

第3回新城市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時

平成23年3月28日（月）午前9時30分から午前11時まで

2 開催場所

新城市民体育館 1階第1・2会議室

3 委員（17名中15名出席、うち代理出席3名）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	穂積 亮次	会長、欠席
名古屋大学大学院環境学研究課 都市環境学専攻准教授	加藤 博和	副会長
バス利用者代表	夏目 善之	座長
社団法人愛知県バス協会専務理事	長崎 三千男	
豊鉄バス株式会社代表取締役社長	村松 哲二	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	清水 康朗	
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	
新城市社会福祉協議会長	藤原 眞治	欠席
新城市老人クラブ連合会長	竹本 卯一郎	
新城市小中学校PTA連絡協議会代表 （千郷小学校PTA会長）	森下 伸明	監事
バス利用者代表	田村 太一	監事
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	小林 裕之	代理：古橋靖弘
愛知県地域振興部交通対策課長	松井 圭介	代理：崎下雅司
愛知県新城警察署交通課長	繁原 賢一	代理：山本富章
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	天野 健治	
新城市総務部長	夏目 修	
新城市市民福祉部長	村川 賢一	

4 会議次第

1 あいさつ

2 協議事項

地域公共交通確保維持改善事業について

《資料 1》

3 報告事項

平成23年度公共バス運行事業計画と歳入歳出予算について

《資料 2》

5 議事の結果

行政課（齋藤課長）

定刻となりましたので、ただ今から、平成22年度第3回新城市地域公共交通会議を開催いたします。

まず、会議を始める前にさる3月11日に発生いたしました東北地方太平洋沖地震により犠牲となられました皆さまに心より哀悼の意を表しますとともに、被災された皆さまには心よりお見舞いを申し上げたいと思います。

現在、新城市におきましては、義援金、支援物資のほか、消防署から救援救護隊の派遣、水道課からは給水車と職員を派遣し現地での支援活動にあたっているところであります。今後も被災地からの支援要請に基づき、このような支援活動を続けていきたいと考えております。

また、市への被災者の受入につきましても、現在、受入可能施設の洗い出しなどを行い、できる限りの支援体制をとっていくという方針であります。

本日は、早朝より、また、年度末の大変お忙しい中、ご無理を言ひまして、会議を開催させていただき誠にありがとうございます。

本日の会議につきましては、新年度から始まる国の新しい補助制度であります「地域公共交通確保維持改善事業」へ補助申請をするために欠くことのできない協議の場となっております。

忌憚のないご意見を頂戴いたしますようよろしくお願いいたします。

本来ですと、会長であります市長よりごあいさつを申し上げるところですが、他の公務により出席できず、誠に申し訳ありませんが、よろしくお願いいたします。

次第の裏に委員の名簿がありますが、本日は、新城市社会福祉協議会の藤原委員が公務によりご欠席をされております。また、中部運輸局愛知運輸支局の小林委員の代理として古橋様に、愛知県地域振興部交通対策課の松井委員の代理として崎下様に、新城警察署交通課の繁原様の代理として山本様にお越しをいただいております。よろしくお願いいたします。

それでは座長の取り回しによりまして、会の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

座長（夏目）

皆さまおはようございます。年度末のお忙しい中ご出席をいただきありがとうございます。お時間も限られていますので、早速協議に入らせていただきます。では、協議事項の地域公共交通確保維持改善事業について、法律の定義とか成り立ちが非常に新しいものだと思いますので、古橋様から先にご説明をお願いして、そのあとで、事務局より説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

