

会議録	
会議の名称	平成23年度第4回清須市地域公共交通会議
開催日時	平成24年3月30日(火) 午前10時から
開催場所	新川体育館1階 大会議室
議題	1 開会 2 議事 [協議事項] (1) 清須市地域公共交通戦略の改訂について (2) 清須市生活交通ネットワーク計画(案)について (3) 平成24年度以降の運行事業者選定について 3 閉会
会議資料	会議次第、配席図、委員名簿 資料1 清須市地域公共交通戦略(概要版) 資料2 清須市生活交通ネットワーク計画(案)の全体像 資料3 清須市生活交通ネットワーク計画(案) 資料4 平成24年度以降の運行事業者選定について 参考資料1 きよす あしがるバス 全体ルート図・時刻表 平成24年7月7日(案)
公開・非公開の別 (非公開の場合はその理由)	公開
傍聴人の数 (公開した場合)	0名
出席委員	前田委員、小澤委員、山田委員、谷野委員、佐野委員、加藤(榮)委員、宮崎委員、加藤(博)委員、西尾委員、戸田委員(代理)、永山委員、長崎委員、喜多村委員、彌田委員、永田委員、柴田委員
欠席委員	平松委員、伊藤委員、渡辺委員、吉川委員
出席者(市)	なし
事務局	(企画政策課) 飯田課長、山口副主幹、鹿島係長、藏城係長、岩田主事
会議録署名委員	小澤委員、宮崎委員
1 開会 ● 藏城係長 皆様おはようございます。定刻となりましたので、只今から平成23年度第4回清須市地域公共交通会議を開会いたします。私、企画部企画政策課の藏城でございます。本日の進行を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。 本日の会議に入る前に、ご報告をさせていただきます。本日の会議の出席状況についてですが、本日は平松委員、伊藤委員、渡辺委員、吉川委員の4名が欠席という連絡をいただいております。なお、本日は他の公務に	

よりまして、委員区分第4号の愛知県地域振興部交通対策課戸田様におかれましては、森島様に代理としてご出席をさせていただいております。

それでは、これより議事に入りますが、ここで議事運営につきましてお願いを申し上げます。会議での発言方法についてでございますが、会議で発言していただく際は必ず挙手をしていただき、会長の指名を受けた後、係の者がマイクをお持ちいたしますので、ご自分のお名前をおっしゃっていただいから、ご発言していただくというかたちでお願いいたしたいと存じます。

それでは、この後の議事進行は会長にお願いいたします。それでは会長お願いいたします。

2 議事

●前田会長

それでは、これからは私の方から会議の取り回しをさせていただきたいと思ひます。日頃は皆様方には会議の進行にご協力いただきまして誠にありがとうございます。本日も年度末大変恐縮で存じますが、お忙しい中ご出席をいただきまして大変ありがとうございます。

では、初めに会議録署名委員の指名をしたいと思ひます。会議録署名委員は座席順ということでお願いをしておりますので、今回は小澤委員と宮崎委員にお願いしたいと思ひますので、よろしくお願いいたします。

議事に入りますが、本日はお手元のレジュメにございますように、協議事項が3件となっております。

ではまず、議事(1)「清須市地域公共交通戦略の改訂について」と議事(2)「清須市生活交通ネットワーク計画(案)について」を、関連もございしますので、一括して議題としたいと思ひます。

事務局の方から説明をお願いいたします。

●飯田課長

皆様、改めておはようございます。企画政策課長の飯田でございます。会長さんからお話がありましたように、今日は3月30日、金曜日ということもあって、役所のルールで大変恐縮ですが、役所とか学校というのは4月に始まって3月に終わるといふ年度末の日に当たります。大変ご多忙の中、ご出席いただきましてありがとうございます。年度末ですと、大抵人事異動っていふのがありまして、4月1日以降、市役所も組織とか職員の配置が変わりまして仕事をしていくわけですが、コミュニティバスにしましては引き続き私を含めこうしたスタッフで仕事をさせていただきますので、新年度に関しましてもお世話になります、どうぞよろしくお願いいたします。

少し本題に入る前に、最近の事柄を少しお話させていただきます。3月はですね、コミュニティバスにとって、ちょっと辛い月になったなという風に思っています。と申しますのが、まだ実は桜が全然咲いていないんですね。例年ですと3月末から桜が咲いて、それに伴ってコミュニティバスの利用者も増えるんですが、今年はまだまだ桜が咲いてない寒い3月であったなと。それと週末に雨が降るといふようなことも続いておりまして、今日、明日まだ2日残されていますが、ちょっと前年から比べると、厳し

い3月になりそうでございます。

また、最近ガソリンが高くなりまして、160円を少し超えるくらいまで値上がりしています。それもコミュニティバスにとって実は大きなことでございます、この平成23年度の運行経費の予算を立てるときに、ガソリンの費用をいくらで見積もったかというところ、1リットル145円で見積もっているんですね。これが160円になるとさすがにちょっと辛いところがあるんですね、これは運行事業者にも日々エコドライブに努めていただきたいと、お願いをしております。

もう1つ、運行事業者にお願いをさせていただいているのは、やはり運転手の接遇の問題でございます。これも今年度の会議の中でたびたび話題となりまして、接遇の強化といったところを事務局側としても運行事業者に強く要請をしているところでございまして、報告を受けたわけですが、先日夜遅くですね、夜遅くでないと運転手が全員集まることができないということで、夜遅く会社に運転手さん全員集められて、あと管理部の方、そしてつばめ自動車の社長も直々にそこへ出ていただいて接遇の研修会を開催していただいたと。これまでも研修というのは随時行っていたということでしたが、今回は社長が出て非常に厳しい研修を実施したということでしたので、そういったところへ今後期待をしていきたいなと思っています。

