

平成 22 年度 第 1 回三条市地域公共交通協議会議事録

平成 22 年 8 月 6 日（金） 午前 10 時 00 分～
三条市役所栄庁舎 3 F 大会議室

	【 開 会 】
事務局 (市民部長)	<p>本日は、お忙しいところ、ご出席を賜り、誠にありがとうございます。 定刻になりましたので、これより平成 22 年度第 1 回三条市地域公共交通協議会を始めさせていただきます。 本日、議事が始まるまでの間、司会を務めさせていただく事務局長の 三条市 市民部長の宗村 でございます。</p> <p>なお、今年度 1 回目の開催でございますので、各委員の方から自己紹介をお願いします。</p> <p>最初は副会長である松本名誉教授にお願いし、その次の方からは席次表にあります番号順にお願いいたします。</p> <p>(各委員 自己紹介)</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、会議に入る前に、資料の確認をお願いします。 本日の資料は、お手元に配布いたしました、</p> <ul style="list-style-type: none">・次第・委員名簿・席次表・資料 1 三条市地域公共交通協議会規約の改正 (案)・資料 2 平成 21 年度三条市地域公共交通協議会歳入歳出決算・資料 3 三条市地域公共交通社会実験について <p>なお、事前配布いたしました資料 3 につきましては、配布後修正がありましたので、全部差替えとさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none">・資料 4 平成 22 年度三条市地域公共交通協議会歳入歳出予算 (案) <p>の以上です。 資料に不足はございませんでしょうか。 異動等により今年度から新たに役職に就任された方、また、任期、役職等が代わられた方におかれましては、併せて委嘱状を配付してお</p>

	<p>ります。</p> <p>なお、本日の会議につきまして、欠席されている委員は、新潟県バス協会の小林（こばやし）委員 下田地区地域公共交通利用者の今井（いまい）委員の2名です。</p> <p>また、協議会規約第12条第1項に基づきまして、議長は会長である三条市長が行うところですが、本日は別公務のため欠席であります。 したがいまして、本日の議長は規約第9条第2項に基づき副会長である松本名誉教授にお願いいたします</p>
副会長 (松本委員)	<p>本日も会議の進行にあたりまして、委員の皆様のご協力をお願いいたします。</p> <p>まずは、ご覧のとおり委員27人のうち代理出席も含め、過半数以上が出席していることから、協議会規約第12条第2項により、会議が成立していることをご報告させていただきます。</p> <p>では、次第に基づきまして進行させていただきます。</p> <p>まずは、議一第1号について事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (太田)	<p>議一第1号「三条市地域公共交通協議会規約の改正（案）」についてご説明させていただきます。</p> <p>(資料1に基づき、説明)</p>
副会長 (松本委員)	<p>この件に関しては、委員の役職の名称変更に伴う規約変更なので、「承認する」ことでよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>次に、議一第2号について事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (太田)	<p>議一第2号 「平成21年度 三条市地域公共交通協議会歳入歳出決算」についてご説明させていただきます。</p> <p>(資料2に基づき説明)</p>
副会長 (松本委員)	<p>続きまして、監査委員の佐藤委員から平成21年度の会計監査報告をお願いします。</p>
監査委員	<p>【監査報告】 平成21年度 歳入歳出決算について、監査を実施し、関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていることを報告します。</p>