古橋委員

愛知運輸支局の古橋です。よろしくお願いいたします。確保維持事業ということで、以前に

もお話をさせていただいたのですけども、カラー刷りの資料をご覧ください。これに基づいて、今日の協議を進めていただくこととなりますので、若干ですがご説明をさせていただきます。最初にお断りをしなければいけないのは、震災との関連もありまして、23年度の予算の補助要綱が、震災のあと動きが取れなくて4月1日、今週の金曜日から始まりますが、まだ決まっていない状況ですが、そんな中で今日の会議をしていただきます。若干の変更があればそれに従って進めていただくこととなります。まず、前回も話させていただきましたので、詳細な説明は省略させていただきますけども、23年度については、8本あった国の支援策が生活交通サバイバル戦略で一本の補助金にして、453億円の要求をしたのですが、305億円ということで、昨年度と比べて1.5倍の予算になりました。今日協議していただくのは、参考の地域公共交通活性化40億円と書いてあるところですが、これが22年度、新都市でも活用いただいた補助金のメニューですが、こちらが、新都市は3年目の実証期間を終えて、右側の地域公共交通確保維持改善事業の陸上交通の確保維持100億円のこの部分についての協議になります。地方バス路線維持対策、68億円ありますが、この分についての審議になります。2ページ目、この事業については、一本で申請したと言いながらも3つのカテゴリーに分かれていまして、地域公共交通確保維持事業と地域公共交通バリア解消促進等事業と地域公共交通調査事業の三つに分かれています。今回は、地域公共交通確保維持事業の陸上交通の三つ目の括弧、幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充ということで、ここについて審議していただきます。何が変わったかと言いますと3ページ、真ん中のところですが、青いところが現行になりますが、幹線バスは国と県が共同で補助してきました。これについては、県の協議会のなかで検討してきました。これがどう変わるかと言いますと、地域間の幹線の系統は相変わらず県の協議会で検討をして、地域間の幹線系統を作りなさいよということになりました。新しくできた地域内フィーダー系統については、市町村で検討して地域内フィーダー計画を作る。これを作るための会議。4ページ、性格交通ネットワーク計画の話ですが、左側の陸上交通の部分、地域間の計画については県の協議会で3カ年の計画を作ってくださいよということになっています。地域内の系統についてはこの協議会で作りなさいよということになっています。5ページ、今までもあった国と県が協調して補助をしていた部分ですが、距離要件が変わらないほとんど変更はありません。新都市については新たに該当してきそうなのが、地域間の路線については、作手線、国県の補助していない作手線、今年度活性化でやっている路線がもしかしたら該当になってくるかもしれません。地域間としては可能性があります。これについては、県の協議会で協議をしていただきます。6ページですが、新たにできた地域内フィーダーの要件ですが、具体的な要件で説明します。補助対象地域間幹線路線、地域間の幹線バス系統であって、国県の補助してきた路線があった。この地区だと作手線、新豊線が該当してきます。後ほど説明があると思うが、西部線とつくであしがる線が該当になってくると思う。制約が多くて、一番難しいところは、2ポツのところ、既に動いているところは、基本的に

は駄目ですよとなっている。23年4月以降に新規実証運行もしくは本格運行となっている。新たに市町村が支援するものも含まれるんですけども、23年4月1日以降の本格運行の位置付けで3路線を指定していく流れになっていくと思います。あとは事業者さんの選定にあたっては企画競争をしなくてはならないとなっていますが、クリアできているかと思いますが、7ページ、お金の部分が決まっていらないのですが、条件は基本的には欠損額の2分の1が上限になっています。ただ予算の限りというものと、一番下の市町村ごとのフィーダーの想定額、計算式がややこしい。基本的には二つ目の□の一市町村の額が100万円、基本額ですよ、少ない額ですが、全国の補助要望があった市町村の非DID地区（人が集中していない地区）を足しあげて、額を割り込む、非DID地区に住んででいる一人当たりの単価を出して、新都市に何人いるかと割り戻して出す。100万円でこの事業ができるかは別なんで。そこはそれなりの額が出てくると思うが、補助要綱が確定していないのでコメントは差し控えますが、あまり期待しないしてほしい。

あと11ページをご覧ください。スケジュールですが、年度がどうなっているかの説明になっています。一番上の22年度、国と県が協調して補助をしている地バスの補助などですが、もうスタートしています。新たな今回の確保維持事業は、赤い部分になります。23年度という言い方にしているの、4月～9月までの間を23年度といいます。この間をどうするか議論になる。24年度はどうかと言うと、23年10月1日から24年9月末までのこの間をどうしますかということになる。地バスの補助金と全く同じスパンで進めていきます。その他の事業については、基本的には離島を含め空路、飛行機の事業については4月から3月、バリア解消事業についても調査事業についても説明を省かせていただきますが、単純に4月～3月になります。活性化再生事業も同じです。これに基づいて、協議事項がありますよということになります。本当に端折った説明で恐縮ですがよろしくをお願いします。

