

第2回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 開催日時 平成22年2月22日(月) 午前10時～午後0時
- 開催場所 生駒市役所 4階 大会議室
- 出席者
- (委員) 山下会長(代理:坂本理事)、喜多副会長、梅谷委員(代理:森本所長)、江川委員(代理:丹下)、西本委員、岩橋委員、池田(誠)委員、水本委員(代理:西川課長)、立見委員(代理:宮脇係長)、井山委員、森岡委員、城山委員、池田(健)委員、矢田委員、庄司委員、土井委員、滝本委員(代理:廣岡専門官)、上田委員(代理:野田主事)、佃委員
- (事務局) 中田企画財政部長、清家生活環境部長、吉岡企画政策課長、米田生活安全課長、大植土木課長、飯島企画政策課係長、山本生活安全課係長、牧井企画政策課係員
- 欠席者 藤堂副会長
- 傍聴者 3名

議事

議長: 今回の第2回協議会では、次第を見ていただいていたのとおり、予算案、活性化・再生総合事業の認定申請の検討をしていただくことになっている。先週の金曜日に平成21年度総合事業の事後評価の会合があった。近畿だけで30～40の事業があり、調査事業及び計画事業の報告があった。

事後評価を誰がするのかということで、多くの協議会や運輸局もそうだが、国土交通省からの補助金だから、国土交通省への事後評価と捉えているところもあるが、本来の趣旨からすれば、住民がすべきであろうということが趣旨である。だから、本協議会は誰のためにやっているのかといえば、市民のためであり、市民に対してより良いやり方を検討し、市民の評価を受けるということが趣旨である。

その市民に対する事後評価を本事業を十分に活用しているかどうかを判断することが国土交通省の事後評価であって、本来は住民のためにやっている事業であって、住民から評価されない成果を出してもいけない。

協議会によって温度差は違う。非常に見識の高い協議会から補助金を貰うためだけの協議会など千差万別だが、平成21年度までは、申請すれば全て採択されていた。ところが、事業仕分けの影響を受け、また予算も昨年の約60億円から40億円程度まで削減されていることから、選別されるようになっている。良い提案書を策定して、事業を実施することにより、住民のためになるという

ことを提案できたらと考えているので、検討をお願いしたい。

1 平成22年度予算案について

<平成22年度予算案についての説明 [資料1] >

委員：予算案の国庫補助金が1,000万円であるが、申請書の予算計画の国費の見込が1,067万4千円となっている。この違いはどういったものなのか。

事務局：予算は、1,000万円としているが、運輸支局に申請する際は、事務費も補助対象にしていきたいと考えており、計画策定において委託料が下がった場合、事務費を補助金としてもらえたらと考えている。奈良運輸支局に聞いたところ、事業費も当初から含めた形で申請してもらえたらという回答があった。他の国土交通省の補助で言うと、事業費から事務費への流用は基本的にはできないということから、事務費を補助申請しておいて事業費が膨らんだ際には、事務費から事業費へ流用していくという考えを基に、最大の金額で申請させてもらう。ただ、金額のすべてが採択されるとは考えにくいことから、すべてを国庫補助金として予算計上すると、生駒市からの負担金が0ということになる。とすれば、生駒市から負担金が出されないということになり、補助金が無い場合には本協議会の運営ができなくなる。このようなことから、事務費分については生駒市から負担金として支出させてもらっている。

委員：事業費の中の連携計画策定業務委託について、どういった枠組みで、どのように委託しようと考えているのか。それともあとで説明があるのか。

議長：説明については、資料2の後ろに内訳が挙げられており、その中身を検討しないと予算が妥当かどうかは承認しにくいと思うが、事務局としてどうか。

事務局：資料2を説明する際に、内訳を説明させてもらう。

議長：ということであれば、その説明の後に、再度予算案を検討することにする。

委員：予算案において補助金の話があったが、今年度補正予算を含めて69億円付いていた予算が、来年度は40億2,000万円と大幅な減額が見込まれている。これについては、各協議会に迷惑をかけている。

