

平成25年12月24日（火）

10時～11時

三次市役所東館2階会議室

1 開 会

（事務局）

平成25年度第2回の三次市地域公共交通会議をご案内しましたところ、委員の皆さまには大変お忙しいところご出席いただき誠にありがとうございます。それでは早速ですが、ただいまから「第2回三次市地域公共交通会議」を開催します。今回は特に協議事項を提案しておりません。主には先月発生しました作木町での過疎地有償運送における事故についての報告をさせていただきます。よろしくをお願いします。

それでは、本会議の会長・津森副市長がご挨拶申し上げます。

2 会長あいさつ

（会長）

皆さんおはようございます。年末のお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

例年この時期にはお集まりいただいておりませんが、本日はあえてお集まりいただいた次第です。後ほどご報告しますが、先月11月6日に発生しました過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」における死傷事故の発生ということについて、これまでの経緯と今後の対応について、地域公共交通会議としてもきちんと確認し共有したいという主旨がメインとなります。後ほど説明しますが、まずは11月6日の死傷事故におきましてお亡くなりになりましたドライバーの方のご冥福をお祈り申し上げます。事故の発生そのものも残念なことでありました。一方でご利用者の命は失われることはありませんでした。亡くなられたドライバーの方も、作木町地域のため、そこに住んでいらっしゃる方々のために努力されていたわけです。何より地域の方々は、さくぎニコニコ便を必要とされている状況に変わりはないわけです。そのようなことを考え合わせるとき、あらためて必要とされているサービスを提供していくべきであろうと思いますし、同時に今回の事故の教訓をきちんと生かすということ、安全な運行のために改善すべきことは改善していくことを総括し生かしていくことが大切だと思います。それが亡くなられたドライバーの方に対する我々の務めであると思います。今後の対応について、NPO法人元気むらさくぎにおいてご協議いただき、一定の整理もできたということですので、そのタイミングをもって今日この場で確認・共有をしていこうというものです。よろしくをお願いします。

（事務局）

それでは、会議に入る前に何点かご連絡します。

まず会議資料ですが、今回は報告事項のみということで事前には皆さまに配布させていただいてお

りません。本日席へ配布させていただいております。後ほど内容について説明します。

委員の欠席ですが、本日は布野町の中村委員と東河内町の近藤委員から都合により欠席との連絡をいただいております。次に代理出席ですが、中国運輸局広島運輸支局の藤元首席の代理として大林運輸企画専門官、広島県の地域政策総務課・土井課長の代理として芥川様が出席されております。また、オブザーバーとしてJR西日本広島支社企画課の河村様にご出席いただいております。

次に、本会議は原則公開としておりますので、報道関係者等の傍聴、また会議資料及び質疑応答などの会議録については、市のホームページ上で公開しますので、ご了解いただきたいと思います。本日の会議は、次第のとおり進めさせていただきますので、よろしくお願ひします。

本会議は、要綱第7条の定めにより、会長が議長となりますので、これからの議事進行につきましては津森会長でお願いします。

(会長)

それでは、まず次第の3報告事項(1)過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」における死傷事故について事務局より説明をお願いします。

3 報告事項

(1) 過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」における死傷事故について

(事務局)

過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」における死傷事故について説明します。運行しているNPO法人元気むらさくぎより事故の検証及び今後の対応について、市に報告がありましたので、それに基づきとりまとめた資料1に基づき、委員の皆さまにご報告させていただきます。

発生日時につきましては、平成25年11月6日(水曜日)の午前8時40分頃でした。当日の天候は晴れ、事故の発生場所につきましては三次市作木町伊賀和志です。事故の状況ですが、当日水曜日は作木町の下地区の運行日でした。1名のご予約があり、この方は80歳の女性ですが、そのお客様のお宅より目的地のJA三次作木支店へ向かう途中、お客様の私道を下り林道作木大和線への接続部で法面へ乗り上げ、山側の谷の藪地へ転落したものです。使用車両は8人乗りのワゴン車です。当時の処置ですが、当日運転者の66歳の男性の帰りが遅いということで、NPO法人の職員3名が捜索されました。事故を起こしている車両を発見し、ただちに警察署及び消防署へ連絡をされました。運転者は三次中央病院、お客様はドクターヘリで広島大学付属病院へ搬送となったものです。事故の原因ですが、運転操作と車両の不具合の両面から現場検証並びに車両検分が行われているところです。現場検証ですが、さきほどの事故の状況にもありましたように、事故車両はお客様を乗せて私道の急こう配を下り、林道に接する手前で法面に接触したのち谷へ転落したものです。現場の状況から車両は相当の速度が出ていたものと思われます。車両検分ですが、こちらは11月19日に広島県警、中国運輸局、日産自動車、その他関係機関及びNPO法人立会のもと、南畑敷町の広島日産自動車株式会社三次支店において実施されました。事故車両のICデータ解析及びブレーキの検査等が実施されましたが、事故の直接原因を特定するには至っていません。今回の事故における課題ですが、死傷事故が発生したということをNPO法人においても非常に重く受け止めておられます。大きな課題として、事故が発生したと思われる時刻、午前8時40分頃ですが、ここからNPO法人の職員が実際に

