

3. 委員会・作業部会資料

3.1 委員会

3.1.1 松江市公共交通体系整備計画策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 松江市公共交通体系整備計画（以下「整備計画」とする。）を策定するため、松江市公共交通体系整備計画策定委員会（以下「委員会」とする。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、整備計画を策定する。

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は、委員の互選によって決定する。
- 3 副委員長は、委員長が指名する。
- 4 委員は別表の者をもってあて、松江市長が委嘱する。

(職務)

第4条 委員長は、会務を総理し、会議の長となる。

- 2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集する。

- 2 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 委員会は、必要があると認めるときは、委員以外のものを会議に出席させ、会議に参画させることができる。

(任期)

第6条 委員長、副委員長及び委員の任期は、平成18年3月31日までとする。

(作業部会)

第7条 委員会は、必要があると認めるときは、作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会は、委員会に属し、委員会の指示を受け、整備計画を策定するために必要な作業を行う。

(事務局)

第8条 委員会の事務局は、松江市市長室政策企画課におく。

(その他)

第9条 前各条に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、委員会が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成17年7月22日から施行する。
- 2 この要綱の規定に関わらず、第1回目の委員会は松江市長が招集する。

別表(第3条関係)

松江市公共交通体系整備計画策定委員会 名簿 (50音順)

氏 名	所 属
浅 田 純 作	松江工業高等専門学校 環境・建設工学科
飯 野 公 央	島根大学 法文学部 法経学科
石 川 雅 基 (H17) 梶 谷 太 郎 (H18)	島根県 土木部 道路維持課
石 倉 知 樹	松江市公民館館長会 (八雲公民館)
植 田 祐 市	松江旅館ホテル組合
江 角 牧 雄	松江市町内会・自治会連合会
小 汀 泰 久	松江商工会議所 中心市街地活性化委員会
草 野 武 彦	市民 (公募)
沢 口 俊 樹	国土交通省 中国地方整備局 松江国道事務所 調査設計課
清 井 悦 郎	一畑バス株式会社
田 中 隆 一	まちかど研究室
谷 本 圭 志	鳥取大学 工学部 社会開発システム工学科
友 森 勉	松江市 市長室
長谷川 恵 美	市民 (公募)
原 田 圭 介	連合島根 松江地域協議会
福 井 幸 夫	松江市身障者福祉協会
藤 原 二 郎	島根県 地域振興部 交通対策課
古 川 克 彦 (H17) 岡 良 治 (H18)	島根県警察本部 交通部 交通企画課
松 浦 操	松江市老人クラブ連合会
三 笹 修 正	島根県旅客自動車協会
宮 本 克 則	市民 (松江市公共交通体系研究会, 旧八束郡)
森 脇 勇 人	松江市議会
森 脇 正 夫	国土交通省 中国運輸局 島根運輸支局 輸送課
森 脇 よし子	市民 (松江市公共交通体系研究会, 旧松江市)
渡 部 一 雄	松江市交通局
渡 部 浪 子	松江市公民館館長会 (法吉公民館)

以上26名

3.1.2 委員会議事内容（H17、H18）

	議事内容
第1回	・公共交通体系整備に向けた検討課題についての説明・質疑応答 ・公共交通体系整備計画策定の基本的な考え方についての市長説明・質疑応答 ・整備計画策定の事業内容・スケジュールについての説明・質疑応答 ・作業部会設置の承認
第2回	・公共交通政策の基本理念についての説明・質疑応答 ・作業計画についての説明・質疑応答 ・バスを中心とする公共交通の現状についての説明・質疑応答 ・基本方針策定の視点についての検討（各自カード記入）・質疑応答
第3回	・「バスマップサミット in 松江&松江の公共交通大改革フォーラム」開催報告 ・公共交通体系整備のスケジュール変更についての説明・質疑応答 ・公共交通体系整備計画策定の基本方針（素案）についての説明・討議（2グループに分かれて）
第4回	・公共交通体系整備のスケジュールについての説明・質疑応答 ・公共交通体系整備計画策定の基本方針（案）についての説明・討議、基本方針の決定
第5回	・路線バスの路線再編・ダイヤ改正の方針について ・基本方針の優先度・実現可能性の確認など
第6回	・実施計画（案）について ・路線バスの路線再編・ダイヤ改正の方針について
第7回	・路線再編（案）・ダイヤ改正（案）について ・実施計画（案）について
第8回	・再編後の財政支援の枠組みについて ・運賃割引制度及びコミュニティバス料金の統一について ・4条新路線・ダイヤ改正等について ・今後の取り組みについて ・公共交通体系整備計画実施計画（案）の検討・承認

3.1.3 委員会議事（平成 18 年度）

第 1 回～第 4 回については、平成 17 年度の「松江市公共交通体系整備計画策定報告書」に掲載している

（1）第 5 回委員会（次第、議事録）

1）第 5 回委員会次第

日 時：平成18年 6 月 7 日（木） 14:00～16:00

場 所：松江市役所 第 2 常任委員会室

1. 開会あいさつ

2. 議事

1）第 4 回委員会の議事内容について

2）公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて

3）路線再編（案）、ダイヤ改正（案）の方針について

4）基本方針の優先度、実現性の評価と今後の検討イメージについて

3. 事務連絡

4. 閉会挨拶

2) 第5回委員会議事録

[開会挨拶]

- ・事務局（藤原課長）

飯野委員長

- ・早速、議事に入っていきたい。まず、今日の一番の議論になるのは、おそらく路線の再編、あるいはダイヤの改正のところについての議論だと思う。そういう意味からも委員の皆様の見解をお聞きする時間をできるだけ多く取りたい。資料に関しては事前に皆様の方に配布しているので、事務局からの説明はできるだけ簡潔にして、議論を進めたいと思う。協力をよろしくお願いしたい。
- ・まず最初に、第4回委員会の議事内容の確認をしていきたい。

[協議事項]

1) 第4回議事内容の確認について・・・前年度報告書

【説明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・後日読んでいただいて、どうしてもここはというところがあれば、後日連絡をいただければ、と思う。
- ・二つ目であるが、公共交通体系整備計画の策定・実施に関するスケジュールについて、事務局の方から説明をお願いする。

2) 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて（資料1）

【説明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・事務局の方から今後のスケジュールについて若干の見直し点が報告されたが、基本的には整合性をきちんととって行こうという主旨だと思う。スケジュールに関して何か質問があれば、言っていたきたい。
- ・無いようなので、このスケジュールに従って作業を進めたいと思う。
- ・次第には、優先度・実現性の評価方法について、あるいは基本方針の優先度・実現性の評価と今後のイメージについての検討を行った後で、路線の再編・ダイヤの改正となっているが、作業の今後のスケジュールや前回の議論の流れを考えると、今回、一番大事な議論の争点は路線の再編・ダイヤの改正についてであり、先に皆さんの意見を確認するべきでないと判断した。委員長の独断になるかもしれないが、議事の順番を変えて、路線の再編・ダイヤの改正について議論をして、次につなげた

いと思うので、よろしくお願ひしたい。

- ・事務局の方から路線の再編とダイヤの改正について説明をお願いする。

3) 路線再編(案)、ダイヤ改正(案)の方針について(資料3)

【説 明】

- ・事務局(吉岑)より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・昨年度、委員会から路線の再編・ダイヤの改正の方向性について提言を受けた。事業者の皆さんに、この間努力をいただき、その成果が具体的な形で出てきている。
- ・この作業結果について、皆さんの意見をぜひお聞きしたい。どなたからでもよいので、この結果について意見あるいは疑問点等を言って頂きたい。

草野委員

- ・これは現在のダイヤなのか。それとも、今後こういうダイヤで運行していきたい、ということなのか。

事務局(吉岑)

- ・現在は、両事業者が別々にダイヤを組んでいる。一時間に4便あるといっても間隔が10分あいたり、20分あいたりしている。今回、これを一緒に、方面別に組むことによって、等間隔ダイヤとなるというイメージ(時刻は確定ではない)の案である。

草野委員

- ・理解した。利用者側からいうと、例えば島大前から乗る場合に、便数は現在よりも減ることになるのか。

事務局(吉岑)

- ・便数的には若干減ると思う。
- ・現在、島大前を通過して駅方面に行く便数は、一時間に4から5本、だいたい5本くらいである。昼間帯の便数は1本くらい減る形にはなるが、時間的には20分あいていたところが、15分の等間隔となる、ということである。

江角委員

- ・松江駅に対して、いわゆる上りのダイヤは検討してあるが、逆の方向はまだないのか。

事務局(吉岑)

- ・逆方向については、片方のダイヤが決まれば、ある程度決まってくる。
- ・朝については市街地に入ってくる方が重視され、逆に夕方については帰りの便が重視されると思う。
- ・一応、今組んでいるのは片方向である。逆方向も昼間帯については一時間に1本、等間隔に戻っていくような形になると思う。

田中委員

- ・北側でいうと、北循環線が入ると、島大前などはもう少し中が詰まってくる感じになるのか。
- ・今ここに出ているのはすべての路線ではないと思われる。今ある路線を基本的に引き継いでいくということであれば、ここに出ている時刻表よりも、ダイヤはもう少し密になるのではないかと、イメージしたが、どうか。

事務局（吉岑）

- ・地図をみていただくとわかるように、一応循環線のルートも色を入れている。幹線の補完ということで循環線を想定している。島大前では14分以内ということになる。
- ・ただ、循環線については島大前から春日の方面に行ったり、くにびき通りを通ることになる。幹線の路線と重複するところの菅田までの間では14分間隔ということになる。

飯野委員長

- ・基本的には、重複するところについてはこの時間帯では密になるという考え方なのか。

事務局（吉岑）

- ・そうである。バスの時刻表では密になると思うが、方面的にはそうではない。

草野委員

- ・第一点は、先ほどのダイヤ改正の説明の最初のところで、他社との乗り継ぎも考慮するという話が出ていた。また、共通定期券についても、今後検討されるという話だが、その場合、日ノ丸バスも含めてということなのか。
- ・第二点は、競合路線を減らしていきたいということは当然だと思うが、その場合に乗り継ぎをしても金額が変わらない、ということがあれば、特に市街地のところで便数が減ってもあまり乗客には影響がないと思うが、その辺りどうか。
- ・また、その場合、乗り継ぎ割引については、現在の共通バスカードなのか。
- ・現在、市営バスの南北循環では割引が行われている。どの会社のバスでも乗り継ぎ割引が行われ、乗り継いだ場合でもあまり高くならない運賃設定であれば、乗り継ぎということを念頭においたバスダイヤを組むことが可能になると思うが、それがなければ、ダイヤ改正によってますます不便になってくる。運賃も高いという問題が起こってしまう。ダイヤに関しても次のバスまで待つということになり、さらに不便になるという気がする。その辺りどうか。
- ・第三点は、松江駅で止めるっていう話であったが、現在、北循環線バスの場合には、例えば松江温泉、市役所からメッセに行く場合は大変不便である。逆方向も松江駅で19分待たないといけないという状況で乗り継ぎが大変不便である。松江駅止めになった場合、そのあたりを考慮していただかないといけない。どうなのか。

事務局（吉川係長）

- ・今回の北側からは松江駅止め、南側からは穴道湖温泉止めとした一番の狙いは等間隔ダイヤと、定時性を高めて時刻どおりにバスが来る、ということある。そのためには路線が長いよりも短い方が優れている、これを基本に、まず向かってみようということである。
- ・その中で、草野委員がおっしゃったように乗り換えをされる機会っていうのは当然多くなると思う。

そのときには乗り換えの際のダイヤを調整し、また、まだ分科会の方でも十分な議論をしていないけれども、乗り継ぎ割引を行ってカバーをしていくという方向で考えている。

・温泉駅からくにびきメッセまでの路線であるが、現在のところでは幹線路線をまず決めて、その後、先ほどの循環型バスで補完をしていくということで考えている。ただ、循環型バスはあくまでも補完的な考え方をしているので、運行間隔も今の20分が本当に必要なのかということも議論して、乗降数等も参考に、幹線のほうでカバーできれば30分間隔でもいいのではないかなというような話も議論の中では出ている。今日の段階では、まだ具体的な市内路線のダイヤなどは出していない。

飯野委員長

・もうひとつ、他社との乗り継ぎも考慮というのに日ノ丸バスも含んでいるのか、という最初の質問があった。

事務局（吉川係長）

・現行では、バスカードで20円の割引がある。草野委員の言われた、いわゆるバスカード的なものについては、今後の検討課題だと思っている。これは事業者さんの関係がある。話はまだ、していないが、利便性を考えると実現できたらいいなと思う。

森脇委員

・定時性を重視したダイヤということであるが、時間帯によって定時性よりも『帰り着く』を優先して頂きたい時間帯がある。例えば、11番の県民会館に20時以降のものは定時性より、本数を3本から2本にしてもそのまま南まで路線が伸びていないと帰れない。本数を減らしても帰り着くことを優先するというダイヤもあっていいと思う。

・21:40に駅に着いたとして、この2の時刻を見ても21時台に南の方に行く便が全然ないので、おそらく南の方へ乗り継ぐものがないのかなと思った。

事務局（吉岑）

・駅から21時台という表現をしているが、橋南から出てくるものは、温泉方面で止めるということなので、温泉発で県民会館を経由して南の方に行く便も当然出てくることになる。今回の資料は、外から入ってくる便しか出していない。

森脇委員

・路線の再編ということで現状路線が土台になって再編され、支線とかコミュニティの部分というのは今後ということであるが、新規の路線は今後のコミュニティバスのところで話しをしていくのか。どの段階で話をするのか。

例えば、美保関のターミナルと八束町のターミナルを結ぶ路線とか、逆に島根町のターミナルと鹿島を結ぶ路線とか、宍道方面・玉湯方面へのアクセスについては、今後コミュニティバスのほうで補完してく段階で中身を検討していくのか。それともこの場で、新たに少し延長したような路線も新たに考えるのか。そういったことはどこで検討される予定なのか。

事務局（吉川係長）

・ターミナル間であるが、今回路線バスに関してはターミナルから駅を中心とする放射型のバスとい

うことで考えているので、旧町村のターミナルを結ぶ路線バスということは考えていない。

・旧町村のコミュニティバスであるが、例えば半島部の町村同士を結ぶような路線はコミュニティバスの利用促進協議会の中でも話は出てきている。今後、9月を目途に路線の見直しをしていく中で、そういった問題について実現できるものはしていこうと思っている。島根町と美保関町の行き来も結構あると聞いているので実情に応じて、考えていこうと思っている。

・そういった議論は、これから利用促進協議会の中でしていく予定である。

森脇委員

・私は使い勝手がいいバス路線を、一方で考えるものと理解していた。例えば女子校に行くにも、私の地元の美保関からは駅まで行って、駅から折り返して女子校方面に行かなければならない。雪が降ったら絶対に間に合わない。万原から八束町までバスが行けば女子校に行ける。そういった新しい路線、例えば玉湯方面であるとか八雲方面であるとかの利便性がコミュニティバスできちんと話できればいいのだが、4条バスでの対応（例えば2キロ、3キロの延長）ができればより効率的になると思う。

事務局（吉川係長）

・無理なものもあると思うが、例えば2キロ程度延長して対応できるようなところがあれば、コミュニティよりも4条路線で対応した方が早いような気もする。

飯野委員長

・これは私の理解であるが、今回は先ほど紹介いただいた資料3の一枚目の主な見直しということで、これが新しいバス路線再編の第一弾の中身だというふうに理解している。

・各委員がおっしゃったようにまだまだ不十分な点はたくさんある。ある意味では今後皆様の中からどこを重点的に早く整備すべきなのかということをこの場で議論し、また事業者とも相談しながら、順次さらに、いいものにしていくのは今後の第二弾、第三弾になっていくのだと思う。

・今皆さんから出ている意見は今後の課題の重要な要素という形で受け取らせていただけると非常に助かる。そういう意味からも忌憚のない意見をどんどん出していただければ、と思う。

・資料3の二枚目、三枚目には再編あるいはダイヤの見直しについて、今後我々が考えなければならない基本的な項目が挙がっている。今の話もその中に、例えば路線の再編ですと（6）に新規路線の導入っていうのがある。これについてもどこからどういうかたちで整備していったらいいかということ、継続的に考えなければならないことになるので、そういう中に皆さんの意見を反映したいと思う。そういうところも含めて、今回出てきた原案に対して皆さんの意見をお寄せいただけると非常にありがたいと思う。

江角委員

・今の路線とか云々という方向は、不十分なところはたくさんあるが、いいと思う。

・できればそういう方向で、新規路線なども入れるようにすべきである。今の再編計画は、現状路線を見直したものでしかないような感じがする。

・せっかく今、バス路線を考えているのであるから、時間がなくなったのでこれ以降は後で検討するのではなく、なるべく12月までに検討して、採用可能であれば導入していきたい。

飯野委員長

・もちろんこれで全て終わり、というように事務局もまた交通事業者の皆さんも思っているわけではない。

・まず、基本的な方向性というか、こういう方向で作業を進めていく、ということがこの委員会で検討してきた新しいバスのあり方になっっているか、ということをは是非みなさんに見ていただきたい。

・そのなかで更にこういう点を詰めたらい、あるいはここをもっと変えていったらいいと、いう意見を事務局の方で受け取り、限られた時間の中で最大限実現していくということである。

・私の個人的な評価であるが、いろいろと問題が指摘された中での第一歩としては、だいぶンクリアになったのではないかなと思う。

・もちろん、先ほどから出ているようにまだまだ変えなければならない部分はあるが。基本的には、我々の意見を随分反映させた路線の再編、あるいはダイヤの見直しになってきている、というのが私の意見である。

・できればこういう方向でさらに事業者の皆さんの協力を得ながら、この検討委員会で出た中身について補完をしていく、という方向で作業を続けていきたいと思っている。

・その辺についてみなさんの理解はどうなのか気になるところである。

江角委員

・基本的な部分で、等間隔とか定時性であればこれ十分、クリアにできているのかなと思う。

・後は、これからのことだが、利便性ということになってくると思う。

・一点、わからないところがある。直通バスが一本だけ書いてあるが、これは一本だけという理解をすると利便性を図るときには今後増していくという考え方なのか。(ダイヤのところに松江駅直通が一本入っている)

事務局 (吉岑)

・美保関から松江駅までの直行便が一本だけ入っているという話であるが、現行走らせているノンストップ便と同じ時刻で今回も入れている。高校生とか通勤の方がターミナルからノンストップ便を利用しておられるということである。

・質問の件については今後いろいろな路線で、特急便とか、利用に応じたルート of 短縮などについて、需要に応じて検討していきたい。

草野委員

・今回は出てきてないのだが、島大、春日、市民病院、田和山とかの近郊にターミナルを設けようという話があったと思う。それについてはどうか。

・県民会館から駅までの区間などの市街地でバスがダンゴ状態で走っているというのは、近郊や遠隔地から松江駅に向かっていろんなバスが入ってくるためであり、これを、例えば島大前で切って、後は循環バスとかあるいは、駅と島大を繋ぐバスとか、そういう考え方はまったく検討しないということになるのか。ターミナルという考え方はおもしろいと思っていた。

・県民会館～松江駅間というのは依然として大変なラッシュではないかという感じがする。そのあたりは検討の中に入っているのか。

事務局（吉川係長）

- ・確か、バスマップサミットの時にも資料として載せさせてもらっている。
- ・郊外にターミナルをおいて、郊外からそこまでバス来ていただいて、市内路線に乗り継いでいただくという路線の持ち方をとっている都市もある。
- ・今回考えているのは、松江市の場合は駅あるいは県民会館の中心部へ郊外から乗車される方が非常に多く、それらの方たちに乗り継いでいただくということが現実には、そぐわないのではないかという判断をして、基本的には郊外からは放射型のバスで入って、中は市街地近郊型や環状型で補完していくという考え方で進めてきた。
- ・一方で、パークアンドライドなどを活用して公共交通への転換を進めていく（車からのバスへの乗り換え）という考えは、中長期的課題として、適地を見つけて実施いきたいと考えている。

飯野委員長

- ・前回の議論から具体的な姿ということで今回、事業者の皆さんに協力頂きながらこういう方向で、まず第一弾の見直しをしていこうという案が出てきた。スケジュールのことばかりを優先するもの変なのであるが、できればこういう方向を委員会として了承し、さらに内容を両事業者の皆さんに詰めていっていただくということの合意を図りたいと思うが、皆さんいかがか。

森脇委員

- ・今、まだ、さわりを教えていただいただけと私は思う。ここで、了承してしまったら、あの時「いいといったのではないか」と言った、ということにならないか。

飯野委員長

- ・そういう意味ではなくて、こういう方向性でさらに検討を進めていっていただくという、その方向性についての合意が得られれば、ということである。
- ・ここで決まったことがすべてではない。

森脇委員

- ・路線再編の方針の中でいろんなことを検討していく。これを読むとすごく納得するのだが、今、出された路線は本当に現状のものをどうしようか、放射型にすればどうかということの提案だと思う。
- ・委員さんの意見の中には、例えば、先ほどのターミナルが必要である、そういったことを今後どこでどうしていくのか、先が見えない。

飯野委員長

- ・こういう方向性で作業を進めて頂くということについて皆さんの了承が得られれば、次にどこをどういうかたちで優先度を決めて具体的な検討作業を続けていくか、ということの次の議題として考えていた。

清井委員

- ・バス分会で人を出している当事者がこういうのも変なのだが、委員長のおっしゃるこの方向性を一つ確認したい。橋北幹線のイメージ図の中に点線で囲んだところがあり、支線、コミバス線とある。例えば今日、この方向でいきましょうと決めた場合には、この中はコミバスだよというところまで決

定するわけなのか。

飯野委員長

・コミバスについては、まだ具体的な中身が委員会で出ていないので、そこまで決定するということは、私は判断していない。

清井委員

・ニュー学園台を取り囲んでいる中には私どもも市営バスも実際にバスが走り、東奥谷の上の方、法吉町の辺も私どものバスが走っているわけなのだが、基本的に今後は、今の路線を完全に止めて、コミバスとして検討をされる対象になるのか、そのところが知りたい。

・このサークルが橋南のイメージ図には全くないのだが、北側との違いを教えていただければ、と思う。

事務局（吉川係長）

・橋北の点線は支線とコミバスで検討するということである。ここでいっている支線というのは路線バスの幹線路線以外の支線を示していて、路線バスあるいはコミバスで検討していくという意味である。