国土交通省から来年度の活性化・再生総合事業の考え方についてということまで通知がきている。その中で、新たに調査事業を実施する協議会については、法定協議会としての準備が整っていること、緊急性・必要性が高いものについて、補助を行うということになっている。本協議会については、来年度は調査事業として計画策定を行う予定であるが、2年目以降の計画事業を行った後、つまり3年間の計画事業の補助金が終了した後も自立、持続した交通につなげてもらうように、住民との十分な対話による計画策定をお願いしたい。

議長：補助金が満額付かなかった場合を、委員は心配しているのではないかと思う。事務局はどう考えているのか。歳出については、資料2に色々と実施する事業

が書かれているが、歳入がそれに伴わない場合、実施する内容を減らす、つまり歳出をカットするのか。それとも、実施する内容は変更せずに、不足分を補てんするのか。

会長代理：歳出カットができる項目があれば、カットするのが一番いいが、どうしても策定費用が必要となれば、市が不足分について補てんすることになると考えている。

議長：とすると、資料2の予算計画にある必要な部分については、市が不足分を補てんするというのでいいのか。

会長代理：はい。

議長：調査事業については、1,000万円の申請をして平均で6割ぐらいとなっている。自治体によっては、1,500万円の申請をして4割カットの1,000万というところがあると聞いている。申請額の制限というものはあるのか。

委員：事業の必要額があったとしても、補助の上限額は決まっており、もちろん補助金の交付申請の際には、見積書などの添付など裏付けは取ることから、不必要な部分については、カットすることになるが、制約はない。

議長：それでは、議事2の内容を精査した後に、予算案を再度検討してもらおう。

2 地域公共交通活性化・再生総合事業の認定申請について

<平成22年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書案についての説明〔資料2〕>

議長：この説明で中身が大分見えてきたが、これで十分見えているかどうか、質問、意見があると思うので伺いたい。

委員：1点目としては、「3. 調査内容の1. 地域の現況把握」についてだが、公共施設について、調査をするまでも無く省かれていると思うのだが、調査結果の中にこれを組み込まないと市民の生活を全て網羅した調査結果になるとは思えない。公共施設を利用するのに、公共交通機関を利用できないという声をよく聞く。山の上に体育施設があることから、乗り合わせて行くしかなく、車を利用しないといけない施設というのは、環境にも非常に良くない施設として、実際乗り合わせて行ける足が欲しいという要請も聞いている。ということで、調査会社に依頼する内容かどうかということは別としても、結果の中に市民が利用できる施設を踏まえて考えないと利用実態とかけ離れたものになると思う。

2点目は、説明のあったスケジュールについて、実際にどういうことを実行することも大切ではあるが、「3. 目指すべき将来像と目標の設定」をしつかりと押さえとかないと「4. 地域公共交通計画の策定」、「5. 地域公共交通総合連携計画」の論議はできないと思う。付け加えると、公共交通を活性化するためには、補助施策も必要と思う。

議長：補助施策とは具体的には。

委員：違法駐車のためにバスが定時運行できないという状況も出てきており、また右折車のために後続車がつかえて渋滞が発生するなどに対応した周辺環境の緩和策も必要である。

事務局：1点目については、アンケートの項目の中に公共施設の項目を入れて市民がどのように考えているのかということ把握し、その中から、どのような要望があるのかを押さえていけたらと考えている。

目指すべき将来像については、市の総合計画があり、本計画を基に公共交通の方針及び将来像を検討していただけたらと思う。それから、もう一つ環境基本計画の中に徒歩300m圏内の公共交通と謳っており、それも一緒に検討していただきたい。

議長：それと関連して私からも提案がある。公共施設の移動手段については、マイカーを持っていない市民は移動手段が無い。そうだとすると、行こうとも思わない可能性もある。必要がある場合と、行きにくいから行かないということもあり得る。調査をする際に、公共交通の利用者だけでなく、マイカーの利用者に対してもアンケートを行うことから、マイカーを持っている市民はどこに行くのか、公共交通利用者はどこに行くのかということで、公共交通機関の無い施設については、大きな差が出てくると思う。移動手段の別だけで、必要かどうかということは恐らくないのであって、あまり行ってないところは行きにくいから行けないと考えるべき。そうすると、マイカーを持っている市民も含めて調査すると、かなりあぶりだされてくるのではないかと思う。