捜索に出かけ事故現場にかけつけるまで約3時間が経過しておりました。帰りが遅いということで、事務局職員が運転者の携帯電話へ数度連絡を入れておられますが、つながらなかったということです。走行中であるということも考えられ、またこれまでも携帯電話に出られないことがあったため、即時に対応ができなかったということです。実際に捜索に出かけるまでにこのように時間を要したため、一刻も早い人命救助につながる改善策を講じて徹底を図るということです。

裏面の8にある再発防止対策ですが、こうした課題への対応を含めてNPO法人では内規で定めておられるマニュアルの検証及び見直しを行い、役職員に再度周知・徹底するとともに定期的に運用状況のチェックを行い、法令やマニュアルに則った安全運行を徹底することとされております。特に徹底すべき事項として記載してありますが、一番目、運行管理（安全運転）の徹底というところです。運行管理につきましては道路運送法施行規則に規定されておりますが、①から⑤について安全運転マニュアルに追加されるというものです。①運行計画の指示の徹底ですが、運行前には、運行管理者は運転者に対し運行経路及び業務完了予定時刻、業務の起終点である川の駅への到着時間の確認を徹底し、加えて運転者はお客様宅到着時、目的地到着時には事務所に到着した旨を連絡するものとし、また目的地や川の駅への到着時間等予定時間に遅れが生じる場合、運転者は事務所へその旨を電話連絡するというものです。また運転者から連絡がなく、到着予定時間を過ぎた場合は、まず事務所から運転者の携帯電話へ連絡をとり、連絡がとれない場合はただちに運行経路上の捜索に出かけるということです。作木町地域の電波の状況等もありますが、一刻も早い人命救助につながるため、連絡を密にするという対応です。②運転者の健康管理の徹底ですが、疾病や疲労、飲酒その他心身の状況把握を始業前に実施するというもので、これはマニュアルの改訂前から規定をされていることですが、あらためて徹底するというものです。また定期的な健康診断を実施するというものです。③研修会の開催ですが、事故防止、運行の安全に係る研修を定期的に行うというものです。④気象状態等に応じた運行ですが、運行管理者は気象状況、その他の理由により運行の安全確保に支障が予見される場合は早期に運行中止を指示するというものです。すでに冬期となっておりますが、このようなことで状況の判断を徹底していくというものです。⑤運行管理の補完等ですが、ドライブレコーダー等の取付を検討するというものです。(2)の車両整備管理の徹底では、日常点検と車両の異常について徹底を図っていくということです。まず①日常点検については、運転者に始業前に車両の点検を実施させ、点検結果を健康状態とあわせて運行管理者に報告し、運行管理者は必要な指示を行うというものです。②車両の異常については、運転者は運行中に車両の異常に気付いたときは、運行管理者にその旨を報告し、運行管理者は車両販売店に改善を要請するほか、安全に係る事象と判断したときは、当該車両の使用を控えるというものです。もう1枚参考に資料をつけておりますが、過疎地有償運送の運行開始日は平成23年10月5日、運行日は月・水・金で地域を分けて運行しております。登録運転者は16名、利用登録者は195名です。運行車両については、通常主に使用していた車両が今回の事故で全損となっているため、現在は軽自動車1台での運行を行っています。

今回の事故で車両がほぼ全損となり、こちらの車両につきましては購入の際、国の補助金を受けているわけですが、車両に対する補助ですので、車両が全損ということで国から補助金返還の要請がきているところです。以上で報告を終わります。

(会長)

ご説明を申し上げたことについて、委員の皆さまからご意見はありますか。

(委員)

