

佐渡市地域公共交通活性化協議会
 <議事録>

会議名称	平成21年度 第1回 佐渡市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成21年4月30日(木) 13:30～
開催場所	佐渡島総合開発センター 2階会議室
議 題	1. 開会 2. 挨拶 3. 経過報告 4. 議事 (1)平成21年度事業計画について【資料1】 ①観光二次交通の充実【資料2】 ②高齢者の外出支援と公共交通の利用促進【資料3】 ③路線バス運賃改定について【資料4】 ④路線バスの利便性向上とノーマイカーデー等の実施による利用促進 ⑤支援・地区内路線の運行サービスの検証 (2)その他
会議資料	次第・委員名簿・座席表 佐渡市地域公共交通総合連携計画（概要版） 佐渡市地域公共交通総合連携計画【資料1】 観光客の二次交通の充実【資料2】 高齢者の外出支援と公共交通の利用促進【資料3】 運賃改定について(案)【資料4】
公開・非公開の別	公 開
出席委員	高野委員、齋藤委員、田畑委員、廣川委員 後藤(正)委員、掃部委員、計良委員、大桃委員 鈴木委員、山本委員、佐野委員（代理）、橋本委員（代理） 五十嵐委員(代理)、野口委員、浅井委員（代理） 釧持委員、松本委員
欠席委員	後藤(一)委員、志和委員、林委員
事務局	[佐渡市 交通政策課] 伊藤、渡邊、小谷、中川

開 会

□事務局

本日はお忙しい中、ご出席賜りまして誠にありがとうございます。

まだ2・3人の方が、お見えになってごさいませんが、定刻になりましたので、只今より、平成21年度第1回佐渡市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

新年度に入りまして、若干メンバーが変わっています。変更については、お配りしてあります委員名簿にて確認をお願いします。

それでは、協議会設置要綱第6条の規定によりまして、会長であります高野市長から議長を務めていただきます。

会長あいさつ

□佐渡市長 高野宏一郎

本日は皆様お忙しい中、佐渡市地域公共交通活性化協議会にご出席いただきましてありがとうございます。

皆様には、日頃から市政に対して格別のご協力をいただいておりますが、活性化協議会につきましてもお願い申し上げたいところであります。当協議会における地域公共交通活性化・再生総合事業計画につきましては、皆様方のご協力により、4月1日、運輸局から認定を受けたところでございます。皆様には大変ご尽力をいただきました。

さて、近年における自家用車の普及や少子高齢化の急速な進展により、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっていますが、その状況は佐渡市においても例外ではございません。地域住民の生活交通の確保が大きな課題となっているところでございます。

本日の協議会では、連携計画に基づく今年度の事業について、ご審議いただく訳でございますが、佐渡の公共交通について、たくさんの方が利用しやすく、かつ効率の良いシステムとなるよう検討を進めていきたいと思っておりますので、よろしくご協力をお願いします。

経過報告

□高野会長

それでは、次第に従いまして、会議を進めさせていただきます。

これまでの経過報告について事務局から説明願います。

□事務局

それでは、前回の協議会以降の経過について、ご報告いたします。3月の協議会でご承認いただいたとおり、3月25日に連携計画及び佐渡市地域公共交通活性化・再生総合事業計画を国に提出いたしまして、今日1日付で認定されたところです。今後は補助金の交付決定を受けまして、平成21年度事業を実施していきますのでよろしくお願いいたします。

本日、運輸局さんがお見えになっておりますので、もし補足等がございましたらお願いいたします。

□鈴木委員

それでは、簡単に補足をさせていただきます。4月22日に佐渡市から提出いただきました地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定ですが、新潟県内で新たに6件継続の事案を含めまして計9件認定をさせていただきました。先ほどのご説明の中にもありましたが、これから実際の交付申請をしていただいて交付決定ののち事業をスタートする流れとなっております。

□高野会長

それでは事務局から説明がありましたが、何かご質問等がございますか。

それでは、これで経過報告を終了します。

議事

□高野会長

続いて議事に入ります。前回の協議会で提案した平成21年度の社会実験についてご審議いた

きたいと思います。

先ず最初に、観光客の二次交通の充実について事務局、説明をお願いします。

①観光客の二次交通の充実

□事務局

観光客の二次交通の充実【資料2】に則り説明を行う。

- ・基本方針
- ・運行コース

□新潟交通佐渡

観光客の二次交通の充実【資料2】に則り説明を行う。

- ・運行コース補足説明
- ・運行に必要な手続
- ・変更ルート運賃表

□高野会長

事務局から説明のありました只今の内容につきまして、何かご意見ご質問等がございますか。

□齋藤委員

この観光2次交通につきまして、実施するからには積極的なPRを行っていかねばならないが、現在の段階で固まっている案で結構ですので、例えば両津ターミナルを降りたときの停留所に何か看板等を設置するのとかということ、これはお願いですが、7月のスタート時に盛大なセレモニーを市と協力しながら行っていくということ。例えば有名な方をゲストとして招くなど、そういった工夫をこれから一緒に行っていけたらと考えています。