では、早速本題のご説明を申し上げますが、着席をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

協議事項(1)「清須市地域公共交通戦略の改訂について」、協議事項(2)「清須市生活交通ネットワーク計画(案)について」事務局から説明。

●前田会長

ありがとうございます。只今、協議事項(1)(2)につきまして内容等の報告、説明が事務局からされました。委員の皆さんからご意見、ご質問等お願ひしたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

はい、佐野委員。

●佐野委員

佐野でございます。3番目の定量的な目標というところで、人数が示してありますけど、これについては先程説明がありましたように、大型車両が入るとということ、図書館ができていくという部分もあって、平成23年度の利用者から見ると約7000人増、1日平均にすると約20人前後が目標とされているのかなと思うんですが、グリーンルートは図書館への行かないんですね。だから市役所なり、清洲総合福祉センターなりのどこかで乗り継ぎをしないと図書館にはいけないということになりますので、そのあたりの時間調整はきちんとしていただいた方がいいのかなと思います。

もう1つ、先日市民の方とお話しをしていたら、7月に図書館ができるということを知らないという人がありました。それで清須市誕生7周年という大変な折でもありますし、きちんとこのポンチョの大型バスが利用できるということも、もう少し皆さんに宣伝をいただいたら、バスの利用者も増えるのではないかなという風に思います。

●前田会長

その点、事務局の方よろしくお願いいたします。

はい、西尾委員。

●西尾委員

愛知運輸支局の西尾と申します。よろしくお願いいたします。1つ目の議題で公共交通戦略の改訂というお話があって、これは、まだ現行のものがここに付いているという風に理解すればいいわけですね。前回までの会議で改訂に向けた考え方などをお示しをいただいているものですから、これが改訂になるという風に理解しているわけなんですけど、これの改訂のタイミングみたいなものは、どれぐらいの時期を考えて見えるのか、何かおありになるんでしょうか。

●飯田課長

はい。公共交通戦略につきまして、今、皆様にご覧いただいているのは概要版になります。本冊の方は私の方の手元にあるんですが、約100ページ強に及ぶ内容でございます。基本的な考え方というのは、この中を整理されているわけでございますが、内容についてですね、特段このコミュニティバスの運行内容については、生活交通ネットワーク計画に基づいて改訂をしていくということでございますが、先程からご説明をしている、目的などの5つの施策、この部分については引き続き投資をしていくということでございます。公共交通戦略の計画期間として3年、平成21年4月から本年度3月までとさせていただいておりますので、この計画期間を引き続き4月からも延長していくというところでございます。内容の改訂につきましては、生活交通ネットワーク計画のパブリックコメントが終わった段階で、改訂を進めて参りたいと考えております。

●前田会長

はい、よろしいですか。他に委員の方ご質問等ありますでしょうか。

山田委員、どうぞ。

●山田委員

山田です。先程の佐野委員のご意見とちょっと重複するんですが、目標年間利用者数についてです。平成24年度、25年度から倍近く、倍以上になっているわけですが、この人数でどのような啓蒙をしていくのか。目標の数字はいくらでも増やせますけど、利用していただくためにどんな啓蒙をしていくかということがきちんとされているかどうか、それをちょっとお聞きしたいと思えます。

●前田会長

はい、事務局お願いします。

●飯田会長

はい、少し私のご説明が足らなくて恐縮でございますが、この定量的な目標の欄の数字につきまして、平成24年度は4月から9月までの半年間、25年度と26年度は10月から9月までの1年間ということで、ここは半年と1年間の差ということでご理解をいただきたいと思えます。説明が足らずに恐縮でございます。それで、3万4000人というのも、佐野委員が先程ご指摘されたように、現在から比べると7000人強の増加ということで、これは大変重い上昇率をですね、目標として掲げました。1日あたり約20人の利用者を増やしていかないといけないという目標

でございます。今、山田委員からこの1日20人増やしていくのはどのような考えでというご質問について、これも佐野委員がおっしゃった図書館の認知度といったところにも関わってくるんですが、今年の1月に実施した利用者・非利用者のアンケート時にも、少し図書館の認知度というのも私共の方で何うことができたんですが、若干まだ市民の皆さんに7月に図書館ができる、どこにできるか、そしてそこまでの交通手段はどうなるのかといったところが、まだまだ浸透するところまで至ってないと受け止めております。この辺については、今、私共と図書館を担当する生涯学習課の方で、まずは図書館の認知度を上げていこうということで、具体的な取り組みを検討しています。その取り組みの大きな方策としては、まずは広報の強化でございます。この4月の広報でも新しい図書館のご紹介をさせていただいておりますし、4月、5月、6月、7月と連続して、図書館が新しくできるといったところをPRしていこうと考えております。また、来月4月7日には、毎年恒例の清須ウオークというイベントを私共の所管で開催いたします。ゴール地点はまさに図書館ができる、はるひ夢の森公園にしてあります。まだオープン前でございますが、もう外観はできておりますので、7月に新たな図書館がオープンするというような表示をさせていただいて、約2000人強の方がウオークに参加していただきますので、実際に歩いて現場まで行って「ああ、ここに7月に図書館ができるんだ。なら是非バスに乗って来てみよう。」という風に思っただけのように、周知を図っていきたいなと思っております。何はともあれ、まずは図書館の認知度を上げていくことが、結果的にはコミュニティバスの利用の増加にもつながるのかなと考えております。また、その部分については先程ご指摘のあった乗り継ぎの問題だとか、そういったところの周知といったのも必要だと考えております。一旦、事務局の説明は以上とさせていただきます。