事実関係についていくつか質問させていただきます。亡くなられたドライバーの方にはご冥福をお祈り申し上げます。資料の6番のところで車両は相当の速度が出ていたということですが、どのくらい超過していたのか、場所としては狭いところでしょうから、そのあたりの状況について教えていただければと思います。

また、お客様が1名でJ Aの作木支店に行かれるということですから、そんなに急いで行かれる理由もないと思います。今後の対策にもかかわることかも知れませんが、運転者の運転の対応の問題なのか、運行に関して急いで行かないといけないという状況等があったのか、発生の背景についてお聞かせいただければと思います。

それから運転者の携帯電話に連絡を入れておられるとのことですが、ドライバーの皆さんが自分の携帯電話を持っておられて、その携帯電話から連絡を入れられるということになっていると思います。これは今後の対策にも関係するかと思いますが、車両備え付けというか事務所で携帯電話を購入するというのではなく、個々の運転者の携帯電話で連絡をするという形によろしいのでしょうか。関連しますが、携帯電話の通話可能エリアについて説明もありましたが、おそらく作木町だと不通話のエリアもかなりあるのかと思いますが、全体的にはこういった受信可能エリアになっているのでしょうか。

今回の事故に対して、人命が失われるということに対してはかえられないのですが、金銭的な面での保険の補償については、お客様はお怪我をされているということですから、過疎地有償運送の最初の計画の段階で補償についてもあったかと思いますが、今回実際それでどのように対応されているのでしょうか。

(事務局)

まず速度の関係ですが、私どももお客様から間接的に伺ったりしておりますが、お話によるとかなりのスピードが出ていたということ、また現場にブレーキの跡がなかったということも警察からお聞きしているところです。法面に乗り上げて窪地に落ちるということであれば、かなりのスピードが出ていたのであるということ。携帯電話の件ですが、これはNPO法人でそれぞれドライバーの方に当日貸し出して使われるということ聞いております。通話エリアについては、少し電波の弱い所はあるようですが、いわゆる不感エリアは解消されていると聞いております。保険については、施行規則にも規定があり義務付けもされておりますが、搭乗者につきましてもこちらで対応していくということです。

運転者の適性ということも考えられるわけですが、NPO法人では適性というものも踏まえ、現在70歳を超えた運転者はいらっしやらないと聞いております。68歳くらいが最年長と聞いておりますので、適性ということで自動車学校等にもお願いしながら見極めていきたいというお話は聞いております。

(委員)

事務局から不感エリアについて説明がありましたが、少し訂正させていただければと思います。今年現地の調査をしましたが、作木町の大山地区、森山地区の一部に不感エリアがあります。

(委員)

2台で運行していたが、現在は1台での運行を行っているとのことですが、今後2台にまた戻され

るのでしょうか。

(事務局)

現在軽自動車での運行で3名までしかご利用いただけませんので、どうしても制限がかかってきます。2台の運行に戻したいというご意向はお聞きしております。

(委員)

さきほど返還を求められているという話がありましたが、これは車の返還、補助金の返還どちらになるのでしょうか。

(事務局)

補助金の返還ということになります。

(委員)

その返還はNPO法人がされるということでしょうか。

(事務局)

そのようになると思います。

(委員)

補助金の返還に関して、地元のほうでという答弁でしたが、実際そこまでして事業を地元で運営していくことが必要なのか、こういったことを想定しての運営ではないと思いますので、そのあたりは公共交通を守るためにも行政的な配慮がないと、悪いのはそっちだからというのではいけないのでしょうか。このニコニコ便だけではなく、全体的なものでもちょっと無理があるのではないのでしょうか。受けたからにはその団体が責任を持つことが当然だろうと思いますが、実際には過酷な気がします。この場でこのような問題を取り上げてどうこう言うのは、実際にはきちんと確認もしていたかなければいけません、個人的には悪いということを出してほしくないという見解です。これから先のことを考えたときには、受けたところだけが責任をもって対処するというところで本当にいいのか悪いのか、その点はしっかり市だけではなく県も合わせて検討していただかないと、段々に意欲が後退していくばかりだと思えます。できればそのようなお考えがいただければどうかと思います。

(委員)

作木町の登録者はこのような事故をきっかけにして、利用が減っているのか、必要とされていて利用が引き続いているのか、その後の地域の状況を教えてください。NPO法人の意欲についても、この過疎地有償運送は地域の方が地域を守っておられるということで、公共交通が行き届かないところを地域で頑張ってもらっているという形ですから、その状況をわかる範囲で教えてください。