2点目の目指すべき将来像が重要であるということはもちろんであって、これをしっかりと考えないと、どこへ向いてより良い計画を立てていくのかということが変わってくる。公共交通の計画だけでより良い将来像というのは、書けるわけではなく、生駒市としてどうするのかということで今の総合計画を実現するための手段として公共交通はどうあるべきかということを検討していく。あとは、順番の問題であって、例えば、総合計画の中に中心市街地を活性化させようという内容があるのであれば、中心市街地に人が集まりやすい交通体系を作る必要がある。

幸い本補助事業を申請したとしても、認定を受けるまでには、タイムラグがあるので、先ほどの意見も含めて検討していく必要があると思う。

3点目の関連施策については、警察など関係機関に出席いただいているので、検討することも可能で、漏れが無いように検討していただきたい。

委員：アンケートを取ることが、形骸化してきており、本当に市民が必要としているものが反映された内容になっていない。今回のアンケートも同じであって、世帯に対するアンケートを取ることだが、どういった内容でアンケートを実施するのかということが非常に大切であって、アンケート内容をどれ

だけ詰めることができるのかが非常の重要になってくると、対象世帯の選定とどう絡めていくのかということで、それ以降の計画の策定などに大きく影響してくる。目的だけで終わらないように、総合計画や環境基本計画に発展的につながるように、その辺の検討をしっかりとできるようにお願いしたい。

議長：確かにとりあえずアンケートをすればいいといった自治体はたくさんある。そのようなところで実施したアンケートはほとんど使い物にならない。もちろんこの協議会では、そのようなことは避けたいと思う。もっとも、一から作成することは難しいことなので、とりあえず事務局から原案を提示してもらって、そこから実効性のあるアンケートになっているのか、または形骸化しているものにすぎないのかということについては、委員でチェックし、不足する部分については意見を出していただけたらと思う。

委員：本事業については、業務委託することになるが、アンケートの母集団や項目について、資料を見ると、全部委託することが前提になっている。確かにアンケートは、闇雲にするものではなく、意図を盛り込んでするものであって、アンケート項目をどう組み立てるかということも大切だが、そうすると議事3の業務委託の内容に関わってくると思う。

事務局：本業務委託については、事務局を支援してもらおうということで、本協議会がメインであり、素案を検討するのは、事務局となるのが基本であると考えている。事務局は、公共交通の専門家ではないので、そのサポートをお願いするもの。アンケートの内容についても、専門的な内容も含まれてくることが予想され、また今後の計画策定にどのような項目が必要かということについては、今までの経験があるコンサルタントが一番知っていると思うが、事務局でも確認して協議会に諮っていきたいと考えている。

議長：どこまで委託できるのかは、受ける業者によっても変わってくる。業務委託を行う際に、案ではプロポーザルで行うこととなっているが、審査項目の中にアンケート方法について入れることも可能である。漠然とこれをしなければならぬといけないということクリアにしてくれる業者に任せることができればと思う。業務委託の方向についても、議事3のところ意見をいただけたらと思う。

委員：業務委託の内容について、認定申請書案の「1. 当該地域の公共交通の概況・問題点」において、前回の会議において議論したことがまとめられていると思うが、この中で特に高齢化が進展している地域から要望が出てきているとなっている。色んな要望が出ているとは思いますが、住宅地から公共交通機関を結ぶルートだけではなく、公共施設やショッピングセンターなどの生活施設も含めたアンケートをするのかも確認したい。

事務局：病院などは必要と考えており、それも含めて必要な箇所ということで項目の中

に入れさせてもらえたらと考えている。

議長：議論いただくポイントというのは、認定申請書案の内容の事実認識に間違いがないかということと、絞り込むべき項目に漏れがないかということである。それによって、調査内容がかなり変わってくる。