清井委員

・あじさい団地、ニュー学園台、四季ヶ丘の路線は、現に市営バスも私どもも通っているが、これは、直接的に松江駅と結ぶ路線ではなくなる、という方向性を持っているのか。

事務局（吉岑）

・はい、幹線につながる支線ということである。

清井委員

・従って幹線というのを松江駅、またはしんじ湖温泉駅へ繋ぐと理解すると、現状の路線はもうなくなるということか。あくまでも支線で、例えば川津かどこかに繋ぐという位置づけか。

事務局（吉岑）

・早朝の通勤時間帯や帰られる時間帯について、利用者が多いところについては支線として主要な駅までの路線を検討する。

・朝は直通便で、昼間帯は案外、川津までの幹線に繋がればよいのではないかと、そういったことを考えていく候補として挙げられるところを、北側は図面に記載している。

・南側については、時間の都合等もあって、そこまでできていないという状況で、記載していないが、南の方についても全体を見渡すと若干あるのかなと考えている。

飯野委員長

・まだまだ、そこが一体どうなるのか、分がりにくい部分があると思う。先ほどの点線になっているところは、今のところコミュニティバスとうまく接続するようなかたちで、ということになっているが、その中身も今後検討して詰めなければならないというレベルの図だと理解いただきたい。

浅田副委員長

- ・私も皆さんの意見を聞いて、まだまだいろいろな問題点があるということがわかった。
- ・方針を今回承認いただいたとしても、この方針を全て満足する形で路線やダイヤを組むというのは限りなく不可能に近く、難しい作業になるという印象を受けた。
- ・おそらく、今後作業を続けていく中で、この方針と矛盾することも出てくると思うので、その場合は、柔軟に対応しながら今後の委員会の中で皆さんの意見を聞きながら選択していく、という形になっていくのかなと思った。

飯野委員長

- ・何度も繰り返しになるが、これで全てというわけではない。
- ・まず第一歩をどういう形で踏み出すかということで、その第一歩が今回は限定的な昼間時間帯の路線の再編で、わかりやすさや利便性に関してはまだまだ課題はあるが、こういう方向で進んで行きたいということである。
- ・これで全てが確定したのではなく、これから先、第2弾、第3弾と中身を充実させてみなさんに提示する。その都度みなさんの意見を聞きながら修正を加えていく、というかたちで作業を進めていきたい、あるいは検証していきたいと思っている。

江角委員

- ・この方針によると放射型バス路線中心に再編ということになっている。
- ・循環路線も検討する必要があると思う。この方針によれば循環路線というのが中に入っていないように感じる。仮に美保関から島根町へ行く場合には一度、松江市街まで行って、またバックしないといけない、利便性が悪いわけである。その辺を採算面もあろうかと思うが、検討していく必要があるのではないと思う。

事務局（吉川係長）

- ・資料3の二枚目の方をご覧くださいと、環状型バス路線で補完というのは（4）で出ている。この環状型路線が市内を横につなぐ路線である。先ほど委員さんが言われた幹線でカバーできない部分の対応になってくると思う。循環線は環状型路線という表現をさせてもらっている。
- ・基本的には、競合路線の整理とか、時刻が偏ってようなものを整理している。
- ・今までにバスで行けたところが行けなくなるような不便はないように考えている。

江角委員

- ・この環状路線は、旧松江市内の路線である。私が言うのは、新しく合併された町村間を通るバス路線が必要ではないか、ということである。確か市長も放射と循環型ということをおっしゃったはずで、そこを検討すべきだと思う。

事務局（吉川係長）

- ・旧町村の横のつながりは、コミュニティバスで考えている。必ずしも旧市町村枠に限定したコミュニティバスということではなく、需要に応じて路線を延長するなどを考えていきたい。今回は路線バスでの旧町村間の循環というようなことは考えていない。

田中委員

・昨年、全国バスマップサミットの時に紹介したが、かなり大きな円の循環バスというのを検討してみてはどうか。北循環と南循環を含めたぐらいの円である。あの提案は津田とか春日とかそういうところにターミナルを設けてセットでという話だった。

・今こちらで検討されている時刻を調整して欲しい均等という、きめ細かな検討ももちろん必要だと思うが、松江市の拡大、広域的な市民移動の増加に対応して、バスの路線を大胆に変えていく、ということも行政、バス事業者さんの方で検討されたらどうか。以前、清井さんにお話をしたらそれはおもしろいと言われたので覚えている。

浅田副委員長

・確かに、必要な検討項目だと思う。昨年大規模なアンケート調査を行ったときに、細かい部分で確認しなければいけないこともあって、今後ヒアリング等で補完していこうっていう話があった。

・横の、例えば美保関から鹿島町方面へのニーズがあるかということは、ヒアリングのような形で補足する調査が必要ではないかと思う。

・おそらく検討するための道具がないということだと思うので、今後道具づくりも含めて検討していきたいと思う。

田中委員

・パーソントリップ調査は終わられているのか。

浅田副委員長

・パーソントリップがあればいいということである。

・パーソントリップの調査区域に旧町村が入っているか、新松江市としてのデータがあるか、事務局どうか。

事務局（吉川係長）

・旧町村を含めたパーソントリップについては、事務局で把握している範囲ではない。

・副委員長がおっしゃったように、今後の検討課題ということになる。

・くどいようであるが、今回は、現状のバス路線を持続していくことを最優先において、まず効率化をめざし、さらにそこで生み出されたものを、需要があるところに回していくという考え方をとった。

・今の郊外を結ぶバスというのは、今回の放射型とそれを補完する循環型バスをまず組み立てて、その後の課題とさせていただけたら、と思っている。

飯野委員長

・確かに、せっかく検討したのに全然それが出ていないのではないかとと思われる部分もあるかと思うが、やはり着実に第一步を踏み出すということを考えていくと、ある程度こういう作業から進めていくことの方がむしろ堅実だ、と思っている。

・今回の検討結果を踏まえて、さらに、次の戦略をどのように練っていくかというのは当然、両事業者も考えておられるし、そこでこの委員会の意義というのが出てくるわけである。

・今後とも皆さんが出されたアイディア、あるいは意見を委員会に反映させていけば、各作業部会あるいは実際の事業者さんがダイヤを組む、あるいは路線を再編する際の一つのヒント、アイディアに

なるのでよろしくお願ひしたい。

渡部 値委員

- ・今路線再編・ダイヤ改正の方針ということで、委員長からある程度の方向性について説明があった。我々事業者にとっては、いつまでも待っているわけにはいかない。スケジュールからいけば12月には新しいバス路線ということになっている。それに間に合うかどうかは別としても、いつまでも引っ張っておれないというのが事業者の実情である。
- ・今、議論いただいた点はバス事業としては当然組み入れていくべきところだと思う。
- ・今はまだ、方向付けをしていただいただけの段階であり、路線再編や時刻表ができたとしても、事業者には一番大事な作業が残っている。

飯野委員長

- ・今年の12月が一つのタイムリミットということになると、詰めの作業をこれからもっともっとやることになってくると思う。資料3の二枚目、三枚目に書いてあるが、委員会としてこういった点を考慮しながらダイヤ等を組んでいってくださいという方針がきちんと示してある。また、今回はそれを受けて具体的なイメージ図も出てきた。その中身もある程度我々が目指している方向性をくんだ形で作っていただいている。
- ・両事業者並びに松江市の方に、この作業がきちんと行われるように逐次、作業状況を報告してもらうということを皆さんにおはかりして、委員会として一応了承したいと思う。

三笹委員

- ・イメージがわからない点があるので確認にしておきたい。路線再編の大前提で競合する路線を少なくする、ということがあると思う。今日示された幹線は確立されたかに思うが、この幹線はだれが運行するのかという役割分担はどうするのか。そこまで踏み込むのか。競合を少なくするということがどこで調整されるのか。

飯野委員

- ・今のところは二つの事業者の一つの会社としてプランを作っていただいたわけであるが、実際にこれを現実化するためには両事業者でどのような分担をするかということを今後詰めていく作業が残っている。
- ・他に今この場でどうしても確認しておきたいことがあるか。

長谷川委員

- ・終バスの延長のことである。10時台に松江駅から各方面へ向けて運行するとあるが、逆は考えられないか。例えば、島大から松江駅まで。

事務局（吉川係長）

- ・分科会で今検討しているのは、基本的にはアンケートで、通勤の人が帰宅するためのバスを残してくれという意見が非常に多かったということで、試行を含めて取り組みたい、という方向でいる。
- ・先ほどから出ている環状型バスについても需要があったら、遅い便も設けないといけないのではないか、と考えている。

・他市の例をみると、遅い時間のものについては運賃を高めに設定するなどの話もでてくると思うので、今後分科会の中でより具体的なものにしていきたいと思っている。

飯野委員長

・事務局並びに両事業者の皆さんには、かなり困難な作業が待っている。今後ともこれらの方針に従ってダイヤ・路線の組み換え作業をよろしく願いたい。

・次、飛ばした議題になる。この作業は今後とも続けていくわけだが、その際何を重視し、何から手を付けていくかということについてある程度の方向性、あるいは作業の優先順位をつけていかなければならない。それについてどのようなかたちで作業を進めていくか、事務局の方から説明をお願いする。

4) 基本方針の優先度、実現性の評価と今後の検討イメージについて（資料2）

【説明】

・事務局（吉川係長）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・非常に分量が多いので、必ずしも今日ですべてというわけにはいかないと思う。

・残りの時間は30分ある。優先度・実現性について、事務局の方ではこうは考えているけど、ここをもっと重要視して考えるべきではないか、というようなご意見があれば、出してください。

・今日全部検討しなくても、例えば宿題として持ち帰っていただいて後日事務局の方へということでもかまわないのか

事務局（吉川係長）

・かまいません。

飯野委員長

・この作業は結局、バス再編の第一弾、ないしは第二弾でどこから手をつけていくのか、ということである。

・次の第6回の時には、これを詰めた案が事務局の方から出されると考えてよいのか。

事務局（吉川係長）

・そのように考えているので、今日のところで優先順位的なものを確認していただいて、優先度の高いものから具体化していく作業に移りたいと思う。

原田委員

・全体的に、財源が伴うものは、とりわけ役割分担で行政が主体のものはどうも優先度が低くなりがちかな、と思っている。松江市としてやるべきことはきちんとやっていくという観点から何点か要望を出したい。

・一点は、JR 松江駅のターミナルの問題である。優先度はCになっているが、3月に出た報告書の中のヒアリングの中で、率直に「以前のターミナルの方がよかった」「非常に危険だ」という声がたくさ

んあって、改修・改装をする必要があるのではないかと思います。

- ・現実に何件か事故も起き、昨年重傷事故もあったわけで、何が問題で実現性が△なのかよくわからないが、公共交通であるから、安全性が確保されないと意味がない。現場の運転手の声にも耳を傾けていただいて、JR松江駅の横断抑制等の安全対策であるとか、過重労働に陥りがちな運転手の休憩スペースの確保であるとか、是非、優先的にやってほしい。

- ・定時制の確保を優先的に考えていくということ言えば、バス専用・優先レーンの新設がある。主体は行政で、AだからBだからと一概にいうつもりはないが、試みでも良いので社会実験等も含めて、是非、積極的に実施して欲しい。

- ・定時性を確保しないとサラリーマン、勤労者は遅れると賃金カットとなる。利用促進の観点からも、是非行政が主体となるものは、財源のことをあまり言わずに、実施して欲しい。

- ・新財源の確保というのが1ページの(5)の⑤に出ている。これも実現性は△になっている。事務局段階では環境交通税の導入をやると言えないことは十分理解するが、新財源の方も政治的な判断も含めて、必要ではないかと思う。

事務局（吉川係長）

- ・一点目のバスターミナルについて、実施計画のところを二項目に分けていて、横断抑制等の安全対策は是非実施しないといけない項目だと考えている。できる方法を考えながら優先していくべきだと思った。

- ・バス専用、優先レーンの新設は、実現性で○にしている。これについては箇所付け、地元の方の理解も得るという課題がある。特に運転手さんの声の中で意見をたくさんいただいている。具体的な場所とか、社会実験ができることであれば、実施していかなければならないと思っている。

- ・既存のレーン等についても、まず徹底することを優先させている。新設についても方法を検討したい。

原田委員

- ・後一点だけ、財政支援の関係で、バス事業者への財政支援と一畑バス・市営バスの公平な支援は18年度から継続と検討実施ということでAランクとなっている。継続ということになると市長が第一回の委員会で言った総額7億の範囲内だと理解してよいか。今後の検討結果によって増えることもありうるということか。

- ・ここでいう財政支援というのは市営バスや一畑バスへの補助という考え方でいいのか。事業費は、別に考えるということか。

事務局（藤原課長）

- ・ハードの整備などのことは別途考えていかないといけない。

原田委員

- ・公平な支援というのがどういふことになるかわからないが、また蒸し返しになるので止める。

森脇委員

- ・市民参加で、いきなりサポーターとかモニターという前に、シンプルに市民に目標数字を示したらどうか。

・企業では対前年比とか目標達成額とか、数字を基本に目標を達成している。その意味で、例えば、1年間に市民が4回バスに乗る（20万人×4回＝年間約80万の乗車達成目標）というのを、シンブルに市民に示し、時々マールとか新聞で1ヶ月毎の乗車人数を示すなど、関心を寄せてもらう。普段乗らない人が乗ることによって、また、路線再編で問題点が洗い出されてくる。

・この協働という言葉を見て産官学という三つの協働の方が頭に浮かんだ。この膨大な資料をもとに、知力をもってソフトを開発するなど、学の方も加わって何か組み立てられれば、当面は間に合わなくても、将来的に他市に売り出すような（松江の「バストック」）ものができないかな、と思う。

飯野委員長

- ・情報をどのような形で市民に知らせるのか、ということは、とても重要な点だと思う。
- ・この委員会も公開されてはいるのだが、いま作業がどういう形でどこまで進んで、どのような議論を行っているとか、という中間報告を全くやってこなかった。できればそういうことをやったほうがいいのではないかな。昨年バスマップサミットをやって、多少市民の皆さんに関心を持っていただくことができた。広報などを使いながら市民の関心を喚起していくということが重要ではないかなと思う。
- ・どのレベルでどういう情報を出すか、ということにも関わってくるわけだが、実際問題どうか。中間的なものを、広報に載せるということで何か支障をきたすことがあるのか。

事務局（藤原課長）

- ・確におっしゃっていただいたことは大切だと思っている。事務局では9月を委員会で調整された案が出てくる時期だと想定している。
- ・9月以降、市の広報にも載せ、新聞広報をするという予算も確保している。積極的に新聞やケーブルテレビなどを使い、あらゆる場面で、新しい体系ができたことや利用促進につながるようなことをPRしていきたいと考えている。

飯野委員長

- ・形になったものを出すと、そこから変更がきかなということがある。市民の方からするといまさら何を言っても無駄なのかな、という部分もある。
- ・もう少し早い段階で情報が出せないものか。今回、第一弾が形になって出てくるわけであるが、次の第二弾、第三段に向かって市民から協力を得る工夫を考えておく必要があるのではないかな。

事務局（藤原課長）

- ・今の段階で具体的な話をするのは難しいかもしれない。例えばコミュニティバスについては、利用促進協議会という組織を全市に作っていただいている。利用状況を示しながら、提案していただくようなシステムを作り、実際にその意見に基づいて路線を見直すという作業を継続して行っている。
- ・4条バスについても同じように市民参加で、事業者や行政が関わって、利用者の立場でフィードバックしていくような継続的な仕組みづくりを是非ともお願いしたいと思っている。

清井委員

- ・先ほど、渡部委員から事業者はなるべく早くしたい、連合の原田委員からは公平な支援とはなんだ、森脇委員のほうから数字がみたいとおっしゃった。
- ・この委員会では、今議論になった路線・ダイヤに、後で手を加えた上で、仮の役割分担（市営バス、

一畑バスの役割分担)を決めて、収支計算をしていく、ということであるが、この5回委員会で、民間事業者である一畑バスへの支援というのはこういう金額である、というところまでの話ができるのか。

事務局（藤原課長）

- ・ 次回の委員会を7月末に行いたいと思っている。
- ・ 今回示したのは幹線のみであり、全体像は分かりにくいところもあった。次回には、コミュニティバスについても連携を図り、新しい路線のことも含めてできるだけ分かりやすいものを示していきたいと思っている。
- ・ 最終が第7回であるので、次回はできるだけ具体的などころまで突っ込んだ形で出させて頂きたいと思っている。バス事業者さんには週二回というペースで協議をしていただいて、大変ご負担をかけているわけであるが、事務局としては、次回には全体像が見えて、具体的な話ができるところまでもっていききたいと思っている。よろしくお願いいたします。

清井委員

- ・ それは、具体的に収支のところまで出すのか。

事務局（藤原課長）

- ・ どこまで出せるか、この場では具体的なことまでは言えないが。行政支援が入ってくる関係から、お金抜きではなかなか両事業者さんもお話できないのではないかと、思う。

清井委員

- ・ 理解した。

草野委員

- ・ 先ほど森脇委員がおっしゃったことに関連するが、私もサポーター制度は具体的なイメージがわからない。
- ・ 一番の難題点は、今はマイカーを利用している人が週一回でもバスを利用するようになるのか。また、その数が万単位で増えていかなければ公共交通は衰退の一途をたどるということである。
- ・ そういう意味で、競合路線の解消は経費の節減にはなるが、ダイヤは今よりは減る可能性がある。乗り継ぎは未だ分からないが、バス運賃が下がることはないとする、今バスに乗っている人の数が少し減少する。マイカーがなく本当は乗りたいけれど運賃が高いから少し控えようという人も出てくる。
- ・ マイカーの人が果たして便利な車を週一回にしよ、やめてお金を払ってまで乗るのか、というところが最大の問題点だと思う。公共交通を衰退させたのはマイカーの方たちで、そのためにバスに乗れない交通弱者の人が非常に不便をしている。
- ・ そういう意味で、環境保全や資源節約、スローライフの推進などを通じて、少しマイカーを控えようか、という考え方になってもらわないとなかなか先へ進まないのではないかと、思う。
- ・ 今バスを利用せざるをえない人は、極端に言えば高くなってもタクシーよりは安いわけだから必要ならば乗る。30分に一本が一時間に一本になっても乗る。
- ・ そういう意味でやはりマイカーを利用している人たちに、「あなたたちが週一回乗ってくればバス

は維持できますよ」といったような、大雑把に実際の数字を示しながら、「何億円あったら、あるいは乗客が何人増えたら、バスが維持できますよ」ということを示すようなアピールができないか。

友森委員

・実は同じ思いを持っていて、よくぞいつてくださったと思っている。このことは、今までの論議の中で、漏れていた部分だと思う。今後論議を深めていけたらよいと思う。

・一つは、市民の皆さんに実情をよく知っていただく、「放置していたらバスはもう数年後になくなりますよ」というようなことである。バスが危機にあるということを知っていただくということ、少々無理をしても環境の問題とか様々な観点においてバスを選んでいただく人を増やすということ、そのためには企業あるいは地域で市民運動として取り組んでいただく方を増やすということが重要であると思う。

・もう一つは、今日も県警から来てくださっているが、市民合意の上で、例えばバス優先路線とか、土日の一方通行とか、観光客の利便も含めて歩行者天国にするとか、そういった上で公共交通しか動かせないよとか、そういったことも含めて意見を出していただきたい。

・すぐには実現できないかもしれないが、メッセージは出していくべきだと思う。事務局の方で整理して、そのための委員会を一回くらい持って、原案をつくるようなこともしたらどうかと思っている。委員長いかがか。

飯野委員長

・私は前から、こうしたらただになるとか、みんなが一万円払えば一年間乗り放題になるとか、平気で言っている。住民の皆さんが、現実的に考えてくれれば価値があると思う。

・ただ、実際に行う場合は、何故そういうことができるのか、ある程度きちんとした計算の元にすべきだと思う。

・まず、こういった作業も続けると同時に、一方で市民にどういう情報を出し、関心をどう高めていくか、という作業も進めていくことがとても重要で、是非実施したいと思っている。

渡部委員

・私は最初からマイカーがこういう現状を起こしたと思っている。とにかく1人でも多くの人が乗らない限りいくら路線再編をしてもそれだけでは解決する問題ではないと思う。

・是非とも、「バス業界危ないですよ」という極端なチラシでも作って、配布していただきたい。先日もある会の中で、市長にこの提言をされたときのテレビを見た方がそうおっしゃっていた。

・市民に対して、少し強調したPRを、ぜひやっていただきたいと思う。チラシの配布などは公民館長会でも話をして協力したいと思っている。

飯野委員長

・積極的に情報を出していきたいと思う。

・基本方針の重要度・優先度のところで、意見を出していただきたい。情報公開以外の点でこういった点を重視すべきでないか、あるいはこの辺をもう少し深めるべきではないかというような意見があったら、出してください。

田中委員

- ・現状では市営バスと一畑バスが別々に時刻表を作ってバス停に張られている。
- ・以前、時刻表を共通にしたら分かりやすいという提案をした。現実にはなかなか難しいようで、一畑バスさんと市営バスさんと違うシステムを使っていて、統合するのは非常に骨が折れるし、費用がかかるとうことであった。
- ・路線の調整のようなこともあると思うが、情報をどう出すかということについても、公共交通をよくするための費用の中でシステム統合にお金がかかけられるのであれば、ぜひ踏み込んでもらいたい。

清井委員

- ・田中委員の意見を簡単に言うと「停留所の時刻表を一畑バスと市営バスで一緒にしなさい」ということですね。
- ・現状ではダイヤ改正は、市営バスさんとうちでは時期が違う。加えて、システムの違いがあり、現状のままでは直ぐには1枚の時刻表にはできない。
- ・基本方針の項目の中にもそれが一部あるが、今、それをやることになると、ダイヤ改正は年に1回だけにして、お互いにきちっと連絡を取り合いながらやるということになる。それはかなり縛られてしまうのであるが、皆さんがそれでいいと、おっしゃれば、検討の余地はある。
- ・本当は、両者が好きな時期にダイヤ改正をして、時刻表を貼ったり、取ったりするので、随分みっともないことになっている。それを防ぐという意味で、方法論的に考えなければいけないと感じている。