座長（夏目）

事務局から説明をお願いします。

事務局

「地域公共交通確保維持改善事業」につきまして、資料1により、新都市の補助対象路線と見込んでいる路線について説明をさせていただきます。

まず①の地域間幹線バス路線ですが、これは現在の地バスの補助に相当するということで、国庫補助を受けている路線に限られるということですので、新豊線、田口新城線、作手線の3路線を見込んでいます。具体的な要件としては、いくつかあるわけですが、複数市町村にまたがる系統であること。平成13年3月31日の市町村にまたがる状態であること。赤字が見込まれる路線であること、生活交通ネットワーク計画に位置付けられることなどが条件となります。補助の計算方式は、事前算定方式に変更になります。

次に②の地域内フィーダー路線ですが、新都市で対象となる見込みの路線につきましては、西部線、塩瀬線、つくであしがる線の3路線を見込んでいます。主な要件としては、

交通不便地域の移動を確保するフィーダーであること、補助対象となる地域間バス系統を保管（接続）するものとありまして、③の対象路線図を見ていただきますとおり、西部線は新豊線を補完（接続）し、塩瀬線は田口新城線を補完し、つくであしがる線は作手線を補完するものです。また、平成23年4月1日以降、新規に本格運行をする路線（運行継続）ということで、1月の会議のときに運行継続ということで協議をいただきましたが、この3つの路線を見込んでいます。地域間幹線バス路線と同じように「生活交通ネットワーク計画」に記載されることが要件になりますので、今後発表されます要綱にのっとり作成をしてまいりたいと考えています。

（2）生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー計画）に位置付ける路線ということで、右側のページに3つの路線の概要を載せてあります。

②の路線の必要性ですが、西部線は、交通空白地の生活交通として、交通不便地域から市街地へのアクセス性を向上させ、日常的な通院等の移動手手段の確保を図ることとします。また、塩瀬線とつくであしがる線につきましては、交通不便地域で路線を守り育てる会の主体的取組の元地域の特性にあった持続可能な生活交通として地域の移動手手段の確保を図ることにします。

③の路線の概要ですが、西部線は、運行事業者は豊鉄タクシーさん、運行距離は14.1キロ、運行回数は1日あたり5本となっています。想定収支につきましては未定となっています。地元負担の状況は、3路線とも新城市の支出によります。塩瀬線は運行事業者は、豊鉄バスさんになります。（今年度の3月末までは日本総合サービスさんをお願いしていますが4月からは豊鉄バスさんをお願いすることになります。）運行距離は布里ルート22.3キロ、只持ルート22.2キロ、運行回数は1日あたり平日5～6本、土曜日は1～2本となっています。つくであしがる線につきましては、運行事業者は㈱西三交通さん、運行距離は、月曜ルート23.9キロ～25.9キロ、火曜ルート23.0キロ～24.2キロ、水曜・土曜ルートは35.1キロ～36.3キロ、木曜ルートは28.7キロ～29.9キロ、金曜ルートは30.5キロ～31.7キロとなっております。想定収支につきましては、空欄とさせていただきます。以上、簡単ですが、説明を終わります。

座長（夏目）

それでは、皆さんからご意見等を伺いたいと思います。まず、英語の言葉が多いのですが、ネットワークは繋がりですか？フィーダーとは何ですか？

村松委員

端末、行き先、支線、肋骨があつて、骨がある、毛細血管のイメージですね。

座長（夏目）

ルートは経路ですか。古橋さんはお話が上手なので、判った気になってしまいますが、プロの方はわかると思いますが、会議に出てくださっている交通のプロでない方に説明するには、いただける予算はいただいて、この会議で、意見をいただいて決議をいただいおかないと国の補助金がもらえないと思いますが、この内容で協議をするんですが、バス

の路線図など見ていただいてこれからどんな交通があると思うよと意見をいただければと思います。それでは、大切なことですね。申請ができなくなってしまう。田村さんからお願いします。

田村委員

座長も言われたように、素人からすると何がどうなっているかわからない。ここに乘っている路線以外は自主財源でやっているんですか？北部線とか。

事務局

はい、自主財源です。北部線につきましては自主財源ですね、あとの路線については県からの補助金をいただいている路線もあります。

田村委員

他の地区から「うちにも路線を走らせて。」と言われたらどうしますか。

事務局

バスが走っていないところですね、新規にバスを走らせるとなるとすぐには回答できませんが、この協議会の場で検討をいただいて、現在、走っている路線につきましても社会環境の変化もあり、今後、早急に検討をしたい路線もあります。