もう一つは、先ほど運輸支局から採択のポイントを2点挙げてもらったが、その点が高いと採択される可能性が高くなることから、事前準備での取組や緊急性・必要性について盛り込むことがあれば意見をいただきたい。参考として2点以外で盛り込むことで評価が高くなるものはあるのか。

委員：目新しい取組があれば、採択される可能性は高くなると思う。

委員：まったく違うことを質問するのだが、国からの補助金を全額調査研究費で使うのではなく、現在運行しているたけまる号は約800万円で運行しているのだから、補助金を使って民間事業者の立場からルートを考えてもらい、バス事業者による試験運行をしてもらってはどうか。

事務局：1,000万円については、計画の策定ということに対する補助金であるので、具体的な事業に対して補助金が出るのかということについては、分からない。

委員：調査事業については、あくまでも連携計画策定のための補助金であることから、調査により公共交通空白地域がどこなのかを把握するものである。それを踏まえて、平成23年度以降の実証運行がある。

議長：少し補足させてもらおうと、活性化・再生総合事業というのは、4年間の計画となっている。最初の1年で計画を策定し、2年目以降で実証運行を行う。

なぜ、計画にそんなにお金がかかるのかということに当然なってくると思う。例えば、河川整備について、河川が決壊した際に、当然応急措置を講じる訳であるが、応急措置だけを続けていけばよいかということではなく、全体としてどのような優先順位を付けて安全性を高めていくのかということも当然考えておかなければならない。応急措置といった行き当たりばったりでは、かえってうまくいかない、コストが高くつくというようなことが起こり得る。

応急措置と今後、10年、20年後の整備の体系を組み合わせていかないとうまくいかない。ダムでいくのか、稼働断面を広げるのか、周辺の土地利用でやるといったことを調査するというだけでかなり大変なことである。

この公共交通も同じような話であって、現在要望のある地域についてとにかくそこをなんとかしないといけないということで、それをついでいっても、将来的にうまくいくのかということとはよく分からないのであって、しっかりと考える必要がある。もちろん、計画を策定するのに1千万は高いんじゃないかという話はあると思う。計画が500万円で策定できるのであれば、500万円で補助申請をする。

委員：民間事業者に運行してもらって不足分を補助から出せばいい。

議長：それは、2年目以降の話である。

委員：つまり、この1,000万円は調査研究費で使わないといけないということか。

議長：1,000万円を使わなければならないのではなくて、計画を立てるのに補助が出るということ。

委員：300万円かけてアンケートするなど、こういう発想は分からない。

事務局：1,000万円で申請しても、減額されると思う。できたら市としては、その範囲内で納めたいと考えている。目いっぱい1,000万円を使うということにはならないと思う。

議長：この質問は、計画を策定するためだけでなぜ1,000万円もかかるのかということである。

事務局：専門的な分野であり、具体的手法も様々である。メニューを出してもらうことがメインとなってくると思うが、アンケートによる要望や現況に合ったものを入れていく必要がある。時間も必要となることから、金額もそれなりのものになる。

委員：これは、国の補助金を貰うための必須条件なのか。

委員：連携計画を実施するにあたって、必ずしも調査・研究しなければならないということではない。独自に連携計画を策定もしくは現況が把握できているのであれば、調査をしなくても、計画事業を実施することは可能である。ただ、生駒市の場合は、調査が必要という方向で進めておられる。

議長：ということで、調査が必要であるかどうか、また、この内容の調査をする必要があるかどうかを議論していただきたい。

委員：答えありきでアンケート調査をするということは多々ある。逆を言えば、お金がかかってでも、住民からアンケートを取ったことによって、本当の要求が分かるアンケートを実施してもらいたい。計画を進めるためだけのアンケート調査なら高いと思うが。

委員：予算のところで国から1,000万円という補助金が出る確証はない。この予算計画はマックスが出るということを前提として立てられている。入札する際には、提示額があるはずである。補助金がつかなかった場合は、市から補てんすると言っているが、1,000万円をかけることが妥当かどうかという疑問が議論を聞いていけば、浮かび上がってきた。