森脇委員

- ・企業参加のところでバスのサポーター制度を委員長さんの方も提案されていたと思う。
- ・いろんな考え方があると思う。極端なこといたら企業に通勤費をバスカードで払ってもらう（全額は難しいので半額はバスカード）。そうすれば、乗らなくても収益は上がる。
- ・通勤費をバスカードで支給するというサポートの仕方であれば、企業もOKなのかなというような感じがする。意識付けとして、そういった企業を募集してみるという提案である。

原田委員

- ・通勤手当の問題は、いろいろ法的に問題がある。基本的には通貨で支給するのが原則である。
- ・通勤手当の一部について、「バスカードを買いましょう、バスを使いましょう」ということは大賛成であるが、バスカードそのものを支給するのは法令違反になる。

飯野委員長

- ・いろんな工夫の余地はあると思う。
- ・大学もISOを取ったので、「通勤には公共交通を使いましょう」というようになったので、少しは貢献できるかなと思う。

事務局（藤原課長）

- ・市役所も、本庁舎に勤務している全職員からアンケートをとり、職員が住んでいる場所とバス路線をつきあわせる作業をしている。最終的には個人個人に処方箋を作るということを考えている。「あなたは朝何時何分のバスに乗ると市役所に何分につきます。帰りはこの何時何分のバスに乗ると帰れま

す。それに伴ってあなたはこれぐらいのカロリーを消費し、二酸化炭素の発生を抑制するのにこれだけ貢献できています。」という処方箋である。

- ・私達の課と人事課と一緒に、労働組合さんとも相談しながら、こういう取り組みを進めている。市役所も率先して、できるところから取り組んでいきたいと思っている。そういったことも積極的にPRをさせていただきたいと思っている。

- ・なお、この取り組みは松江国道事務所の沢口委員のところに大変お世話になっている事業である。

飯野委員長

- ・京都議定書が発行になり、省エネ法が改正になった。事業者にはかなり厳しい削減義務がでてきているので、そういう面では今がチャンスだと考えられる。いろんな職場にそういったものを呼びかけていただきたい。

- ・時間は4時をまわってしまった。この議論については今後継続していかなければならない。

- ・項目が非常に多いので、これを並列的に議論するのは無理があるという気がする。この中から、「特にここから手をつけたほうがいいのではないか。」ということ絞って頂けると、次の議論で皆さんの意見が聞き易くなるという気がする。

- ・事務局の描いている絵とつきあわせる意味でも少し絞った形で、出していただけるとありがたい。

事務局（吉川係長）

- ・できるものから具体化していくという考えでいる。絞ることも含めて、委員さんに個別にご相談させていただくこともあろうかと思う。文章で照会いただく方法やヒアリングも考えている。よろしくお願ひしたい。

- ・次回には絞った形になるかもしれないが、具体化したものを示していきたいと思う。

飯野委員長

- ・それぞれ専門分野、あるいは関係部署のみなさんに来ていただいているので、そこに関わる事柄の話し合いにおいては事務局の方からお願いがいくと思う。協力の程よろしくお願ひしたい。

- ・第5回の委員会をこれでおきたいと思う。事務局の方から次回のこと等について連絡事項があればお願ひしたい。

[事務連絡] 事務局（福間）

- ・次回の第6回委員会は、7月下旬を予定している。

- ・口座振替依頼書をお持ちの方は事務局の方へ提出してください。

- ・質問があれば事務局の方にお問い合わせください。

[閉会挨拶]

- ・事務局（藤原課長）挨拶

(2) 第6回委員会（次第、議事録）

1) 第6回委員会次第

日 時：平成18年8月8日（水） 14:00～16:00

場 所：タウンプラザしまね 大会議室

1. 開会あいさつ

2. 議 事

1) 第5回委員会の議事内容について

2) 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて

3) 実施計画（案）について

4) 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）の方針について

5) その他

3. 事務連絡

4. 閉会挨拶

2) 第6回委員会議事録

[開会挨拶] 事務局（藤原課長）

- ・ 本日は第6回目ということになる。大変ご多忙の中、委員の皆様方には松江市公共交通体系整備計画策定委員会にご参加いただき、大変ありがとうございます。
- ・ 前は6月7日に開催して、約2ヶ月間が経過した。予定では、7月の終わりにこの委員会を開催するということで考えていたが、本日までずれ込んだことに対してお詫びを申し上げたい。
- ・ この2ヶ月間、本日議事に掲げている整備計画（実施計画）（案）の策定、路線の再編・ダイヤの改正（案）の策定を行ってきた。
- ・ あわせて一畑バス、交通局の両事業者には大変ご労苦をいただいて、課題となっている路線の役割分担について検討・協議を行っていただいた。将来にわたって両事業者が安定したバス事業を運営していくために、最も効率的で市民にとっても利便性が高くなるようなバス路線の分担について検討を行ってきた。
- ・ 具体的にいうと、郊外路線と市街地路線、橋北の部分と橋南の部分、幹線の方面別でそれぞれ役割を入れ替えるという役割分担の6つのパターンについて、かかる経費、想定される収入、行政からの補助金等のシミュレーションを行ってきた。
- ・ 前回の委員会において各委員さんから、具体的な数字を出さないと全貌がなかなかわからないという意見をいただいたが、結果的には、本日はまだ数字をお示しできる段階に至っていない。両事業者、行政をとりまく極めて厳しい財政状況の中で、両事業者には重大な判断をいただくことになるので、この件についてはもうしばらく、両事業者、行政で協議を続けさせていただきたいと考えている。
- ・ しかし、全体のスケジュールを考えると、9月の末に予定している最終回の委員会を先延ばしできないので、さらに両事業者・行政で協議を進めて方向性が出た段階で、必ず委員の皆様方にそのデータを示して、了承をいただける形にしていきたいと思っている。
- ・ 従って、大変ご多忙の中とは思いますが、9月末の最終委員会までの間に委員会をもう一回開催して、この役割分担の具体的な内容について議論をいただければと考えている。ぜひご理解をいただいて、そのような形でお願いしたい。
- ・ さて、本日は実施計画（案）、橋北・橋南のそれぞれの路線再編（案）、ダイヤの改正（案）、路線再編によって現在のものがどのように変わるのか、ということを具体的に説明をさせていただいて、それらについて議論をいただきたい。あわせて事業者の営業努力と車の両輪となる市民のバス利用促進策の検討についても議論をお願いしたいと思っている。
- ・ 限られた時間であるが、活発なご意見、忌憚のないご意見を頂戴できればと考えているので、ぜひよろしくお願いいたします。

・ 事務局（吉川係長）資料の確認

飯野委員長

- ・ 今、藤原課長あるいは事務局の方から説明があったようにこの委員会もいよいよ大詰めを迎えてきた。
- ・ 本日は今後の松江市の公共交通がどういう方向を目指して進んでいくのか、また一方でそれを担っている事業者の経営状況を見据えたときに、市民あるいは企業、行政がどのようにサポートして、市民にとってよりより公共交通を実現していくか、という方向性を決めるというところに来ているので、

是非とも皆さんの力添えをよろしくお願いいたします。

- ・まず議事の一番目に入りたいと思う。第5回委員会の議事録の内容についてお願いする。

【協議事項】

1) 第5回委員会の議事内容について

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・今の段階で何か。

清井委員

- ・18ページをご覧になっていただきたい。私の発言自体が違っていたのだが、修正できるのか。
- ・具体的にいうと、田中委員の方から停留所の時刻表云々という質問があって、私はシステムには特に関係ないと申したが、実はこれはシステムに関係がある。その辺の訂正ができれば、していただきたい。

飯野委員長

- ・清井委員の方から発言内容に誤りがあって、それを訂正したいということだが、よろしいか。
- ・それでは議事録の修正をお願いする。今のシステムに関係がないということについて、清井委員の方から簡単に説明いただきたい。

清井委員

- ・簡単に言うと、見やすい時刻表ということで、停留所に私どもと市営バスの時刻表を1枚にして貼るというような案があったが、それぞれの会社で時刻を変更した場合には、パソコンで直せばその停留所の時刻表は作れる。しかし、両方の会社のシステムが全く違うので、今はどうしても2枚貼らざるを得ない。
- ・私どもと市営バスさんではシステムが全然違う。同じであれば、自分の方のパソコンでも市営バスさんが直せるわけだから、連絡をとりながら1枚でいけるが、今はシステムが違うのでそれができない。これを修正するには相当お金がかかるので、なかなか難しいと思う。

飯野委員長

- ・以上のような発言の主旨である。委員の皆さん、了解の方よろしく願います。
- ・また、今日お帰りになってご覧頂いて修正箇所等あれば、事務局の方に連絡してほしい。
- ・次に議題の2つ目、公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについてお願いしたい。

2) 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・このスケジュールに関して委員の皆さんから質問等があればお願いします。
- ・それでは先程、藤原課長の方から話があったように、少し委員会の回数は増えるが、スケジュールを延ばせないと思うので、協力のほどよろしくをお願いしたい。
- ・それでは、議題の3つ目、実施計画（案）について続けてお願いします。

3) 実施計画（案）について

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・今回はめざそう値として数値目標が具体的に入ってきた。
- ・10年後の収支がプラスマイナスゼロを全体目標として、今回計画する3年間でどのような具体的な利用促進策を行い、利用者を増していけば公共交通の維持が可能か、ということを具体的な数値目標を立て実施していこう、ということが今回の提案の大きな特徴である。
- ・委員の皆さんの方からこの実施計画（案）について、質問等あるか。

三笹委員

- ・今の実施計画（案）に入る前にちょっと教えて欲しい。事前配布された資料は一応読んできたが、席上配布資料は今初めて見るので内容は分からないが、それも合わせてお願いしたい。
- ・まず、スケジュールの方でいくと、今日の委員会では作業部会の中の路線バス分科会とコミュニティーバス分科会のそれぞれの資料が出され、検討するという仕組みになっているように見えるが、そういうことでよいのか。
- ・挨拶の時に、9月の委員会の間にもう1回委員会を開いて、そのときに財政支援等の数字を示す、と言われたが、今日の路線再編の資料はそういった裏付けはないということなのか。
- ・作業部会のコミュニティーバスの資料も次の委員会で合わせてセットで諮るということなのか。

事務局（藤原課長）

- ・財政支援の問題については、当初から話しているように行政がバスを走らせるために使っているコストというものがある。その配分をどうするかということであり、その範囲の中で路線の維持を考えている。役割に応じてそれぞれの事業者に配分するということである。

三笹委員

- ・これから議論されるダイヤとか系統とかは、それを運行するための財政的な裏付けとなる支援が担

保されているということでしょうか。

・こういうことを最初に申し上げるのは、現在100%と言っていいほど競合している路線を見直すわけであるから両者とも利害得失が絡む。それを飲んで運行するからには、それなりの支援がないと飲める案かどうかということが議論できない。この案は、そこまでやって、出てきた案なのか。

・財政支援の担保が無い場合、事業者の方は損が出るからできないとか、こういったことは飲めないということで、結果として事業者が案を飲まなかったから今日の委員会も答申が実行できなかった、といかにも事業者が悪いというような結論になることもある。

・そういった意味からも今日議論する路線再編案はすべてそういったことは担保されているということが条件になってないと議論のしようがないのではないかと思います。

事務局（藤原課長）

・現在、事業者とその話をしている。収支試算データの精度を高め、その上で役割分担を行うので、必要な経費というものは現在の枠の中で担保していくということになる。

飯野委員長

・この委員会の位置づけとも非常に関わってくるわけであるが、基本的には、一番最初に市長が現在の水準は何とかして維持したいということを明言されたので、ある程度の財源の担保はできていると思う。

・例えば平成17年度にはたいぶバスの利用者も減っているようであり、実際に入ってくる収入であるとか、補助金の額というのはかなり流動的な部分があるかと思う。あらかじめそういったものも含めて全て担保されているのかという議論をするのは、なかなか難しいと思う。

・バス交通を維持していくというを前提に考えたときに当然今おっしゃったような収入が予想通りにあがってこない、ある意味では補助金を更につぎ込まなくてはならないという事態が当然想定されると思う。

・今日この後、両事業者のみなさんから今の現状について話していただきたい。

・この委員会では、もっとバス利用を増やすためにはどんなことをしていかなければならないのか、そして経営を少しでも安定させ、将来のバス事業をより効率的でよいものにしていくにはどうしたらよいのか、またそれを具体的にどう実現していくか、ということを議論しないといけない。

・今三笹委員がおっしゃった議論の仕方をすると、常に補助金の担保がなければ何もできないということになってしまうので、そういう議論の仕方はできればとりたくないと思う。

・ただ、そのことに関しては、やはり行政側の考え方も一定程度、示していかないといけないのかな、と思う。

清井委員

・三笹委員は事業者団体の専務をしておられて、それであのような発言が出たと思う。

・私はその当事者であるが、私どもの立場を代弁していただいたというところも一部ある。

・今、飯野委員長のおっしゃったことに対して、事業者として一言申し上げたいと思う。

・議事録をご覧になってもお分りの通り、前回委員会の最終段階のところ、私から「次回は収支が示されて市の財政支援もおおまかにでも出される。そのなかで一畑バスに対する支援も具体的にできますね。」という問いかけをしたら、はっきりではないが「そのようにしなければ事業者としてはなかなか前に進めないだろう。」といった意味のことを言われた。今日、実はそれを期待をしてきたが、残

念ながら出なかった。もっとも、具体的な路線とかダイヤが提示されたのが6月の委員会なので、やっぱり分担や数字の落としこみはもう少し時間が必要かもしれない。

・しかし、先程もどなたかの発言にもあったが、9月の第7回委員会の間にもう1回かませるとおっしゃったので、9月の頭になるかわからないが、少なくともそのときまでには数値化したものを委員会に提示されて、市の財政支援を説明し、了解を得る必要があるのではないかと思う。

・私ども事業者としては、路線再編、役割分担後の赤字の補填を市に約束していただかないと、これ以上作業が進めづらいところがある。もっとも第1回委員会で市長さんに路線再編後、一畑バスの赤字を補填していただくということでなければ私どもがこの会議に出席する意味はない、とはっきりと申し上げている。

・まさか今になってそれは無理だとおっしゃらないと思うが、そうかといって結論が出ているわけではない。私どもは前々からこの財政支援をどうするのか、言い続けて来たわけだが、ずっと答えが出なかった。もうそろそろ結論がでなければいけないだろう。

・我々は営利事業者であるので、どのような路線ダイヤができてそれがどのように役割分担されようとも、そこで発生する赤字の補填が確約されなければ、実際の運行ができない、ということが委員の皆様にはご理解頂けると思う。

・ただ、2つの事業者があって、この組み合わせ方で市の負担額が変わってくるといろいろな話があると思う。現状でみると圧倒的に公営の方のコストが高いわけである。役割分担により数字が動きそうだから、今は約束できないよ、ということはいえないと思う。

・今日は私が期待するようなものが出なかったの、持って帰らせていただきたい土産としては市の財政支援、なにかずく民間事業者に対しての支援についてはどのような役割分担であれ、「必ず、する」という答えをいただきたいと思う。

事務局（藤原課長）

・その件については、現在両事業者と私どもが話をしている。総額の予算の枠がある。どういう経営の効率化を図っていただけるのか、役割分担をどうするか、そういったところのベストの落とし所を現在模索しているところである。必要なものについては支援するという考えで望みたい。

渡部 委員

・今清井社長がおっしゃったことの中には、もっともな点もあると思う。

・ただ、考えておかなければいけないのはコストという問題をどう捉えるか、ということである。お互い事業内容も違うし、やっている仕事自体も若干ニュアンスが違う。そういうことからすれば単純には比較できない。その中で両者を比較してこちらの補助がいくらという捉え方は非常に短絡的という感じがする。

・そういう意味では先ほどの藤原課長の「今鋭意検討している」という回答は、的を得ているという感じがする。

・今日机の上にあった資料を見ていると、一応総論と言いか、大きな方針というのはここに出されているような感じがする。

・配分の問題は、補助の総額がだいたい決まっているということなので、その補助をどういうふうに関割に応じて分配するかということである。

・清井社長の具体的な数字がほしいという指摘であるが、その点についてはコストをどうみるかということがある。非常に採算性のよいところばかりとればコストというのは当然ながら下がるというこ

とは誰でもわかる。

・そこらあたりの整合性をとって、両事業者がそれぞれどこを受け持つかということがこれからの作業の中で大事になってくると思う。

飯野委員長

・渡部委員、ちょっとお聞きしたいのだが、今、事業の性格が異なるというような話をされたと思うが、具体的にどういうことか。

渡部委員

- ・例えば市内の循環線というのがある。効率的には多分これが一番悪いのではないと思う。
- ・今、郊外と市街地という分け方がでている。どちらの効率がよいかということになれば、ある程度距離の長い幹線の効率がよく、市内路線の効率が悪い。
- ・現状では市営バスは市内路線を中心に走っているんで、当然一畑さんの効率の方がよいのは、誰がみてもわかったことである。
- ・その数字をみて作業部会でいろいろ検討されているようだが、本当にその数字が正しいのか、私は疑問を持っている。
- ・一畑さんとうちでどっちのコストが安いかといえば、一畑さんの方が安いに決まっている。ただ、どのぐらいかということになると、非常に微妙な問題がある。
- ・今後は役割分担の中でコスト計算をする場合、実績に基づいたコストでやると非常に誤解を招くということをきちっと整理しておかないといけない。
- ・飯野先生は経済学のエキスパートであるので、そのあたりはよくご存知だと思う。多分、現状の数値に基づいて将来の役割分担に基づくコストを計算していくと非常に極端なものがでてくると思う。非常に専門的なことを申し上げて申し訳ないが、そこらあたりの調整をどうするのか、ということである。

三笹委員

- ・財政的な支援というのはいろいろ問題がありそうなのでこれ以上深くは申し上げない。
- ・先程の質問に戻って、作業部会の資料を基に今日の委員会を開くということになると、路線バス分科会のものは出ているようだが、もう一方のコミュニティバス分科会の資料はあるのか。
- ・最初の財政の部分に関係すると思う。参考資料の1の1ページ右を見ると、行政支援の実績として6億4千万円あり、そのうちのコミュニティバスには2億3千万円である。その残りが路線バスの再編したときの財政支援である、ということも考えられる。今日コミュニティバス分科会の資料があれば合わせて議論できる。

事務局（吉川係長）

- ・今日の委員会では、コミュニティバスの運行経費を数字で示したものは準備していない。
- ・コミュニティバスの見直しについては利用促進協議会でそれぞれ協議をしているが、方針にもあるように基本的には公共交通空白地帯を含めて、路線バスの補完的な役割という位置づけをしている。路線バスのダイヤ等が固まると、その後追いでコミュニティバスの方をセットし、財源を示したいと思っている。
- ・今日のところでは、数字が出ていないが、次回にはセットで出したい。

三笹委員

・そうすると、今日のところは路線バス分科会のバス再編とダイヤに限っての議論という位置づけになるのか。

事務局（吉川係長）

・そのようにお願いしたい。

小汀委員

・私は前回の委員会を欠席し、今回の資料は熟読まではしていないが、一応みたつもりである。先程三笹委員が指摘をされた、参考資料1のところの下から3番目の枠の財政支援に関わる新財源導入というところで、初めて市営バスに2億6千万円、一畑バスに2千万円、コミュニティバスに2億3千万円、トータルで6億4千万円の補助金があり、その比率の実態が分かった。

・清井委員あるいは三笹委員が言われたのは、一畑さんとしては補助金の比率が変わっていかないと、財政支援が確保されないと、今までの委員会や作業部会でやってきたことはなんだったのか、ということになると思う。

・商売人の立場で考えると、行政の方からこういう話があるからとにかく乗ってくれということであるからにはそういう部分がないと、話にならないのではないのかと思う。ましてや企業のトップでここへ出ておられて、清井さんあるいは三笹さんが指摘されるのはごく当たり前のことだと思う。

・私は、この委員会はそういう部分のことよりもどちらかというと、以前私が申し上げた、利用者を何年か前に戻すことが一番大事なことであって、戻すためにはどうしたらいいかということを考えるのがこの委員会の役割だと思う。

・最後の資料のタイムテーブルは全然見なかったが、この部分は本当の専門職の人がやられればよいことであって、この委員会は総枠として一番根底になる部分をまず同意してそれから具体的にどうやって利用者を増やすかっていうことについてアイディアを出して、施策として行政があるいは民間の一畑バスがこういうことをされたらいいじゃないでしょうか、ということ提案するのがこの委員会の役割ではないかと思っている。

・まず、一点目は今の6億4千万円の補助金をどう割り振りをするのか、もう一回白紙に戻して2億4千万円と2千万円がそのままということではないという部分がないことには話にならないのではないかと、と言われるのはよく理解できる。

森脇委員

・先程から意見を伺っているが、バスの費用のことにあまり関わり過ぎているように思う。

・初回からの話のように補助金の中身についてはいろいろな理由がある。例えば、コミュニティバスの補助金は、そういった仕組みの中で交付される、そのことでなければ使えないものもある。それをよそに持っていくことはきかない。

・例えば、美保関なんかも一番最初の会の時に9000万円云々という話が出ていた。あれは、通学補助、通学バスを運行するためにコミュニティバスを使うということで、教育委員会関係の交付措置で出る補助金で他のことでは使えない。

・それらを踏まえた上で事務局の方でいろいろ考えておられると思う。

・どういった路線をどのように増やすとか、それによってどんな不利益が出るのか、そこで考えればいいことであって今ここで決めないと話せないということだと、なかなか前に進めないと思う。

・私は不利益が出る部分については、この路線はこういう風に変えたらこんな不利益が出てくる、と後で示して頂ければいいのかなと思う。

・先ほど提案にあったように、ここではどんな使い勝手のよいバスを作るのか、今はないバスをどのようにしたらいいのか、そういった意見をどんどん汲み上げて議論していくことによって、不利益が出てくるものについてはその中でまたお話していただければ結構かな、という思いである。

・先に、6億とか7億とかの補助金の再配分をやってしまうとなかなか前に進まない。まず、どんな不利益がでるかということを話していただければいいのかなと思う。

飯野委員長

・ある意味では、この議論を進めるにあたって、こういった現行費用・補助がどうなっていくのか、あるいは補助のあり方、補助の仕方、市にどういう制約があるのか、といったことについてもうすこし情報提供をきちんとしておくべきだったかな、という反省材料はあるが、基本的はやはり市民にとって利用しやすいバス路線をどのような形で維持するのか、ということが最も重要なことである。