座長（夏目）

何でもいいので、いかがですか？個人的によくわからないところは、田村さんのご質問に重なるかわかりませんが、今とりあえず、路線が走っている。たくさん乗ってくださっている。現状のニーズというのがありますが、交通基本法にあるようにみなさんのいろいろな生活だとか暮らしの豊かさとかを、何らかのデザインがあって、それに向けて公共交通があって、交通の予算どりから、バスの運行会社さんには、プレゼンテーション、アイデアを出していただいて、それも審査の対象になってくる。その辺を田村さんは事務局さんに聞いたがっていたのではないか。よりよくしていこうと、どう繋がっているのか、その辺をお答えいただくと田村さんうれしいと思います。

事務局

デザインが必要である。と連携計画が20年につくられ、状況が変っている。生活交通ネットワーク計画、別の計画をあらたなデザインで作っていく必要があると考えています。23年度、新しくデザインをしていければと考えています。

座長（夏目）

長崎様お願いします。

長崎委員

ネットワークの策定を新たにすると言う話も出たわけですが、ネットワーク計画を新たに作るのか連携計画を生かしていくのかの分かれ道だと思うが、当面、今回、提案しているのは、本格運行に切り替えていく、それを踏まえて補助の申請をしていきたいという趣旨だと理解している。当面、新年度に入って要綱が示されたときに手をあげられるようにしておく必要があるだろうと。予算に限りがあるということも聞いていますので、皆さん

がその辺を十分に認識をしていただいで早くまとめていただければ、事務局としても手を上げやすい環境になってくると思います。

崎下委員

愛知県としまして、先ほど説明があったとおり、新しい制度の中では大きな役割を占めているということで、認識はしておるところであります。資料1にありますように地域間幹線バス系統については、愛知県が立ち上げる協議会で、それを受けてフィーダー路線については、この場で協議をしていくという位置付けとなっています。愛知県としましては、地域間幹線バス路線の協議について、現在のところ、要綱等示されておらず、手続き的のどのように進めていっていいのか不明でありますので、正直言ってどうしたらいいのかと、県庁の中でも議論がストップしています。要綱が示されてから動かざるを得ないのかなと思っています。そういう中で、資料1に示された新都市の考えを内部的に愛知県にこういう風になると認識をしているが、正直言って、愛知県のほうに県内の市町がどこを地域間幹線バスに認定してほしいのかあるいはフィーダーを認定するのかの情報が入ってなくて、新都市の考えも多分この3路線を考えていると思っていましたが、今日のはじめてわかったという状況です。事前に情報を共有することでなかったのが残念と思っています。手続論的な話で恐縮だが、協議事項としてあげているのは、これをもって新都市の生活交通ネットワーク計画でなくて、今後、この路線について、手続き的にできるようになったら、策定していきますよという、事前に新都市の方向性を決めておくという位置付けの協議事項でしょうか。それから、3つの地域内フィーダー路線が、今回、補助の要件に当てはまるという、現時点で何を担保とされているかをお伺いしたい。

事務局

今回の会議の趣旨ですが、新制度での補助の申請については、協議会での合意、生活交通ネットワーク計画の策定、二つの必須条件、会議の年度内での協議会の開催が必要だということで、今回、急なご依頼をさせていただきました。三つの路線についても新都市として、要件をあてはめてみますとこの3路線になるのでは担保と言われるとどうかとなりますが、4月からの本格運行、運行継続ですが、それが一つそれが大きな理由です。既に走っている路線については、対象から外れています。確かな担保と言われると自信はありませんが、幹線への接続についてもできるものと思っています。回答がうやむやですがよろしいでしょうか？

崎下委員

年度内の協議会でやっておく必要があるということですが、その話は初めて聞きました。

古橋委員

今の年度内という話しですが、実は、今となってみると6月末までに作ればOKとしてきたのですが、各協議会に4月1日の適用であれば年度内に必ずネットワーク計画の策定が必要であったということで、4月1日に適用される所とかつ事務的にかんばって