また、アンケートは必要である。どんな交通機関が欲しいかといった方法論は出てくるが、それに対する受益者負担などの事業形態については、市民の意向を聞いておく必要がある。

事務局：他市町村、特に過疎地域が多いのであるが、バス路線が廃止になるということを出発点として本事業を実施するところが多数ある。ルートについてもある程度決まっている。計画自身もそれに沿ったものであれば良いということ

で、委託をせずに独自で策定しているところもある。

しかし、本市の場合は、廃止路線というものがない上、様々な地域から要望が出てきている現状がある。その中で、ある一定の路線を決めていくということであれば、すべての地域でコミュニティバスを走らせるということは、まず不可能であることから、取捨選択が必要となる。

そうなれば、要望があっても走らない地域も出てくることから、納得させることも必要となってくる。となれば、本計画は非常に重要なものになる。

議長：仮にアンケートの話だけにしても、委員が持っているイメージがずいぶん違うと思う。簡単なアンケートを想定している人であれば、そんな高額なアンケートは必要ないと考えておられると思うし、我々が知りたいことをしっかりと調べようとすれば、これだけで調べられるのかと思っておられる方もいる。委員が思っておられるアンケートについて意見をいただいて共通認識を持ってもらうということになると思う。

例えば、今回の会議は2時間を予定しているが、しっかりと議論しようと思えば、2時間では足りないかもしれない。そのようなところも共通認識が必要である。

受益者負担についても、セットであることから、実際に走らせる前に市民の合意を得ることが必要である。

環境基本計画の中で徒歩300m圏内ということになっているが、中心部と周辺で同じ300mとしたときに、中心部の住民は便利な生活を求めて高い税金を払っているのだから、なぜ周辺地域と同じ負担なのかというような主張をされるかもしれない。そうなれば、地価などを考えてどのように公平性を考えていくのかといった話が出てこないとは限らない。公平性という面でも、色々な考え方があろう。合意を形成することができる調査が必要となり、これを考えるとなると、非常にお金も必要となると思う。

確かに補助の上限が1,000万円であるから、1,000万円で組んで使いましうみたいに聞こえなくはない。必要な内容を足し上げていくと、この金額になるという説明がやや不十分と考える。

委員：私が先ほど提案した補助金を試験運行にあてる方法について事業者の方はどう考えておられるのか。アンケートやるよりも実行性があると思う。

委員：事務局から説明があったように、かなりの地域から要望が出ていていると聞いている。そうすると、すべての地域で実施することは不可能であることから、優先順位を付ける必要がある。他の協議会は、路線バスの廃止に伴う対応ということを知っている。それとは違い、生駒市の場合は、地域からの要望ということで事務局も苦労していると思う。

委員：公共交通、路線バスやたけまる号については、認可がある。勝手に走らせる訳

にはいかない。たけまる号があるために、こちらにも走らせて欲しいというような要望がある。たけまる号が市民の頭の中にある。しかし、たけまる号を走らせるにしても費用対効果がある。電車も同じ。事業者の意見もお聞きしたい。

議長：事業を実施するにしても、協議会として市民に説明をする義務がある。となると、計画が必要である。事業者に丸投げするのも一つの方法だが、市民が納得するかが疑問である。事後評価の話と同じで市民のために議論しているのだから、市民が納得するような結果を出す必要がある。そのためにも計画がないと示せないのではないかと思う。

委員：概況と問題点の中で、「鉄道支線、市内を面的にカバーする・・・」で「公共交通網が形成されている」とあるが、喫緊と感じられない。ここで論議したいのは、高齢者対策だけではなく、生駒を市民がより住みやすいまちにすることと考えていると思う。この文言の中では、高齢者問題に集中した提案の形になっている。実際に住民が日常生活で不便を感じている部分を少し強調していただきたい。また、アンケートをとるのは、公平かつ公正な論点を見出すために必要な材料であると思う。1,000万円を有効に使いたいという意見は分かるが、目的が調査ということであれば、実証ではできない部分もあるので、公平・公正に運行するということから、調査は必要と考える。