<p>副会長 (松本委員)</p>	<p>それでは、この件に関しまして、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。 (質問なし) それでは、おはかりいたします。 議一第2号について、「承認する」ことで、ご異議ございませんでしょうか。 (異議なし) 承認いたします。</p> <p>次に、議一第3号「三条市地域公共交通社会実験について」ですが、内容が多いため、いくつかに分けて協議します。 まずは、(1)「平成21年度社会実験の実績と評価(案)」及び(2)「三条市公共交通の将来構想(案)」について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局 (太田)</p>	<p>それでは、(1)「平成21年度社会実験の実績と評価(案)」及び(2)「三条市公共交通の将来構想(案)」について説明させていただきます。 (資料3に基づき説明)</p>
<p>副会長 (松本委員)</p>	<p>ただいま21年度の実績、評価と、今後の将来構造についてご説明いただきましたが、この部分につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思えます。 私の方から、1件、2件、ご質問させてください。 市街地デマンド交通のところで、3月までの実績をみると、1月、2月、3月はずっと増えておりますが、4月以降の状況をお聞きしたいです。 それからもう1点、デマンド交通については、東大方式のシステムを導入していますが、それはどういう使い方をされているのでしょうか。その2点について、説明をお願いします。</p>
<p>事務局 (太田)</p>	<p>まず1点目の市街地デマンド交通の4月以降の利用状況ですが、4月、5月は、実績ベースでは1日平均利用者137人となっております。 6月もほとんど同じような状況でありました。今のところは、だいたい、1日で140人弱前後ぐらいの利用者数となっております。</p>
<p>事務局 (大平)</p>	<p>東大のシステムの件ですけれども、デマンド交通を運行するときに導入させていただきました。 利用者のほうから、三条市の予約受付担当に電話をいただいて、その電話で受けた予約を、オペレーターがシステムにパソコンを通じて入力すると、最適な送迎時刻が出てきます。その結果を、予約者にお伝えします。 その予約情報は、当然、交通事業者やタクシー車載器へ伝達されるシステムとなっております。</p>

	<p>ただ、タクシーの運転手に対して、その複雑な情報を伝えることは、うまくいかなかったので、基本的には1日分の予約情報を市が受けて取りまとめ、それをタクシー会社へ戻して、それぞれの事業者が運行する体制となっています。</p>
副会長 (松本委員)	<p>ほかによろしいでしょうか。</p>
佐藤委員	<p>よろしいでしょうか。 市街地デマンド交通と井栗地区コミュニティバスは、見直しによって利用者がかなり増加していますが、その理由をおしえてください。</p>
事務局 (大平)	<p>市街地デマンド交通は12月から今まで30人くらいだった1日平均利用者数が、見直し後には60人となり、約30人増えています。 その第1の要因が、見直し前は市街地循環バスぐるっとさんで使用した車両2台で運営していましたが、見直し後は、タクシー車両5台で運営したことです。 第2の要因としては、当初予約を三条市で受けて、その情報を交通事業者へ報告することで、予約から運行までに時間が必要でしたが、見直し後は直接タクシー事業者が予約を受けて、最速で1時間後には運行できる体制となったことです。 第3の要因としては、タクシー事業者が積極的にお客様に口コミでPRしていただいたことです。 これらの要因により市街地デマンド交通が大きく増加したものと思われる。 次に井栗地区コミュニティバスですが、見直し前は、下田地区と同じような形で、予約を受けて自宅近くから目的地までのフルデマンド方式で運行しましたが、予約抵抗や電話がかかりにくいという状況もあり、なかなか利用者数が伸びませんでした。見直し後は、井栗自治会を中心に、地域が主体となって運行・PRを実施し、運行方式もデマンドから定時定路線方式とし、必要な見直しは必要な時に臨機応変に対応してきました。その結果、このように利用が増加する結果と考えられます。</p>
副会長 (松本委員)	<p>ほかにありますか。 それではご意見がないようですので、その次の、これも将来構想と関連するわけですが、平成22年度の社会実験の見直し案につきましてご説明いただいて、協議会として決定するという流れで進めさせていただきたいと思います。 それでは事務局のほうで、「3 社会実験の見直し」、「22年度のスケジュール」について説明をお願いいたします。</p>