・ただ、それを実現するためにはどうしても経費というものは考えなければいけない。

・であるならば、それをどのように両事業者の役割分担の中で実現していただくか、そのために市民あるいは企業、我々が一体何ができるのか、というところがこの委員会の一番の重要な点であるので、その点を中心に議論を進めていきたいと思う。

・次回、行政の方から具体的な数字等が示されるので、次回の委員会でその辺りは議論していきたいと思う。

・それでは今回の第一段の路線再編によって一体どこがどう変わるのかということ、そして先程話があったが、この委員会はいかにして利用者を増やし収益を回復していくか、ということがもう一つとても大事な点になる。

・具体的に利用促進を図っていくために、単に事業者に求めるだけではなくて、今後我々は住民あるいは企業などが公共交通をもっともっと利用するためにどういった手だてをする必要があるのか、そのところを残った時間で議論をしていきたいと思う。

・議事の4番目の路線再編、ダイヤ改正についての説明をお願いします。

4) 路線再編(案)、ダイヤ改正(案)の方針について

【説明】

・事務局(吉川係長)より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・先程から、だいぶ議論になったが、今、事務局の方でこういう作業をしているので、具体的な経費等については次回議論していきたいと思う。

・見て頂くとわかるように、バスの運行費及び公共負担については、今のところ現行の利用収入を前提にして議論が行われ、経費の見直しというところに議論が集中している。

・しかし、一方で大事なことはいかにして収入を増やしていくか、ということがこの地域の公共交通を支える上で非常に重要なポイントになる。

・残った時間で、この委員会として利用者を増やすための手だてを、どういう方向で考えていくのか、

あるいはどうまとめていくのか、その議論を集中して行いたい。

- ・事務局の方で用意いただいた利用促進に関する資料について説明をお願いする。

5) 利用促進事例について

【説 明】

- ・事務局（福岡）より説明

【質疑・応答】

飯野委員長

・今後松江地域でもこういった割引制度、こういった利用促進策をどういう方面に求めていったらよいのか、この辺について少しオブジェクションしたいと思うので、利用促進事例をみていただきたい。

・一読いただけたと思うので、市民委員の皆さんにすこしお聞きしたい。こういった利用サービス、利用促進策があると市民委員の皆さんから見たときにバスの利用が促進されるのか、一人ずつ意見を伺いたい。

森脇委員の方から、お願いします。

森脇委員

・ノーマイカーデーは現在あまり徹底してないと思う。前にカレンダーで土日を数えたら多分40%台でノーマイカーデーは土日にあたっている。それで、例えばその曜日に変えたら確率が高くなるということも考えられる。

・前に委員会を美保関でしたときにもお分かりかと思うが、あるとき急に普段車の人がバスに乗ったときどんな現象が起こるかという、普段ゆったりバスを利用している人が、雨の日なんか車の人は車で来てくれた方がどんなに楽かって思ったりするぐらい混んだりする。

・設定の仕方によって今度は逆にそうなるので、マイをカーにかけるのではなくて、マイをノーにかけてマイノーカーデーとかするチケットで分散する。何かノーカーの日を作るアイディアがないのかな、というのが普段バスに乗っているが私の気持ちである。

・サポーターとかモニターとかの側面あるいは後方からの支援はあるが、何か牽引する、むしろ前から引っ張るようなバスのことを何でも知っているバスプロを松江市が養成して、駅前での案内などを行ったらよいと思う。

飯野委員長

- ・長谷川委員、いかがか。

長谷川委員

・私も先程、森脇委員がおっしゃった、バス停でバスをこう利用すればいいよ、みたい人を設置することは観光客等のためにもなってよいと思う。

・また、私が学校に行くためにバスを利用するのは自転車だと夏は暑いし、冬は寒いから、という理由がある。夏休み期間などは自転車だと暑いと思っている人が多いと思うのでキャンペーンみたいなことを行ってみたら面白いのかなと思った。

飯野委員長

- ・草野委員、いかがか。

草野委員

- ・一つは、一畑バスが高齢者対象にエバーグリーンパスを出しておられ、私も利用している。一年間に4万円で乗り放題なのだが、4万円が高いと考えている人がある。1年間で2万円、場合によって3ヶ月で5000円程度の高齢者対象のバス券が出れば、たぶん買う人がかなり増えると思う。
- ・収入増を図ると、高齢者、障害者はたぶん割高になるだろうと推測しているが、これについても高齢者対象のバス券のような考え方を持っていけば、皆さん払ってしかも何回も乗れるということで、乗られるのではないかと感じている。
- ・もう一点、これは利用促進を考える前にぜひ検討していただきたい。現在市内等では市営バスが高齢者140円引き、郊外については1年間に140円引きの券が10枚配られる。ところが、マイカーの高齢者の人で、「わしはバスに乗らんので、これをあげるわ」と言ってバスを利用している人に譲っているケースをたくさん耳にしている。これは、他の県で実施している金券という考え方が追加資料3にでているが、こういうことをやっても、バスを利用している人が現金を払わないで人からもらってこの金券で乗ると、収入は増えないわけである。こういうアイディアは全く意味がないと思う。これは是非気をつけないと、なにか非常に良いアイディアのように見えるが、バス会社としては収入減につながる、ということをよく考えたいと思う。
- ・バスに乗りたいたけれども高いから回数を減らすという人は安くすれば乗るのだが、安くすれば収入が減るという問題点がある。先程のバス券、2万円のバス券なんかは効果あると思う。
- ・バスがどんなに便利であろうとも自家用車の方が便利なわけだから、普段バスに乗らない人をバスに乗せるアイディア、マイカーからバスに替える気のない人をどうやって変えるかということが最大の問題点である。

飯野委員長

- ・宮本委員、いかがか。

宮本委員

- ・私は美保関町の者で、勝手なことを言わせていただくと、利用促進事例の8番にある通学定期割引とかができればよい。現在美保関の方もだいぶ親の方が送っている。そのことについても検討していただければ非常に助かると思う。

森脇委員

- ・関連して言ってよいか。
- ・この利用促進事例は、いろいろな箇所、地元の形によって、いろいろな促進事例を作っておられると思う。
- ・先程、宮本委員さんが言われた、高校生の通学割引とかがあればよい、というようなことは話し合う前に現状がどうなっているか、ということをおさえておかないといけない。
- ・先程の宮本さんの話でいうと、私のところは高校生が二人いる。1ヵ月2万1千円、2人だから4万2千円払っている。八束町は市営バスで、確か1万4千円、2人だと2万8千円である。それがどんな現状なのかということをまず把握して、高校生、中学生、小学生、高齢者が何人いて、どのぐら

い乗っているのか、全く現状把握がないままに、こういったバスを作ったが、いらなかったとか、実際やってみたら障害者の方があまり利用しなかったとか、逆に市内では中学生は乗ったことがないとか、そういった現状がいろいろでてくると思う。

- ・例えば美保関から松江市までの間にどんな人が乗ったのか、高齢者か、子どもか、高校生か、今ワンマンバスなのでチェックができないということだが、どういうサービスをするのかを考える前にこのポイントで利用者が多くてどんなサービスを求めているのか、市内だったらどんな人がどのくらい利用するのか、できれば数字でもあってそういった人たちがもっと乗れるようにするためにはどうしたらよいのか、ということが議論されないといけない。

- ・健常者の我々が普段マイカーに乗っている人を乗せるために議論をするのか。

- ・例えば、自分の息子の定期券を買うのだけれど、定期券が切れると普通の業者だと「定期券が切れましたから買って下さい、今買ってくると2割引ですとか、1割引ですよ」と営業する。しかし、そのような電話は一度もかかってきたことがない。

- ・例えば、通学する高校生人が20人いるのだけれど、そのうちバスに乗っているのは5人で、15人はマイカーでお母さんやお父さんが送っている。それがほんとうにいいのか、乗ってもらうための手段はどうするのかとか。

- ・現状を把握しないと何がサービスで、何がサービスでないのかというのが語れないと思う。できれば、資料としてそういったものが出せば一番話しやすいのではないのか、それによってこの路線にとっては何の内容が一番よいのか、ということがでてくると思う。

飯野委員長

- ・おそらく具体的なもっと細かい作業になってくると、今言われたことがあるのかな、と思う。

- ・この委員会の段階ではもう一つ手前の段階というか、こういったことをもう少し考慮して考えるべきではないかな、という今言われたような意見をもっと出していただくと、具体的な作業の中身が詰まっていくので、そういった意見を出していただくとすごく助かる。

渡部委員

- ・先ほど、高齢者割引のことをおっしゃったが、私はずいぶん前からこれはほんとうにすごい不平等な制度だと思っている。

- ・市営バスが通っている松江市内の方は、何回乗られても1回140円の割引でなのですからごく大きい。200円の循環バスを60円で、しょっちゅう乗っておられる。

- ・通っていないところはバス券が出ており、それを公民館で出している。500m以内にバスが通らないところという条件があるので、来られた方に「あなたの住所はどこ辺ですか」と聞いて渡している。

- ・実際にそれを使っていらっしゃる方もあるかもしれない。もちろん足らない人もいらっしゃる。でも、さっきおっしゃったようなこともある。

- ・今回、高齢者とか障害者の割引をされるときには、きちっとした、みんなに平等に行き渡るような形で是非検討をしていただきたい。

- ・もう一つ、私が勤めているときはノーマイカーデーというのが、すごく浸透していたが、いざ地域に帰ってみると、全く皆さん知らない状況である。もっともっとこれをPRしていくことと、それによって本当にマイカーをやめてバスにする方法を考えていかないといけないと感じている。

- ・ここにあるようにバスに毎日乗っている人はたまたまそのとき「あっ、今日はノーマイカーデーだ

から割引だわ」となるのでよいが、乗っていない人がもっと乗る方法をなにか考えて、ノーマイカーデーの日をどんどん増やしていったらよい、というような気持ちである。

飯野委員長

- ・バスの利用を増やす重要なポイントとして、車で通勤している方にいかにバスにシフトしてもらうかということが重要になる。
- ・商工会議所の小汀委員にぜひ考えて欲しいのであるが、事業者の取り組みというか、事業者自身は公共交通のあり方をどう考えているのか、意見があればお願いしたい。

小汀委員

- ・ノーマイカーデーについては、過去に言葉としては聞いたことがあるが、実体験で言うと、営業の分野ではなかなか難しい。
- ・いわゆる公務員の方が自分の勤めている役所に勤めに行って帰るという、通勤通学ということであればよいが、営業の分野では終わる時間もいろいろで難しい。
- ・今の利用促進でいろいろなアイデアが出ているが、料金を割引というのは、例えば400円かかるものを100円にした場合には利用者が4倍にならないとその収益は上がらないわけである。
- ・こういうことよりも今までノーマイカーデーというのは、なぜこれをするのかという理由について、交通渋滞を解消するといことであるが、公共交通機関であるバスを存続させるためにバス利用を増やしましょうというような形で訴える。
- ・今ガソリンの価格は140円であるが、200円にでもなれば、バスを利用せざるを得ないと思う。昔の、バス利用者が多かったときのような経済状態になりさえすれば、要するに所得が低い、というようなことでないかぎりにはなかなか難しい。
- ・マイカー利用を公共バス利用に転換させるためには、市民の気持ちを“バスを存続させる”という気持ちに持っていくことが、一番ではないかなと思う。企業にもそういうことを啓蒙して訴えていくということしかないのではないかなと思う。

飯野委員長

- ・企業経営者にとって従業員が公共交通を利用するっていうことは、メリットはないのか。

小汀委員

- ・正直なところ、私の企業は非常に零細企業というか、従業員が営業を主にしている。しかも、品物を買ってもらって納品するときはトラックに乗せて運ぶというようなことから言うとなかなか難しい。
- ・業種とか、会社の規模にもよるかと思うが、私が携わっている部分では、委員長がおっしゃることはなかなか考えられない。従業員10人未満ぐらいの企業、企業って言っても中小企業というよりも零細企業ではほとんどそうでないかなと思う。企業は一律こうだ、とはなかなかいえないのではないかな。

飯野委員長

- ・現在の松江商工会議所の方では、公共交通をこういう形でサポートしていこうとかあるいは利用促進しようという、なにか具体的なことはあるのか。

小汀委員

・今現在は具体的にはないと思う。ただ、過去には松江市のノーマイカーデーを推進しようというときに、会議所の中でも事業所に対してあるいは会議所の職員そのものがそういう形で意見を言ったことはあったが、現在は非常に希薄だと思う。

飯野委員長

・時間も4時と終わりになってきたが、利用促進策に関してぜひ考慮しておきたいということがあれば。

福井委員

- ・障害者の会議で、バスの利用促進ということを話合った。
- ・なぜバスを利用しないかという、バスの利便が悪くて乗れないから車で行かなければならないということが一番先にある。それと、コミュニティバスが運行している地域の方々はコミュニティバスに乗れない、路線バスの所へ誰かに乗せてもらっていても路線バスに乗り込めない。だから、利用できない。そこら辺をなんとかしていただきたい。
- ・コミュニティバスは乗れなくても、例えば幹線とかコミュニティバスが接続する部分に車の駐車場を作っていただいて、次の支線なり幹線にノンステップバスを何便か入れていただければ利用できる。市内に入ればノンステップバスが頻繁に走っているから乗り降りが自由になる。以前は松江市内の歩道が狭くて車椅子で動けないからバスで行っても便利が悪いということもあったが、最近歩道が改良されて、車椅子でも行けるような状況になった。
- ・障害者の利用のためには、まずバスに乗れる環境を整えていただきたい。乗れないから乗らないというのが現在の状況である。
- ・障害者もだんだんと歳をとってくる。自分が車を運転していくよりも公共交通で行った方が安全だという面もあると思う。その点は十分配慮いただきたいと思っている。

飯野委員長

・いまの、バスに乗れないというのはどういう状況なのか。もう少し具体的な説明をお願いします。

福井委員

- ・まず入口のステップ、第1段のステップにまず足が上がれない。足を上げようと思っても、中に手すりがない、手すりがあれば手すりを利用してステップをあがることができるが。
- ・それとバスによっては、ステップが2段ぐらいある。ステップの段差が高く、足の返しができない。ノンステップバスが一番よいのだが、経費的には割高になると思う。経費の割高か利用者を増やすか、どちらかだとは思うのだが。
- ・できれば全便がノンステップバスになれば一番によいが、そういうわけにはいかないと思うので、例えば3時間に1本とか4時間に1本ぐらいはノンステップバスが通るということになれば、それなりに障害者の方々も利用していくのではないかと思います。

飯野委員長

・他にないか。

田中委員

3点ほど。いつも毎回言っているように、まずバスの情報提供を充実させて欲しいということである。今回の資料の中で共通の時刻表を作るとというのが、項目としてでている。これは、バス停のことか。事務局にお尋ねしたい。

事務局

- ・バス停のあの時刻表である。

田中委員

・私も名古屋市のバス停を見て感心した。非常に見やすく、各バス停に地図まで付いている。何かそのようにになったらよい、これは是非進めて頂きたいと思う。

・市民に対しての情報提供ということで言うと、我々がやっているような紙媒体で市民に渡すのが一つの方法であるが、どの程度に渡すかということが非常に重要である。例えば石見交通さんは大田、浜田、益田、それぞれの圏域で全戸に時刻表を新聞折込で配布しているそうあり、安来市も全戸にバスの時刻表を配布している。今我々が作っている時刻表は、毎号1万部出しているが、松江市全部で6万戸ぐらいだとすると、全部が全部はけているとも言い切れないところがあるので、8世帯に1冊とか10世帯に1冊とか、そういう割合にすぎない。バスの情報提供というのは、ある程度押し付けでもいき渡るようにしていくことが必要かなと思う。

・もう少し積極的にやると、今日の資料の中でモビリティーマネジメントというのがある。これは東工大の藤井先生という方が非常に一生懸命研究されていて、1人1人にアンケートをとって「あなたは日々の暮らしの中でどういう場面でバスを使いますか」と聞いて、それに一番適したバスのメニュー情報を提供してあげる、というもので、そこまで発展するとよいと思う。

・まちづくりの観点からしばらく遠ざかっていると思っている。郊外にバスのターミナル拠点をというのを前々から言っていたが、この議論の過程の中ではなんとなくそこまではできそうにないなと思っているが、せめて駐輪場だけでも整備していただけないかと思う。

・例えば田和山、春日、乃木、川津くらいの拠点には一定の面積の駐輪場を確保する。駐車場にして2・3台分、月に1・2万円出せば、2・3台分の駐車場は借りれる。そこをバスの乗り継ぎ用の駐輪場に指定して、自転車とバスの乗り継ぎを積極的に進めてみてはどうかと思う。

・3点目は予算措置である。今日の資料の中で公費負担が一畑と市営でどうだとか、生々しい話がでていたが、そもそもバス会社の運営の負担という以前にこういう環境整備についての財政措置を一定程度確保しておくべきではないかと思う。6億何千万とかでしていたが、その内の例えば数パーセントでも10パーセントでも先程いったような、例えば駐輪場を確保するための費用に充てるとか、プラスに捉えられる施策を積極的に進められるだけの財政措置をある程度見積もっておく必要があるのではないかと思う。

飯野委員長

- ・他にないか。

草野委員

・利用しやすいバス路線あるいはダイヤのことを検討されており、今南北の路線が中心になっているが、前にも申し上げたように循環バスは現状より更に使いづらくなっている。東西の動きを考慮した

場合に、改善策はないのかどうかを伺いたい。松江駅で 20 分くらい待たないと次のバスに乗れない。メッセから市役所に行こうとする場合に、松江駅で大変なロス時間があり、全部のダイヤがそうになっている。

・もう一つ言えることは、この前申し上げ、是非お願いしたいが、一時間単位ごとに覚えやすいダイヤということは大賛成だが、一畑電車自身は 54 分ごとに動いている。たった 6 分で大した問題ではないので是非 60 分ごとに動かしてもらいたい、ということを是非申し入れていただきたい。そうしないと、バスの待ち時間に大変ロスが生じてくる。

飯野委員長

- ・時間も過ぎてまいりましたので、そろそろ今日の議論も終わりたいと思う。
- ・次回は少し変則になるかもしれないが、新体制にしたときにどのような収支のシュミレーション結果となり、どのような役割分担が最もふさわしいのか。できればそれに応じた形で利用促進を図って、さらにどういったことを考えなければいけないのか。将来的な公共交通のプランというものをより具体的な形で次回は議論していきたいと思う。
- ・今日はこのくらいで終わりたいと思う。事務局の方から次回の日程等について連絡をお願いしたい。

〔事務連絡〕 事務局（吉川係長）

- ・次回については、調整の上で連絡をさしあげたいと思う。
- ・先程、田中委員さんの方から東工大の全国的に有名な藤井先生の話があった。松江国道事務所の沢口委員さんのきもいりで、10 月の 12 日の午後この会場で東京から来て頂いて、お話を頂くことが決まっている。
- ・皆さんにも是非とも今から時間を空けておいて頂ければと思う。

〔閉会挨拶〕

- ・事務局（藤原課長）挨拶

(3) 第7回委員会（次第、議事録）

1) 第7回委員会次第

日 時：平成18年12月18日（月） 13:00～15:00

場 所：松江市役所 第2常任委員会室

1. 開会挨拶

2. 議事

1) 第6回委員会の議事内容について

2) 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて

3) 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）について

① 4条路線バスの新路線・ダイヤについて

② コミュニティバスの取り組み状況について

4) 実施計画（案）について

① 割引制度の方向性について

5) 今後の公共交通（バス）の利用促進・運行維持に向けて（資料5-1）

① 4条路線バス利用促進協議会の設置について（資料5-2）

3. 事務連絡

2) 第7回委員会議事録

〔開会挨拶〕

・事務局（藤原課長）

「ご案内した時間になりましたので、ただいまより第7回松江市公共交通体系整備計画策定委員会を開会させていただきたいと存じます。事務局を担当しております政策企画課の藤原でございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。」

「議事次第に従いまして進めたいと存じます。先ず、最初の開会のあいさつでございます。本来ならば、私どもの室長は委員ということでそちらに座ることになっておりますが、本日はまず冒頭に松江市を代表いたしましてご挨拶をさせていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願いいたします。」

・事務局（友森室長）

「冒頭にまずお詫びとお願ひをいたしたいと思ひます。お詫びは2点でございます。8月8日に委員会を開かせていただいて、そして年内を目途に9月頃に最終の委員会をお開くというお約束でございましたけれども、開催が本日までずれ込んだことを皆様方にまずお詫びを申し上げたいと思ひます。それから2点目でございますが、その間、一畑バス、市営バス、市の事務レベルあるいは私どもと清井社長さん、私どもと渡部局長さんと、何度かお会いして、折衝を重ねて参りましたが、様々な複雑な問題がたくさん重なり合っておりまして皆様方に逐一情報を差し上げられることがなかなかできなかった点についてもお詫びを申し上げたいと思ひます。その間に新聞情報などもあつて、ご心配されたむきもあるかと思ひますが、その2点について深くお詫びを申し上げたいと思ひます。」

「もう1点お願いでございますが、当初12月あるいは年内に新路線・新ダイヤを完成させたいということでの進行でございましたが、これについては来年4月1日実施ということをお願いしたいと思ひますので、どうぞその点についても今日の会議でも話題になるかもしれませんが、その方向でお願いしたいと思ひております。以上2点のお詫びとお願ひでございます。」

「そして、この間に横浜市営バスが撤退する、あるいは全国の民間バス事業者が撤退をされるということで、全国そして島根県でも急速に、また一段とバスを取り囲む環境というのが悪化をしてきているということでございます。後ほど両事業者の社長さんあるいは局長さんからもお話があるかと思ひますが、そういったことをもう一度検証して今後のバス事業をどのようにしていくかということも、また改めて皆様方にお願ひしないといけない、と強く思ったところでございます。以上のようなことをまた一段と強く感じたこの2、3ヶ月でございました。また、後ほどの委員会でも折に触れてお話しをさせていただきたいと思ひます。」

「どうぞそういうことでお許しいただきたいと思ひます。誠に申し訳ありませんでした。」

・事務局（藤原課長）

「室長の方は委員席に戻らせていただきますのでよろしくお願いいたします。」

「続きまして、本日の出席の確認に合わせまして、委員の交代のご案内をさせていただきたいと存じます。本日、お手元に出席者名簿と席次表が配布してございます。この出席者の行政機関の中に、中国運輸局島根運輸支局というのがございますが、11月1日付けで人事異動がございました。森脇委員さんにお出かけいただいておりますが、新しくこちらに書いてございます、栃谷委員さんにお出かけいただくことになりました。よろしくお願いいたします。」