●前田会長

はい、他に委員の方。佐野委員。

●佐野委員

佐野でございます。たびたび申し訳ありません。今の件にちょっと関わるんですが、先日、たまたま愛知県のエコモビリティ活動報告会に参加をさせていただきまして、武豊町が「バスがつなげる人とコミュニティの復活事業」という報告をされておりました。成否は別にしまして、行政はバスを提供する、そして利用者はそれを利用するというこのかたちだけだと、やっぱり広がりっていうのは非常に少ないなと。そういう意味では、武豊町の場合はたまたまコミュニティバス利用促進友の会というものが設立されて、住民の声を受け止めているいろんなものを作ったりされているという、行政と住民の間にそういう媒体みたいなものがあり、より広げてみえるなという部分を非常に感じまして、行政が全ての細かいところまで手を入れるというのは非常に難しいなと。そこに例えば、観光ボランティアが入ったりとか、観光協会が入ったりとか、そんな風なかたちができるのかなと。そこでは、バスを使って遊ぶということで、コンサートだとか写真撮影会だとか、観光ツアーといったことなんかやっているというお話がありまして、清須市でできるかどうかは別にして、そんなようなことを考えてもう少し皆さんにバスのことを知っていただくということ

も可能なのかなと。

たまたま今月の広報を見ておりましたら、この図書館と、はるひ美術館の一带が「清須市夢広場はるひ」という風になって、文化の拠点と位置づけられたと書いてありました。その指定管理者が中日新聞社、TRCと名古屋三越グループ共同事業が運営するとありましたけど、ここともう少し協同して、いろんなイベントを開催しながらバスの利用もどうぞというようなこともあれば、もう少しバスの利用が増えるのかなという風に思います。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい。図書館と美術館の指定管理者というところを少しご紹介をさせていただきますと、ちょうど清須市内にはアルコ清洲だとかカルチバ新川というプール施設があるんですが、そちらと同じように、行政が直接施設を運営するのではなくて、民間の事業者の方に施設の運営、管理をお願いするということです。それについての経費は当然、市の方から負担をして、市の方からこういったコンセプトで運営をしていただきたいとか、当然深く関与していくわけですが、実際に現場で運営をしていただくのは民間事業者のスタッフの方になります。よくありがちなのが、もうそれは民間に任せたので市の方はあまりタッチしませんよということであってはいけないという風に思っています。まさに今の佐野委員のご発言のご趣旨も、そういったことがないように、図書館や美術館側の方でもコミュニティバスの存在というのをよく知って、是非バスを利用してくださいねといったこともスタッフの人に言うていただくとか、またバスも絡めたかたちでイベントなどを考えるというのは大変重要な視点だと考えております。そういったことは私共も意識をしております、実は来週、私共とその指定管理者の方とこういったコミュニティバスの運行についてもお話をする場をもう設定してございます。また、このコミュニティバスの運行案につきましても当然でございますが、教育委員会とも調整をして、教育委員会側の意見を聞いた上で今回のルート図をお示ししているということでございますので、そういった委員のご懸念がないようにですね、しっかりと取り組んでいきたいという風に考えております。

●前田会長

はい、よろしいですか。ありがとうございます。はい、谷野委員。

●谷野委員

新車両導入ということで、平成24年7月に向けてノンステップ車両を購入するわけですが、その費用が2,500万円と示されています。そのうち清須市の方の負担といいますか、持分といいますか、いくらぐらいの予定をしているのか、その点ちょっとお聞かせいただきたいなと。

もう1つ、平成25年度以降には、ハイエース同等サイズの車両2両を導入と示されているわけですが、今現在使用されております車両について、耐用年数の5年が経過したということですが、その車両は新たな車両を購入するまでお使いになるのか、その辺のところちょっとお聞かせ願いたいと思います。

●前田会長

はい、事務局お願いします。

●飯田課長

はい、これも少し説明が足りなくて恐縮でございます。まず、車両の価格についてですが、資料の方に2,500万と記載しております。これは、3つのバスの合計でございます。ノンステップ型の車両が、2,500万円のうち約1,500万円です。平成25年度以降に導入をしていく、要は買い替える車両が、今のトヨタのハイエースと同等サイズを想定しておりますが、これが残り1,000万円。ただし2両で1,000万円ですので、1両あたりにすると、500万円を現在のところは想定しているということになります。

そして今ご質問があったように、その2,500万円が全部市の負担かといったところでございますが、こちらについては、この生活交通ネットワーク計画を国土交通省に提出し、補助の面でお認めをいただきますと、車両購入費の約2分の1が補助の対象になります。ただしこれは、清須市に補助金が入ってくるわけではなくて、バスを購入していただく事業者に補助金が入るという仕組みになっています。しかし、要は事業者に対しての清須市からの支払いが半分で済むということになりますので、結果的には市の負担が軽くなるということです。

もう1点の質問、現在の2両のバスは法定の耐用年数を過ぎているんだけど、今年度も引き続き利用をしていくのかといった点につきましては、耐用年数としては5年を経過しているところでございますが、実は走行距離が現在のところまだ約25万キロということもございますが、これは運行事業者の方にも確認をさせていただいておりますが、走行距離的にはまだ十分問題なく走行可能だということでした。これまで定期的な点検等でも大きな問題が生じてないということもございますので、現行の2両のバスについては、少なくとも平成24年度は使用していきたいと考えております。25年度以降、然るべき時期に買い替えをしていきたいと考えております。

●前田会長

はい、ありがとうございます。

小澤委員。

●小澤委員

小澤です。今、車両の話が出てきましたので、ちょっとそれに関連してなんですが、ポンチョをこの前みよし市へ見に行ったときには、前と後ろと2ドアで、乗車と降車が別々だったんですけど、これは1つになるわけですね。