事務局 (太田)	<p>それでは、(3)「社会実験の見直し(案)」及び(4)「平成22年度スケジュール(案)」について説明させていただきます。</p> <p>(資料3に基づき説明)</p>
副会長 (松本委員)	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、社会実験の見直し、今後のスケジュールということにつきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。特にデマンドにつきましては、ご説明にあったように全市的に広げるとい、かなり思いきった社会実験になっておりますが、いかがでしょうか。</p>
鳶田委員	<p>下田の鳶田です。</p> <p>現在、枝線で長沢駅跡まで行き、そこで、市街地方面の定時定路線型バスに乗って、三条総合病院や三之町病院に行くシステムになっていますが、この新しい見直しでは、また、デマンド交通に乗ったまま乗り換えなしで市街地まで行くことができるのでしょうか？現在の乗り換えが必要な運行方法では不便であるとお年寄りの方々が言っております。</p> <p>市街地の病院や総合福祉センターへタクシー車両で直接行けるようになれば、非常に便利になると思います。</p>
事務局 (大平)	<p>下田地区の社会実験は、当初は自宅前から乗車して、市街地の病院であったり、下田地区の病院であったり、目的地まで直接運行する形とさせていただきました。</p> <p>この場合、非常に距離が長くなり、限られた台数の中では予約できる量に制限がかかってしまい、なかなか乗客数を伸ばすことができませんでした。費用もかなりかかっておりましたので、申し訳なかったのですが、効率的な運行を考えて、長沢駅跡で1回乗り換えをさせていただきました。</p> <p>現在の運行方式については、下田地区の方に何度もお集まりいただきまして話し合いをさせていただき、まとめさせていただきました。運行時もデマンド交通の到着箇所と市街地方面幹線バスを横付けする形で、できるだけ高齢者の方に配慮した乗換えを行いました。実際は乗換え自体が煩わしいなど不満が非常に多かったということで、次回の見直しは、また実験開始当初の形式に近い状態となります。ただし、送迎箇所が自宅ではなくて停留所となる点で、実験開始当初と異なります。</p> <p>市内に停留所が設定されているところであれば、どこでも行けます。大島地区などの北エリアや栄地区などの南エリアなどへも移動が可能となります。</p>
副会長 (松本委員)	<p>ほかにありませんか。</p> <p>では、鈴木委員お願いいたします。</p>
鈴木委員	<p>先ほど、下田地区の話も出たところでございますが、2点確認させ</p>

	<p>ていただきたいと思います。</p> <p>1 点目が、デマンド交通を全市的に広げる一方で、通常のバス路線はいくつか廃止、休止する路線がありますが、幹線的な路線は残ると思います。将来の交通体系のあり方の中で、デマンドと路線バスの役割が重複する時間帯がありますが、競合関係になることはないのでしょうか。</p> <p>2 点目は、高校生通学ライナーバスですが、枝線の利用が減少していることにより、一部運休となりますが、枝線を利用していた高校生は、どういう形で三条市街地を通学するのでしょうか。</p>
事務局 (大平)	<p>確かに、日中の時間帯につきましては、路線バスとデマンド交通が同じ時間、同じような運行ということで走っています。ただ、下田地区から、例えば市街地の東三条駅へ行く場合の料金設定を見ていただきたいのですが、例えば 1 人乗車の場合は、距離に応じて高くなっており、2 人乗車につきましても、600 円ということで、料金では区別をさせていただきます。この 600 円を設定した根拠というのが、あくまでもバス料金を基本としていますので、そのバス料金よりも安くないような形で設定しました。</p> <p>お客様の中には、デマンド交通の予約が面倒だと考えている人もおり、今まで路線バスを利用して時刻表が決まった形のバスで三条総合病院へ行く方も多い状況です。その場合は、そのまま利用いただければ良いと思います。特にその路線の沿線の方につきましては、バスを使っていただくような形で、デマンド交通と路線バスが共存できるように PR をさせていただきたいと思っています。</p> <p>2 点目の下田地区の高校生通学ライナーバスの枝線の件ですが、いろいろな要因があり、残念ながら 3 路線で一日数人しか乗らないような状況でした。乗り換え場所の長沢駅に行って、現地を何度も確認しましたところ、新屋地域や森町地域に住んでいる高校生はおりますが、親御さんの送迎や、天気の良い日は自転車・バイクで来られることが多かったでした。</p> <p>今回、こういう形で休止にはしたくはなかったのですが、一旦運休させていただき、できるだけ早めに地元の方々と、もう一度ニーズや利用意向について話をさせてもらいたいと考えています。運行を続けるためには、多くの高校生の利用が必要ですので、そこは地域全体として考えていただき、デマンド交通などの代替手段の方が効率いいのかどうか等について、再検討していきたいと思っています。</p> <p>下田地区のデマンド交通は、朝 7 時から運行させていただきます。複数名での利用があれば、比較的安価に移動できると思います。</p>
副会長 (松本委員)	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>他にありませんか。</p>