□廣川委員

只今、ご提案をいただいた件について、当然、PRをしなければ、利用がない状況となりますので、情報発信については観光協会とも連携をして早めに情報発信をしたいと考えていますし、また、バス乗り場についても当然ターミナルを降りたら、案内所に情報版を出すなど、そういったことも含めまして一緒に行っていきたいと思います。

□齋藤委員

この事業がもし、7月からうまく行けば、まさに今ETC1,000割引により観光客が新潟までは来ているが佐渡まではなかなか来ないという現状ではあるが、ETC割引で佐渡に来られた場合の島内2次交通の受け皿となっていくことが期待されますので何とか事業がうまくいくよう、よろしくをお願いします。

□多田委員（五十嵐委員代理）

新しいコースで、⑤両津シャトルですが、椎崎温泉を上り下りするため、安全対策について転落事故対策でガードレールを設置するなど、その辺りを心配しております。それと、使用するバスがどのような型なのか、大型なのか小型なのかを安全面のために確認させていただきたい。

□廣川委員

椎崎温泉の補足説明となりますが、椎崎温泉より日帰りの温泉利用を促進したいので、是非路線バスを温泉まで運行してもらえないかと要望がありまして、現状観光大型バスもお客様の送迎の際には温泉まで出入りをしているということもあり、業務員の判断で路線車も試験的に出入りを行っているのです、車両としては大丈夫だと判断しています。

しかし、ご指摘のあったとおり他車との交差の際に注意が必要と考えています。もう一点は南線の道路の出入りの所が斜めになっているため、カーブミラーはあるが、その辺りの安全面については気になるところではあるので、今後、警察、道路管理者と安全面を協議し実施の方向で進めていきたいと考えています。

□田畑委員

この道路は市道であり、協議会前に連絡をいただきまして現地は改良済みです。ただ桜の木等が邪魔にならないか協議をしまして、早急に安全を確認し、撤去等で現在話が進んでいる最中です。ガードレールの設置については、現地を確認し、設置の必要があれば設置していくよう考えています。

□多田委員（五十嵐委員代理）

バスの大きさについてはどうですか。

□廣川委員

大型バスですが時間帯によっては、多少小型のバスも入ります。

□高野会長

他に何かご質問やご意見はありますか。

それでは、①観光客の二次交通の充実について、ご承認賜りますでしょうか。

（ハイの声過半数をもって承認される）

ありがとうございました。それでは、観光客の二次交通については承認されました。

次に、②高齢者の外出支援と公共交通の利用促進、及び、③路線バス運賃改定についてを、併せて事務局、説明をお願いします。

②高齢者の外出支援と公共交通の利用促進

③路線バス運賃改定について

□事務局

高齢者の外出支援と公共交通の利用促進【資料3】に則り説明を行う。

- ・目的、対象者、運賃、対象路線、利用方法、効果

□廣川委員

運賃改定について【資料4】に則り説明を行う。

- ・7月1日を目途に実施
- ・初乗200円、上限800円、かつ390円まで10円値上げ、400円以上20円値上げ

□高野会長

只今、説明のありました、高齢者外出支援と公共交通の利用促進及び、路線バスの運賃改定について、何かご質問やご意見はありますか。

□齋藤委員

3点質問があります。まず1点目が【資料3】についてですが、現在、両津地区で行われている福祉バスの実験については100円で実施している状況であります。これを200円にすることとなった経緯の説明を一度やっていただきたいことと、両津の福祉バスは月4回だが、それが月2回になったところの理論的な整理を事務局からお聞かせ願いたいのが2点目です。

3点目が、【資料4】の運賃改定について、できましたら減額率の高いところのPRをしていただければ、値上げする代わりに、一方では高い運賃での利用者は上限設定により、より安く利用できるかと言えらるかと思えますのでPR方法についても検討していただきたい。

□事務局

先ず最初の両津地区について、運賃が200円となった経緯ですが、両津地区では合併前からの旧両津市の政策を引き継いで無料福祉バスという形で行っていましたが、昨年12月からワンコイン100円で週1回ということで運行しております。これが200円になったこと経緯であります。あくまでも両津地区の福祉バスを全島に均一なサービスとして拡大をしていきたいという大前提がありまして、拡大にあたりましては地域の実情を考慮しながら、予算面も考慮しながら