●飯田課長

はい、私共はショートボディという車両で導入しようと思っておりますので、乗降箇所は1箇所になります。

●小澤委員

この前見てきたみよし市のものよりも、もうちょっと短くなるわけですね。

●飯田課長

はい。ほんの少しでございますが、みよし市さんのバスより短くなります。

●小澤委員

分かりました。

それから、7番の、移動円滑化基準の適用除外自動車の認定を受けた車両であることから、関係法令等に準拠した車両に順次更新となっておりますが、関係法令等に準拠した車両、例えば、ハイエースの場合、これはどこが今と変わってくるんですか。車椅子が乗れるようになる。それは車椅子を後ろのドアを開けて、そこからリフトか何かで乗るようになるんですか。

●飯田課長

おっしゃる通り、大きな違いは車椅子の対応が可能かどうかといったところです。ハイエースの方を車椅子対応にする場合は、これも今おっしゃったように、後ろのドアを開けて車椅子を乗せるというかたちになります。ただし、その分、車両定員が減少することになります。

●小澤委員

リフトが付いているというわけではなくて、車椅子っていうのは車椅子を乗せることができますよということですか。そうすると、車椅子でしか移動できない方は、結局タクシーとかそっちの方を利用してもらわないといけない。

●飯田課長

失礼いたしました。リフトは付いておりますので、車椅子に乗っていただいたままバスに乗車いただくことが可能になります。

●小澤委員

それからハイエースは低床ではない。ステップがやっぱり付くわけですか。

●飯田課長

はい、低床ではなくて、ステップで対応というかたちになります。

●小澤委員

それでこの7番の関係法令等に準拠した車両にはなるわけですね。

●飯田課長

はい。トヨタのハイエースの車椅子仕様車というのは、元々この関係法令に準拠した使用になっております。

●小澤委員

適用除外という認定はもう受けなくて良いということですか。

●飯田課長

はい。必要ありません。

●小澤委員

分かりました。

●前田会長

ありがとうございます。各委員の質問も出ましたので、ここで加藤先生からご意見をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

●加藤副会長

はい。まず、参考資料1ですが、まだダイヤとか停留所が出てないんですが、停留所は新設のところはほとんどない状態です。ほとんど現在走っているところを走るの、停留所についてはそれほど問題ないと思うんですが、ダイヤについては当然、ルートを設定するときに仮にダイヤを設定

してみても、いろいろとシミュレーション、試行錯誤しています。事務局と私でも何回もやっているんですが、非常に難しい問題があって、なかなか皆さんにお示しすることができない状態です。先程ご指摘があったように、グリーンですと春日方面に行かないので、なんとかオレンジかサクラに接続したい。グリーンもサクラもどっちも同じ便数なので、同じ便数であれば同じ感覚でうまく接続させることができるんじゃないかということを考えてたんですが、実は今の現在の路線についてもその時に同じようなことを考えてダイヤを設定したら、実は同じ時間に同じ方向に2台とも動くことになってしまい、逆に利用者が減ってしまったという反省点がありまして、だからそれをそのままやってしまうと、結局またグリーンかサクラかどちらかの利用が少ないということになってしまい、それではいけない。じゃあどうしようかということ、これが結構難しい。それから、本庁舎で乗り換えるのか、ヨシヅヤで乗り換えるのか、清洲庁舎で乗り換えるのかどこで乗り換えるかということも、それによっていろいろ変わるので難しいです。なんとか午前中に図書館に行きやすく、午後図書館から帰りやすくするというところに多分なるとは思いますが、今そういう検討をしているということになります。それはあと1ヵ月ぐらいかのうちに案にして、この会議でもう1回議論するということになっていきますのでよろしく願います。

その上でなんですが、公共交通戦略については、改めて見ると結構良いこと書いてありますね。これを作るときには、例えば、駅におけるユニバーサルデザインとか、レンタサイクルとか、歩道自転車通路の整備とか、5本柱の中に公共交通、いわゆるバスを走らせるとかということとは直接つながりのないものも入ってたんですが、それゆえに連携計画と言われるものだと、補助を考えている計画なので、それよりももっと上の計画としてこれを作ったという経緯があります。本当は3年のうちに全部解決をして、こんなのはもう卒業できると良かったんですけど、残念ながら卒業はできず、まだ引き続きやらなきゃいけないということで、皆さんもう1回ご吟味いただきたいんですが、ここに書かれている内容をやっていかなければいけないっていうのは、納得いただけるのではないかと思います。その上で、こちらのルートを変えていかなければいけないってことですので、その方針自体は良いんです。今日の議事では「改訂について」となっていますが、基本的な方向性は変えず、細かいところが変わってくるということなので、その点ご理解いただければと思います。しかもこの戦略は明日3月31日をもって効力が切れます。ですので、私が思ったのは、4月に実施するパブリックコメントで、この公共交通戦略の大筋も変えないということで良いですかということも市民の皆さんに聞いていた方が良いんじゃないかなということなんです。つまり、もっと言うところのページですね、これについてこれで良いかどうかのパブコメを取っといた方が良いんじゃないかなと思いましたが、その上で、清須市生活交通ネットワーク計画の方について、こちらは大幅に変えるわけですので、こちらについてパブコメをやっていくといったかたちでやった方が良いんじゃないかなと思ったんですが、今更言うなって言われますかね。大丈夫ですか。その方が今のもを変えないっていうことで良いですかということも、やはりパブコメをしなきゃいけないことだと思いますので、やった方が良いのかなと