土田委員	<p>土田と申します。</p> <p>19 ページの料金表の行政負担について確認をしたいのですが、料金Aと料金Bがあって、右側に行政負担の額が示されています。料金Aのほうが、エリア内運行ですから行政負担は安いという形になるのですが、例えば5人乗車となりますと、料金Aの行政負担と料金Bのそれが逆転しています。どういう理由で料金Aのほうが料金Bより行政負担が大きくなってしまうのでしょうか。</p>
事務局 (大平)	<p>この料金Aというのは、各エリア内の移動と、北・南から市街地までの移動となります。料金Bというのは、下田地区から他エリアへの移動で適用されます。料金Bで適用される移動の方が、料金Aのそれよりも基本的には距離が長くなります。</p> <p>ご指摘のとおり、行政負担額について、料金Bより料金Aの方が高くなっていますが、基本的には事業者にくら入るかという視点で計算をしています。料金Aの乗合の場合、1人あたりの料金は300円ですが、料金Bの乗合の場合、1人あたりの料金600円となります。</p> <p>交通事業者にとっては、距離によって当然運行経費はかかりますが、仮に同じ距離を走った場合、料金Bの設定で多くのお客さんが乗って1人あたり600円の料金収入をもらったほうが、より多くの事業者の収入になります。したがって、行政負担をさほどみなくても良いこととなります。逆に、料金Aの場合は、人数がたくさん乗っても料金収入は300円ずつしか増えませんので、逆に距離が長くなってきますと、事業者のほうの持ち出しが非常に多くなりますので、逆に行政負担を増やしてあげて、事業者には同程度の収入となるよう設定しております。</p>
副会長 (松本委員)	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>ちょっと複雑な気がします。</p> <p>私の勘違いかもしれませんが、複数乗車の料金は1人1回の料金ですよね。2人乗車、3人乗車という、これは1人の人が600円払うということでしょうか。</p>
事務局 (大平)	<p>そうです。</p> <p>料金Bの場合、5キロまでは、1人乗車の場合は500円となりますが、乗合をすると逆に1人あたり600円になってしまうという現象が起きています。</p> <p>本来であれば、乗合をするので、利用者からは1人乗車の料金より安い料金をもらうべきなのですが、個別のケースを踏まえて距離に応じて利用者からお金を取るということはなかなか難しいです。</p> <p>また、乗合において、最初に頼んだ方が直接行けば2キロで済むところを、後からどんどん乗合が入ってしまっていて、結果的に10キロになってしまった場合に、距離に応じて乗合の料金を変えてしまいますと、</p>

