

第2回鳥取市生活交通会議

開催日：平成20年2月29日

場所：鳥取市役所4階第2会議室

出席者：谷本 圭志（学識経験者）
浅雄 淳子、小原 保、小谷 稔、岡村 博之、前田 豊、三谷 忠俊、
油谷 都々江（住民代表）
中村 芳晴、橋本 和義（運送事業者の代表）
橋本 貞治（運送事業者の組織する団体の代表）
小谷 実（運転者が組織する団体の代表）
田中 政幸（鳥取市の代表）
竺原要四郎（運輸局の代表）
安本 勉（鳥取県警察の代表）
事務局：高橋 慶治、鈴木 敏、霜村 俊二（都市整備部交通対策室）

1. 開会

事務局：

これより、第2回生活交通会議をはじめます。

2. あいさつ

谷本会長（以下「会長」）：

国の方から公共交通の再生を支援しましょうかと法律が昨年制定されて、鳥取市としてこれに乗ろうかとしている。今回、皆さんに集まっていたのは、この制度はどういうものなのか、手続き的な説明が中心になると思いますがよろしくお願ひします。

事務局：

本日、新委員から委任状が出ています。加賀田委員欠席の連絡が入っています。磯江委員、岡本委員、澤委員から代理出席と連絡が入っています。

ここからは、規定に従いまして会長に進行をお願いします。

会長：

議題に従って進めたいと思います。3. 報告事項について報告をお願いします。

事務局：

地域公共交通活性化・再生総合事業について資料1、資料2に沿って説明。

昨年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、これに基づいた事業が平成20年度から実施される予定である。地域の鉄道、バス等の公共交通が路線廃止になるなか、地域公共交通の活性化、再生に向けて主体的に創意工夫し、頑張る地域に対して総合的に支援することを目的とした法律である。鳥取市としても、この制度を活用

して公共交通の活性化を図っていきたいと考えている。今回、第2回生活交通会議をこの時期に開催したのは、平成20年度の補助事業申請をするにあたり法定協議会を立ち上げる必要がある。道路運送法に定める地域公共交通会議を法定協議会に位置付けることが可能である。鳥取市生活交通会議を法定協議会として位置付け事業を実施したいと考えている。実施するにあたり、鳥取市生活交通会議設置要綱の一部改正を行い、連携計画について協議できるよう改正している。また、補助事業の実施主体が法定協議会となり、補助金がこの法定協議会に入るため、事務局規定、財務規定、監査規定の整備を行っている。

会長：

自治体が取組む公共交通を国が支援する。永続的ではなく年限を切って行う社会実験に補助する。バスないし公共交通の可能性を探ってください。終わった後に成果をふまえて、新たな鳥取市に役立ててくださいということだと思います。1月に行われた生活交通会議ではなく、事業を支援する法律に定められた協議会を立ち上げる必要がある。そのために規約の改正が必要ですよということです。質問がありましたらお願いします。

小原委員：

計画の期間は何年間ですか。

事務局：

3年間を考えています。

小原委員：

計画を新たに組むことはできるのでしょうか。3年たったら終りということでしょうか。

事務局：

3年が切れた後、鳥取市として良かったなあということでしたら、市独自で事業を続けることになる。補助もいただいているときに社会実験をしていくことになる。議論をしながら計画を練っていくことになる。1年間が計画策定期間になります。20年度に計画を作成する為の調査事業を行いたいと思っている。21年度から3年間で実験運行等を行って、それ以降については、市で取り込める事業があれば本格的に行くことも考えられる。

小原委員：

住民に対する公表も重要になってくる。ここの委員だけで計画を練って、住民の反響も必要となる。どの時点で公表して、フィードバックされていくのか。

事務局：

計画を策定したときに、ホームページ等いろいろな広報手段を使って公表して、また皆さんの意見を聞いて、この意見を協議会に出して議論していただく。常に、住民の意見をお聞きしてフィードバックしていく。

会長：

連携計画とは何か、皆さんもわからない中で質問を求めているので、酷かなと思います。協議事項もありますが、運輸支局さんからフォローはありませんか。

笠原委員：

連携計画は見直しも可能であり、調査事業が終わって、連携計画を届けていただき、実行していくわけですが変更もできる。最初から100%のものは無いと思う。毎事業年度ごとにフォローしますので、必要なものは変更して3年間行ってもらうことになります。

田中委員：

市町村に1つしか作れないのでしょうか。

笠原委員：

大きい市町村については、1つしか作れないことはない。交通圏単位で連携計画を立てて補助の対象にすることはできると聞いているが、鳥取市が対象になるかはわからない。

田中委員：

交通圏の概念は。

笠原委員：

鳥取県では、鳥取市、倉吉市、米子市の3地域になると思う。

田中委員：

合併前では、例えば佐治地域なら佐治地域で計画が1本作れると思う。法律上は市町村で1本と限っていないと思う。補助事業については要綱上に書かれるのだろうか。運用で縛るのだろうか。