- ・ 栃谷委員

「11月1日付けの異動で新しく島根運輸支局に勤務することになりました。よろしくお願いいたします。」

- ・ 事務局（藤原課長）

「ありがとうございました。よろしくお願いいたします。」

- ・ 事務局（高木）より資料の確認

【協議事項】

1) 第6回委員会の議事内容について

飯野委員長

・ それでは、議事に入りたいと思う。まず、議題の1)、2)の第6回委員会の議事内容の確認について及び公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて事務局から説明をお願いする。

【説 明】

- ・ 事務局（高木）より説明

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・ 議事録に関して、まずこの場で変更点があればお願いする。
よろしいか。では、もう一度持ち帰って確認して、変更点があれば事務局の方へ連絡をお願いする。

2) 公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュールについて

飯野委員長

・ 2つ目のスケジュールである。先ほど事務局の方から説明があったが、諸般の事情から委員会がずれ込んでしまった。今回は第7回であるが、年明けに第8回委員会をもう1回予定している。基本的にはこれで、整備計画の大筋を固めるということになる。今日はこの後、3)、4)というところで路線再編・実施計画についての議論をするが、今日が一つの山場になるだろうと思っている。日程等についてはよいか。

3) 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）について

① 4条路線バスの新路線・ダイヤについて

飯野委員長

- ・ 3番目の路線再編案、ダイヤ改正案について、説明をお願いする。

【説 明】

・事務局（吉岑）説明

【質疑・応答】

飯野委員長

・まず、最初の4路線バスの新路線・ダイヤについて、皆様のご意見を伺いたいと思う。

・基本的には今事務局から説明があったように、これまでの議論の経緯をこういう形で整理し、路線を組む、ということになっている。これについて、皆さんの意見を伺いたいが、その前に清井さんの方から少しご発言があるということであるのでよろしくお願ひしたい。

清井委員

・委員の皆様方には、休会中に突然新聞に弊社の廃止申請の記事が出て、さぞ驚かれたことと思う。については、当社として、ここに至るまでの経過を少しご説明申し上げたいと思う。少し時間を頂くが、今後の議論の参考にもしていただけるのではないかと思いますので、しばらく耳をお貸し下さい。

・私どもは、この委員会の最初の会合で、市長さんが発言されたことを以下のように理解した。

・まず短期的には市営バスを残すと言われたことから、一畑バスと市営バスの関係はこれまでの競合関係から今後は協働関係（これは協力して働くというのだけれど）、補完関係ということになって路線を再編して役割分担を明確にし、双方の競合路線を解消して赤字を減らす方向性である。

・2番目にその路線再編・役割分担がなった後に民間事業者たる私どもに発生する赤字についてはその補填が約束された、という理解である。

・その線上で、私どもが市当局に最初から申し上げていたことは、役割分担については現状の運行状態と運行コストから一畑バスは郊外、市バスは旧市内線という方向に役割分担すべきだろう。一畑バスが郊外線に特化して旧市内完結線から撤退すれば、市営バスの収入は間違いなく増加する。その上に市営バスさんが大幅な合理化を実施されれば採算性は大きく改善されるはずである。改善された分で、私ども一畑バスの郊外線の赤字（これは補助金を受けてもなおかつ足りない部分の意味）の補填ができることになる。もちろん、このことについては詳しく検証する必要があるが、そうすることによって松江市の一般会計からの持ち出しが今よりも減るような格好にしたい、ということを当初から松江市さんに対して申し上げてきた。

・一畑バスとしては、電鉄時代から大きな赤字を垂れ流しながら、必死で松江市の公共交通を支えてきたので、この市長のご発言から、ここにきてやっと赤字が減るような行政施策をとって頂けることになった、と期待した。

・松江市の財政状況から新たな財源は無理であることは私どもでも分かるので、つまるところは松江市の補助金の配分の仕方であろうと思っていた。皆様も前回の資料でご覧になった通り、松江市の市営バスに対する補助金が4億円、一畑バスに対しては2千万円なので、路線再編・役割分担を工夫してコストの高い市営バスに対する4億円の一部をコストの安い一畑バスの方に移す、という補助金の再配分がなされれば新たな財源は不要で、今の範囲で十分にいけるという判断である。

・私どもは、この委員会の最大のポイントは松江市さんが最終的にどこまでの財政支出を許容されるかであろうと判断していた。その中で、民間事業者にも支援をと言われた市長のお言葉がどのように具体化されるのかという点が、最大の関心事であった。

・その点から、私どもは路線再編後の一畑バスと市営バスの収支の状況、それを穴埋めするための松江市の持ち出し等、係数的な側面をできるだけ早く明らかにすることが必要であると考えて、バス分

科会の中で、まず一畑バスは郊外線、市営バスは市内線と仮の役割分担を決めて収支計算をすることを提案した。しかし、誤解があったり、それぞれの思惑があったりしてなかなか決まらなかった。そうこうしている間に、時間ばかり経ち、そのうち新バス路線のスタートは当初予定の12月はとても無理で平成19年4月に延期だ、というふうな声が市当局の方から聞こえてくるようになった。私どもとしては、なんとか早く財政面の具体的な話に入りたいと思っていたところであったので、大変落胆した。皆様のお手元にある前回の議事録でもそういうふうに申し上げているはずである。

- ・同時に、委員会の進捗が大変遅くなっていること、これまでの市当局の折衝で理解したこと、分かったとかおっしゃりながらそれらが具体的な施策として全く出てこないこと、市の取り組み姿勢に私どもと同じような切迫感が全く感じられないことから、市当局に何かを期待しても実現は難しいのではないかと感じ始めた。

- ・期待とは逆に郊外路線の埋めきれない赤字の補填が実現しないばかりか旧市内の赤字路線の運行までもがこれまで通り事業者負担で行うという、今と何も変わらない状態になる危険性を感じた。

- ・そこで、自己防衛策として支援のない赤字路線を廃止することが先決であると判断して、全く支援のない旧市内路線の廃止申請の検討に入った。まず、テクノーク線を先行させて、次に四季ヶ丘線と平成ニュータウン線、その後10月2日に皆さんが新聞でご覧になった7路線の廃止申請をした。松江市や休会状態の委員会の結論を待っていたのでは赤字が増えるばかりであり、申請後6ヶ月すれば廃止ができることを踏まえて、遅くとも平成19年3月31日をもって廃止しできる状態にしておきたいという、私どもとしてはぎりぎりの選択であった。

- ・この申請が当委員会の検討を経ていないという点については、委員の皆様方には大変申し訳なく思っている。ただ、委員会が開催されないので、いかんともし難いところであった。市当局に対しては、私どもとしてはそうせざるをえない状況であることを十分に説明して了解していただいた上で申請をしている。

- ・同時に、私どもは決して委員会を無視するわけではなく、廃止申請路線の内、今後の委員会の協議あるいは松江市当局の判断で残すべきだという路線があれば、廃止申請の取り下げ等の方法を講じる用意はある。しかし、民間事業者としてこれ以上赤字路線の自主運行はできないので、その場合には市の支援を条件とさせていただきたい、ということをお願いした。その後、私どもと市当局との間でいろいろやり取りがあったが、11月14日、その廃止の件が新聞に出た日に松江市からお越しになって、一畑バスが廃止申請をした10路線のうち5路線は市営バスに運行させる、残りの5路線につきその全部に補助金をつけて一畑バスに運行してもらうことはなかなか難しいということであった。私どもとしては、何が難しいのかよく分からないが、いや結構である、もうここにきたらいろんなことを申し上げないので、市当局の決定に従うのみである、と申し上げた。そして、11月29日改めて市からお見えになって朝日ヶ丘線と法吉ルート線の2路線は一畑バスで運行してほしいという申し入れがあった。そのような状況で本日に至っている。それを絵にしたのが皆様の今お手元にある資料3-1である。以上がこれまでの経緯である。

- ・新聞発表があった日に私に直接、委員さんからの電話もあったが、一畑のわがままではないかという話があったので、このお時間をいただいたんですが、廃止申請は赤字路線の自主運行が限界に達している当社にとって、行政支援が全くみえてこないことに対する自己防衛策であることと、そのことを松江市には十分ご説明しご理解を頂いた上で申請したものであることを皆様にご承知をいただきたい、と思っている。

- ・少し付け加えさせていただくと、この3-1の資料でお分かりのとおり、今私がお話したことが少し、この図に出ている。ここの下の部分、いわゆる松江市内路線を全部私どもがやめて、市営バスさ

んが採算性を上げて、浮いた分でこの一番上の赤い部分で残った赤字を補填していただきたいというのが我々の当初の予定であったが、どうもそれは今の状況では出来ないようである。

・ただ、そうは言っても、郊外路線は市内路線の様に即やめるというわけにはいかない。というのは、100%ではないにしても国・県・市から補助金が出ているので、当面運行は継続するけれども赤字を民間事業者に負わせたまま運行させるというこれまでの構図は既に限界に達している。この委員会で残った一畑バスの郊外路線の補助金について今後どうするかということも早急にご検討頂きたいと思う。

・以上がこの会議に先立って、申し上げたいことである。市長の最初のご発言を元に私どもが予想していた結論とは、特に行政の民間支援という点で大きく相違した。私どもの予想そのものが誤っていたと言われればそれまでである。

・一納税者として、私個人の思いを言わせて頂ければ、市当局にはもっと中立的、客観的な立場で公共交通のあるべき姿と税金の効率的、合理的な使い方を本気でお考えにならないと松江市の財政は一層逼迫するのではないかと懸念をしている。この点は市長さんのお耳にも達することを願っている。

飯野委員長

・これは、私の委員長としての皆さんへのお願いであるが、今の清井さんの発言の中身については、いくつか私自身も確認をしなければならないことがあるので、今この場でこの発言についての議論は、申し訳ないがしない。また、非常に示唆に富んだお話もあったので、今後の展開する議論の中で発言の主旨を生かして行きたいと思う。

・今日はもう来年の4月1日から実際に路線をスタートさせるということが迫っているので、今の問題は若干棚上げにして、この新しい路線というものの中身について、皆さんのご意見をお伺いし、特に大きな修正がなければ暫定ということになるかと思うが、この路線でとりあえずは19年4月1日スタートする、という方向で議論を進めていきたいと思う。

・清井社長、ちょっと委員長の独断になるけれども、お許してください。

三笹委員

・今、委員長がおっしゃった議事進行に異論があるわけではないが、一つ確認させていただきたい。9月8日に運行に関する委員会を開催するというのが直前になって延期になって今日まで開かれてない。そしてその間の経緯については今、一畑社長がおっしゃった経緯であろうと思うが、一方で開会のあいさつの時に市の方からお断りもあった。別にお断りに追い打ちをかけるわけではないのだが、我々委員会の委員としては全く経緯が分からないままにきている。

・皆さんはいろいろの考えをお持ちだろうと思う。一方では、一畑のエゴであるとかわがままであるとかいうような誤解もあるかもしれない。そういったことを考え合わせると、我々業界団体としてはそういった経緯についてお断りだけでなく、その間のお考えなり行われたことをもう少し市の方から委員会の皆さんに具体的に説明されないと、変な誤解を生んだままでは困るのではないかと強く感じる。

飯野委員長

・そうしたら、今日は2時半までと非常に時間が限られているので、次回第8回委員会の冒頭のところで市のほうから説明をいただくということで、よろしいか。

清井委員

・何ヶ月かぶりの、これだけ大事な会議が1時間半というのは、あまりにも短いのではないかと思います。
私はある程度流動的だろうと思って出て来た。

飯野委員長

・若干は延びても構わない。

清井委員

・若干の範囲か。

飯野委員長

・私の都合で、皆様にご迷惑をおかけして、誠に申し訳ない。
・そうしたら、次回第8回の委員会の前に市の方からこれまで数ヶ月間の経緯について、説明をお願いする。

小汀委員

・ちょっと確認したい。そのことについて、8回目の冒頭で市からの状況報告と併せて、委員会の委員として発言することも可能か。

飯野委員長

・はい、可能である。第8回は今回のように短い時間ではない形で設定したいと思うので、よろしくお願いしたい。
・そうしたら、3-1の路線再編についての具体的な中身について、皆様の方から意見があったら、よろしくお願いしたい。

三笹委員

・この3-1の資料をみると、前回までの委員会の考えと若干変わっているのではないかと思います。郊外路線は一畑、旧市内路線は市営バスとエリアは分けられたと思うが、清井社長のおっしゃったような経緯があったのを踏まえて端的に言うと、一畑バスがやめると強行をしたところを市営バスで補充するという形になっているというように感じるのだが、それでよいか。

事務局（藤原課長）

・この委員会ですっと話していた市民の利便を確保するという観点からいくと、廃止路線が一つでもあってはいけないということで路線再編に取り組んできた。補充というふうにとられるかもしれないが、すべての路線を維持するということである。

三笹委員

・市営バスの合理化の部分はどこかに出てくるのか。

事務局（吉川係長）

・合理化の部分であるが、水色の部分の路線は競合を廃して市営バスが対応するということで、これ

までは2事業者が並行で走っていた部分（下から8路線）については効率化ができたのではなかろうかと思う。

- ・市営バスの走行距離が結果的には140万キロから150万キロに増えるということであるが、内容的にはかなりの部分が一事業で吸収できるということで、当初から目指していた重複路線の解消という意味では非常に見直しができたのではないかと考えている。一番下の2路線については、他の路線とあまり重複しないので、一畑バスにお願いするということで意見整理をしたところである。

三笹委員

- ・一応、郊外線は一畑、旧市内線は市営バスというエリア論と、旧市内路線の合理化部分とはこれで成立するという考えのようだが、そういうことでいくと、当初から申し上げていたように、この再編の成果というか、実行できるための条件としては行政の支援がどうしても必要だということになってくる。

- ・この再編案でいくとなれば、市営バスも合理化された、その合理化された上で今まで市が行っていた補助金の中で再編も可能であって、一畑バスが今後運行する郊外線部分もここからのスタートであるから、この郊外線運行について財政的な支援を行うということが担保されると受け取ってもよいのか。

事務局（藤原課長）

- ・市営バスの関係については、当初からお約束していた全体の松江市のバスを運行する経費の総額というものがあるので、この路線の再編に伴ってそれを上回るということは生じていない。現有のバスの台数で、人員についても増えない、という条件で8路線をプラスして担当してもらうということになっている。

- ・一畑バスさんの郊外線については、従来から国、県、それから市としても補助金を出していたので、郊外線については従来のその補助の仕組みでやらしていただくということでお話しをさせていただいている。

三笹委員

- ・その補助のことについては若干専門的な分野になるが、この委員会でぜひ申し上げたいのは、こうして再編するとお互いがここからスタートだろうと思う。そうすると、今まで郊外線を走っている一畑は、今まで通りだから今までの補助金の体制のままでいくということは若干違うのではないと思う。ゼロからのスタートだとすれば、郊外線の援助の仕方もお考えいただかないとおかしのではないかという感じがする。

清井委員

- ・今の藤原課長のお話は、私が先ほど委員の皆様をお願いしたことと違う。

- ・私がお願いしたのは一畑バスとして当初から松江市さんに申し上げていたのは、私どもが外に出ることによって、市営バスの収入が上がる。さらに加えて大幅に合理化をされれば、採算性は相当上がるはずで、それをもって私どもの郊外の補助金を頂いても足りない部分の穴埋めをしていただきたい、それをずっと申し上げていた。

- ・委員の皆様方には、今後、郊外線の運行の赤字を事業者が持って運行するのはもう無理であるので、早急にここをどうするかをお考えいただきたい、と申し上げたのであって、藤原課長のお話では、い

や、それは従来通りで今後とも変わらないとおっしゃるのであれば、私どももここは運行がでないが、その辺はどうなのか。藤原課長は重々ご承知のはずなのだが。

事務局（藤原課長）

・この郊外路線の補助の話については、冒頭でお話させていただいたが、とりあえず平成19年1年間走らせてみて、この結果を検証して必要な措置をしていくということである。清井社長さんから郊外線の補助金の話は継続して要望するというお話も承っている、それはその状況にあわせて必要なものは措置していきたいということは変わらぬ考え方である。平成19年単年の補助については、その結論に至らなかったということである。

清井委員

・先ほど、横にいらっしゃる市民代表の草野さんとお話したが、本来この会議は本当にバスを必要としている人の利便性をどうしようかという、かなり差し迫った、あるいは本当にやむにやまれぬような状況の打破という部分があると思う。その中で、補助金の話ばかりをして誠に申し訳ないと思うが、ただ私どもは営利事業者であるので、赤字を出しながら運行することはもうできない。今まではやっていた。それがどうしてできないと言われると、もう限界だということである。

・今、藤原課長がおっしゃるようにやってみて、という部分は本当にそうである部分と、分かっているけど今解決できないから当座これで我慢してくれという部分があると思う。やってみてということになるのであれば、そのしわ寄せは全部こちらにくる。いったん補助金は出す、例えば1億なら1億出す、やってみてそれが少なくて済めば後で返す、という部分のやってみてならわかるが、赤字が明らかに残るという状態でやってみてというのは、事業者に対するしわ寄せで、大変困る。

・初めからそのことをお願いしていたということは、今藤原課長がいみじくもおっしゃったようにご存じだったわけだが、それが出来ない。ここまで来て19年4月以降即とはいわないが、少し言葉をまじめに変えていただかないと、運行を継続するというわけにはいかななくなる。

江角委員

・よく分からないが、このバス路線再編によって、一畑さんあるいは市営バスはどのくらいの利益あるいは損失を見込んでいるのか。また、そういったシミュレーションはなさっているのか。そういうことが分からないと、ただ損、利益がでる、では説明に至らないと思う。

渡部委員

・清井社長のお話を聞いていて、郊外路線についての補助の問題の議論については私も言いたいことはあるが、それをやりだすときりがないという気がしている。

・市営バスが一畑かという役割分担について、私も一年以上の経過をつぶさに覚えているが、役割相応のコストはかかると思う。そのコストに対して補助という問題がでてくる。

・ここで議論する必要はないと思うが、いつ倒産してもおかしくないような非常に厳しい状況の中で、しきりに市営バスの合理化という言葉が出てくるが、私は市営バスの合理化という意味が分からない。

・言えることは事業には収入と支出がある。市営バスも支出については絞れる努力をやっている。その中でどういう合理化があるかということになれば、それはやはり公営としての役割であり、それに伴うコストの負担は民間以上にあると思う。これは間違いないわけである。一番肝心なのは収入が増えない、何十年来どんどん下がってきている状況を見て、行政にどういう指導いただくか、というこ

とで、今いろんな議論がでていているように思う。

- ・この役割分担についての方向性を出すことの一番大事な点は、存続しないと市民の足に非常に迷惑かけるということで、これは一畑の清井社長も一緒ではないかと思う。

- ・そういう中で、先ほど事務局の方から一畑よりコストが高い市営バスが市内を分担するという説明があった。市営バスは、現在も市内の方をかなり走っているの、いろいろな工夫をして、今回の役割分担で生じた余力を増えた路線の方へ振り向けるということで、受け持ってみようかという結論に至った。

- ・今委員さんの方から収支の問題は非常に大事な点で、我々は収支を無視してこういう案を出しているわけではない。市営バスの合理化ということに対しては、経営努力は当然のことであり、今後を是非見ていただきたい、というような結果を出していきたいと思っている。

- ・ここで郊外路線の補助金の議論をすると、市営バスがもつ旧市内路線に対してはどうかという問題が必ず出てくるので、専門的に話をした方がいいかなという感じがしている。

飯野委員長

- ・また、私が横槍を入れて申し訳ないが、正直言って、この補助金を出す・出さないという事を決定できる立場の人間が今この場にいないので、今この議論をこの場で続けても結論が出ないと判断される。であるので、そういった問題を含めて、検討課題がまだあるということを我々が受け止めて、今日のところはとにかくこの、路線再編の基本的な方向性というものについて合意ができるかどうかというところで、議論をしていただけると助かる。

田中委員

- ・具体的に伺うが、一畑廃止路線はどのようになるのか。例えば「まつえウォーカー」というのは完全になくなるのか。同じように、いくつか廃止路線が出ているが、全くなくなるのはどれで、減便になるのはどれか。例えば八重垣線は新設八重垣線で運行ということになっているが、現在は1日片道で27本運行しているが、市営バスで新設になると、10本ぐらいに減るのか、同じ27本になるのか、どれがどれくらい減って、どれが全くなくなって、どれがそのまま平行移動かというあたりを、伺いたい。

事務局（吉岑）

- ・それでは、上の新設八重垣線のほうから順番に説明する。

- ・新設八重垣線については、前々回中間帯は30分に1本というのを提案していた。これを基本に中間帯は一応運行できるのではないかと。朝のラッシュ時については乗降データもあるので、それに合わせた便数で運行という形になる。

- ・まつえウォーカーについては無くなる。同じようなルートを堀川遊覧船乗り場から松江駅間は北循環線が運行をし、駅から堀川遊覧船乗り場方面については恵曇線等が運行している。ただ、直接的な路線になるため、ぐるぐる廻るウォーカーのような空白地帯から空白地帯へ行くという路線は無理かなという感じである。

- ・一畑病院線については、総合病院、日赤、生協、市立病院と廻っていた市営バスを、今度の路線再編で松江温泉まで延ばすことによって、今まであった一畑病院線とほぼ同じルートを通るということでカバーできている。

- ・商業高校線についても、市立病院線とか南循環線が走っているということで、商業高校へ通う通学

時間帯等については全く支障がないため、整理させていただいた。

- ・東高校線については、朝の1便、東高に通う生徒のために、出雲郷から東高校まで直接運行しているが、出雲郷は東高の校区ではなく利用者がいないので、竹矢から既存の系統を通して東高に直接、朝1便運行するという事あり、竹矢～出雲郷間がなくなるということである。

- ・平成ニュータウン線については、合庁・川津線を川津から平成ニュータウンの方まで朝1便、夜1便走らせて、路線を延長してカバーをするという形である。

- ・四季ヶ丘線については、以前、南の方からの路線は、駅を経由して松江しんじ湖温泉に入れるという話をしていたが、あまりにも松江駅～しんじ湖温泉間の本数が多く、大体5分から10分に1本ずつ通るようになるので、若干分散させることも考え、四季ヶ丘の方に系統を振っている。