議長：今の意見を提案書に含めた形になるよう事務局で修正願いたい。それと関連して、様々な地域から要望が出ているわけで、それに対してなぜ動き出さないのかという疑問があると思う。どこからどのようにやればいいのかといった全体像が無いために動き出せない。すべての地域が困っているわけだが、どちらを優先すればいいのか、市として答えが出せない。要望が出ており、何とかしないとイケないのは分かっているが、どこからどのようにすればいいのか分からないためにどこもできない状況であるということで、非常に緊急を要するかつ必要であると思う。その辺をもう少し強調してもらいたい。要望があっても無くても変わらないという状況ではないと思う。これはあくまでも私自身の想像であって、本当にそうなのかということを指摘してもらいたい。

委員：専門家の意見を聞いて実証運行してもらいたいのだが。

委員：やはりどこを走るのかが問題であり、また通勤・通学なのか、公共施設利用者や高齢者なのかといったどのようなターゲットにするのかということや、1,000万円の分だけ走らせるのか、といった問題も出てくる。やはり必要な分を必要な分だけ走らせることが重要で、コストも当然かかってくる。そういった点でやはりアンケートを実施し、整理してから実施すべきであると考え。そのための実証運行が2年目以降ということで、慎重に基礎を固めてから進めていくべき。

委員：意見はもつともだが、乗車時間帯などの調査は事業者にしてもらうことも大切

ではないか。

議長：実態調査は入っているのか。

事務局：それは各事業者に依頼してさせてもらいたいと思う。

委員：市民と本協議会とを一体的に進め、市民の意見をすくい上げていくということで、国交省では、成功事例を多数持っていると思うので、本市では、比較的活発な市民活動などと連携してやっていけば、波及していい内容に仕上げることができると思う。

議長：非常にいい意見だと思うので、今後具体的にどうやっていくのかを考えていきたいと思う。事業者もなぜできないのかということも盛り込んでいく必要もあると思う。例えば、地方の自治体で直営でコミュニティバスを運営しているところであれば、原油の調達価格が変動すると、運営事業者からすれば厳しい話である。その対策として、自治体間で共同購入して価格交渉権を強める方法もある。大企業でもそのような方法を採用しているところがある。そのような工夫も連携計画に盛り込んでいければいい。試行するものは、2年目以降の実証実験に入れればいい。リクエストに応えるだけではなくて、リクエストを出す側にもなっていただきたい。

予算計画について、具体的な検討の中で変更もあるとは思いますが、予算計画の費目の金額の変更又は調査内容の追加・変更は可能なのか。

委員：認定申請ということで調査内容を書いてもらっているが、かなり細かく書いてもらっている。他の自治体では、もっと漠然と書いてあるところもあるので、どこまで書くのかということが1つのベースとなると思うが、大幅な変更については、事業計画変更の申請をしてもらう必要がある。金額についても同様である。

議長：大幅の目安は。

委員：今まで出たことがないので、分からない。

議長：細かく書きすぎると縛ることになる一方、漠然としすぎると中身がないのではと思われる。ここまで考えているということアピールするのはこの部分で書くしかないと思う。何か修正すべき点はあるか。

委員：いくつかの意見が出たと思うので、それを修正してもらえればいいのか。

議長：修正後、改めて事務局案を確認して、議長に一任ということでよろしいか。

→承認（異議なし）

3 生駒市地域公共交通総合連携計画策定に係る業務委託について

<生駒市地域公共交通総合連携計画策定に係る業務委託についての説明 [資料3]>

議長：ポイントは、公募型プロポーザル方式であること、2段階審査を行うこと、選

定委員会の設置の3点であると思う。

委員：企画提案型ということで提案者の提案のみで選定するというようにしか見受けられないが、この段階でこちらからの注文を含めた提案をしてもらえれば、自身が充実したものになると思う。コンサルタントのレベルも重要と思う。