	<p>先に予約した人にとっては、乗合が発生したために運行距離が長くなってしまい、その結果、多額の料金を払うことになってしまうというジレンマが起こります。そのため、料金Bの乗合の料金は、ある程度一律にさせてもらっています。</p> <p>さらに申し上げますと、料金Bの体系の中で、5キロ未満で乗合をするパターンは、ほとんど発生しないと考えております。したがって、料金につきましてはこのままの形で実験していきたいと考えております。</p>
副会長 (松本委員)	5km 未満の利用は発生しないと思いますが、やはり、料金表に矛盾をはらんでいるのは疑問です。
事務局 (大平)	矛盾はあるのですけれども。逆にいうと、ほとんど発生しないと予想される中で、仮に 5km 未満の複数乗車が発生して、一人乗車料金を払って頂いたとしても、全体の収入にはさほど影響がないと考えています。
副会長 (松本委員)	その表は、あくまでも料金と行政負担額を示す表であって、利用者の方に知らせるときは、このままの表を使うのではないと思います。ですから、もっと分かりやすく示すべきだと思います。
事務局 (大平)	この部分については、内部でもいろいろ議論がありましたので、委員の皆さんからもご意見をお聞かせ願いたいと思います。
副会長 (松本委員)	現在の市街地デマンドの料金体系はどのようになっているのでしょうか。
事務局 (太田)	<p>はい、それでは私のほうからご説明させていただきます。</p> <p>現在の市街地デマンド交通の料金につきましては、距離は一切関係ございません。1人乗車の場合は、大人の方で300円となります。2人以上の複数乗車が発生した場合は、1人200円にさせてもらっております。</p> <p>ただ、現在運行しているエリアにつきましては、概ね直径2キロから5キロ以内というところになりますので、料金体系を別に考えるほど長い距離ではない状況になっております。</p>
副会長 (松本委員)	この料金表の意図は、できるだけ1人ではなくて、2人以上で乗り合わせてほしいということが、読み取っていただけるかと思うのですが。ほかに、いかがでしょうか。
事務局 (大平)	<p>すみません、補足させていただきます。</p> <p>この料金表の基本的な考えですけれども、とにかく乗り合わせて複数名で乗車していただきたいということを重視しています。ですから、1人乗車であれば、距離に応じて高く設定しておりますが、乗合をすれば運行距離が長くなっても一定料金となっています。</p> <p>行政負担額と合わせて見てもらうと分かると思うのですが、複数乗車の方がタクシー事業者に収入がたくさん入るような仕組みになって</p>

	<p>います。</p> <p>ですから、お客様も、タクシー事業者も両方にとって乗合をすることでインセンティブがはたらくような形になるように考えています。</p> <p>先ほど申し上げましたが、料金Bの乗合の場合において、事務局で再度検討させてもらって、どのような形でお客様に示すのか考えさせていただきます。</p>
副会長 (松本委員)	ほかに、ご質問、ご意見はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
佐藤（春） 委員	16ページの「実験前との比較」で示している内容と22ページの内容はリンクしているのでしょうか。22ページの目標を達成すると16ページのケース2の状況になるということでしょうか？
副会長 (松本委員)	その辺、ご説明いただけますか。
事務局 (大平)	おっしゃるとおりでございます。最終的にこれから実施する社会実験によって、目標値を達成すれば、6,100万円ぐらいの財政負担となるだろうということで、この表を作成しております。
副会長 (松本委員)	よろしいでしょうか。
佐藤（春） 委員	<p>公共交通の必要性というのは、事務局だけでなく、ここにおられる委員の皆さんが、それぞれの委員の立場で感じられていると思います。</p> <p>ただ、この社会実験を成功させ、公共交通を継続していくには、行政の負担、利用される各個人の負担、それからタクシー・バスの事業者の経営努力が必要となります。</p> <p>さらに、一番重要なのは、潜在的な需要を掘り起こす(顕在化させる)ことだと思います。</p> <p>いかんせん、三条市の人口は、10万人を超える程度です。潜在的な需要を掘り起こすか否かで、このシミュレーションも変わってくると思うのです。</p> <p>ですから、本格的導入に向けて、自治会等への積極的なアナウンス等広報を徹底して、今まで以上に今回のこの見直し案をぜひ周知・PRして、潜在的な需要があるのであればそれらをしっかりと掘り起こしていくような施策をやっていただければと思います。</p>
事務局 (大平)	<p>この社会実験を実施するにあたり、特に下田地区におきましては、本当に幾度となく地元の方とお話をさせていただき、PRを実施してきました。</p> <p>ただ、地域の方に利用する気持ちがないと、面と向かい合って、「公共交通に乗ってください」と言っても、なかなか乗っていただけないのが実情でした。</p> <p>過去に実施してきた社会実験の結果から、市街地デマンド交通の方</p>