れそうなところに声かけを実施して、今日の会議になった。4月1日から計画を作って動いているわけですから。年度内に計画を作るのは当然の条件ですのでお願いをしてきました。もう一つの質問ですが、ポンチ絵、フィーダー系統の要件6、7ですが、こちらについては決定しますよということで、投げかけています。ここは変わらないと決めさせていただいている。要綱には8本の補助を一本にまとめるという大変な作業がある中で、ご存知のような状況になった、震災後の状況、決まっている中で、会議をやっていたらいい。

長崎委員

今の議論の中で確認をしたいことがあります。国のほうは要綱が定まっていない状況ですが、これまで説明会がされているなかで、共通認識となっているもの、事前に協議を進めていって、申請のタイミングをつかむという、事前の決議があっても問題はないと私は思っています。一方で、フィーダー路線については、幹線バス路線の指定がなければ前に進めないわけですから、逆に言うとそちらを進めていかなければいけない、地域間バス路線はほぼ固まっていると認識をしていますが、その取りまとめをしている県のスケジュールはどうなっているのか。フィーダーを整理できる時間的余裕を市町にどういう手順で進めていただくということを示していれば、今しがたの疑問点はなかったと思うが、当面の県の考え方をお示しいただいて、みなさんに議論をしていただければと思います。

崎下委員

長崎委員がおっしゃるとおりです。愛知県としても新しい制度に則って、できるだけ事業者さんに対して、制度に乗って、運行を続けていただく考えをもっています。県としても手続きについて、ちょぼちょぼ入っている情報によると、少なくとも6月中には県としての地域間幹線バスの計画を出さなくてはいけないとか。パブリックコメントで住民の声を吸い上げなくてはいけないとか逆算をしていくと、遅くともGW前後には、県の協議会として地域間幹線ネットワークはここだと決める手順を踏まなくてはいけないなど思っていますが、一方で、対象となる路線が、国県補助路線、新たに要件が緩和された部分で、新たに認定する部分がどのくらいあるのか現時点では全くわからない状況です。国の要綱が示されれば、速やかに県内の市町村、事業者に対して、県として認定すべき路線がありますよと照会をかけなくてはいけないと思っています。今は要綱がいつ出るかによりますが、例えば4月に入って上旬なら、すぐに照会をか出して、先ほどのような流れになるか、ずれこめば見切り発車になるのか、どうなるかまだわからない状況です。おそくともGW前後の協議会は動かしがたいと考えています。現時点では、どうするか確定していないのが正直なところですよ。

長崎委員

要綱ができていない中、県さんの悩みもよくわかりますが、ある意味、要綱が遅れてきていることによる、あとのタイムスケジュールを考えていくと、事前の調査みたいな形でやりとりを進めていき、ベースを作っておいて、今のスケジュールでもいいかと思えます

が、そこでは確定をするような形にすれば、県下の市町も積極的に手を上げていけるのではないか。申請書が愛知県からは届かなかったというのでは市町が苦勞をする。そういう音頭とりをしていただいてもいいのかな、もちろん支局との連携も必要だと思っている。そういうことに少しお力添えをいただければと思っています。

古橋委員

国の動きだけを申し上げますと、地域間ネットワークを動かしていただいている事業者さんに、基本的には私から電話で「こういう要件になりそうだから、ピックアップをしておいてね。」と各社には電話をしている。バス協会さん主催の乗合バス委員会でもそういう話をしていますので、1週間で上がってくるという下地だけは作っているつもりでいます。長崎さんおっしゃられるように幹線がないとフィーダーがなくなってしまうのもありますが、23年4月以降に本格運行に引っかかってくるのは、活性化事業をやっているところがほとんどだろうということで、活性化事業を行ってみえる自治体さんで、かつ3年目で卒業をするところ、5つありますが、今年度協議会をやってくださいということで進めてきて、今日の午後の田原市さんで終わります。