- ・テクノーク線についても同様な考え方で、松江駅～しんじ湖温泉間への路線の集中が少なくなるような方向で整理をしている。

事務局（吉川係長）

- ・今まで走っていた路線がなくなってしまうところについては2枚目の地図に点線で示している一部区間で、ここは走らなくなる。他の路線については何らかの形でカバーをしている。

- ・便数は、朝晩についてはほぼ現行並み、昼間については若干整理をさせていただいて等間隔で走らせるということであるので、現行のほぼ8割以上の路線・便数は確保できると考えている。

飯野委員長

- ・田中委員、よろしいか。

田中委員

- ・はい。

飯野委員長

- ・他の委員の皆様、路線再編と役割分担についてはよろしいか。

- ・はい、ありがとうございます。

- ・そうしたら、この路線再編と役割分担の考え方に基づいて、4月1日に向けて、路線再編をしたいと思う。

- ・それでは、3-2 コミュニティバスの取り組み状況について、事務局から説明をお願いします。

②コミュニティバスの取り組み状況について

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・コミュニティバスの現状をみた中で、実情にあわせた運行路線やダイヤ、運賃、その他利用促進に向けた取り組みを、説明いただいたような方向で進めていきたいということが、事務局からの提案になる。これについて、委員の皆様のご意見ををお願いします。

江角委員

- ・境港へ行く路線は、境水道大橋を通るのか。

事務局（高木）

- ・そうである。

三笹委員

- ・コミュニティバスは、現行のものをそのまま続けるという意味か。

事務局（吉川係長）

- ・このまま続けるとは、どのようなことか。

三笹委員

- ・現在既に、コミュニティバスの実績がある。これをそのまま続けるという意味か。

事務局（吉川係長）

- ・利用者を交えて見直しをしながら続けていくということで、考えている。

三笹委員

- ・基本的には現在走っている路線をそのまま続けるという意味か。

事務局（吉川係長）

- ・必要なところは続けていくということで、考えている。

三笹委員

・スケジュールの表をみると、そういったことを、路線バス分科会とコミュニティバス分科会とで協議して、作業部会の案として委員会に出すという仕組みになっている。これは全てそういう過程を経てお出しになっているのか。

事務局（吉川係長）

・コミュニティバスについては、先ほどの地域主体の利用促進協議会が中心になり、行政と案を練ってきている。今回、路線バスのダイヤがまだ最終的には決まっていないので、路線バスのダイヤが決定したのを受けて、コミュニティバスの調整をするということで、作業を進めていきたいと思っている。

・手続き的には、来年の4月1日に路線バスと同時に、新ダイヤに変わっていく路線が多いと考えている。

三笹委員

・それは全て分科会で協議したものを作業部会の案として、この委員会に出されているということでよろしいか。

事務局（吉川係長）

・作業の手順であるが、次回の委員会までには路線バスとコミュニティバスの最終的な整合をとりたいと思っているので、そういった手順になると思う。

飯野委員長

・第7回の作業部会で、総合調整をするということか。

事務局（吉川係長）

・はい、そうしたいと思っている。

三笹委員

・例えば今の宇井から境港のコミュニティバス路線はもう提案をいただいた、という考え方をするのか。

事務局（吉川係長）

・はい、現在、その方向で進めているということである。

飯野委員長

・三笹委員が言っておられることは、作業部会できちんと叩いたものが、この場へ出てこないとおかしいのではないか、ということか。

三笹委員

・まあ、そういうことである。

事務局（吉川係長）

・本来は、そういう順序が本当だとは思いうけれど、今回は、渡船の代替バスについても渡船の継続が厳しい等、いろいろな諸状況があつて、会議に諮って進める時間がとれなかったもので、具体策をもつて検討してきているものを、このように状況報告をさせていただいたということである。

三笹委員

・追求はしたくないが、今のコミュニティバスの考え方にしても、若干そういった省略した形で進んでいるように感じる。もう一つ加えれば、先ほど皆さんにお諮りになった、再編案についても、手順でいけばバス分科会で練られたものが作業部会で決められてこの委員会に出てくるという形ではなく、バス分科会の一部で案を作られていて、作業部会で練られたように感じがしない。作業部会がどの程度この再編案に関わられたのか、疑問を持っている。

・本来、この委員会で我々が審査するのは、作業部会にお任せして、作業部会でいろいろ練られたものをここで審査するということである。

飯野委員長

・一応、分科会でできあがった原案については、私と浅田先生も事務局から報告を受け、そこでまた私たちなりの意見を申し上げた上で、今日こちらには出てきているので、正式に作業部会という形で

皆様にご案内するという手続きは踏んでいないけれども、一応、私どもも、この中身については了承し確認をしている。

- ・確かに仰るとおり、以前はきちんと各委員の皆様には作業部会の案内をし、出てきて自由に意見をいただくという手続きを踏んでいた。そういう意味で手落ちがあったことは、私どもの方からお詫びしたいと思う。

- ・コミュニティバスの取り組み状況について、他の委員の皆様、意見があったら、お願いしたい。

- ・それでは、今の意見を含めて、第7回の作業部会ので、きちんと確認をしてから、次回、第8回の委員会に正式にかけると、いう形でいきたいと思う。

江角委員

- ・コミュニティバスというものは地域の皆さんの要望を受け入れて、その地域の利便を図るためにできたものだから、ここで決める以前に決まることもあるので、そういったことも踏まえて、ご検討いただきたいと思います。

飯野委員長

- ・はい、ありがとうございます。それでは、議事を進めたいと思う。

- ・次は、議題の4で、実施計画案・割引制度の方向性について、事務局から説明をお願いします。

4) 実施計画（案）について

【説 明】

- ・事務局（吉川係長）より説明

①割引制度の方向性について

- ・事務局（福間）より説明

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・はい、ありがとうございました。

- ・割引制度に関しては、これまでも議論をしてきたけれども、大まかな方向性ということについて、今日は皆さんに諮りたいと思う。

草野委員

- ・最初の現行制度についてであるが、障害者割引のところに、一畑バスが現在、障害者の運賃を半額にしていられっやる、ことがここに書かれていない。記入漏れと考えてよろしいか。

- ・統一されるということは、当然、一畑バスと市営バスが同じようになるということの理解でよろしいか。

事務局（福間）

- ・委員さんからのご指摘であるが、障害者割引の半額については、運賃としては市営バスも半額になっていて、その上に市からの補助金が入って、無料にするという形をとっている。今後は一畑バスさ

んについても、市営バスと同じような扱いをするということを考えている。

小江委員

・私は、かねてから通学生割引ということに関して、新松江市に編入された（当事者の方は編入ではなくて対等合併だったと仰るのかもしれない）宍道町とか、美保関町とか、そういう遠隔地からコミュニティバスに乗って、なおかつ一畑バスに乗って市内に通学する場合に、一人当たり930円の運賃に対して、今現在どれくらいの割引になっているのかわからないが、少なくとも、松江市民ということであれば、現行の割引制度をより拡大すべきだと思っている。

・そういう意味で、高齢者割引を見直して、それで生じた財源によって、遠隔地から通学している高校生、中学生の通学割引を拡大するように努めていただきたい。

・そういう方向になっているようであるが、学生あるいは親の負担をより少なくするために、必要ではないかと思うので、申し上げておきたい。

藤原委員

・先ほどお話しがあった割引制度そのものにどうこう言うつもりはない。非常に良いことだと思っている。

・一つだけ確認させていただきたい。限られた財源を効果的に使っていくということで、先ほども高齢者の割引で浮いた財源については、通学生の方に向けるということであるが、この割引制度の財源を目的別に整理した場合には、例えば高齢者割引は福祉政策、通学割引は教育、あるいは子育て支援政策の位置付けか。

事務局（吉川係長）

・はい。

藤原委員

・はい、理解した。

森脇委員

・通学割引制度は私も望んでいたことである。今の方向を次回具体的に示していただけたらよいと思う。

・ここで話すことではないのだが、そのスケジュールでいいのかということ、先ほどから出ている身障者の補助等のこともあるので、例えばそれが補助対象になるのかならないのかとか、ということも含めて具体的にどのくらいの人数の方がこの路線に乗っているのかなど、カウントした数字が出てくれば、議論もしやすいのではないと思う。

清井委員

・そのことにも関連するが、この高齢者割引について、70歳以上とかいろいろと考えておられるようである。現在、1)で1億2千8百万円ほど一般会計から市営バスに入っている。制度を変えると多分補助金が浮いてくるので2), 3)へ、という発想のようだが、この4の割引制度全体の範囲（総額）は、変わらないのかどうか確認したいのが一つと、高齢者割引の見直しによって浮いてくるはずの金額はどれぐらいなのか、2), 3)へどれぐらい回るのか、お答えいただきたいと思う。

事務局（吉川係長）

- ・基本的には現行の高齢者・障害者割引の範囲内で、先ほど申したように子育て支援の方にシフトしていくということである。
- ・対象となる高齢者の年齢を引き上げるということで、約2千万円弱財源が浮くのではないかという試算をしているが、これも引き上げた結果これまでに乗られた人が乗られなくなるケースや、割引が初めて適用になって乗られなかった人が乗ってくださるケース等、いろいろ考えられるので、ある程度の幅をもって計算をしているところである。
- ・基本的には先ほど申したとおり、現行の枠内で収まるように考えたいと思っている。

清井委員

- ・現行の枠内で収まるということが必須条件であり、1)の高齢者割引については、対象地域を現在の旧松江市内から新広域松江市に広げても対象年齢を上げれば浮いてくる部分があるということですね。

事務局（吉川係長）

- ・年齢を引き上げた場合には、全域に広げた場合でも現在の利用者の行動パターンをみる限り、割引総額としては浮いてくるように試算している。
- ・先ほどの走って見ないとわからないということは、通常の運賃収入も同じであるけれども、現行は机上のシミュレーションの計算でしかないということであるが、できるだけ精度を上げたデータをもとに、最終的には条件を決定したいと思っている。

清井委員

- ・今の対象年齢65歳以上の高齢者140円割引で、1億2千8百万円を市営バスへ出しておられる部分は相当のサヤが出てくるということですね。

事務局（吉川係長）

- ・対象年齢を現在の65歳から引き上げるということについて、65歳以上では年齢が上がるに従って、利用者そのものは減ってくるとみている。最終的には、年齢でもあるが、割引額をどう調整するかということで高齢者割引の総額が決まるものだと思っている。

草野委員

- ・バスを利用する立場から言うと、私はもう70歳になっているので影響は無いにせよ、今64歳から68歳までの人はこのニュースを聞けば大変衝撃を受けられると思う。一年ずつ上がるのであればまだ影響は少ないと思うが、この5歳の間の人は一挙に運賃が上がり、バスの利用回数を減らすことしか自己防衛の方法はないと思う。
- ・むしろ、年齢を引き上げるのではなくて、負担額140円のところを例えば100円に引き下げさせてもらうということの方がまだ衝撃が少ない。64歳の人が来年を楽しみにしていたら、また5年待たないといけないという感じになる。その人たちは当然買い物も控える、やむを得ない病院通いだけはあるが、というような感じになるのが利用者の心理ではないか、と私は感じている。森脇さんなんかどう感じられるかわからないが…。

森脇委員

・私も対象者であるが高齢者割引を使っていない、というのはこの厳しい財政状況を十分知っていてまだ働いているので、自分のバス代はきちんと払おうという気持ちである。ご近所の対象者の方もバスの非常に厳しい状況を知っている人は、自分がバスを満額払うことで、少しでもボランティアをしている気持ちになると言って利用していない。この高齢者割引は権利ではあっても100%使うべき義務ではないということを常々考えている人も結構いる。

松浦委員

・現在、松江市老人クラブには、1万5千人の会員がおり、これから団塊の世代の方が入ってこられる。運営面においても若い人にできるだけ役員になっていただいてリードをしていただくように考えており、今後、その団塊の人が役員となる。

・特に行政の方からも介護予防や内籠もり防止、要するに老人も社会に参加しなさい、という制度をいろいろ進めておられる。

・旧郡部の人も寄せて、年間に大体3千人ほど市内に入って、スポーツ大会とか、福祉大会とか、ボランティア、というような事業をやっている。その人がまた帰っていくと、合計6千人という人がバスを利用することになる。また、いつも利用するようになると親しみがわくので、バスは複雑でいけない、乗りにくいというイメージがいささかでも変わってくる、また、会員ではない人も誘って出るということになると、利用者の増加ということで大変プラスになるだろうということを老人クラブの方からご相談申し上げたいと考えていた。

・しかし、対象年齢が65歳から70歳に引き上げられると、会自体の運営に非常に支障を来す。必ず参加という団体ではなく、広範囲になった各地区の同意が必要となるので、旧郡部の会員さんにも数多く出してもらわないと事業が成り立たない、といった面もご斟酌いただけると利用者の増加ということで、お力添えできるという考え方をしていた。

・それともう一つは、年齢が高くなるに従って交通事故が多くなるという問題で相当ご迷惑をかけているので、できるだけバスを利用して自家用車を使わないようにという方向付けを現在話し合っている。まだ、決定していないが、二度、三度と事故を起こした人は、免許証を返上しなさいという申し合わせでもしようかと考えている。その裏付けとして、バスを利用することになっているが、この考えを改めざるを得ない状況になってきた、という感じだ。

飯野委員長

・どうもありがとうございました。

・我々、事務局や作業部会の方としても、この案に関しては本当に引き上げることが市民サービスの向上になるのだろうか、ということ随分議論した。新市の公共交通を維持し、またそこに住んでいる人たちの一体感を醸成し、先ほど小汀委員からのお話もあった若い人たち、特に通学している子供たち、あるいはその父兄の負担をトータルで考えた時に、原則的な方向としては、ある程度、高齢者の割引については見直さざるを得ないだろう、ということになった。

・先ほど、何人かの委員からどのくらい年齢を引き上げて、どのくらい割引を引き下げると、具体的な中身についても次回提案をしてほしいということであった。スタートする4月1日には当然決めておかないといけない訳だから、次回の委員会に原案を出していきたいと思うが、とりあえず、今日の委員会では考え方、あるいは方向性を定め、具体的な料金設定等について作業を進めていきたいということで、委員の皆さんの合意が図れればと思っている。

- ・いかがか。よろしいか。
- ・はい、ありがとうございます。
- ・それではこの方向で、見直しを進めていきたいと思う。時間がもう15分超過しているが、最後に、今後の公共交通の利用促進あるいは運行維持に向けてということで、最後の議題を進めたいと思う。では、事務局から説明をお願いします。

5) 今後の公共交通（バス）の利用促進・運行維持に向けて

① 4 条路線バス利用促進協議会の設置について

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明

【質疑・応答】

飯野委員長

・5 番の提案は、公共交通の利用促進と現在進めているこの計画のきちんとした実行が果たして行われているかどうか、ということを住民参加という形でチェックしていく、そういった組織を作っていくことが今後のバスの利用促進に向けて不可欠であるだろうということからの提案であった。この中身についても、次回の委員会でももう少し具体的な組織形態であるとか、運営方法であるとかいうことを議論したいと思う。とりあえず今日は頭出しということで、次回までのところで皆さんにお考えいただきたいということである。

清井委員

- ・この市民交通会議というのは、この策定委員会とは全く別のものを考えているのか。

飯野委員長

・この策定委員会の後をどのような形で引き継ぐかということが、議論の出発点だと私は理解している。

清井委員

・この策定委員会は、まだまだやることがたくさん残っている。その中で、たまたま路線再編がまあまあできたということである。少ししかできていない状態で、このまま移行するということであればそれまでであるが、そのところをお聞きしたい。

飯野委員長

- ・基本的にはこの策定に関わったメンバーが、コアなメンバーになるのかなと、私自身は思っている。

清井委員

- ・そのままではないということですね。

飯野委員長

- ・それも含めて、次回検討したいというふうに思っている。

草野委員

・議題の中の路線再編・ダイヤ改正案については、前回、ダイヤの考え方が示されたけれども今回は全く出ていない。前の時にも申し上げたが、市営バスの北循環線が松江駅で20分以上停まっていて、くにびきメッセから市役所へ行くのに非常に不便なダイヤとなっている。そのことに対して、市からの回答は全くなかったが、多少なりとも検討していただいたのか。それとも今のダイヤで基本的にいくということか。このダイヤ案について賛否を問うているようだが、ダイヤ案は示されていない。その辺りをお伺いしたい。

事務局（吉川係長）

・現在まだ作業中である。次回の委員会では4月1日を見据えて、こういったダイヤ像になっているというところを、状況報告になるのか最終報告になるのかわからないが、お示しできると思う。

小汀委員

・次回の委員会は、提出あるいは示すというものが結構あったが、冒頭で確認をさせていただいた11月14日の新聞報道に関連することで、私ども委員の方からも一部発言があったが、私も申し上げたいこと、あるいは確認したいことがあった。今日はその部分については次第に従ってくれということであり、申し上げなかったが、次回はかなり時間を持ってほしいと思う。

・先ほどの冒頭の部分の問題について、第6回の議事録の8ページ目に私が似たような発言をしている。PDCAということを仰ったように、それぞれの回で議論があったことについて検討し、その部分がクリアされていればまた新たな気持ちで議論できるのだが、宿題を残したままで継続されているような気がする。くれぐれも次回の委員会ときには、その辺りのところを市当局はきちんと提示してほしい。また、差し支えない範囲で一畑バスさんも資料を出されて、自分たちの収支がこういうことで、この部分については補助金がどれだけでていると、いうものを明快に出されないと、議論にならないと思う。

飯野委員長

- ・はい、ありがとうございました。
- ・事務局、清井社長ご協力のほど、よろしくお願いしたい。
- ・委員の皆様、次回の委員会について、意見があればお願いします。
- ・それでは、次回委員会は積み残した議論があるので、少し長めの委員会を設定することになると思うが、ご協力のほどよろしくお願いする。

〔事務連絡・閉会〕 事務局（吉川係長）

「今回は非常に急々にお集まりいただきまして申し訳ございませんでした。」

「今年度も残すところ3ヶ月余りになり、あまり時間がないところですが、来年1月下旬に、また皆様にお集まりいただく機会を設けたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。」

「それでは、本日の委員会を終わらせていただきたいと思います。大変ありがとうございました。」

(4) 第8回委員会（次第、議事録）

1) 第8回委員会次第

日 時：平成19年2月1日（木） 13:30～17:00

場 所：松江市役所 第2常任委員会室

1. 開会挨拶

2. 議事

1) 第7回委員会までの議事内容等について

①第7回委員会の主な質疑と今回委員会での説明

②第7回委員会議事録の確認

③第5, 6回委員会の主な質疑とその対応

④公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュール

2) 再編後の財政支援の枠組みについて

3) バス運賃各種割引制度及びコミュニティバス料金の統一について

4) 4条新路線・ダイヤ改正等について

5) 今後の取り組みについて

6) 実施計画（案）について

7) その他

①国土交通省環境行動計画モデル事業について

3. 閉会挨拶

2) 第8回委員会議事録

【開会挨拶】

・事務局（友森室長）

「市長室長の友森でございます。委員の一人ではございますが、本日は事務局の方へ座らせていただきたいと思います。」

「まず、冒頭、お断りを申し上げたいと思います。皆様には本日の委員会開催を突然お知らせしたにもかかわらず、万障繰り合わせてご出席をいただきましたことに対し、お礼を申し上げますとともにお詫びを申し上げたいと思います。誠に申し訳ございませんでした。実は、昨晚まで、いろんな制度の整理・整頓をしておりました。言い訳になりますが、各旧町の皆様、あるいは議員の皆様との調整も、昨晚までやらせていただいたようなことでして、事務的にも相当の量をこなさなければならなかったというようなことで、やっと本日に漕ぎ着けたところでございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。」

「それでは、委員長さんよろしくお願いいたします。」

【協議事項】

1) 第7回委員会までの議事内容等について

【説 明】

・事務局（高木）より説明。

- ①第7回委員会の主な質疑と今回委員会での説明（資料1-1）
- ②第7回委員会議事録の確認（資料1-2）
- ③第5, 6回委員会の主な質疑とその対応（資料1-3）
- ④公共交通体系整備計画の策定・実施スケジュール(資料1-4)

事務局（藤原課長）

- ・先程お話があった内容について、経過を時系列的にご説明申し上げたいと思う。
- ・8月8日に第6回の委員会を開催させていただいて、実施計画の案、路線再編・ダイヤ改正の案について説明させていただき、今後は役割分担の話に入っていきたいという説明をさせていただいた、と記憶している。具体的には南北の棲み分けとか、市内と市外の棲み分けとか、方面別での棲み分けとか、そういう役割分担を決めていきたいというお話をさせていただいたと記憶している。
- ・8月10日には、7月3日に一畑バスさんから出されていたテクノアークしまね線の廃止届の取り扱いについて、バスの地域協議会という場で協議を行った。これについては、年度いっぱい市から一畑バスさんに補助金を出すという形で運行を受けていただいたという経過がある。その際、次年度以降の取り扱いについては、現在、路線再編の協議を行っている中で、その中で方向性を出させていただきたい、ということでご了承をいただいた経過がある。
- ・8月31日には、一畑バスさんから四季ヶ丘線、平成ニュータウン線の廃止届が出された。事務局としては、四季ヶ丘、平成ニュータウンにそれぞれ自治会があるので、こういう事情でこういうことになっている、ただし路線再編をやっている中で、何とか維持する方向で協議をしているということで、状況だけはお知らせしたという経過がある。
- ・その後、先程申し上げた役割分担について具体的な話をしていくということで、まずは市の事務局

の方で、市民の意向を踏まえた、内部的にも一応合意を得た役割分担の案（方面別の案）を考え、9月の5日に一畑バスさんに方面別役割分担の案で試算をしていただくことができないかという提案を申し上げた。しかし、この提案については、会社として合意できないということであったので、その案で双方が試算を行うということには至らなかった。

- ・翌9月6日に、今度は三者で路線の役割分担案についてお話をさせていただき、一畑バスさんから郊外路線は一畑バス、市内路線は交通局という役割分担が一番現実的であって、妥当じゃないかというご提案をいただいた。それ以外のパターンまで詳細な分析をすることについては、時間も経費もかかるので難しいということであったので、こうした意見を踏まえて、郊外路線は一畑バス、市内路線は市営バスという役割分担で、両事業者さんに試算していただくということになった。