(事務局)

事故以降の作木町の皆さんのご利用状況ですが、2台を使っただけの運行というのは事故前もそんなに多くありませんでした。軽自動車1台での運行ではありますが、大きく利用が落ち込んだという状況ではないと思います。NPO法人の意欲が落ちるのではないかとご指摘もありましたが、今後も引き続き一緒になって考えていくということが大切だと思っておりますので、今回の事故をしっかりと検証し、二度とこのようなことが起こらないよう連携を取らせていただきます。地域で地域を支えるという本市のモデルとしてスタートしていますので、ドライバーとして支援もし、やがて自分も過疎地有償運送のお世話になるという循環もあります。運行については引き続き行っていただけるということで理事長さんなどとお話をしています。

(会長)

この場でこの事案を取り上げたのは、決してNPO法人を悪者にしようとか追求しようとかということでは全くありません。むしろ一緒に考えなくてはいけない問題であるというのは当然のことです。しっかりと情報を共有し、確認をしなければいけません。必要なサービスについて必要だということまでの認識をもって、必要なものはきちんと行われるようにしていく。今後に向けて何を改善して地域の方々はこのサービスを提供していくのか考えなければいけない問題であると思います。

(委員)

地元のことは地元でということが、このことだけではなく全体的によく出ます。行政だけでは行き届かないから、地元のことは地元でということが多く使われています。現実にはそうだろうと思いますが、それでは公共的なものをどう守るかということになると、地元でなくては公共的なものが守れないという状況になると思います。今盛んに進めておられる自主防災にしてもそうです。地元のことは地元が一番よくわかるのだから地元で行ってください、避難場所も自主防災の中で検討していただいて、市が定めているものではなく別途のものを考えていかななくてはならないと議会答弁されています。もう少ししたら自主警察をしなくてはいけない可能性があると言っているわけですが、できることとできないことがあります。補助金返還についても地元が全部ということになるのか、多少でも市や県が助成することが可能なら、元気を出していただくためにも、これから先のことにしても、そのような位置づけをするために頑張ってみますということならわかります。地元が地元がと言われても対応することが非常に難しい気がします。ちなみに補助金をいくら返還することになるのでしょうか。

(事務局)

地元がということでご指摘もありましたが、作木町の過疎地有償運送は地域の皆さんと、高齢化率が47%を超えているという実態もあり、どうやって地域の皆さんに中心部に出いただくか、接続も含めていい方法はないか協議をしました。先進地ということで倉吉市に皆さんと一緒に頑張って勉強もする中で、これだったら地域でできるということで一緒に考えて入れた制度です。このようなこともご理解いただきたいと思います。補助金の返還については、車両が6年の償却ということで、未経過分として45月を返還ということになります。正確な金額は持ち合わせておりません。

(委員)

地元としっかり打ち合わせをしてスタートした制度だからというのはわかります。このような事故があるということまで想定しての話ならいいですが、はじめに事故があることまで説明しないとと思います。突発的なことですから、地元の意欲を欠くような、またこれから先そのような制度を活用していきたいというところは、このようなことがあった時には二の足を踏むようなことになってはどうだろうかということを行っています。スタートするときには全部のことは想定できません。当然のことだろうと思います。そのようなことを踏まえての判断が、地元を助けるとことになるということを申し上げています。特別なことに対しては特別な対応をしていただかないと、地元だけでは現実的に対応できません。

(会長)

そのあたりについては、これは住民側です、これは行政ですという議論をしてもあまり意味がないと思います。お互いに押し付け合いということではなく、ある事案について行政と地域のどのような

役割分担、協働関係を取りながらそのシステムなりサービスを維持・提供していくべきなのかということとしっかりと議論しながら生み出していくしかないと思います。補助金だけではなく、このサービスをどのように持続的に提供していくのかということになりますから、委員からこういったご指摘もありましたので、公共交通会議としても三次市行政としても、あらためて考えて対応をしていこうと思います。

(委員)

地元のことは地元で進めていくという方向性は、財源の問題もあり地域に担っていただくということが出てくるとは思います。今回のようなケースがあって補助金をすべてそこがリスクを負うということになると、二例目三例目というところが出てくるのが難しくなるということをご指摘されていたのかと思います。今後についてはこれを教訓にマニュアルを作り、今後進めていくときにはこのようなことが起きないように十分注意しながら連携してすすめていくということですが、4 5月分の返還ということになれば、NPO法人の運営基盤もそんなに潤沢とは思えませんので、地域を担っていくことが難しくなるということが懸念されます。補助金の負担をできれば少し工夫して、NPO法人がリスクを負うということでないやり方ができればと思います。今後についてはマニュアルを整理したり検証等を行うことによって考えていくということになるのかと思います。