加藤副会長

先ほどお示しいただいた資料は3月9日にできたものなんですね。だいたい内容はこれで決まりですよと話がありました。しかし、11日に地震があつてから、これに関わる担当課はみんな震災対応に追われてしまっていて、こちらの検討もほぼ全くできていない状態だと思いますので、一応、3月末～4月始めとっていましたが、もっと先に行く可能性もあります。ただ、ここに書いてあるものについては、変ることはないと考えて差し支えないと思います。我々としてできるのは、この内容に従って手続を進めていくことですが、内容についてはあとにしまして、もっと根本的な話としまして、先ほど、座長、田村さんからお話がありましたが、新城市としてはどういう路線が重要なのかというところのおさらいをちゃんとしないといけない。新城市の状況は、19年度末に非常に偶然なんですけど、公共交通計画をそれまで2年間、18～19年度にわたって作ってきたところ、ちょうど20年度になるところで、この連携計画、総合事業という仕組みができて、ちょうど、公共交通計画の表紙を変えるだけで連携計画になった。20年度から連携計画ができたが、10年間の計画です。20年度から29年度の計画です。失効していない。新城市にとって必要な路線が書いてある計画です。本来ですと、総合事業という国からの補助金をもらえるのは3年間ですよと、3年間は何なのかというと、3年間で計画にあるいろんなことをやる、3年経つ間に反省をして、計画を見直してくださいねというその3年です。実はそれを新城市はやっていないんです。3年間やってみて23年度からここにできたものを見直さなければいけないなら見直して、これでいいのならこれでいいと、やっておく必要がありました。断片的にはやっているんですよ、今までいろんなことをやってきて、前回の会議でも実証運行をやってきて、このままでいいでしょうと、部分的にはやってきたんですが、全体でこの連携計画でいいのかということを見直さないといけない。次回、この

連携計画がこのままでいいのか、見直していただく。そのあとで、生活交通ネットワーク計画というのが出てきているんですが、我々にとって見れば、今、回覧している連携計画が、すごく大事な憲法みたいなものと考えていただいて、資料1のネットワーク計画は、国からお金をもらうには、連携計画から抜粋して作らないといけないと考えていただければいいです。市が考えていることと、国が考えていることは違う。市が考えている計画で「うちはこれだけ路線が必要だ。」といっても、国が「こことここしか認めない。」といえれば、それ以上書いても意味がない。ですから、今日の資料1の生活交通ネットワーク計画については、国がこれだったら出せるよという部分を切り取っている。ですから、田村さんがおっしゃられるように「これだけが大事なのか。」といわれると、そうじゃなくて、我々が大事だと考えている中で、国がこれだったら出すよと考えているところはこれですよ。本来でしたら、連携計画をきちっと説明して出せばわかるんですが、資料1だけを説明すると、「これだけでいいのか。」ということになる。崎下さんと長崎さんの議論がありましたが、こういう議論はやっていただくのはありがたいことで、でも、新城市でやることに意味があるかという別ですが。支局さんの資料の6ページの具体的な要件のところの1の(2)がありますが、ここをみていただくと、過疎地域等とあるんですが、鳳来と作手は過疎地域でよかったですね。旧新城は過疎地域じゃない、ですから、旧鳳来、旧作手については、例えば、駅、本長篠とかありますけど、そこに繋がるバスは全部対象になります。過疎地域はすごく困っているんで、助けるためにここをいれましょうとなった。②も不便なところはちゃんと確保していきましょうということでした。ただ、問題なのはいずれも地域間幹線バス、(1)が地域間幹線バスのフィーダー系統、(2)が地域間ネットワークのフィーダー系統になっていまして、とにかく、フィーダー系統、毛細血管は、太い動脈や静脈にくっついてないと駄目というのがあります。で、動脈、静脈を決めるのが県なんです。ここがポイントです。ですから、県さんの話がでてるのは、県さんが地域間幹線を決めてもらわないと、実は今日の資料1にある西部線、あしがる線、塩瀬線については、県さんが地域間幹線を決めてもらわないと、我々新城市で補助を出してくださいといってももらえないことになります。これについては、もともと22年度まで存在していた地方バス路線、新豊線と田口新城線と作手線の従来の仕組みを受け継ぐものなので、多分、県さんとしては指定してくれるだろうということで、見込みとなっている。これについて、話を聞いてなかったというのはまずかったかもしれない。ただ、これは見込みでしかないんで、新城市の中の路線も見込みしか書けない。また、先ほどの支局さんの資料の3ページの3つ目のところ、都道府県の、都道府県の、今までですと幹線のところについては、まず県が補助すると決めないと指定されなかったんですが、県が補助しないですけど、幹線ですよということも可能というルールになります。これはもう決まりです。なので、県さんとしては、県さんの補助金を出すのはどこという補助要綱があると思うんですが決めていただいて、それと別個に幹線路線はどこかということを決めていただく。もちろん一緒でもいいですよということですが。あと、過疎地域では鉄道駅とか離島航路