	<p>式で実施すれば、ある程度利用いただけることが分かりました。したがって、この手法をいろいろな地区に拡大させることによって、さらなる利用者の拡大が見込めると思います。</p> <p>そうかといって、何もPRしなければそれ以上の拡大はありませんので、今後も引き続き、地元から説明会等要望があれば出来るだけ応えていきたいと思っておりますし、市街地で成功したように、タクシー事業者からの協力もお願いしながら、しっかり対応していきたいと考えています。</p>
副会長 (松本委員)	<p>それでは、ほかにはご意見がないということで、よろしいでしょうか。</p> <p>この社会実験と密接に関係しますので、議一第4号の「歳入歳出予算(案)」につきまして、事務局からご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、「平成22年度 三条市地域公共交通協議会歳入歳出補正予算(案)」について説明させていただきます。(資料4に基づき説明)</p>
副会長 (松本委員)	<p>それでは、これは歳入歳出予算案につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思えます。</p>
佐藤(春) 委員	<p>この歳入の件で、2番の補助金の関係で、国土交通省の補助金については何らかの形で継続されるものなののでしょうか。</p> <p>それから補助金の中で、新潟県の補助金が100万円で、前年度も同額であるのに対し、国土交通省の補助金とは、毎年変化しています。この辺のところを、もし差し支えなければ、どのような基準で設定をされているのかお聞かせいただけますでしょうか。</p> <p>それから4番目の諸収入というところで、前年度(平成21年度)は新潟国道事務所の受託事業費が、約6千万円ありましたが、これがなくなっている点について、ご説明いただければと思います。</p>
副会長 (松本委員)	<p>では、最初の23年度以降のことについては、鈴木委員から説明お願いいたします。</p>
鈴木委員	<p>先ほどご指摘いただいた点なのですが、まずこの補助事業の概要についてご説明させていただきます。</p> <p>地域公共交通活性化・再生総合事業は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき整備されており、地域公共交通に関する業務が市町村の事務として明確に位置付けられています。しかしながら、法律が制定されてからまだ日が浅いため、地域公共交通に取り組む市町村の立上げ支援という名目で予算が付けられております。</p> <p>その関係で、調査を1年間、それから、こういった実証実験の期間を3年間と設定して、試行錯誤を繰り返す中で改善をし、地域の実情に合った新たな公共交通体系の仕組みを構築することを目的として予算を組ませていただきました。</p> <p>三条市の場合は、本事業の初年度(平成19年度)から参加し、平成</p>

	<p>20 年度から実証運行を行っておりますので、今年度が本事業の最終年度となります。</p> <p>しかしながら、国土交通省内では、事業仕分けなどによる財政の再検討を進めておまして、それに合わせて、本事業も発展的に見直すべきではないかというご指摘をいただいているところです。</p> <p>したがいまして、立上げ支援という名目では、今後続くことはないと思いますが、新たな形で支援ができるのかどうか、8 月末に概算要求という形で財務省に提出してまいりますので、その後、形が見えてくるのではないかと考えております。発表された段階で、皆さまにご説明ができればと思います。</p> <p>補足をさせていただきますと、金額の関係で三条市の負担金が大幅に増えていて、国からの補助金額がほとんど増えていないと言われましたが、前年度は 69 億円の補助金があったのに対し、今年度は全国で 40 億円程度の予算枠しかございませんでした。</p> <p>その中で、この補助制度を活用する協議会は 100 近い地域で増えております。必然的にお金が足りないという事態になってしましまして、関係の皆さまにはご迷惑をおかけする形になってしましまして申し訳ないと考えています。来年度以降は、制度改革も含めこの補助金の拡充に向けて動いておりますので、ご迷惑をおかけする程度が少なく済むのかなと考えております。</p> <p>どうぞよろしくお願ひいたします。以上でございます。</p>
田村委員 (代理：加藤委員)	<p>新潟県でございます。</p> <p>新潟県の補助金が 100 万円について、どういう算出基準でこの金額になるのか把握しておりませんので、持ち帰って、確認をして改めてご説明させていただきたいと思ひます。</p>
事務局 (太田)	<p>それでは、私のほうから県の補助金の 100 万円につきまして、説明させていただきたいと思ひます。</p> <p>県の補助金は、地域公共交通活性化・再生総合事業において、それぞれ協議会が負担している金額に対して補助金を付与するもので、補助の上限額が 100 万円になっております。</p> <p>具体的な基準を申し上げますと、事業費が 250 万円を超えますと一律補助額 100 万円になっております。当市の事業費は 250 万円を超えておりますので、100 万円補助をいただいております。</p>
事務局 (大平)	<p>加えまして、年間の収入につきまして、前々回の協議会でお話しさせていただきましたとおり、平成 21 年度は、国土交通省の「地デジを活用したデマンドシステム」の運用実験事業費に対する補助がありました。しかしながら、この実験は平成 22 年 3 月末で完了いたしましたので、平成 22 年度の会計では、当該補助金がなくなります。</p> <p>歳入が減って今後運営は大丈夫なのかという趣旨のご質問であると</p>