思います。

あと、武豊町の話が出たんですが、私は結構躊躇があります。私は今日、午後も松阪へ行くんですが、松阪だと各路線について住民協議会を作ること義務付けています。住民協議会を作らないとバスを走らせてあげないという仕組みになっていまして、嫌でも作らなきゃいけない。作って、しかもそこで収支の見込みが出て、でも市役所はこれだけしか出さないのだからこれだけ足りません、さあ、どうします。足りなかったら走らせることができないってやっているんですよ。そうすると自分たちで利用を増やすか、運賃を上げるか、協賛金を集めるかのどれかしかないってことで、松阪の場合は多くが協賛金を自治会で全戸から集めて出すかたちをとっています。あるいは、広告とか協賛企業を集めるということをやっています。ただそれはやはり、なんて言うか、実組織が非常に強くて、公共交通に対する必要性を住民みんなで感じている地域だからこそできることでして、清須市のようなところだと、やはり難しいのかなということが私の中で先入観としてあって、今までそういうことはあまり考えていなかったんですね。特に、こちらの皆さんがどの程度そういうことができるのかなとか、あるいはもっと都市的な地域なんで、そういう自治会とかじゃなくて応援団のような武豊町がそれに近かったと思うんですか、こういうのが好きだとか、よく利用しているだとか、何か役に立ちたいという人たちで応援団的なものを作って、もっと市の取り組みを助ける。あるいは市の取り組みとは別に、自分たちでいろいろ仕掛けるということが、清須でできるのかということがちょっとまだ分かっていないので、ちょっとそのあたりを確認したいなと思います。

あと、図書館との連携は、やはり図書館のオープンに併せてルート・ダイヤ改正をするものなので、図書館のPRの中にあしがるバスで来てねとやって、あしがるバスのPRの中に図書館もできたよというのをやるというこの相互のPRが必要であるということは明らかなので、きちんとやっていただきたいと思います。

車両について、改めてポンチョは高いですね。はい、でも良い車だと思います。

あと、これは西尾委員に確認したいんですが、この生活交通ネットワーク計画で許可が問題なくおりますかということにして、今までは補助金が全部貰えること前提で話をしていたんですが、運輸局長指定になるんじゃないですか。つまり、あとで追加説明いただくと思うんですが、この確保維持事業というものの補助金は、国が指名している基準に則って申請するもの、それには入らないんだけど、交通不便地域を解消することができるものについて、手を挙げてそれを運輸局長、中部運輸局長がこれなら良いねと認めていただける運輸局長指定という仕組みと2つありまして、清須市の場合、国の基準ではどう頑張ってもこんな街中には必要ないということになってしまいます。だから、必要性という部分のPRをかなりしなければいけないんですね。ここがまだ、ちょっと弱いと思っています。必要だよとは書いてあるんですが、かなり地域が分断されていることとか、名古屋に出るとか岐阜とか一宮に出るのには良いんだけど、市内だと下手すると名古屋とか一宮に行くよりも不便だという状況だとか、そういったことをもっと強く打ち出した方が良く思うんです。そういうことを打ち

出した上で、西尾委員にきちんと運輸局長を説得し、認定していただけるような内容になっているかどうかちょっと確認してほしいということをお聞きしたいです。

●前田会長

よろしく申し上げます。

●西尾委員

国の補助金を算定するに当たって、基本的には、費用の総額から運賃収入などを引いて、赤字の部分があったらそれに対して一部を補助しましょうということなんですけど、地域内を走るバスについては、交通の不便な地域にある人口に対して1人当たりいくらぐらいという単価を出して、この不便な地域の人口かけるその単価の金額。これと赤字額の低い方でしかちょっと補助はできませんねという決まりになっています。それで、資料3の一番下の欄に事業の効果という欄があって、ここに春日地区など半径1キロ以内にバスの停留所、鉄軌道駅などが存在しない交通不便地域という風に記載してあり、清須市の方で何らかの方法で算定された対象人口というのが約8,000人ありますということです。この人口が対象になるとお考えになっているということなんです。この算定の仕方について、実は細かな規定がなく、加藤先生がおっしゃった運輸局長の指定ということで委ねられているものですから、この辺の取り方について十分説明をいただいて、運輸局長の指定が受けられるように手続きをしていただくという流れになっておりますので、ご理解いただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

●前田会長

はい、ありがとうございます。事務局の方そういうことでございますので、よろしくお願ひいたします。その他、関係の主管の先生方、何かご指導、ご発言ありましたら、よろしくお願ひをしたいと思います。

●長崎委員

バス協会の長崎でございます。今の補助の話をちょっと付け加えてお話しさせていただきますが、資料の2の中で、利用者数が挙げられているわけですが、この中で未就学児の割合をどのくらいをみておられるのかというのを知りたいなと思っております。というのは結果として、それが運行経費のところに反映してくるので、割合が低ければ無視できるんですが、そうでないとすると、ここちょっと手直しがいるかなと。これは資料3の方のところにも影響してくるということでご確認をさせていただきたいと思っております。

それからもう1点。今、西尾委員から制度についての説明があったわけですが、その方向に持っていけるように頑張りたいと思っておりますけど、仮にそれが難しかった場合に、少なくとも車両の話が出てくると思っております。いわゆるノンステップバスを導入するということになると、国の他の補助制度の中でバリアフリーの車を導入するための補助制度があります。仮にこれを受けるとすると、そちらの方のネットワーク計画も必要だということになりますので、仮にそれが駄目だった場合にそちらを活用するというのであれば、その計画を作っておく。一体であるという理解はあるんですが、少なくともそれを作っておくということには必要であるということになりますので、それをちょっと念頭に置いておいて

いただく。この場合は自治体が導入される場合は対象にならず、事業者が導入する場合にその制度の活用ができますというものですので、それもちよっと念頭においていただいた方が、進める上での財政負担を少なくしていけるかなと思っておりますので、参考までに。