の港でもいいというそういうことになっていますが、そこからのフィーダー系統にしてもらわないと市町村は補助がもらえないので、幹線をなるべく作ってほしいというのがあります。もう一つ大事な点として、7ページですが、実は市町村のフィーダー系統については、各市町村にこれだけ以上は出せませんという上限値が決まっているので、たとえば、県さんがいっぱい幹線を作っていただいてそこからつなぐ路線を全部いいですよといっても、例えば、新城市が「じゃあ、新城市内全部指定しちゃえ。」と言ってもらえる額はこの額よりも大きくなることはないですよということなんで、厳選して出さないといけないことになります。ただし、実は一個前の5ページの県さんの地域間幹線については、上限がない。もし作手線の市が単独でやっているものでも県の系統に指定してもらえると、同じ、市が国から半額もらえるものでも上限に算入されないんで、そういう意味では得です。だからその意味でも県さんに地域間路線を指定していただけるとありがたいという事情もあります。あと、この地域間幹線は13年3月31日時点の市町村境を跨ぐ路線なんで、旧鳳来、旧作手は違う市町村とみなされるので、県の路線に指定してもらえる要件になっています。県の路線に指定していただくためには、具体的要件の4番目、輸送量が150人～15人/日、要するにはこれには起点から終点まで、乗って平均して15人以上乗っていないと駄目なんで、これ結構難しいですね。結構乗っているんですけども終点のあたりは全然乗っていないとか、朝とか深夜はあまり乗っていない、朝から晩まで全部足してみると実は15人乗っていないということもあります。あともう一点、事業者さんにお気をつけいただきたいのですが、5ページの8、それから6ページの具体的要件の7、両方ともなんですけど、県の路線にするにしても市町村の路線にするにしても全部、企画競争になります。今までですと新豊線も田口新城線も作手線も豊鉄バスと決まっていたと思うんですが、これからはそうではなくて、厳正にプロポーザルをいたしますから落ちるかもしれません。しかもそこで入札額を決めなくてはいけない、事前算定方式ですので、うちはいくらでやりますというのを出していただいて、いくらでやりますが、これだけがんばりますと、そういうプロポーザルをしていただいて、やるということになります。事実上、困難だと思いますけども、でもやる人もいるかもしれません。県のほうでプロポーザルの要綱を作っていないといけませんね。新城市は既にプロポーザルの要綱を作ってやってきましたから、そのまま構わない。これが大きな違いですね。これを考えると、実は新豊線とか田口新城線とか作手線も県のコミュニティバスみたいになる。事前に額を決めて、手を挙げて入札をして、うちがやると決まって、で、やってもらうということです。そこは事業者さんよく注意をしてください。3月31日までに提出してくださいということで、今日この会議がセットされたんですが、それが6月30日に延長されていると思うんで、今日、急いでやる必要はなかったというような、結果論としてそうなんです。今日は、それでも準備としてはいいのかなと思ってるんで。県のほうでも市町村のほうでも、今のような部分を、プロポーザルの部分もそうですし、パブリックコメントもそうですし、今、議論しても全然遅くはない。逆に言うとそれだけ全部を3月31日までにやれという

とどうなっていたかと思うとあせってしまいますね。資料1で出ているものは、今日これを議論するという事は、多分こうなるだろうという見込みの中で、こういう方針でいきましょうという方針を確認したという、今日はそれでいいと思います。

座長（夏目）

ありがとうございます。今日はこれを決めたということで、確認したということでさせていただきます。ご意見とか、先生のお話を聞いているといろんなことを思い浮かべられたかもしれませんが、今日は、これをご確認いただいたということでお願いします。

それでは、報告事項2と3をとり急ぎで説明をお願いします。

事務局

資料2でございますが、平成23年度公共バス運行事業計画と歳入歳出予算ですので、お目を通しておいていただきますようお願いいたします。

次に事業の計画といいますか、ソフト的なものになると思いますが、次のようなことを考えております。田口新城線のあり方につきまして、関係の設楽町さんと連携をしながら、検討を早急に進めてまいりたいと考えています。