	<p>と思いますが、基本的にはその補助金に依存しなくても持続可能な三条市の公共交通体系の確立を目指しております。</p> <p>10月から実施する最後の社会実験がうまくいって、ある程度利用者確保することができれば、この補助金がなくても持続可能な公共交通体系ができるものと考えております。</p> <p>ただ、協議会といたしましては、市の貴重な財源を確保する上で、対象となり得るかどうか検討し、できる限り補助金を申請してまいりたいと思っております。</p>
副会長 (松本委員)	<p>よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。</p> <p>それでは、本日の議事の第3号の社会実験及びスケジュールと議事第4号の歳入歳出予算案につきまして、ご承認いただきたいと思いますが、ご異議ありませんでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>ありがとうございます。それでは、この第3号、第4号について、これで締めさせていただきます。</p> <p>本日の協議会の内容は以上でございますが、最後に事務局のほうから何か連絡事項がありましたら、お願いいたします。</p>
事務局 (市民部長)	<p>特に連絡事項ということではございませんが、1点お願いをさせていただきますと思います。</p> <p>本日承認いただきました内容で、各交通事業者の方や、あるいは関係機関の皆さん方からご協力いただいた中で社会実験を進めさせていただきたいと考えてございます。</p> <p>先ほどの平成22年度のスケジュールの中で、あるいは今ほどの鈴木委員のお話にもございましたけれども、今年度は、国土交通省の補助事業であります地域公共交通活性化・再生総合事業の最終年度でございます。来年度からの本格導入に向けまして、10月からの社会実験の成果の検証を行う大事な年度でございます。つきましては、引続き委員の皆さまから、三条市の公共交通にご協力をいただきますようお願い申し上げます。以上でございます。</p>
副会長 (松本委員)	<p>これで終了とさせていただきますが、本日の議題にかかわらず、何かご発言がありましたら、いただいても結構かと思うのですが、いかがでしょうか。</p>
本田委員	<p>越後交通でございます。</p> <p>私どもは本日決議された内容を重く受け止めております。</p> <p>決議の内容は、事業年度途中における計画の変更も生じ、意に反する方向ではございますが、決議に従い、9月末までに路線廃止等の手続きを進めてまいります。</p> <p>今回は、この様な決議に至りましたが、次回以降に開催される協議会においては、私どもの会社からご提案させていただきたい案件もあ</p>

	<p>りますので、その際は是非ご承認くださるようお願いいたします。</p> <p>私どもバス事業者は、規制緩和になったと言われますが、まだまだ規制が非常に厳しいのが現実です。</p> <p>例えば、バス運賃を上げるにも相当な労力と期間が必要になります。</p> <p>また路線の廃止などにつきましても、事業者単独で路線を廃止する場合には、約1年間かかります。</p> <p>新たな路線をつくるという場合も、相当な審査期間がかかりますので、事業計画が大幅に狂うこともございます。</p> <p>今回のように協議会での決議をいただくことによりまして、その審査期間というのが1カ月程度に短縮され、円滑に事を進めることができます。私どもは、その分の労力を営業に注ぐことができます。</p> <p>ですので、次回以降にその様な提案のさせていただいた際は、ご審議をよろしくお願い申し上げます。</p> <p>ありがとうございました。</p>
副会長 (松本委員)	<p>ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、以上をもちまして、第1回三条市地域公共交通協議会を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。</p>
	【 開 会 】