運輸支局にお聞きしたいのですが、他地域の過疎地有償運送での事故等の発生状況や対応について先例があれば教えていただきたいのですが。私も過疎地有償運送の事例をいくつか知っていますが、ここまでの事故が起こったケースはあまり知らないのです。教えていただければと思います。

(委員)

過疎地有償運送での事故ということですが、おっしゃるように全国的にも事例としては、細かいものはあるのかもしれませんが、大きな死亡事故というのはなくて、もともと実施しているNPO法人等の対象が少なく、比較的小規模に行われているので通常の運送事業に比べると件数は少ないと思います。安全対策等の部分も事業用自動車に対する規制に比べると緩やかであることは間違いのないところですが、あまり厳しくしすぎるとそもそも自家用有償ができなくなるということがありますので、ある程度最低限を担保しつつ、あとは実施する者がどこまで安全性を高めていくかというルールになっています。今後についてはできるだけ安全性を高めていただきたいと思います。今挙げられている点については、国で定めている基準より高い安全性に見受けられます。今後、交通会議や有償運送運営協議会等で話し合いをしながら改善を進めていくことも必要であろうと思います。

補助金返還の件で補足ですが、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金というものを活用しており、こちらは三次市の地域公共交通会議に対して補助するという形になっています。補助金の返還について額がいくらとか正確な話を聞いているわけではありませんが、返還について求めるとすれば公共交通会議に対して求めるということになるかと思いますが。一般的な話ですが、全国的にみてもこういった事故で補助金をもらっている車両が全損で使えなくなったという事例は事業用自動車では何件かありますが、全国的に基本的には返還を求めているという話を聞いています。

(委員)

民間事業者が事故をした場合は、全額民間事業者が負担をするということだろうと思いますが、民間事業者でもNPO法人でも、安全を第一としてやっていることなので、その責任は民間事業者だろうがNPO法人だろうが一つあると思います。その判断は三次市や交通会議ですればいいと思いま

すが、作木町には民間事業者による市民バス作木町線もありますので、今後は検証をきっちりやって、本当にNPO法人による過疎地有償運送が必要なのか、もしくは市民バスを何らかの形でかえることにより過疎地有償運送のカバーができる方法はないのか、そのあたりをさぐっていけばもっと安全な運行ができるのではないかと思います。

また、今まで事故や何かあった場合は、必ず速報という形で市からこういった事故があったということや気を付けてくださいという情報がファックスで流れてきていたのですが、今回もそうですが三和町のスクールバスが事故をした際も連絡がなく報道で知ったということなので、そのあたりの危機管理について、まず三次市が一番に知られると思いますので、速やかな対応をしていただきたいと思います。

(事務局)

事故が起きたとき、すぐに情報を出していくということについて、今後は共有していただくという意味でも出していきたいと思います。

(会長)

対外的な行動はすぐにその日のうちにしています。そのあたりは、しくみをよく考えていくべきだと思います。どういう事故状況のときに、どういう方々に対してどういう連絡をしていくか、基本的なルールを作り、連絡をする・しないがあいまいになってはいけなないので、明確にしてもらいたいと思います。事業者さんは事業者さんで、市から連絡が来ないからそのことで動けないとか認識が伝わらないということではなく、事業者としてやるべきことはあると思いますので、双方の関係だと思えます。

(委員)

今後の研修についてお伺いしたいのですが、定期的開催するということになっていますが、どのくらいの時期で実施されるのか、これまでも実施されていてその頻度をあげるのか、あるいは実施内容をかえていき、より安全運行につながる内容にするのかとか、救急法について研修するとか、今後また過疎地有償運送をしていくときの一つの基準となると思いますので、教えていただければと思います。

(事務局)

定期的ということですが、健康診断についても定期的な健康診断を実施するとなっていますが、これまでは定期的な健康診断を実施されておりましたので、今後は年1回ということでお聞きしております。研修会については、運転者の皆さんのヒヤリハットなどの事例も入れながら、具体的に月に1回といった取り決めはありませんが、事務局で日時を設定して開催されると聞いております。