- ・この時点で委員長さんとも協議して、この状況では詳細にわたって委員の皆さんにお知らせすることができないと判断して、第7回目の委員会を延期させていただいた。

- ・それから、この試算の協議をしている中で、10月2日に一畑バスさんから更に7つの路線について廃止届が陸運支局に出された。この時点で合計10路線の廃止が出されていた。

- ・この委員会でも現状路線を維持するという事で、ずっと話をさせていただいていたので、少し本筋から外れるような形にはなったが、この10路線をどうやって維持をしていくのか、という話に移ってきた。市としても何とか維持しないといけないということで、内部的にもかなりの時間をかけて協議を重ねた。何とか市営バスで担っていくことができないか、市営バスさんともかなり真摯なやりとりをさせていただいた。

- ・市としても7億円という予算の枠がある話なので、現状のままの経費という大変無理な条件であり、この方向性を出すのにかなり時間を費やした。

- ・最終的には、前回ご案内したとおり、8路線について市営バスさん、法吉線と朝日ヶ丘線については一畑バスさんをお願いするという事で、10路線全てについて来春も維持されるということになった。

- ・この間、いろいろな方面からご心配もいただいて、陸運支局長さんもわざわざお出かけをいただき、状況の説明をさせていただいたというようなこともあった。

- ・11月29日には、先程の件について一畑バスさんへ正式なお願いさせていただき、社長さんにもご了解をいただいた。その後、一畑バス、市営バス、市で最終的な内容の確認をさせていただき、前回の12月18日に第7回の委員会を開催させていただいたということが、この間の大まかな経過である。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・前回の第7回委員会が延期されて、その間の経過の説明が無かったということで、今回は最初にその経緯について事務局から説明していただいたが、委員の皆様から確認しておくべきことがあれば質問をしていただきたいと思うが、いかがか。

三笹委員

- ・今の説明についての質疑はどうか、ということなのか。

飯野委員長

- ・説明とその内容についての確認をしていただきたいということである。皆さんの記憶と違うのではないかという部分があるといけない。その点はいかがか。この間の経過については、今のような説明があった訳であるが、何か疑問に思うこととかないか。

三笹委員

・経緯について、第7回委員会の時に経緯が説明されていないという話をさせていただいたのは、8月に開かれた第6回の後、12月の第7回まで一向に委員に対する説明がなかった。新聞報道等によって一畑バスの路線廃止が報道されているのに、我々委員に対する説明が無い、そのことを第7回の冒頭で言おうと思った。しかし、時間がないので今回に延ばすということであった。

・前回、かなり頭にきた部分もあったが水を差され、今日はちょっと冷めているが、実際この4ヶ月間に、一体何があったのかということが今のご説明でもよくわからない。結果的に一畑バスさんが路線廃止という強硬手段に出られた元は何だったのか、委員の皆様はよく理解なさっていないのではないかと思う。

・我々が申し上げると、業界のエゴだ、一畑バス、民営バスは横暴だと感じられるかもしれないが、元々この路線再編が起きた原因は、お互い無駄があるのではかということで、ダブっているところ等を合理化して、役割分担して、それ相応に維持できるように図ろうというのが前提で、いきなり廃止がでる訳がない。

・なぜ路線廃止が出たかという、結局新年度からも引き続き一畑バスは赤字を抱えながら独自で運行させられるのではないかと、という不安があるからであり、財政的支援は大丈夫かという話をずっと続けていた訳であるが、その結論が出ない。

・法律的手続き（廃止の届出をしておけば半年後には廃止が実施できるという制度）上、新年度から廃止するためには遡って9月までに廃止届出を出しておく必要がある。新年度以降に財政的な支援が無かった場合には運行ができないから廃止を出しておきたいという意思表示なのである。

・委員の方々も、一畑バスは委員会の協議の途中で、勝手に廃止届けを出したという考え方は、間違っているということを私は言いたい。そういった説明が市の方からは一つも無い。その辺、委員の皆様方にも業界の実情を知ってもらいたい、ということを強く申し上げたい。

飯野委員長

・これは、テクニカルな話になるかも知れないが、一つは行政側の予算編成時期とのズレがあるのではないかという気がする。この委員会が始まる時に、市長の方から現行の予算はできるだけ維持をしたいというお話があった。ただ、地方自治体の予算編成というのは大体12月に行われるのが通例であるので、9月の段階で次年度の予算をこのレベルで確約するという事は普通できない。その辺の制度的な時期のズレというものがあるということも委員の皆様にはお留めおきいただきたい。

・一方で、事業者としては、先程三笹委員の方からもあったように、次年度の特に赤字が想定される中での運行について、止むに止まれぬ決断をしたという状況がある。

・両方の理由があるとお考えいただけるといいかなという気がする。

・一畑さんの方から何か補足があればお願いします。

土江委員

・専務の土江です。今日は代理ということで参加させていただいている。

・先程、事務局の方から予算あるいは運営費についてのご説明があった。最初の段階で7億円ということは確かに聞いており、周辺の交通体系も含めて総額7億円の範囲内でどういうものができるのか、検討の一つの指針としてほしいということも理解はしている。

・先程、三笹委員の方からも話があったが、私どもは基本的に路線維持していきたいという考え方は今も変わってはいない。公共交通というものを担わせていただいている事業者として、その責任にお

いても是非とも運行はしたいという考え方には変わらない。

・あとでご案内申し上げたいと思っていたが、せっかくの機会なので、ちょっと私の意見を聞いていただけたら、と思うがよろしいか。

飯野委員長

・はい。

土江委員

・この委員会の資料の中にもあるが、私どもバス事業者としては、あくまでも公平に支援をするという前提に立って何ができるか、あるいは何が無理なのかということであったと思う。事業者としては、利用促進に努めていくということは当然のことあるが、経営原価を割っての運行は、現段階で既に不可能に近いということである。

・私どもの会社は平成 12 年に独立して以来赤字を続けている。年間の赤字額はそう大きなものではないが、これが累積してきており、必然的に事業経営ができなくなったということである。

・この委員会が立ち上がったので、その中で実情を訴えながら交通政策の中でバスをどういうふうに守っていくか、真剣に討議をさせていただいたという経緯もある。

・事業運営の大変重要なポイントとして、私どもが常にお願ひしていたのは支援策が何なのか、具体的にお示しをいただきたい、あるいは方向付けがいただきたい、ということであった。しかし、それについて、今の段階では残念ながら私どもの意を酌んでいただけなかったということである。

・私どもが廃止届を出した市内路線について、2 路線を復活して私どもが担当させていただくということになったが、これは松江市さんの要請をうけて、原価をみていただき、更には若干の利益を乗せていただけないか、という請け負う形で引き続き運行させていただくことになった。

・棲み分けということで、一畑バスが郊外路線、市内路線は市営バスさんでお願いするという方向付けは確かにできあがっている。この方向付けについては私どもも了解したので、4 月 1 日からの当面の運行については、スムーズに移行できるよう、最大の努力はしていきたいと思っている。

・郊外路線については、現在、国県対象路線、要するに生活路線として認定されていて、確かに国、県からの補助が下りている。しかし、地域標準原価というものがあって、これは私どもの原価よりは低い。具体的に言うと、だいたい自社原価が 321 円台で、国、県補助の標準原価は 266 円であり、その差が 55 円 21 銭である。この 55 円ちょっとが純粋な赤字として私どもに残る訳である。今の設定で私どもが郊外路線を担当させていただくと、年間総走行キロ 160 万キロ程度に、この差額 55 円 21 銭を掛けていただくとわるが、だいたい 9 千万円の赤字が出るということになる。それは、国県対象の補助金をいただいた上にそういう赤字が出るということである。

・私どもの清井が申し上げていたのは、その赤字についての補助はどのような形で協議をさせていただけるか、それによって私どもがどのような形で路線維持をしていったらいいのか、ということをご相談申し上げていたということである。しかし、その辺りがなかなか埋まってこない状況である。

・4 月以降確かに担当はさせていただくけれども、大きな赤字を抱えてのスタートにならざるを得ないということ、このままでいくと更に大きな赤字を抱えることになることを踏まえると、廃止申請手続きは取らざるを得ないので取らせていただくけれども、そこは話し合いをさせていただきながら、取り下げるものは取り下げる、延長するものは延長するという考え方である。復活させていただいた路線も 2 路線あり、そういう話し合いは精力的にさせていただいたという経緯もある。各委員さんにおかれては、そこら辺りもご理解いただきたいと思う。

小汀委員

・私は、前回の第7回委員会のときに、発言を申し上げたいということで、今回にずれており、この2ヶ月ほど私なりいろいろ勉強させていただいた。先程、藤原課長の方から説明があっても口頭だけだとわかり辛いと思って、私が今日申し上げたいということの数値的な部分を主にしたものを30部ほど作ってきた。これを配布することについて、了承いただきたいが、よいか。

飯野委員長

- ・他の委員の皆様、よいか。
- ・はい、では…。

小汀委員

・8月8日の委員会のときに、次回の委員会は9月の中旬にしたいということであった。ところが、無いまに11月の14日に、山陰中央新報の1面に路線廃止という記事がでた。それで、これはおかしいことだと思った。正に先程三笹さんが一畑バスさんに対して、委員の皆さんあるいは市民の方がこんなふうに思われるのではないか、ということを私もそのときは思った。

・それで、突然、12月18日の委員会の多分一週間くらい前に、開催の告知があった。その前に、市当局から経緯の説明があったが、これは雑駁な説明であった。

・前回の第7回委員会のときに、なぜこういうことになったのかということを探ねたいと思い、確認するための質問を申し上げたら、今日は時間がないから次回に回したいということであり、そういうことであれば、次回の第8回委員会は、冒頭にこういう質問ができるように、時間を与えてくださいということで、今日、1時半から5時までということになった。

・そこで私は、申し上げたものだから、ちゃんとした質問をするために、12月の18日の第7回委員会が終わってから、どうしたものかなと思って、かなり自分なりに考えた。

・まず双方に事実関係を確認することが大事だと思って、12月の20日に一畑バスの清井社長に、実はこの委員会で次回質問したいので、4項目について質問したいということで申し上げた。事前に自分でもきちっとした回答をしたいのでFAXで送ってくれということで、FAXを送った。そうしたら、25日の朝に電話があり、今から説明をしたいので来てもらえますかということで、ここにA4四ページほどの文書での回答と、いろいろな諸問題についても含めて1時間半ほど口頭でアドバイスなり、あるいは質問に対しての回答をいただいた。本当に僅かな期間でこれだけの文章を作り、尚かつ1時間半も、多忙な中で真摯な速やかな対応をいただいた清井社長に、まず感謝を申し上げたい。ぜひ、清井社長にその旨を仰ってください。

・もう一方の松江市に対しては、1月の9日に、清井社長にお尋ねをしたのだけれどもこういう返事を早速いただいた、ついては市営バス、あるいは松江市当局の考え方を、同じような形で聞きたいがどうかと、それでは、そのままFAXを送ってくださいということで、ここに書いているように1月の9日に同じFAXを送ったが、ずっと返事がなかった。

・自分の判断ばかりでなく、相談しながらこの委員会で発言をしようと思って待っていたが、23日の時点でも回答がなかったので督促した。しばらく経って30日の夕方、今日の委員会の案内をもらった。これは私にしゃべるなということなのかなということもあり、政策企画課に対して苦言を呈した。

・まず、一畑バスの清井社長の対応と、市当局の対応とはこれだけ違うということを申し上げておきたい。

・今、私がなぜこういうことを思ったのかということは、ここに書いているとおりである。松江市の

公共交通（バス）総延長距離 360 万キロに対して、従来は一畑バスが 6 割、市営バスが 4 割だった。この一畑バス廃止路線の中の 8 路線を市営バスが現有勢力で受け持つことについては、コストダウンはされるであろうが、それなりのコストダウンしかできないわけで、一畑バスと市営バスの割合がほぼ 5 対 5（私が計算すると 51 対 49）になる。その変わる部分がコストの高い市営バスに移るということに対して私は疑問である。

・かねてから私は、松江市の中心市街地活性化の委員会で、基本計画を策定するために公共交通であるとか、パーク＆ライドであるとか、LRT であるとか、この公共交通に関わるいろいろなことにも携わっている。それから、行財政改革推進委員会の中で市職員の給与の減額、市議会議員の定数削減ということも申し上げている。基本的に、詳しい数字は省略するが、全国の県庁所在地の市会議員の人口比率が 23 であり、現在の 48 議席の半分の 23 議席にする。インターネットで私がこの何ヶ月間に調べたことである。

・今から結論を申し上げるが、いろいろ調べた数値というものが以下に並べてある。

・まず、平成の大合併により現在、全国に 1389 の市町村があり、この中の 3 分の 1 ぐらいは、公共交通ということで市町村に公営バスがあるかなと思っていたが、公営バスがあるのは、お手元の資料にあるように、政令指定都市である横浜市を含む 8 市、それから松江市を含む 29 市町村、合計 37 市町村だけなのである。また、民間に移行したのは、私の出身地である出雲市を含めて 13 ヶ所である。尚かつ、2000 年以降は徐々に民間委託の方向で、実際にそういうことになっている。

・私なりに結論を申し上げるために必要な数値として申し上げることなのだが、松江市のホームページを見ると、交通局の職員の給与、期末手当、退職金等を含む諸手当のことも含めて数字が挙がっていた。ここに書いてあるとおりである。臨時職員という項目があつたりして詳細は分からない。これが実態ではないかも知れないが、少なくともホームページ上で表されているのはこういう金額である。それに対して、一畑バスさんはどうなのか、オープンにするかどうかということの許可を得ている訳ではないが、概ね賃金については 60%で、退職金については、清井社長の仰るには、我々とビル・ゲイツほどの違いがあるとういことである。

・市職員の給与については、皆さんご承知のとおり、ラスパイレス指数というものがある。前段で申し上げた行財政改革の中で、給与水準を減額すべきだという根拠は、このラスパイレス指数のことである。島根県は 92.6 で、47 都道府県の 46 位のブービー賞である。松江市は 99.9 で、もちろん、島根県の市町村の中でトップである。何かと頑張る地方だということである。いろいろ評価される海士町は 72.1 である。合併する前の松江市は、約 2,800 市町村の中で、トップから 10 番目に松江市は位置していた。それから言えばかなり改善されていると思う。……

・行財政改革の実態報告の中にも、平成 14 年から職員総数も 127 から 100 人に落とすとか、いろいろなことについて検討がなされており、これはこれで誠に結構であろうと思う。

・藤原課長から頂戴した、松江市公営企業決算審査意見書の中に、松江市交通局の実態のほんの一部の数値が出ていた。約 1 億 6 千万の赤字であるという状況。

・最後に、私が申し上げたいのは、同じ時に藤原課長にもらった横浜市営バス事業のあり方に関する答申に関連したことである。この資料では横浜市は 350 万人、1 日 90 万人のバス利用があつて、その市内バスは 47 万人の利用がある。それでも赤字である。民間よりコストは 2 割高い。ちょっと飛ばしたけれども、基本的なコストでいうと一畑バスは 319 円 31 銭、市営バスは 455 円 46 銭と、1.4 倍である。横浜では市バスは 2 割高でも営業損失から抜け出せない、一般会計からの補助金を出さないと運営ができない、今後 10 年間で試算してもこの部分から脱却はできないであろうという結果である。6 人の中の答申において完全民営化という判断が出ている。

・一畑バスの清井社長は会社を守る義務を負っている立場ではあるが、松江市民としては、これから先将来の松江市の公共交通を担う部分について非常に問題がある、ということを仰った。また、藤原課長も何らかの形で公共交通が維持できるような組織を作らないといけないと考えている、と仰った。仰ることは一緒に、私が思うことも同じである。要は、松江市長がそういう判断をするのか、判断しても組合なり議会に反対されてボツにならないようにすることが大事なことでなかろうか、ということをお願いしたい。

森脇委員

- ・たくさんの意見を聞かせてもらった。
- ・検討委員会の当初から、飯野委員長さんもいつも言われていたが、民間の人もたくさんおられるこの委員会の中では、本来、よりよい交通体系はどうあるべきかを、まず検討すべきである。
- ・例えば、労賃・時間も含めて、2台来るものは1台でよいのではないかと、まずそういったことを整理して、次にそれにどのくらいの経費がかかるのか、最初に市長が総額で7億程度の予算云々と話しておられた中で、分配をするとどうなるのか、計算する。はじめに補助金はいくらかと話されると議論が進まない。
- ・例えば、委員長さんも言っておられたような企業からのサポートとか、そういった意見をどんどん出して、取り入れたらどうなるのだろうかとか、そういった話をしていきたい。
- ・市営バスと一畑バスとはどういった補助割合になるのか、いくらものが必要なのかという話は、この場ではなくて、事務方の方で一畑バスさんと話し合うことである。
- ・まず、よりよい公共交通というものを作っていくという作業をしていかないと話が進まない。また、4回から3回に戻る、7回から5回に戻るというような繰り返しをすると、時間が大変もったいない。
- ・できるかできないか、補助金の割合はどうなのかということについては、まず素案が出来上がってからというようなことにならないか。

飯野委員長

- ・この辺が難しいところだと思う。
- ・理想型を作るということもあるが、一方で事業者としてはそれを実現していくためにはどうしてもコストがかかる。事業者としては、おそらく同時並行になっていくと思う。

森脇委員

・事業者も交えて、作業部会をやっておられるので、当然そこできるとか、ならないとかお話をされていると思う。この検討委員会では、そういった作業部会を踏まえた内容のことをお聞かせいただいて、皆さんいろんな意見を持っておられると思うので、そういったものを吸い上げることができないのか、ということである。

飯野委員長

・先程、この間の経緯のお話があったが、9月に一畑バスが郊外路線、市バスが市内路線という役割分担ができた。それで一応、事務局の方でシミュレーションをやった。しかし、その後、一畑の方から、それでもいくつかの路線については収支の見通しが立たないということで廃止の届出が出されたということになる。今、森脇委員の話があったけれども、このシステム全体が今のままでは機能しないということが事業者の判断であった、ということであると私は思っている。そうすると、そのところ

がやはり、ある程度担保されないと、事業者としては次の話に進めないということで、話が行ったり来たりしてしまっている、という気がする。

三笹委員

・今、森脇委員が元に戻るような議論はおかしい、補助金の話なんかは作業部会の話だと仰るが、私は疑問がある。それじゃあ何うが、市営バスさんの補助金の毎年2億というのは決まっているのか。0じゃないのか、そういう議論はなさっているのか？おかしいのではないか？

・申し上げたいのは、補助金はその時に対応すべきであると言うのであれば、市営バスさんは毎年2億をもらっている。今回だって2億が前提になっているのではないか？それでは市議会で2億の結論を出されないケースがあるのか？

森脇委員

・さっきも言ったように、市議会の方で話す内容もある。しかし、例えばお金のことを議論することであれば、全部で乗客が何人いて、コストがいくらかかっている、というような資料まで全部引っ張り出しての会議となるので、ここではできない。だから、そのことについては作業部会でやっていただきたい。逆に言ったら、例えば、違う業者が参入して、100円でやるというような業者がもしあった場合、それがいいのか悪いのかという、そんなことは全く議論をしていない訳である。そういったことについて、まず作業部会でお話をして、出来上がったものをここで審議するというふうに私は理解して、この第1回からずっと参加しているつもりである。

飯野委員長

・基本的には、皆さんの考えている方向性というのはそんなに違わないと思っている。ただ、それを実現するということに近づけば近づくほど、このお金の問題からは避けて通れないということで、非常に厳しい議論になっていると思う。

・私が先走って言うのも変であるが、いろいろと議論をしていく中で、この狭いエリアの中で一畑バスと市営バスが競合関係でバス交通を維持していくというやり方自身にかなり無理がある、ということとをここに多くの皆さんが感じているのではないのかなという気がする。

・先程も森脇委員の方からよりよいものにするにはという話があったが、そのためにもきちんとした経営ができる企業体というものがなければ、実現は難しいと思う。そのことについては、今後の課題ということにならざるを得ないかなという気がする。この委員会としては、そこについてはあまり踏み込んだ議論はしてこなかった。我々がもし理想型を作るためには、どんなことを考えていかないといけないのか、そのためには両事業者にとりあえず今年度どういった協力をお願いしないといけないか、というレベルがこの委員会であったと、私は思っている。そのところで議論を進めていきたいと思うが、三笹委員いかがか。

三笹委員

・議論を元へ戻す必要は全く無いと思う。この委員会を立ち上げた際に市長さんが短期的には公営交通は維持して行かざるを得ないということを仰って、それが前提となっている。だから、その前提の下で役割分担をして進めれば、この今後の計画という表にも出ていたように、公平な支援というものも考えていかなければ行けない。

・赤字を出さないということを前提に運行する立場からすれば当然のことだろうと思う。理想的なこ

とだけでなく、そこも議論するべきだと思う。

・今、小汀委員がいろいろ調査なさったことに加えて、中国運輸局管内でも倉敷市、山口市も公営バスを止めている。そういった中で、松江市としては公営交通として市営バスを維持すると仰った訳だから、役割分担でエリア分けをして、お互いが共存するということが前提となる。松江市としては 7 億円の範囲内で財政的支援が可能であると、仰ったのであるから、何もその金のことを議論してはいけないということにはならないと思うのは当然である。

森脇委員

・いろいろな意見が出ていいと思う。ただ、まだ中身を伺ってない。しっかりした中身が決まってからの議論だと思っていた。その前にやってしまうと中身が聞けないままに進行する。今日も時間がどんどん経っていくので、その辺の取りまとめを少しお願いしたいと思っていた。

飯野委員長

・他の皆さんどうか。今、補助金の話が出てきたが、これについてはこの後の議事内容の中でも関わってくる部分があるので、一旦置いて、この委員会が両事業者の役割分担をこのように考え、そしてその結果どういったことが 4 月から市民に提供できるかという辺りについて、次の議論を進め、その中で、再度今の補助金の問題等について話を進めたいと思が、よろしいか。

・それでは、次の財政支援について、事務局から説明をお願いします。

2) 再編後の財政支援の枠組みについて (資料 2)

【説 明】

・事務局 (藤原課長) より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・この平成 19 年度の予算の考え方について、委員の皆様方ご意見ををお願いします。