事務局：そういうことであれば、検討させていただく。

議長：フローの中で仕様書策定ということで、委員の意見をここでしっかりと書いておくということになる。ここまでの議論の内容をしっかりと踏まえた仕様書を策定してもらう必要がある。この仕様書であれば、良い業者が手を挙げるということを判断してもらいたい。可能であれば、事前に各委員に仕様書を確認してもらいたい。

事務局：こちらで仕様書案を策定し、事前に各委員に確認をしてもらいたいと思う。ただ、企画提案型ということで、あまり細かい仕様書となれば、業者からの意見を取れないということもあり得るので、若干漠然としたものになるということは了承していただきたい。

議長：文言は別として、従来型のアンケートではなく、市民の本当の意見を把握するためのアンケートにしてもらいたいというようなことを盛り込んでおいたらい。議事3については、これでよろしいか。業者選定委員会の市民公募1名とは。

事務局：市民公募については、委員同士で話し合っただき1名を推薦していただけたらと考えている。

議長：質問も無いようなので、議事3はこれでよろしいか。

→承認（原案どおり）

1 平成22年度予算案について（再）

委員：実態と予算が合わないということで、総額が認められれば変わってくる。

事務局：大きな変更となれば、補正予算案として再度諮っていただくこともあると考えている。

議長：もし認められなかったら、市がやるということではなくて、喫緊で困っているところに計画が立てられるまで待てないということでその対応に使うなど、余っているお金はないと思うが、もし認められなかった場合には、市の負担を考えてもらうことになると思う。これでよろしいか。

→承認（原案どおり）

4 その他

委員：公共交通機関として、市で事業を実施した場合、民業圧迫とならないのか。

委員：現在の流れが、官から民へというのがるので、そういうことはないと思う。

議長：それをどうするのかということが本協議会の重要な1つであると思う。民でできることは民で、官でできることは官でという言葉があるが、これは正確ではないと思う。民でも官でもできることであって果たしてどちらでやるのかという話だと思う。民でやった方がうまくいくことは民で、官でやった方がうまくいくことは官でということで、民間事業者をお願いしてもできないことを市でやった方がうまくいくことは市でやればいい。市民に対して誰が責任を負うのかということ言えば、もちろん市であるが、直営する必要はなく、市から事業者へ委託を出すという方法もある。あるいは、民間事業者独自でやらせようという方法もある。こういったことをどう切り分けていくのかということが一番大切なことであって、それ無しに先ほどの河川のような対応をすると、繋がりがなくなってしまう。将来的にどのように役割分担をすればいいのか、もちろん民間事業者がやっていただける提案を潰す様な政策を出す必要は全くないので、その辺をどのように上手く切り分けることができるのかということを含めて議論していただきたい。これがおそらく計画の根幹になってくると思う。その中で、どの路線から手を付けていくのかということが分からなければ、とりあえずやってみようということになると思う。

もちろん、地域特性というものを勘案して、地域に合ったサービスを選んでいく必要があるので、方法については、専門である事業者に聞くことになるだろうと思う。そういったサービスで市民が本当に困らないかということについては、計画が必要であると思う。どういう体制で、どこまでを分担してやっていくのか決めるのが、次回以降の一番のポイントになると思う。

委員：様々な代替の公共交通手法があると思うが、生駒市には福祉バスがある。地域に合った一つの方法のみを導き出すのか、複数の方法を導き出すのかということも選択肢にあると思う。

議長：これは市民に負担を伴うことであるので、市全体でやるのが効率的なのか、あるいはそれぞれの所で方法を変えるのがうまくいくのかというところは議論があるところだと思う。地域からの要望による方法を実現するという考え方もある。市民、特に高齢者の生活をサポートする訳なので、出て行かなくても家までサービスを提供するというようなことと組み合わせれば、むしろうまくいくかもしれない。また、薬剤師や医師の往診もあっていいと思う。ということから、必要に応じて関係者の意見も聞いてもいいと思う。

運輸支局又は国土交通省で資料を多数持っていると思うので、総合連携計画に関する資料等の情報を運輸支局から提供してもらいたい。

それではこれをもって本協議会を終了します。ありがとうございました。

以上