料金の決定をしてきたというところであります。その決定にあたりましては、新潟交通佐渡の方からも提案がありましたとおり、路線バスの初乗り運賃を 200 円にさせていただきたいということもありまして、200 円で調整をしてきたところもありますし、新潟市内のほうが既に 200 円という形で動いているという実情もありまして、全島拡大にあたりましては均一なサービスの確保の為に 200 円という形にさせていただきたいというものであります。

それから、今現在、週 1 回ということでは月にしますと月 4 回という形になりますが、これにつきましても、予算面の問題がありますし、全島拡大にあたって、両津地区につきましては福祉バスに乗っていた方が路線バスに転換するという事で新たな増収分という見込があるわけですが、他の地区につきましては、路線バスから純粋に、単純に小木方面から金井まで来ますと 1,000 円弱かかりますが、それが 200 円ということでは同じ利用率であっては減収も考えられるということもありまして、当初は、2 回というところからスタートしたいと考えています。ただし、将来的に 7 月からの実験を踏まえて、新規の利用者がどのくらいになるのかということを検証しながら、3 回、4 回ということも当然視野に入れて進めていきたいというところであります。

□高野会長

他に何か、それに関連してご質問やご意見はありますか。

□廣川委員

これにつきましては前回にもご協議の提案がございまして、私どもも事務局の佐渡市を中心に、色々とお話をさせていただいてまいりました。利用が増えることによる増収効果も期待はできるのですが、利用が増えない場合の減収リスクも抱えているということで、私ども事業者としては、なかなかそのリスクが読めないことで、今まで合意に至っていませんでした。

今回コンサルからも利用増の予測もいただき、そこを期待したいということもありまして、補助年度としては 9 月までがひとつの区切りでありますので、何とか期待のできる方で進めていただければ良いということで、今回、せっかく佐渡市より提案がありますし、全島の福祉的なことでもありますので、私共もそれに合わせるということにさせていただきました。

補助年度からしますと 9 月がひとつの区切りでございますので、その辺で具体的にどのような数字になるのかというあたりを実績を基に、またご協議させていただきたいし、10 月以降についてはその内容を基に新たな予算措置が必要なのか、あるいは少なくともすむのか、その辺も併せてご協議させていただきたいと考えています。

これは、大変恐縮ではありますが、現行の運賃収入からマイナスが見込まれるということがありますので、私共の月々の収入というところから見ると、できれば月次が良いのですが、最低 3 ヶ月レベルで、ある程度減収に対する補填の先払いということもご検討いただくようお願いしたいと考えております。また、現場からの両津の実験の部分では、75 歳以上ということの確認ができない。75 歳以上では無いと思われる方の利用が一部あるようなので、この件は事務局と打合せをさせていただいて、何らかの形で 75 歳以上であるという簡単な確認証でもできると、他への転用、横流しでの流用でのリスクが防げるのではないかと考えておりますので、その辺も併せて今後詰めさせていただきたいと思っています。

□大桃委員

2 点お伺いします。

1 点目はこの高齢者福祉支援の福祉バスが走ることによって、現状の市が運営しているバス、例えば病院バス等に何かしらの変化があるのかというのがまず 1 点、それと、今、新潟交通佐渡がお話になった 200 円の出し方、例えば、800 円の路線を 75 歳以上の方が乗って 200 円を払うと新潟交通は 600 円損をするということで、その 600 円の出所はどうなっているのかという所をお聞きしたいと思います。

□高野会長

それでは、市、交通の両方に関係があることですので、まず市の方から説明をお願いします。

□事務局

質問を2点いただきましたが、先ず病院バス等の運行に変化があるかということでございます。両津の福祉バス、相川の病院バス、これは合併前から旧市町村で運営していたバスが合併後も存在していたというところでありまして、昨年12月から両津の福祉バスについては、社会福祉協議会が運行主体となっていました。それを路線バスに転換するために運行を中止いたしております。そのため現在は、先ほど説明がありましたが100円で週1回運行をしています。

利用者については、今まではバスが運行する日時が決まっていたのですが、今は自分の都合に合わせて週1回利用できるということで、非常にご理解をいただいて好評であると聞いております。

