今ここに行くというのがも
しあったら、言ってくれたら、一応、できたら、誰
か顔出していただいたほうがうれしいし。

○委員(須山 泰一) 河野辺線や八代線はまず行こ
うかなと、今のところ、日程とか考えたら。

○委員長(太田 智博) 河野辺線と……。

○委員(須山 泰一) 八代。

○委員長(太田 智博) 八代。

○委員(須山 泰一) 八代は行きたいと思ってお
ります。

○委員(芹澤 正志) 私、竹野も、じゃあ。

○委員長(太田 智博) 竹野。

○委員(芹澤 正志) 竹野と気比で。

○委員長(太田 智博) 松井委員、三方どうですか。
17日です。

○委員(須山 泰一) 三方、行きたいんだけど、今
年はちょっと無理かもしれないです。

○委員長(太田 智博) 大丈夫です。

○委員(清水 寛) 三方の人が。

○委員長(太田 智博) 松井委員、三方。

○委員(荒木慎太郎) 15日、19日以外は行ける
んで、調整して。

○委員長(太田 智博) なら、大体決まってるんで、
好きなところへ。

○委員(荒木慎太郎) はい、分かりました。

○委員(芦田 竹彦) 埋まりましたか。

○委員長(太田 智博) 芦田委員も、基本、全部今
埋まりましたので、もし行けるところありましたら、
報告していただけたら助かります。

○委員(芦田 竹彦) 15日、赤石線かな。

○委員長(太田 智博) はい。

今のとこ、15日の赤石線が太田、芦田委員。1
6日が芹澤委員。17日の三方線が松井委員。18
日の気比三原線が芹澤委員。19日の河野辺線が須
山委員。22日の八代線が太田、清水委員、須山委
員。

○委員(荒木慎太郎) 16日、17日行きましょ

かね。

○委員長（太田 智博） うん。

○委員（荒木慎太郎） 16日、17日で、僕は。

○委員長（太田 智博） なら、16日、17日、竹野海岸線と三方線に芹澤委員と荒木副委員長。違う、三方が松井委員と荒木委員。

以上で、ございませんでしょうか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） 去年の交通網では、そういうイナカーの説明会の分担とかしなかったように思ったけど、たしかおとしはされとった思うんですよ。そのおとしされとって、ええなと思った一つは、チクタクにたしか乗るようなことをおとし、交通網がされてましたよね。

○委員長（太田 智博） イナカーやなかったかな、イナカー、おとし。

○委員（須山 泰一） イナカー。チクタクは行っていないか。

○委員長（太田 智博） 上田委員長のときに、イナカー行ってますわ。

○委員（須山 泰一） イナカーですか。

○委員長（太田 智博） はい。

○委員（須山 泰一） 僕、イナカーは何度も乗ってるんですけど……。

○委員長（太田 智博） 出合の辺から乗って、一回、中学校入って、行きましたやん。

○委員（須山 泰一） そのときは僕はいなかったと思う。

○委員長（太田 智博） ああ、行ってない。

○委員（須山 泰一） 僕はチクタクに乗る機会がなかなか持てないんですよ、あれ、予約制ですよ。あれ、乗らせてほしいなど。

○委員長（太田 智博） 予約して乗ってされたら。

○委員（須山 泰一） はい、まあ、そうですけど。

○委員長（太田 智博） 予約して、乗って……。

○委員（須山 泰一） いや、それはそうやと思いません。そういう機会をつくってほしいなど。

○委員長（太田 智博） チクタクね。

○委員（清水 寛） 逆に、チクタク、みんなで行

ったら乗れれへん。

○委員（須山 泰一） そうか。そういうこともちょっと。

○委員長（太田 智博） 出石の振興局でチクタクを運営されてる方の加藤さんからのチクタクの現状の説明を出石振興局の2階で聞いたんです。そういうことでしたら、お願いをすれば、できると思いますけど、チクタクは、これ、みんな乗るのは難しいので、予約していただいたら。

○委員（須山 泰一） 希望です。

○委員長（太田 智博） 感想をまたその場で述べていただけたら。全員乗れないんでね、全員が乗れないので。

○委員（須山 泰一） 希望です。

○委員長（太田 智博） 希望は承りました。

ほか、ございませんか。

では、ないようですので、以上をもちまして委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前10時30分閉会