●前田会長

ありがとうございます。はい、事務局。

●飯田課長

はい、1点ご質問の部分についてお答えさせていただきます。定量的な目標の部分で、34,000人強といった数字でございますが、これは委員ご発言のように未就学児も含んだ総利用者数でございます。未就学児無料対象者というのを約10%含んだあたりで想定をしております。その10%というのは、概ねこれまでの運行実績に基づく推計でございます。運行経費の部分はこの10%分を除いた有料の利用者数で積算をしているところです。

●長崎委員

中には未就学児も入っているんですね。

●飯田課長

入っておりません。

●長崎委員

入ってないですか。ということは、この利用者数は未就学児を除いたやつ。

●飯田課長

利用者数は、利用者数3万4500人の中には未就学児を含んでおります。

●長崎委員

収入の方はそのまま100円かけてありません。後々整理していただければ良いんですけどね。そこの整理だけしていただいて。

●飯田課長

はい、そこは整理いたします。

●前田会長

ありがとうございます。他によろしいでしょうか。

●森島委員

愛知県交通対策課の森島です。すいません。ちょっと確認ですけど、資料2の方ですと、新しい運行系統ですね、3路線で幹線型1路線、地域型2路線という表記になっており、このネットワーク計画の方ではそのような記載はないんですが、ぱっと見た印象ですと運行本数、サクラルートが多分幹線型とお考えだったと思うんですが、グリーンルートと運行本数もそれほど変わるわけではないですし、走るルートも一見した印象ですと、何が幹線かいまいちよく分からないところがあるんですけど、導入される車両の大きさのよってこれは幹線だよというように考えられているという理解でよろしいでしょうか。

昨日も別のところで公共交通会議があったんですけど、そこも同じように市域を3路線走っておりまして、1路線はポンチョよりももっと大きいバスが走っていて、残り2路線は小さいバスが走っているんですが、特にそのような区別はされずにルート名の違いだけでやっておりまして、この

パブリックコメント云々でこれから市民の方々にいろんな説明をされると思うんですけど、幹線と言われるとそれなりに他の路線と違って、どんどん走っていたりだとかそういう印象を抱かれる方もいらっしゃると思いますので、その辺をどうお考えかちょっとお聞かせ願えればと思います。

●前田会長

はい、事務局の方よろしくお願いいたします。

●飯田課長

はい、幹線か地域型かというこの区別をどのような考え方で仕分けているかというご質問でございますが、大きく2点ございます。まず、1点目はまさにご指摘のように車両のサイズが違うということです。2点目は、やはりルートコンセプトであると思っております。幹線バスは西枇杷島庁舎、市役所本庁舎、そして清洲庁舎と、建設部とか福祉部とかある本庁舎以外の庁舎もですね、これを網羅している。そして図書館までのアクセスの向上を念頭に置いたパスであるということでございます。残りのグリーン、オレンジの地域路線という位置付けはですね、そういった3つの庁舎を結ぶということではなくて、日常的な買い物の利便性を高めるというようにどちらかという軸足を置いたバスという風に考えております。その車両のサイズとルートに対するコンセプトの違いといったところで、幹線と地域というような区分にしているということでございます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。その他よろしいですか。まだまだご意見等もあると思いますが、ここで一件ずつご承認のお謀りをしたいと思しますので、よろしくお願いいたします。

まず始めに協議事項（1）の「清須市地域公共交通戦略の改訂」につきましてご承認いただくということによろしいでしょうか。はい、異議なしの声ありがとうございます。

続きまして協議事項（2）「清須市生活交通ネットワーク計画（案）について」につきましてご承認いただくということによろしいでしょうか。はい、異議なしの声ありがとうございます。それではこれで協議事項（1）及び（2）を終わりたいと思っております。

続きまして、協議事項の議事（3）「平成24年度以降の運行事業者選定について」を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

協議事項（3）「平成24年度以降の運行事業者選定について」事務局から説明。

●前田会長

はい、ありがとうございます。只今、事務局から内容等の報告がございました。この協議事項につきまして、委員の皆さんからのご意見、ご質問等がありましたらよろしくお願いをいたします。はい、どうぞ。

●小澤委員

小澤です。評価項目についてなんですけど、4番の運行経費、これが1番配点が高くて110点のうち半分以上が運行経費ということになっていて、審査結果が満点になっているんですけど、運行経費っていうのは、

実際数字だけの話ですので、配点がちょっと高すぎるんじゃないかと思うのですが、いかがでしょうか。

●前田会長

はい、事務局お願いします。

●飯田課長

はい、私共としてはやはり価格要素が非常に重要であると考えております。価格要素の重要性については大きく2つあると思っています。それは総額という面と、もう1つは積算の適正性ということです。例えば、この運行経費の積算にあたって、ガソリン費用につきましては、結果的に実費計算となりますが、保険ですとか、あとは人件費そして運行管理経費ですとか、さらには車検費用ですとか修繕費用と、こういったことがいかに適正に積算されているか、決して過大に見積もられていないかとか、その面については事務局の方で過去のこれまでの実績に基づいて適正にチェックをさせていただいたところがございます。あまりこの運行経費の部分の配点を落とすというのもですね、皆様方の貴重な税金をお預かりした中でバスを運行しているということがございますので、やはり審査にあたっては価格面で約半分として、残りの半分でいろいろご意見もございますが、その対応、いかに親切に安全に運行していただくかといった点で考えていきたいなとこういった考え方で配点を決めさせていただいたところがございます。運行経費の項目は、今回は結果的に60点中60点という結果でございますが、これは基本的には複数社提案がございますと、ここで大きく差が出てくるといったところも狙ったものでございまして、結果的に提案が1社ということでもございましたので、その要件が満たされれば、満点となるという形式をとっておりますので、ご理解の程よろしくお願ひしたいと思ひます。