ただ、もう1点の600円の出所という部分で、両津のバスもそうですが100円で運行していると本来はもっと高い金額を新潟交通佐渡はいただける部分ではありましたが、100円で運行しているというところで、新潟交通佐渡としてはお客さんが増加しても収入が減るというような状況がおきているわけでありまして、これについては、現在、市の方としましては、廃止代替路線についての補助金を県からいただきまして、佐渡市の財源と一緒に支出しているわけでございます。その中で、今回、運輸局から事業をいただきましたけれども、そういった事業と組合す中で、最小限に、いろんな今まで無駄な交通路線とか、大型のバスとか、そういった物を減らす一方、住民に対するサービスを増加させ、効率の良い運行にすることにより、補助金を増やさずに交通弱者に対する思いやりのある交通体系を作っていくということを心がけて、この事業に取り組んでいますので、若干まだやってみないと分からないことがありますが事業者と行政と一緒に協力してやっていきたいというところでありますのでよろしくお願い申し上げます。

□大桃委員

600円というのは、新潟交通佐渡が負担するのか、市の方で負担するのか。

□事務局

先ず今まで運賃が最大1,100円でありましたが、これが800円になるということですが、200円との差額について、平均が420円ということがコンサルによる試算で出ていまして、420円を200円にするということにより、平均220円の持ち出しが発生します。

これについては、当然補助金の中に含めて、県等へ申請していくべきものと考えています。補助金が増えるか減るかは、新規獲得、実は75歳以上の方が13,000人いますが、2,700人しか現在バスを利用していない状況がありますので、なるべくお客さんを増やして、補助金をなるべく少なくしていきたいところでもあります。

□廣川委員

大桃委員さんからのご質問の件ですが、現在、他の地域で外出支援策として、こういった例はなかなか聞かないので非常に計算が難しいと判断しています。今回、コンサルの方で先程も説明がありましたように、島内での75歳以上の対象者数は約13,000人ですが、コンサルがアンケートで集計されたデータを推計しますと、現在、バスを利用している方が2,700人です。年間でその対象が支払いただいている運賃は、推計で12,300万円になります。今回、月2回割引によって、その対象が恩恵を被った減額部分は、約2,700万円程、年間ベースで減収になるだろうという数字が出ています。ただし、安くなったらバスを利用したいというアンケートの結果等から、増加が期待できる数字がありまして、十数パーセントと思いますが、それによる増収を差し引きしますと、年間1,800万円程の減収に収まる可能性もあるということでもありますので、私共の減収としては年間で2,700万円～1,800万円というところで期待をしていますが、如何せん私共は、こういった計算式をなかなか持ち合わせませんので、やってみないと分からないということもあります。

この部分について、補助年度の9月までにつきましては、多少プラス・マイナスが見えないところではありますが、全体の補助金の予定額の中になんとか納まるという期待値もこめて、もし大きく想定とずれるようであれば市と協議させていただかなければいけないのですが、なかなか先の見えない中で協議しても前へ進みませんので、そういったことを含めて市と、今回、本来であれば月4回(週1回)というのが分かりやすくして良いのですが、それですと倍のリスクがでてきますので、とりあえず月2回レベルでやってみてどうなるのかということで、これで進めた

いということであり、9月ぐらいまで3ヶ月やったところで、どういう結果がでるのかというところでもあります。

先程も、お願い申し上げたように75歳以上の方がルール通り、ちゃんとやっていただければ、そうそう数字はずれないと思っていますが、利用券を他の方に転用されることが、どんどんと起きますと予想もしないような影響が出かねない私共はここが一番のリスクとして考えています。この辺については、できるだけそうならないように市と詰めさせていただきたいと考えています。

□高野会長

よろしいですか。それでは、他にご意見をお願いします。

□掃部委員

先ほどからいろいろと説明がありましたが、要は思いきったことをやってくださるんだなと思います。リスクも相当あるかと思いますが、前回の会議の際に、両津、相川には福祉バスがあるが他の地区には無いということで南部の方が怒っていたのを思い出しましたが、そんな中で公平性の確保という面では大きな進歩であると思います。

また、全島拡大の実証実験というものですから、これを進めていただきたいし、色々な配慮があることも分かります。

ただ、両津地区は、福祉バスということで現在使われていますが、前回の会議で新潟交通佐渡かと思いますが、社協がいるじゃないかということありましたが、カットにはなったのですが、例えば福祉大会があるとか研修会があるとか、そういう時は従来どおり手配してもらえろというふうなお話もあったように思います。その辺のところは行事があるときには、どうしても両津地区は南部と北部と言いますか、両極が離れていますので、集まるのに都合の悪いこともあります。しかし、そうは言いながらも全島的な中でこういったことが成されることは、ありがたいことだと思いますが、要するに実験ということで先ほどにもありました9月が区切りで再度検証ということもあるかもしれませんが、それにしても初めてのことでPR、周知についてよろしくお話ししたいところです。