(会長)

さきほど補助金の返還についてお話もありましたが、これについてはまだ確定的な状況ではないと思います。この場でご指摘いただいた、地域としてこのようなやり方で担っていくということを考えたとき、担いやすい環境を考えていく必要があるだろうという思いの中での、補助金の取扱についての問題提起だったと思いますので、事務局としてご指摘をあくからさせていただきます。

それでは一旦ここまでとさせていただきます。

続いて報告事項の(2)について事務局から説明をお願いします。

(2) 平成 26 年度三次市地域公共確保維持改善事業補助金の認定及び補助額内定について

(事務局)

それでは資料 2 をご覧ください。こちらは 6 月の第 1 回公共交通会議でご協議いただいたネットワーク計画についての認定及び補助額の内定についてのご報告です。6 月にご協議いただいたあと、運輸局に補助金申請をし、平成 25 年 9 月 27 日付で中国運輸局長よりネットワーク計画の認定及び補助額の内定をいただきました。内訳については、7 系統で 13,121 千円、また車両の購入に対する補助として 3,058 千円となっています。車両は赤名線に導入するものです。車両購入に対する補助額については、6 月の協議の際と多少変更となっていますが、運輸局と調整させていただいた結果です。

(会長)

この件につきまして何かご意見はありますか。

(委員)

今説明のありました車両ですが、これはこの 4 月から運行を頓原まで延長した赤名線で運行しております。10 月 1 日の登録で、10 月初旬から運行に使用しております。ノンステップで 57 人乗りです。

(会長)

それでは、報告事項の(3)について事務局より説明をお願いします。

(3) 路線バス神野瀬線の冬期運行について

(事務局)

それではカラー刷りの資料 3 をご覧ください。こちらは路線バスの運行についてのご報告です。君田町の神野瀬から三次市の中心部を運行している神野瀬線について、昨年に引き続き明日 12 月 25 日から 2 月 28 日まで起終点の変更となるものです。道が狭く、積雪も予想されることから、起終点を変更して運行が行われます。

(会長)

冬期の運行についての扱いでしたが、ご意見はありますか。

それでは、その他ということで事務局からありますか。

4 その他

(事務局)

いつも三江線について報告させていただいておりますが、今回は皆さまに三江線活性化協議会で作成されたウォーキングマップを配布しております。すでに寒い時期となりましたが、三江線の利用促進につながればということで作成されておりますので、皆さまもお出かけいただければと思います。

(会長)

以前もお話したかと思いますが、JR 西日本で考えておられる豪華寝台列車の企画について、運行はまだ少し先ですが、これに向けて三江線をぜひルートに組み入れていただきたい、三江線を走って

いただきたい、そして三江線の駅に停車していただきたいという主旨のJRへの要望に明日行きます。米子支社へ三江線の沿線市町で要望に参ります。こういった機会を活用しながら、多くの皆さんに三江線の魅力を知っていただきたい、沿線市町の魅力に出会っていただきたいという思いで、単なるJRへの一方的な要望ではなく、沿線市町としてお客様をお迎えしたいという意思表示の表れということで思いをぶつけてきたいと思います。物理的な条件など様々な制約もあろうかと思いますが、思いを伝えていきたいと思います。8月の豪雨災害で三江線が大きな被害を受けたことでこの時期の要望になりましたが、来年の夏には復旧という見通しもJRで示されましたので、何とか年内に要望に伺うことになりました。

(事務局)

次回の公共交通会議ですが、来年2月を予定しております。またよろしくお願ひします。

(会長)

その他、何かありますか。

(委員)

交通会議とは関係ないと思いますが、三次市で保有されているバスをシルバー人材センターにお願いして小学校とか各種行事に利用されていると思います。もし今回のような事故があった場合は、シルバー人材センターの責任なのか、市の保有するバスなので市の責任なのか、きちんと市として示していただきたいと思います。子どもたちが乗ったときにスピードが出ていたなどと聞きますので、運行に際して、健康診断とか運行前の点呼等を行ったうえで運行されているか、きちんと確認して安全な運行をしていただきたいと思います。

(事務局)

市の車両を使って、シルバー人材センターの方が運転されることがあろうかと思いますが、その点について私どもの方から徹底させていただきたいと思います。

(会長)

それでは、ご指摘いただいたことを踏まえ、よりよい状態にしていきたいと思います。次回またよろしくお願ひします。本日はありがとうございました。