●前田会長

はい、他に委員の方よろしいですか。

●長崎委員

今のお話に関連することとして、協会の人間として申し上げたいと思っているんですが、基本的には運行経費が全体の5割を超えるという評価の仕方は非常に問題があるのではないかという風に考えてございます。というのは実際行っていく上でどういう体制等がとられていて、それが結果的に価格に反映するというのが原則であると。要は安全運行も含めて管理体制がきちんとできておいて、それと事業遂行能力を見た上で経費というのが出てくるということからすると、運行経費そのものが5割を超えてくるというのは考えにくい話であろうというように思ひます。ただ今回の場合ですと、先程ご説明があったように運行経費の中に、今申し上げたことが盛り込まれておるといふ説明がございました。積算根拠をチェックした上で評価をしたということでもありますので、その点を評価したいと思ひますけど、そういう意味ではこの運行経費1本の中で今のようなご説明がされないで数値が出ていますので、誤解を招くのかなと思ひます。その辺は今後の整理でやっていただければいいと思ひますけど、先程あった、総額でどうのこうのという話があるわけですけど、結果いろんなことを評価した上で出てきた数字、金額の中で適正なものがあるってそこで差が出てくるのであれば、当然そこは財政負担を減らしていく、いわゆる効率的運行を

していくということで、そちらを優先させていくのは当然のことだと思いますので、その辺のところをちょっとフォローしていただければ今のような質問のだんだん減っていくのかなと思っています。よろしくお願いします。

●前田会長

はい、ありがとうございます。

●飯田課長

はい、事務局からご説明させていただきますと、少し資料が大まかになっていて一部誤解を招くような表現で大変恐縮でございます。運行経費の60点の内訳についてご説明させていただきますと、ここの部分は前回の会議でもお示しさせていただいているように大きく2つに分かれます。

運行経費の分野では1つはコスト、総額の評価。もう1つは積算内容の妥当性。先程私がご説明した積算内容が適切かどうか。要は積算漏れがないかどうか。また積算内容が過大に見積もられていないかとか、総額だけでなくその裏づけがしっかりしているかどうかという2つでこの60点を区分しています。配点の内容としては、総額が50点、積算内容が適切かというところで10点、合わせて60点というかたちになっておりまして、総額としては110点中50点ということで今、委員ご発言の50%というのは超えていない。やはり、価格も大事なんですが、一方でそういった事業者の運行の体制、いかに安心、安全で親切に運行していただけるそういった体制が整えられているかどうかというところも非常に評価の視点としては重い部分があると考えています。

●前田会長

はい、ありがとうございます。よろしいですか。他に委員さんご意見ご発言等よろしいですか。

●加藤副会長

この事業者選定のプロポーザルのやり方っていうのは結構難しくて、今110点のうち50点、あるいは60点も価格要素が占めるのは過大じゃないかというご意見があったんですが、実はそんな簡単なことじゃないんですよ。そうじゃなくって例えば、60点ある、あるいは50点あるとしたときに例えば、100万円は何点ですかっていうことを考えるとしたとしたら、同じ50点でも100万円が1点なのか、100万円が10点なのかで10倍違うわけです。実はそこが本質でして、全体のうち何割っていうのはあまり関係ないんですよ。ここを間違えるととんでもない話になりますので、そこをどういう風に考えておられたかということを実は説明しなくてははいけないんです。もっと言い換えると、価格とそれによって得られるサービス内容っていうことで配点がそれぞれありますが、価格の1点とサービス内容の1点が釣り合っているかどうかということなんです。実は今のそのプロポーザル入札提案型入札を推進しようとしている国土交通省のコミュニティバスのガイドラインですね、その考え方にそういうところが根本的に抜け落ちているんですよ。それで、私は改めなければいけないと思っていて、実は同じように貸し切りバスのガイドラインっていうのがこれから作られてくるんですが、今ちょっとそういう委員会に、国の委員会に入っているんですが、ちょっとそちらがある程度一段落したら、コミュニティバスの方ももっとそういうふうに本質的に考え

られるようなガイドラインにしてもらうことをお願いしようと思ってました。そういうことでして、60点なので多いかどうかというのはちょっと違います。それで、満点っていうのは、一番良いところを満点としてというやり方とか、いろいろあるんですよ。基準の価格を決めておいてそれに対して安ければ安いほど点数が上がるとか、あるいは一番安いのを出したところを基準にして、そこを満点にしてそこより高いところは高い分だけ減点するとか、いろんなやり方がありまして、いずれにしても大事なのはどれだけ安いとどれだけ点が高いかっていうその割合が大事だということなんですけど、この決め方を少し解説をさせていただきますか。

●飯田課長

はい、少し具体的なお話でございますが、加藤先生からお話があったように、基本的には複数社出てきたときに100万円違ったら何点点数が変わるかという一定のルールを定めております。ですので、例えば運行経費総額について、A社は1億円でB社は9,000万円となった場合、B社の方が1000万円安いのでB社が50点満点。で1,000万円高かったA社は0点かとそういうよう評価ではございません。その1,000万円の差を具体的点数化して差をつけると。ですので、A社は45点でB社は40点とかそういうように値段の差で配点が変わるような仕組みを導入しております。安かったところが満点で高かったところが0点とかそういう乱暴なやり方ではないということで、少し大まかな説明ですがご理解いただきたいと思えます。

●加藤副会長

それから、その前にもう1個話しておきたいことがあって、サービスとか安全性のことについては他市ですと、もう全部点数化しているんですよ。ところが清須市の場合ですと当たり前になればいけないことは点数にしてなくて、その当たり前ができていなければ最初から採点しませんよということにしてあるんですよ。ですから、清須市の採点の基準は差がつくところしか入っていない状態になっています。他のところだと、40点の中に差がつかないのがたくさん入っていて実は40点の中の30点は差がつかなくて、差がつくのは残りの10点分しかないということになってしまうんですよ。逆に清須市は差がつくものだけで40点です。ですので、これも一見すると小さいように見えるんですが、その40点が実はちゃんとやっていないと0点になる可能性もあるというものです。