□高野会長

それでは、その他にございますでしょうか。

□山本委員

1点だけ質問させていただきます。実は先ほどからの福祉バスのお話ですが、今、うちの会長の廣川の方から説明がありました。これは、あくまでも事業者という立場で話をされたのだと思っております。実は私のほうは従業員の代表として、この社会実験というのは非常に良いことなので是非やっていただきたいという気持ちはあるのですが、先ほどからも言いましたように数字というのは机上の部分だけで結果がどうなるのか分からないということが出ております。

そのリスクを一番最後に従業員に押し付けることだけはやめていただきたい、そうでなくて最終的には3年の社会実験があるので、社会実験の中で1年ずつのリスクをきちんと保障していただきたいというふうに思っておりますので、そのあたり事務局の方にお聞きしたいなと思っております。

□事務局

その辺については、この社会実験4項目ございますけれども、この協議会の中でも協議してきたところでありまして、今回、月2回と提案する所に至ったわけでありまして。これから高齢化に向かう佐渡の交通体系の中で、交通弱者に対するサービスという観点から、この新しい社会実験が提案されたわけでありまして、やってみてその後どうなるかと言う部分は、あくまでもこれは約3年の社会実験、ただその後については継続して行っていくというのがこの事業の目的ですので、3年間の事業をフルに活用しながら協力し合っていけたらと考えています。

□山本委員

その話は十分に分かるのですが、本当にこういった社会実験は必要であり、全島での開始については、かなり良い効果が出るなどというようには考えております。で先ほども言いましたけれどもその結果なのです。その結果、どこへしわ寄せが来るのかという部分だけお考えいただきたい。例えば本線にしてもそうですが、最終的にはその補填はどこへ行くのかという部分がありますので、是非ともきちんとその辺を考えてもらって、答えを出していただいて実施に向かうというふうにしてもらいたいと思います。

□高野会長

それは、ご意見ですか、希望ですか。

□山本委員

出来たら、きちんとした回答をいただきたいです。

□高野会長

おそらく、ちょっと次元が食い違っているような気がしますので、そういう意味では、それは意見として今回は受け取らせていただくということにさせていただきます。

□齋藤委員

委員の一人として、今仰った意見というのは、基本的には事業主体である新潟交通佐渡内の話になるのではないかと思います。従業員さんへの負担というのも確かに分かるのですが、それはあくまで事業者の中で、どのように判断されるかということでもありますし、佐渡市としては、やはり利便性の良いもの、それから赤字補填の経費をどういうふうに削減するかを含めて島内全体の交通体系をどのようにしていったら良いかということが本当の目的でありますので、その辺をご理解いただければと思います。

□高野会長

他にございますか。

□松本副会長

今の部分と間接的には関係するのかなと思うのですが、私の理解ではこの事業は3年間の補助を国から頂いて市のほうでも1/2負担していますので、これから行う事業の予算面の、観光面ではいくら、高齢者の面ではいくらといった、もちろん推定であってその通りに行くとは限りません。だから、それを年度末内にこういう予算でしたがこうなりましたといった報告をしていただくのだらうと思いますが、やっぱりそういうものが必要なんじゃないかと思うんですけど、それが今日はまだ準備ができていないというなら、また後になるかなと思うのですが、その点を教えてください。

□齋藤委員

今の点につきましては、正にこの協議会でこれから、スタートした数ヶ月間の結果と財政面を含めて検証をさせていただくためのデータを提示させていただいて、しっかり検証していくということになるのかと考えています。ただ今の段階では、見えないというところもございますので。

□高野会長

現段階では、なかなかどのように乗り換えていくか見えないところもありますので、検証をしっかりしていくということでご理解いただきたいということでございます。

その他ございますか。それでは、この②高齢者外出支援と公共交通の利用促進、及び、③路線バス運賃改定について、ご承認いただけますか。

(ハイの声過半数をもって承認される)

ありがとうございました。②高齢者の外出支援と公共交通の利用促進、及び、路線バスの運賃

改定については承認されました。

次に、④路線バスの利用性向上とノーマイカーデー等の実施による利用促進、及び⑤支線・地区内路線の運行サービスの検証について、現在までの経過報告について、事務局説明をお願いします。