バスの呼称統一ですが、現在、市営バス、Sバスと呼び方が統一されていないので「Sバス」に統一をしてまいります。あと、予算の関係もあります。バス停留所の看板につきましては、早期の統一を目指したいと考えています。以上、報告事項を終わらせていただきます。

座長（夏目）

非常に大事な話を手短かにしていただきました。

加藤副会長

もうひとつ、資料2については、実は22年度までは、この地域公共交通会議が予算決算を持っていました。23年度以降については、バスの運行については、この協議会に予算は入りません。新しい確保維持改善事業の制度では、予算は事業者へ直接入る仕組みです。だから、つくであしがる線のような79条のものを除くと、事業者さんが補助申請書を書いていただいて、それぞれ出してもらい形になりますので、注意してください。そして、新城市にも補助申請をしていただく必要があります。何で国と市の両方に申請をしなくちゃいけないのと嫌がる方もみえますが、予算決算がなくこの協議会をやらなくてもいいのかというと、私はそうは思っていません。今回の新しい制度では、例えばバスに関するいろんな普及啓発とか、このバスマップ、総合事業で半額の補助をいただいてやっているものですが、事業仕分けで、運行は大事だけれど、こんなパンフレットを作るのに国の補助なんか出すべきでないと、仕分け人の皆さんに、大変聡明なご判断をいただきました。こういうものには、企業協賛をいただいたら、そういうものを会議の予算に組み入れたらと思います。寄附とかそういったもの、あるいはイベントの経費とかそういったものを市の予算として入れるのもいいんですが、この会議の予算として入れるのもありかなと思います。その辺はどちらがやりやすいとかどちらの名前のほうがよりアピールできるか

といったことを考えるといい。いずれにしても運行経費についてはこの会議は通らなくなりました。事業者にお金を回すためには、ここで議決しないといけないんですが、今までですと、議決するところにお金が入ったんですが、今回からはこの協議会の歳入歳出予算ではなく、市の予算の中のバス関係について、切り取ったものが出てきた、そういう話です。

座長（夏目）

ありがとうございます。もし何かありましたら、事務局のほうにFAXでもお電話でも結構ですので、ご意見をいただけたらと思います。

村松委員

二点ほど報告させていただきます。この春のダイヤ改正、利便性の向上ということで、特に本長篠発の若干のダイヤ改正、作手線につきましては、若干の遅れもあったかと思うんですが学生さんの通学にはちょっと忙しいということでダイヤ改正をさせていただきました。それから、依然、この会議の中で、利用者増ということで高校の新入生に対して、事前に交通手段の提案をさせていただきました。公共交通会議の名前をお借りしまして、新入生への時刻表の配布をさせていただきました。以上です。

座長（夏目）

ありがとうございます。気になっていたことをお話いただきました。この会議としては、本年度としては最後ですが、また来年度から新しい形になると聞いています。皆様、お忙しい中、会議への出席のお時間を作っていただいて本当にありがとうございます。それから事務局のみなさんもありがとうございます。傍聴に来ていただいている方もいつもありがとうございます。個人的に一つ感想なんですけども、今度、予算取り当変わる中で公である官庁と民間の利用者さんと事業者さんのバランスというか、そのどうやってより良いものにしていくのかというところが、少し変化してきているといいますか、アイデアを出し合いましょうといういい方向に変ってきていると思うんですね。こちらの公共交通会議もそんな風に進んでいると感じています。事務局さん大変かと思うんですけど、利用者の皆さまが未来を感じ取れてですね、未来のニーズはこうだよということを夢を持ちながら進んでいけるような中心になっていく公共交通の場であるといいなと思いますので、来年度以降又よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。それでは、事務局にお返しいたします。

行政課（齋藤課長）

大変ありがとうございました。

本公共交通会議につきましては、国の要綱が出てきたところで、早期に新しい組織を立ち上げていきたいと考えておりますが、引き続き、現在の委員の皆様方にはあらためて委員への就任をご依頼申し上げたいと考えておりますので、よろしく願い申し上げます。今後とも、引き続き、格別のお力添えをいただきたいと思います。

本日は、どうもありがとうございました。