笠原委員：

個別の対応になるかもしれない。要綱自体が財務省と折衝段階ですので、正式のものが無いので、私どもが聞いているのは、大きい市町村で交通圏として認定するところが複数あれば、それぞれが補助対象になる。

田中委員：

鳥取市では南部地域、東部地域、西部地域に分けて計画を立てることができる。今の話は大きな話ではないかと思う。

笠原委員：

即答できないので、持ち帰りをお願いしたい。最終的には運輸局が認定するので調整してみたい。

田中委員：

制度の仕組みがまちづくり交付金の形になっている。計画の延長や2次計画がどこまでできるのか。法律では3年と書いていないので補助事業要領だと思うが。

竺原委員：

実施要領がまだでして、これからできるようですので、その中で最大3年が出てくるようです。

田中委員：

3年やった後に2期計画を立てることはできる。

竺原委員：

その連携計画について3年なので、新たな連携計画が出れば、要綱上はそれを排除するようにはなっていないと思う。

田中委員：

事務局かと思うが、連携計画に伴う補助率が1/2、1/3とあるが、1/3は政令市が設置する協議会が取組む事業となっているが。

事務局：

政令市は1/3だが他は1/2と聞いている。

竺原委員：

鳥取市はすべて1/2です。

田中委員：

具体事業の中に鉄道が入っているが、鉄道と組み合わせた実験をするなら、委員に鉄道関係者が入っていないといけないと思うが。これは、どう考えたらよいだろうか。

事務局：

今後検討する内容によっては、JRを委員に追加する。

会長：

協議事項1について、事務局お願いします。

事務局：

事務局規定及び財務規定について資料3に沿って説明

会長：

補助金を受けるには、法定協議会を立ち上げないといけない。お金のことは重要ですの

で読み上げてもらった。意見があればお願いします。

小原委員：

事務局規定第4条第2号に契約があるが契約を結ぶことがあるのだろうか。

事務局：

20年度に調査事業を行うようになりましたら、業者に委託する場合がありますので、その時に契約が出てくると思います。

小原委員：

業社選定はどのようにするのですか？

事務局：

予算採択されたら、調査内容について議論してもらうことになる。

小原委員：

もちろん、入札形式になりますよね。

事務局：

そのとおりです。

会長：

後日でも、お気づきの点がありましたら事務局へお問い合わせください。それでは、協議事項2について事務局から説明をお願いします。

事務局：

連携計画策定について資料4に沿って説明

会長：

誤解の無いように、今日の会議は、こういう計画を作成しようよという合意を図るものであって、内容については、また国交省が決まり次第になります。最低限これぐらいいりますよというトーンをお願いします。

田中委員：

法律第5条第2項に区域を定めるようになっている。申請しようとしている区域は鳥取市全体なのか、計画は地域別でやって、調査は全域とするのか、そこら辺が気になる。市の中で分けることは法律上可能だと思うのですが。

事務局：

区域ごとにするが、総合的に一つの地域として作れると思う。

田中委員：

調査は1年間市全域でするでよろしいか。あと、運輸支局にお聞きしますが、地域がオーバーラップすることはありませんか。鳥取市全体の連携計画もあるし東部地域の連携計画もある場合、2重に区域がかぶることもある。1年間鳥取市全体で調査し、市全体で計画を作ります。3年間実施します。その後、個別でしたいとなった場合、個別で対応できるのかどうか。法律第7条第1項に利害関係者から連携計画の変更を提案できるようになっている。利害関係者から例えば西部地域で連携計画を作ってほしいと提案があった場合どうなるのかなと思ったので。

笠原委員

鳥取市の連携計画の中の1つの連携計画と見るのでは。別々に作成することは無いのではないだろうか。

田中委員：

計画単位というよりは協議会単位で補助が交付されるということですか。協議会が3本連携計画を持っていても、協議会単位でしかお金が来ないということは、連携計画を3本立てても2,000万円だし、1本でも2,000万円ということですか。