④路線バスの利用性向上とノーマイカーデー等の実施による利用促進

⑤支線・地区内路線の運行サービスの検証について

□事務局

佐渡市地域公共交通総合連携計画から抜粋【資料1】に則り説明を行う。

④路線バスの利用性向上とノーマイカーデー等の実施による利用促進（資料1 P51）

⑤支線・地区内路線の運行サービスの検証について（資料1 P45）

□高野会長

只今、経過報告がありました、何かご質問やご意見はありますか。

□山本委員

2点程あるのですが、これはもう3回も4回も協議会の中で話し合ってきたことだろうと思うのですが、実際にこの3路線、度津線、前浜線、宿根木線、この辺りというのは事務局の方では、運行事業者というものをどのような選出とするのかお聞かせ願いたいです。

□事務局

まず、資料1の45Pを見ていただくと分かりますが、宿根木線、前浜線、度津線、それぞれ赤字で書いてありますのが収支率でございます。一言で言いますと、10円の収入を得るのに100円の経費がかかり、この3路線については県の補助金は入っておりません。したがって、県からも補助金の貰えないような効率の悪い路線というところで、今までこの協議会でどうしたら、この利用率を上げて、そこに住む住民の方々に、特に高齢者を中心とした交通弱者に利用していただけるか、そして、佐渡はこういったことが増えていく傾向にありますので、新たな交通体系として今の路線バスではなく、デマンド交通とか乗合タクシーなどいろいろな提案をしていただいて、利用率を上げ、収支のバランスをとっていきたいと考えています。そして、結果的には、ここに係る補助金を削減していくというのが、この協議会でも話し合われてきたところでありまして、事業者というものについては、新潟交通佐渡もご提案を頂けるといことでありますが、それ以外に事業者の希望があればプロポーザルを行って事業提案を受けていきたいと協議会で検討してきたところであります。

□山本委員

今、この社会実験の実施計画、これをすべて新潟交通佐渡が実施したいということになった場合、現行3路線については、路線権は新潟交通佐渡が持っているわけですし、事業費からこれをすべてクリアしましたということになった場合、既存の事業者に優先権があるのか。そうでなくて、そういったものはまったく関係ないのかと、まったく白紙の状態からやるということになるのか、その辺りをお聞かせ願いたいです。

□事務局

これは、協議会で何回も議論してきているところですが、優先権というものではなく、プレゼンテーションを頂いて、その企画内容を提案していただき、その地区にあった運行方式があれば、新潟交通佐渡以外の業者でも、この実験をやっていこうということで協議してきました。

□山本委員

まったく既存の事業者は関係なく白紙の状態で行った場合、新たに入札制度などの形でやるのでしょうか、その審査方法等はどのような形でやるのか。できれば、こういう協議会を発足してある以上、この協議会の場で、事業者の提案事項というものを協議してやっていったほうが

良いのかと考えています。その辺りをちょっとお聞かせ願います。

□事務局

只今、ご提案いただいた協議会のメンバーというのが一番良いのではないかと事務局の方でも考えております。

□齋藤委員

補足しますと、ベストは協議会の中でプロポーザルを選定していくということが良いかと思うのですが、実際には協議会のメンバーの中には、利害関係者も居られますので、その人達の扱いをどのようにさせていただくかということをしかりと検討しないといけない。特に、国交省、運輸局さんの方からも指導を仰がないといけないかと思えます。そうしないと公平感がでないということもございますので、ここは一度ご相談させていただきたい。もし今の時点で他の自治体の例があれば、教えていただきたい。

□鈴木委員

私の方でも、そういった例を承知していないところがありますので、持ち帰って確認をさせていただきたいと考えています。

□高野会長

わかりました。只今、提起されました問題につきましては、すぐここで結論を出すということではなく、懸念された問題をもう一度議論するというところでよろしいですか。

(ハイの声過半数)

□高野会長

わかりました。それでは、そういうことでお願いいたします。
まだ、他に何かありますか。

□池委員（浅井委員代理）

先ほどからお話のありましたとおり、バス停から遠く離れた、30分以上歩いていかないといけない方達、高齢者の世帯の方は通院とか日常品の買い物とか、身内の方が施設に入所されていてそこにお見舞いに行きたいという様な場合でも行くのが困難だという声を聞きます。なので、今お話の南部の空白地域も合わせた形で、大きなバスではなく小さいバスで小回りの利くような運行方法を、この場で皆さんで協議し、一番市民の方達が助かるような方法を考えていただきたいと思えます。

□高野会長

わかりました。それでは先ほどの運行事業者の選定の問題はまだ残っておりますので、先送りさせていただいて、今のご意見、おそらく市民の方々はその様にお考えなんだろうと思えますし、その調整をこの後やらせていただくということでよろしいでしょうか。