例えば、他市でこういうことがありました。1点から5点の配点で8項目あると $5 \times 8 = 40$ で40点ですよ。ところが1点から5点だと、最低でも必ず1点ですから何もやってなくても合計8点つくんですよ。だから40点じゃなくて32点の差しかつかない。こういうことがよくあります。だから40点と言っておきながら、実は32点分しか変わらないということです。

なので、本当は長崎委員にも、国の仕組み変えるためには、いろいろご協力をいただきたいところなんですけど、ちょっとそういうことをよく精査して本当にこれにお金をつぎ込んだからこれだけ高くなったけど、それ以上にサービスを良くして安全を高めたという風に、事業者選定のときの点数付けができるような仕組みにしていかなければいけないので、ちょっとまだ清須市でそういうことができていない状態なんですけど、他

市と比べれば気が利いていると思っていますので、その上で何かあればと思いますけど。

●長崎委員

ありがとうございます。私が申し上げた一番の懸念は、始めに金額ありきっていう評価をしているところがかなりあるという危惧をちょっとしておりまして、今の加藤先生のお話は絶対評価か相対評価の話で整理されてくると思いますが、評価の仕方についてはそれぞれのことももちろんありますので、これからガイドラインをお考えになる、お考えの提案をしていただけるということで、そのときにまた、議論になろうかと思えます。

今回の場合は先程のご説明の通り、その辺のところを前提にした積算をした上で評価をしていただいたということでもありますし、競争相手もいなかったということでもあるわけですが、結果的にきちっとした積算があって評価をしたということで60点がついていると理解していますので、そのところは否と申し上げることなくて、ひょっとしてそういう懸念があったとするとそこを見直していただきたいという提案でありますのでご理解くださいますようお願いいたします。

●前田会長

ありがとうございます。その他委員の方からご質問等ございますか。

はい、委員の方々からいろいろとご意見をいただきましてありがとうございます。ご質問もないようですので、ここでお謀りしたいと思えます。本件に関しましてご承認いただくということでよろしいでしょうか。はい、異議なしの声ありがとうございます。これで協議事項の議事(3)を終わります。それでは確認のために本日の議事を整理して、事務局から報告を願います。

●飯田課長

長時間にわたるご審議ありがとうございました。私の方から少し整理させていただきます。まず、協議事項の1点目の交通戦略の改訂についての部分では、加藤准教授からお話がありましたように、この3つの目的と5本柱、これを引き続き継続していくといったことも4月のパブリックコメントの中に盛り込んで、市民の皆様のご意見を承っていきたいと思っております。

そして2点目の生活交通ネットワーク計画案についても、併せて4月にパブリックコメントをした上で5月に国土交通省へ提出ができるように事務準備をしてまいりたいと思えます。それにつきましては是非、国庫補助金の確保ができるように十分内容を精査し、国土交通省ともお話をさせていただきたいと思っております。

そして議事の3点目、平成24年度以降の運行事業者の選定については今、お認めいただきましたように、つばめ自動車に引き続き担っていただくわけですが、今回の会議で出た意見についても十分に受け止めていただいた上で事業にあたっていただくところを、この会議として強く求めて行きたいと考えておりますので、その点ご承知の程よろしく願います。

そして、その他でございますが、加藤先生の方から市民の委員の皆様には是非応援団にといったお話がございまして、是非そのようなかたちでお願いをしていきたいと思っております。ただ、私共がまず今のところで考えま

すのは、その他の地域のように皆さんが先頭になって協賛金を集めていただくとかそういったところよりは、むしろ、これまでの市民の皆さんの声からもありますように、要は4,000万円弱という皆さんの貴重な税金をお預かりをしてこのコミュニティバスを運行させていただいているということです。つまりバスに乗らない方も、税金としてこのコミュニティバスの負担をしていただいているということでございまして、中には私はバスに乗らないし、そんなにバスを利用している人もないように見受けられるので、バスなんて必要ないんじゃないかというお声もあります。ですが逆に、今までの会議でも少しお話したかと思うんですが、隣のおばあさんがバスに乗って生き活きと外へ出かけていく姿を見るので、自分は全然バスに乗らないんだけど、そういった税金の使われ方は、決して悪いことじゃなくて良いことではないかというようにお声もいただいております。是非そういった点で、バスに乗らない方に対してコミュニティバスの必要性だとか税金投入の必要性をPRしていただきたいなと思っています。それについてはまずは事務局が、皆さんのお声をしっかり受け止めて事業を進めていくということが大前提であるということ強く認識して、新年度も取り組みをさせていただきたいと思います。

そして次回の会議の予定でございしますが、新しいルート、ダイヤの具体的な案をお示しをさせていただきたいと思います。時期につきましては、ゴールデンウィークの前か、若干ゴールデンウィークを過ぎた頃になるかも分かりませんが、その前後で考えておりますので、また日程を調整させていただいてご連絡をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

●前田会長

ありがとうございます。以上で本日予定されておりました議事は全て終了いたしました。これをもちまして平成23年度第4回清須市地域公共交通会議を閉会いたします。本日は長時間本当にありがとうございます。

3 閉会

問い合わせ先	企画部 企画政策課 052-400-2911
--------	---------------------------

会議の経過を記載して、その相違ないことを証するためここに署名する。

会 長 前 田 繁 一

署名委員 小 澤 顕 彦

署名委員 宮 崎 澄 子