笠原委員：

はっきりとした回答はできませんが、交通圏が一つであれば1本になる。

田中委員：

交通圏が3つあれば3本になって上限6,000万円になる。

笠原委員：

数字上はそういうことになる。当初は1,000万円だったが、それが2,000万円になった。調査は最高1,000万円のできるのではないかと考えている。

田中委員：

補助の仕組み上、調査費と事業費が分かれている。科目上は別々になる。

笠原委員：

本来、別々に出る補助金ですので、1年間の中で2つ出せるようになっている。半年で調査が済めば、半年で実証実験ができれば、両方に補助金が出る。

田中委員：

予算案の額はどれくらい。

事務局：

30億円です。

田中委員：

調査費、事業費込みで30億円ですね。

竺原委員：

そうです。

会長：

事務局にスケジュールの要望なのですが、いちど補助事業が採択になった後で、勉強会をされたらよいのではないだろうか。いきなり調査事業ではなく、公共交通はバス、タクシーだけでなく、住民主体のものもあるし、DMVとって鉄道とバスの中間のものもある。それがなんなのか、それがいいのか、やってよかったのか、例を見るのもよいのではないか。増便していいことがあるのか。各事例を皆さんで共通認識を持ったほうがよいのではないか。その上で計画を詰めていかないと、なんだかよくわからないまま計画を作ってしまうような中途半端になってしまう気がする。フリーでディスカッションできるような自分のアイデアを出していただけるような、そんな場をつくっていただければ良いと思います。スケジュールの要望です。バス事業者でも、いろいろ暖めておられる事業もありませんから、これは提案です。

小谷実委員：

入札の話があったが、入札の単価で3年間おきに入札をする中で、乗務員の確保の難しいところがある。定年退職された方や、年金をもらっている方。そうすると安全上を取ってくれば反応が鈍くなったり、事故に遭いやすくなる。賃金は高くないし朝早くから夜遅くまで最大で15、16時間勤務するときもある。魅力ある職場を作っていないと、東京では運転手が不足で、また団塊の世代が大量退職するので、事業者は深刻な状況になってきている。東京でいろいろと勉強してきたが北陸や東北から運転手を引っ張ってこないと関東は不足している。また、79条運行があるが今年9月いっぱいまでで、新規で79条をすると2種免許がいる。需要不足になりうちの会社でも大量に不足する。ある程度、入札のときに賃金的な面で考えてほしい。正規の運転手を使うとどうしても赤字になる。なぜかといえば、賃金が下がれば労働条件が悪くなる。指導する時間も多くなる。入札の場合に賃金を上げてとまではいいませんが、最低の賃金を人件費の抽出方法をこれからのコミュニティに出てくると思う。働く者からすれば生活がかかっている。魅力のない仕事となってくる。製造業に比べて賃金レベルが低くなっている。そういうところを考えてほしい。そうしないと、運転手がいなくなる。いま2種免許を取ろうとしたら、東京で50万くらいかかるらしいし、2ヶ月くらいかかる。簡単には取れない。私のときは2週間だったが。いまは学校へ行って路上訓練をして、試験をして、救命救護をして、資格の講習を受けないといけない。2ヶ月くらいかかって50万円くらい払って賃金が低かったら誰も来ない。都市でもそうなのに地方になればなおさら。朝5時半にでて早いときで19時半

遅いときで23時。路線バスでしている。そういった状況なので、運転者の確保といったところも考えてくれれば5年先10年先を考えられた体制をしていただければ。日本交通も同じだと思いますが、参考までに。公共交通を維持していかなければならないので。そういったところも考慮してほしい。

会長：

民間事業者は、黒字を出して利益を出して頑張るところだと思う。商売できるところがかなり少なくなっている。しわ寄せがきている。それを、考えると本来赤字が出ているところを行政からもらってバス事業者にやってもらっているところも申し訳ないと思うところもある。一方で。連携計画で公共交通を確保しなければいけないが、それがバスで無いといけないかどうかもう一度考え直さなければいけない。乗務員の首をしめてそれが安全性の問題になって住民にも不利益をこうむることになってはいけない。住民が主体になるとか。バス事業者の利益が出るところできっちりしてもらうのも一つの考えとしてある。可能性を探るのもこの連携計画の一つになるのかなと個人的に思う。しわ寄せがきていることがよく理解しました。この連携計画での入札等については検討しないといけないと思います。

策定に向けて、この会議で進めていくことはよろしいでしょうか。国の制度に乗って鳥取市の公共交通を考えていくことでよろしいでしょうか。

委員一同同意

会長：

ありがとうございます。

三谷委員：

福部路線について、今日の議題に上がっていないが前回の資料の中に不採算路線に代替をつかう。逢坂線については代替対応したいとあったし、今回と一緒にしていくのでしょうか。

事務局：

県の補助金が今年9月に切れる。切れた後の案も事業者から出ている。代替については早急に考えて、地元の方とも協議していきたい。これとは別個にしていきたい。21年度以降については、調査に基づく実験運行もしていけたらと思います。福部町のような有償運行をする場合は、この会議で協議してもらい運輸支局に申請することになります。

会長：

その他、皆さんありますでしょうか。

それでは、国の承認が得られるかどうか不透明ですが、国の制度に乗って、皆様も公共交通の活性化についてアイデアを考えていただいて、議論していきたいと思います。

どうもありがとうございました。