□齋藤委員

先ほど新潟交通佐渡の労組の方が仰った路線権というものが、なかなかまだ理解がしにくいところがあるのですが、既存の事業者が居るところに他の事業者が入ろうとした場合に、路線権というものが一つの障壁になってくるという意味だと思うのですが、それは今後のプロポーザルをやった結果の対応面にも響いてくるのかと思えます。その辺どういった問題が生じてくるのかということが事務局の方で、もしあれば教えていただきたいのと、後は運輸局さんの方で一般的な路線権の話をちょっと教えていただきたい。

□事務局

只今の路線権と言いますか、今、新潟交通佐渡が運輸局の認可を頂いて道路運送法4条に基づ

く乗合事業というものをやっております。これについては、南部3地区に限らず現在運行して頂いているわけですが、この路線権という権利の考え方なのですが、私どもは今、協議会の方に南部3地区の社会実験の1つとしまして提案しておりますのは、極めて収支率が低く、かつ県単補助を頂いていない所であるということで、市としてもこれ以上補助金を今のままではとても維持が困難であろうということで形態を見直す、あるいは単純な減便とか廃線ではなくて形態を見直す形で収支率を向上できないか、利用者が増えないかというような検討をしたいということで10月以降の実験を考えているということでもあります。それにあたりまして業者選定というお話がありましたけれども、あくまで今は4条許可で新潟交通佐渡が運行している路線と同じ路線を例えば他の事業者が運行したいというお話が来ても、法律上ダメということではないのですが、協議会の中で十分な議論を尽くして、現事業者も含めて合意、あるいは了解、そういったものが無ければできませんよというのが、労組さんの言われるような路線権と言われるものだと思います。ただし、私どもが今提案しておりますのは、色んな事業者あるいは地域の団体とか、そういった様な所から、こういう運行をしたいとか、あるいはバス停が30分、1時間かかるということで、もう少し地区の中にバス停があって、バスに乗りやすい形ができないか、そういったような提案をもしどこかの事業者がされた場合に、私ども市役所の中だけで意思決定をするということではなくて、やはりこの様な協議会の場でオープンにして皆様方の協議を頂く中で住民の方が一番利用しやすい形はどういう形かというようなものを正しく今日の協議会の場で協議頂きたいということでもあります。新潟交通佐渡がどうこうということではなくて少なくとも今のままでは路線の維持が難しいということがありますので新潟交通佐渡からも新しい提案を受けるし、他の事業者から提案があれば、それは私ども市役所の中だけで判断するのではなくて、こういうオープンな場で協議をしていただきたいという意味で提案をしているものです。結果として複数の事業者があれば、当然どちらにも一長一短があって、どういう形が良いのかというような議論がありますので、それをオープンな場で議論をしていただきたいということでもあります。業者の選定方法につきましても審査委員ですとか選定の手順、そういったものについては通常のプロポーザルの方法でよろしいのか、あるいは別の方法があるのか、そういったものもこの後の手順ということになります。

□高野会長

今日のこの時点で、プロポーザルという形で選定を考えるということを確認頂かなければいけないのですか。

そうすると先ほどの運輸局の件を含めて、それでは市としてはお金を出すときに県からの補助が無いということになりますと今の状態では議会ですら予算自体が承認いただけないということになり、その路線は無くなってしまうことになるのか。それともそうではなくてご相談しながらやるのか、あるいはプロポーザルの中で新しい提案があれば、それをお受けして皆さん方で検証することになるのか、そのところを事務局説明願います。

□事務局

まず今日の協議会の中でプロポーザルの承認というところまでは、私ども求めてはおりません。あくまでこの後の手順としまして認定を受けたメニューで審議していきますということなので今日は報告ということで、この後予定通り10月から地区内路線の運行をやって行きたいという報告で留めていただいて結構です。ただし、運輸局への届出や道路運送法の認可という問題と、廃止代替路線に補助金を出すというのは別の次元の問題ですので、その辺は整理しないといけないと思います。

□高野会長

そうですね。運行権と言っても今言ったような補助金を出さなければ運行できないし全部で2億数百万出しているその予算を議会に認めてもらうためのその考え方があるので、やはりギリギリのどこまでいくと最後にはその路線の運行をするかしないかの選択までしていかななくてはいけないということになってくるのだらうと思います。路線別にそれぞれの赤字が出てきているということがはっきりしている以上は、予算を認めるかどうかは議会にある訳ですし、提案するのは執行部ですし、そのところを明確にしていかななくてはならないと考えます。

□齋藤委員

おそらく、プロポーザルをするための仕様書をどうするかというところが、これからの論点となってくるのかと思うのですが、具体的に3路線ごとに、どの時間帯をプロポーザルで事業主体を公募するのか、具体的には全時間帯をやるのかということか、またはどの時間帯にするのかということも含めて、きちっと整理をしていかないといけないのではないかと思います。先ほど事務局が言ったように既存の業者さんありきではなくて、白紙ベースでやりたいということ鑑みると、どういうやり方でプロポーザルをやるのかということは見えてくるのかという気がするのですが、その辺を踏まえて事務局の方からお願いします。

□事務局

空白地域を作ってはいけないということをお大前提に考えてきているわけでありまして、空白地域を作らない、かと言って利用率の悪い収入の無い路線を経費ばかりかけていくというのは、将来望ましい姿ではないということでもあります。したがってそういうところに対しては、もっと経費を下げて、利用率を高め、お客様のサービスの向上を考えることができるのではないかとこのところから、この社会実験という発想が出てきております。空白地域を作らないためには、どういう運行方法が良いのか、これは既存の業者だけではなくその地域に住む地域の方、あるいは別の業者でも結構ですが、そういった提案があればプロポーザルをして提案を受け付けたいというところでもあります。

□廣川委員

先ほど事務局が仰った提案があればプロポーザルをやること自体が私はおかしな話だと思います。それは、どういう条件で提案を出してくださいというプロポーザルをやるのなら、きちっとやっていただきたい。わからない状態で提案があってこっちが良いと言われると、それは公平なプロポーザルではないと思いますので、ですから市も議会の問題もあって色んな新しい提案も、他からもあれば受け付けなければいけないということもあるのだろうと思いますので、きちっとプロポーザルの方向で進むのなら、早めにどういう条件で提案をしてくださいということをまとめていただいて、私共も地元の従業員を中心に今度どのように対応していったらもっと喜ばれるのかということも一生懸命勉強していきます。早めにどういう条件で提案してくださいということをお成業していただいた方がよろしいのかと思っています。

□事務局

先ほどは言葉足らずで申し訳なかったのですが、提案というのは仕様書に基づいた提案ということになりますので、運行のための仕様書をこちらで作成することが前提となります。

□高野会長

それでは、大体意見も出たような気がします。いずれにしても、今後の理想的な交通体系に資する仕様書を作成し、それに基づいたプロポーザルをしていただくということにはご承認いただけますでしょうか。

(ハイの声過半数)

□高野会長

ではそういうことで次回その問題をまた検討していくということにさせていただきたいと思えます。それでは、④路線バスの利便性向上とノーマイカーデー等の実施による利用促進、及び⑤支線・地区内路線の運行サービスの検証については、計画通り実施するようお願いいたします。

その他

□高野会長

それでは(2)その他ですが、事務局、何かございますか。

特に無いようであれば、これで(2)その他は終わります。

本日予定している議件は、以上で終了しました。これをおもちまして、議長を解任させていただ

きます。皆様、活発な議論をいただき、ご協力ありがとうございました。

閉会

□事務局

議長ありがとうございました。最後に、副会長の松本先生から閉会のご挨拶をお願いいたします。

閉会のあいさつ

□松本副会長

閉会の挨拶ということで、感想になりますが、私がいくつかお邪魔させていただいている協議会（三条市、見附市）があるのですが、活発に議論をされていることではこの佐渡市が一番であります。他では、あまり意見も出なくそういった意味では問題が少ないのかもしれないのですが、私は意見が出た方が良さだろーと思しますので、今後とも皆様真剣に議論していただきたいと思ひます。

お聞きしている中で2つ程ですが、観光客の二次交通の充実ということについては、佐渡汽船新潟ターミナル乗り口が非常に殺風景だと感じました。これから佐渡へ来ようとする方に向けてのPRを考えていただけたらと思ひます。

支線地区内路線については、議論された通りかと思ひますが、地域住民の交通を確保するのに現在の路線バス運行では限界に来ていると思ひます。この状態では利用者は増えないし、バス停まで遠いなど利用者にとっても利用しにくいと思ひます。そういったことを考え、できるだけ、特殊になります山古志の例で言うと会員制という物も取り入れていますので、ある程度まとまったお金を支払えば利用しようという気持ちになるのではと思ひますので、毎回運賃を支払うといった方法以外の物も検討の中にいれていただければと思ひます。

感想を述べさせていただきましたが、これをもって閉会のあいさつにさせていただきます。皆様ご苦勞様でした。

□事務局

それではこれで、平成21年度第1回佐渡市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。皆様どうも大変長い間ありがとうございました。