草野委員

・ここでは、7 億円という補助金のことが出ている。数字のことはあまり強くないのでよくわからないが、高齢者割引の具体案として、対象年齢を上げ、割引率を下げると補助金が減るということは、確かに目に見えていると思う (1 千万円くらい)。しかし、反対に高齢者が乗らないとバスに乗ることが減る、利用が減るということに対しての収入減については、全く予想していらっしゃらないのか。私は収入の方もかなり減るのではないかという気がしている。バスに乗ることを差し控えるという心理が働くのではないか、その辺の収入が減るという部分についてはお考えになっていないかということをお聞きしたいと思う。

飯野委員長

・高齢者割引が改正されることで、高齢者の利用が減って収入が減るという辺りをどのように考えているのかということか。

松浦操委員

・私は、高齢者の立場から一昨日の作業部会に出させていただき、現状をいろいろとお話申し上げた。割引率が下がるということ、それから年齢が上がるということ、要するにダブルパンチを受ける立場から言うと、65歳から70歳までの、高齢者の中では若い人達のほとんどは、勢いそういうことなら自家用車で出るといえるのではないかと思います。

・先程のご意見のように減るといふ現象が起こると、現在、私どもが進めようとしているバス利用を促進させたいという方向に逆行する形になる。この間もお話申し上げておいたはずであるが、それに対する回答も一緒にお願いさせていただきたいと思う。

飯野委員長

・高齢者の割引制度に対して、この委員会として基本的にどういう考え方をするかということに関わる問題だと思うが、まず先程の数字のことについて、事務局の方から説明をお願いしたい。

事務局（青木次長）

・平成17年度の市営バスの高齢者割引の実績によると、1人当たり年間約40回利用している。それを全市域に拡大するということになると、当然割引対象となっている地域の高齢者人口の比率分は増えると予測される。

・乗り控えがどのくらいあるかという問題については試算の方法がないが、70歳以上の方と65歳以上の方の行動形態（バスの利用頻度）については1万人アンケートの結果がある。それによると、バス利用頻度の比率は（70歳以上）：（65歳以上）＝15：14という結果が出ており、そういう数値は試算の中に配慮している。

・従って、人口、利用回数、65歳以上と70歳以上の行動形態という要素の比較からの推計は行っているが、先程の草野委員の、今まで140円引きであったのを100円にした場合にどういう行動形態の変化が表れてくるか、乗り控えが起こるのではないかと、ということは試算できないというのが実態である。

飯野委員長

・今回の高齢者の割引制度というのは、一方で、子育てに苦勞している子育て世代の支援にそのお金を回そうということでもある。

森脇委員

・高齢者割引のことであるが、さっき仰ったような65～70歳の方が経費比較をして車ではなくバスを選んでらっしゃるとは私には思えない。

・自分たちの少しの譲歩が子育て支援に通じるという、その因果関係というとおかしいが、消極的ではなくて積極的な気持ちにさせるとか、まだ元気だからこそ何かのためにしたいと思うような気持ちを刺激するようなPRの仕方で、情報を提供をすれば大丈夫のような気がする。

三笹委員

・事務局の方に確認させてほしいのだが、今、資料2の予算の数字を説明をされたが、この根拠になるのは、先日郵送していただいた資料3の現行制度と見直し案という表の根拠になっているのか。

事務局（高木）

- ・ご質問のところは、ここの方向性のところが、この表にどう反映されているかということか。

三笹委員

- ・割引制度の見直し案というのが資料3にある。この見直し案を行う場合、19年度の予算は18年度よりも増えることを想定しているのか。高齢者割引の減少と追加したその他の割引の部分を含わせても同じ予算になるという考えか？

事務局（高木）

- ・そういった考え方をしている。

三笹委員

- ・障害者割引は $1/2 + 1/2 = 0$ という記述があるが、これはどういう意味か。

事務局（高木）

- ・これについては、事業者さんの運賃制度が基本的には $1/2$ 、つまり障害者等の運賃は半額になっているということを表現したかった。 $+1/2$ というのは市から補助を行って負担が0になるということである。一畑さんと日ノ丸バスさんについては、障害者等の人が乗車されたときには、通常運賃の $1/2$ をお支払いになっていたということを表現したかった、ということをご理解いただけたらと思う。

三笹委員

- ・障害者割引の欄の一畑バスさんと日ノ丸バスさんは半額割引であったものを全額割引にするということではよろしいか。そうすると、当然その割引に対する予算が生じてくる。加えて、身体障害者、知的障害者、精神・被爆の障害者を全て割引の対象とすると、精神障害、被爆手帳所持者の割引を行っていない一畑バスと日ノ丸バスは、新たに割引補償が生じる。それを加えても、18年度の決算見込み範囲内の予算で消化できるということか？ 高齢者割引を5歳引き上げただけでそんなに出てくるのか？

事務局（高木）

- ・この高齢者割引、通学生割引、障害者等割引の総額が18年度の見込みと全く同額かと聞かれると、障害者等割引のところの追加部分があるので、少し増加するのではないかと予測している。しかし、予算編成作業の中で、例えばコミュニティバスの経費をもっと削減したり、他の部分でも削減して、全体の総額の7億円に収めていくということを考えている。

江角委員

- ・高齢者割引について、市内では年金手帳があれば140円引かれ、150円の運賃のところでは10円で行ける。これは少しやり過ぎではないかと思う。100円あるいは70円といった最低運賃について考えていけないといけないと思う。私は140円については、大体は据置していただきたいと思うが、それより10円で済むようなところを改革していったらどうか、と思う。

飯野委員長

・話が具体的に割引制度の中身に入っているので、資料 3 の方について先に事務局から説明してもらってよいか。

3) バス運賃各種割引制度及びコミュニティバス料金の統一について (資料 3)

【説 明】

・事務局 (高木) より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・資料 2 と資料 3 を一括して、この運賃制度の基本的な考え方等について、委員の皆様のご意見をお願いしたい。

江角委員

・高齢者割引制度について、現在 140 円の券を 10 枚いただいている。これは 5 回往復すると無くなってしまうが、松江市内の方は手帳さえあれば何回でも乗れる。

飯野委員長

・手帳を見れば、どこでも、一畑でも全部使えるようになるというのが今度の提案である。

江角委員

・その場合、一畑さんなんかはどのように処理されるのか。それだけ損になるのではないか。

事務局 (高木)

・まだ少し事務的な作業の詰めが残っているが、先程の江角委員さんからのお話で、基本的には、全市どのバスでも 70 歳以上の方は 100 円割引くということにはなる。年間何回お使いいただいても 100 円引きという制度にしていく。

・今考えているのは、バスカードシステムというものを各バスが搭載していて、これのご利用を含めて、バスカードでの割引制度ということではできないかと考えている。そうするとカウントも取れ、実数が把握できるようになる。

・もう一つは 100 円引きということであるが、バスカードをご購入いただくと、購入時に 1 割のプレミアムが付いているということもあり、まだ調整が残っているが、バスカードをご利用いただいて、乗車の度に 100 円を引いていくというシステムで構築していきたいと考えている。

江角委員

・理解した。

森脇委員

・コミュニティバスについて議会の方でも少し話があったが、コミュニティバスを乗り継いで松江の方に行く場合、高齢者の方は 100 円の割引になるが、コミュニティバス地域内の移動については割引

が無い。100 円であったものが特に島根町と鹿島町では 200 円になるということで高くなる。

・これは提案であるが、コミュニティバスのフリーパス定期を検討できないかと思う。高齢者の移動が年間 40 回、1 往復 600 円として計算すると 24,000 円になる。そういったものを 10,000 円もしくは 12,000 円でフリーパスの定期にして販売するような形で行う。1 月に 1 回とか 2 回しか利用されない方については適用できないと思うが、頻繁に病院に通われたり、地区内を移動される方のためにフリーパスの定期みたいなものができれば、よく使われる人にはそういったものを 1 年分でも買ってもらえる。営業する方でもそういったものを買っていただいて、地元で、コミュニティバスに貢献できるというようなことが考えられる。

事務局（藤原課長）

・今、それぞれのコミュニティバスの地元の方ともいろいろと話をさせていただく機会を持っていて、料金制度としてはやはり 200 円ということで統一したいと思っている。

・先程の定期券という制度も考えていきたい。コミュニティバスの本旨はできるだけ乗っていただくということであり、実現に向けて検討していきたいと思っている。

草野委員

・コミュニティバスの方については介護人について書かれているが、一般のバスについて介護人がどうであるのか。もう一点、コミュニティバスの方は原爆云々という障害者以外のことも書いてあるが、一般のバスについてもそういう考えであるのかどうか、聞きたい。

・第三点目は一畑バスさんに対して、現在高齢者にとって特に遠隔地の方々にとってはエバーグリーンバスという大変便利で格安なものがあるが、これは継続されるのかどうか。万一されないという場合、例えば片道 1,000 円近くかかる島根半島の方は、100 円引いただけではほとんど割引にならない。市内の人にとっては現在より上がるにしても負担がそれほど大きくは無い訳だが、片道 1,000 円近くかかるような人にとってはたった 100 円だけ割引かれてもどうにもならないのではないのかという感じがする。

事務局（高木）

・草野委員のご質問の一点目、二点目についてお答えする。

・付添人、介護者の取り扱いであるが、これについてはシールによって三段階の対応をしている。例えば、身体障害者手帳をお持ちの方について、視覚障害一・二級の方は本人が全額、介護者も全額ということになる。知的障害者の養育手帳 A については本人と介護者が全額、一人で外出することが困難な方について、介護人が必要な方は本人と介護者が全額ということである。事業者さんの運賃設定も同じように本人半額、介護者半額ということになっている。

・低減第一種と言っている身体障害者について、詳しいことは私もわからないが、この方については本人が全額、介護者の方は半額ということである。それから、低減第二種、知的障害の養育手帳、精神障害の健康福祉手帳、原爆被害の方については本人のみが全額、介護者は無しということであり、事業者の運賃設定も本人が半額で介護者は減額なしということになっている。基本的には、市で残りの半分の部分をみていくという考え方である。

・コミュニティバスと 4 条バスの半額の部分は全く一緒である。コミュニティバスはそういった手帳をお持ちの方に、一緒に乗られる付添人とか介護人の方は、全て半額ということで利用促進をしていきたい。

土江委員

・エバーグリーンパスについてのご質問であるが、先程来申し上げているように、郊外路線は基本的に大きな赤字を結果としては抱えることになってしまったということで、私どもとしては、こうしたサービス提供のための財源が現時点では望めなくなったということである。私どもにとって、支援が無い状況で赤字解消をするためには合理化策しかない。割引を提供するということは現金収入が減るという結果になるので、大変苦慮している。今検討中である。

飯野委員長

・廃止の可能性があるとということか。

土江委員

・そうである。

三笹委員

・今、議論しているのは資料 2 の予算の考え方と、それに伴う割引制度ということだけか。コミュニティバスのあり方については、また別に議論する場があるのか。

飯野委員長

・三笹委員の仰る、コミュニティのあり方というのは何か。

三笹委員

・今後のコミュニティバスの運営について、聞ききたい点があるが、それは別の場があるのか。

飯野委員長

・今日のところでは、今のこの段階でしかない。

三笹委員

・コミュニティバスの運行は、全くの空白であった地域、乗合バス事業者が撤退後に代替して運行している地域などいろいろなケースがあり、その輸送を受け持っている事業者は地域の貸切事業者やタクシー事業者で、それぞれ請け負ってやっている。

・毎年入札ということになると、応札してその事業に携わる事業者としては、非常に不安定な事業になる。ある程度永続的なものでないと安定した供給力にならない。毎年対象者が変わるかも知れないという考え方はどうなのか、市の方にお考えを聞きしたい。

事務局（藤原課長）

・入札をやっているところは、確かに毎年事業者が変わるということが起こっている。これについては事業者からの何とかならないものかという話も伺っている。また、地元から毎年走っていただく車が変わるというののもいかなものかという話もあるので、現在複数年でお願いするというような形を考えている。

三笹委員

- ・現在のコミュニティバスの統廃合とか、路線の再編とか、そういうことも考えているのか。

事務局（藤原課長）

- ・基本的には、コミュニティバスが走っているところでは、それぞれ利用促進協議会を作っていただいている。4 条路線との接続とか、地域内をどのように走らせるのかとか、どこを経由したらいいとか、ダイヤが利用しやすいかという話は、そこで協議していただいている。地元住民の意向を反映する形で行っていきたいと考えている。

三笹委員

- ・今、複数年契約をとという考えを聞いた。地域にとっては貴重な交通手段であるで、安定した供給をしていただくということが大前提になっている。地域内の交通を確保すると同時に、それに繋がる幹線への乗り継ぎというのも大事な要素になる。そうすると、幹線輸送を担っている郊外の一畑バスとコミュニティバスとの連絡がある程度密になっていないといけない。そういう観点からいくと毎年事業者が違ふとか、あるいは幹線との繋がりが図れないというようなことがあってはならないと思う。
- ・コミュニティバスは、もう少し郊外の 4 条路線との接合をうまくいくような事業者選定をやっているただかないと、何かカネさえ安ければいいということで、入札だ入札だという形はいかなものかなという具合に感じている。

飯野委員長

- ・今の意見に対して、他の委員の皆様はどのようにお考えか。かなり大事な論点なのだが。

小汀委員

- ・基本的に、三笹委員の仰るのが本来である。
- ・関連して、市バスのことであるが、17 年度の収益が 16 年度に対して非常に落ち込んでいる。この落ち込みは、ポートピア松江の送迎貸切というものが受注できなかったためで、輸送人員が前年度から 25.7% 落ち、収益が 44.5% 減ったということが報告書の中に出ている。
- ・これは、ポートピア松江が入札か何かでそうなったのかわからないが、とれていたときには 25% の上乗せができていた。交通局はポートピア松江に対して何か要請をされているか。

渡部委員

- ・現在もうそのバスはなくなっている。確か一畑さんが受けられたのでは……。16 年度までは市営バスが請け負っていたが、17 年度はできなかった、現在では走ってないというのが実態である。

小汀委員

- ・そういうことであれば、私の認識にズレがあった。

三笹委員

- ・この 19 年度予算の数字を説明願いたい。一畑バスの補助金が 18 年度当初予算 19 百万円としておられたが、決算見込みとして 32 百万円に増えている。13 百万円ほど増えているが、これは具体的にどういった路線が増えたことになるのか。

事務局（藤原課長）

・これは、国県補助の路線に対して、松江市は積み足しの補助をしている。運行実績にあわせてその分だけ増やしたということである。

三笹委員

・そうすると、これはあくまでも国県補助の負担分の予算と決算だということによろしいか。

事務局（藤原課長）

・基本的には国県補助の路線である。今年度に関しては、ご説明申し上げた例のテクノアークしまねの運行をお願いした部分も加わったものである。

三笹委員

・現行路線の維持を基本とした効率的な運行の実現という基本なお考えが大前提に書いてある。前回も申し上げたが、市内路線と郊外路線との棲み分けをして、分野論を確立し、合理化になった、この委員会の結論も出たということになれば、その郊外路線を維持運営する部分の費用について、応分の支援というものが新たに出てこないといけないのではないか。現在の国県補助の限度しか出さないということでは、この再編の結論を出しても、仮に郊外路線の方で赤字路線によって運行ができなくなったということになったら、誰が責任を持つのか、という感じがするが、いかがか。

事務局（藤原課長）

・このことについては先程の経過説明の中でも申し上げたが、本来の役割分担の話をしていた中で、結果的に、その廃止路線をどうするかという話にシフトしてしまったという経過がある。19年度については郊外線については現行の制度でやらせていただき、2路線については一畑バスさんに自社の単価を基準に補助金を出して運行していただくということでご了解いただいてこの案を作成した。未来永劫ということではないが、19年度はそういうことで決定したものだと思っている。

土江委員

・先程、松江市さんの方からの回答であるが、委員の皆様には議事録等々をご覧くださいとわかると思うが、郊外路線を分担するについては、確かに国県対象という形で補助金はいただいている。松江市さんと私の方の清井がいろいろと協議をさせていただいている中で、一つ確認したいのは郊外路線を受け持つにあたっては、その国県で補えない部分をぜひとも考慮いただきたいということである。

・了解に達しているということについて、実は一畑バスとしては理解していない。また、そういう経緯もない。そこら辺りで今日の会議ということになった。

・このままでいけば少なくとも9千万の赤字が出るということである。これは、当初から計算が成り立つ訳で、正直なところコミュニティ等々の総合的な中で、お話し合いをさせていただいたという経緯がある。この委員会でそういう議論をした経緯はないが、何れにしても郊外路線を受け持つことに対して、足りないところは配慮していただきたい、ということが条件である。これは、恐らく議事録にも載っていると思う。

飯野委員長

・先程から話を聞いていて、ちょっと変だなと感じている。

・一畑と市バスを公平に扱うということで、今の話を聞いていると、一体一畑と市バスの違いはどこにあるのかわからない。

・料金収入は増えない、一定だ、あとはコスト削減でやっていくしかない。だから足りない部分は補助がなければいけないと言われてしまうと、そもそもそういう業者に我々一般市民はこれから先の運輸の仕事を任せていいんだろうかと率直に感じてしまう。ある程度事業者としてもこれだけの努力をする予定だ、これだけのことはするつもりだ、それでも足りない部分が出て来るので、できるだけ行政も含め、住民も含め、何らかの形で支援をして支えていこうというのが、本来の筋だと思う。

・これは私だけの誤解かも知れないが、今のお話を聞いていると、何かこう、しっくり来ないという気がする。

渡部浪委員

・この補助金の話で何度となく堂々巡りしている。まだ議題はたくさんあると思う。本当にそれについては大変なことであるが、郊外は一畑、市内は市営バスということでお互いに話し合いが進んで来ている。努力義務はあると思うが、そういうことばかり言っていたら先に進まない。

・私らの法吉地区のことを話させていただくと、法吉グループが無くなるという話があり、住民の皆さんはそうになったら大変だということになった。

・ただ、バスを通してくださいとお願いするだけではだめで、通してもらうためにはみんなが利用しなくてはいけない。自分たちはバス券でも買って、一世帯当たり何枚か買うようにしてでも、通してもらうような方法をみんなで考えていかなければいけないという話も出ている。

・補助金のことばかり話しては前に進まない。皆さんが利用するにはどうしたらいいかというような前向きな話があってもいいのではないかな。

飯野委員長

・もう 2 時間以上続けているので、今の議論もあるが、一旦ここで休憩を入れて仕切り直しをしたいと思います。10 分くらい休憩をとり、55 分から再開したいと思います。

(休憩)

飯野委員長

・一つ確認をさせていただきたい。この委員会としては将来の松江市のバスはどうあるべきかという基本計画の議論をして、それを実現していくために、事業者の皆さんにどのような形で役割分担をしてもらおうかというレベルのお話をしてきた。

・今日、随分話題になっているのは、それを巡って費用をどのような形で負担をしていくのかということである。バスの運行に関しては、運賃収入、国県補助、それプラス α （それでも発生する赤字部分）があるが、この α の部分についてどのような形で市の補助が受けられるかということである。これについては実態がよくわからないので、その辺の確認を事務局の方をお願いしたい。

事務局（友森室長）

・小汀委員さんから出されたことにも関連するが、議事録等を見ると清井社長さんは、市が具体的な補助金の支援策を出さないということで、やむなく 10 路線の廃止申請をした、ということをやっている。そして、3 ヶ月の中断もあった。この委員会の速度、そしてもう一つ大きき松江市の予算編成の時期

とのズレということもある。市長自身が来年度予算の査定をするのは今現在な訳である。昨年の 9 月の時点で具体的な金額というのはなかなか難しい状況にあった。

- ・全国のバス路線、横浜市営とか民間の会社、ここで言えば一畑バスのような大会社がお止めになる状況の中で、一畑バス、あるいは清井社長さんとしても、民間の経営ではもう限度だということから、10 路線の廃止やむなしという決意をされたと認識している。

- ・そういう中で、昨年末 11 月段階で、10 路線のうちの 8 路線は市営バスと一畑バスの重複を避けて調整して、市営バスの方に統合するという事になった。ある意味公営バスの存在意義というのはそのところにあると思う。単価が高いと仰っている市営バスではあるが、市民の皆さんの日常の利便を考えると、そうせざるを得ない訳である。路線の再編、ダイヤの見直しなど、精一杯努力効率化を考えた結果、8 路線投入することが可能ということになった。

- ・後の 2 路線については一畑さんにご協力いただいて、国、県の補助単価（国が補助金を出すとき使用する低い単価）ではなくて、一畑さんの現実の単価をお願いすることとした。そうすると、差益も少し出るということで合意をいただいた。

- ・4 条バス路線については、一畑さんも、松江市も、そして交通局も納得した事項であると私たちの方は判断をして、合意事項であると考えているところである。

飯野委員長

- ・ある意味ではこの間、市、あるいは一畑との間で、そういう形で合意が図られて、路線が維持されるということになっている。

- ・今後、路線によって発生するであろう赤字等の補填問題については、先程から議論があるが、最高責任者である市長がどのような判断を下すかということが大きな判断材料になってくる。我々がこの委員会でそこまで判断を下す、あるいは議論することはできないので、今後はその問題に関しては事業者と市当局との間でどのような形で負担を仕合うのかという辺りを、議論していただければと思う。この委員会として、この問題については一応ここで議論を終えたいと思う。

4) 4 条新路線・ダイヤ改正等について（資料 4）

【説 明】

- ・事務局（吉岑）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

- ・これに関しては、両事業者の皆様にご協力をいただいて出来上がった苦心の作だと思う。これに関して委員の皆様どうか。

草野委員

- ・今回は、循環線のバスのダイヤが出ていないようだが、資料 4-1 で、松江駅からしんじ湖温泉へ行くのに 10 時 23 分から 11 時 35 分、つまり 1 時間 10 分バスが無いようだが、何か別のバスがあるか。

事務局（吉岑）

- ・全部載せていなかったのは大変申し訳ない。玉造方面、大東方面については、松江温泉の方に行く

直通ルートもある。この便は玉造線については1時間に2本のうち1本程度温泉の方に入っている。大東線も1時間半に1本程度ある。それと、資料4-5の真ん中の右下のところに、松江駅一日赤と書いてある。黄色で上の方を塗っているが、この車が日赤を経由して松江しんじ湖温泉に入るようになっている。他系統もしんじ湖温泉方面に向けてかなりの便数が入ってくるようになっている。また、竹矢線でいうと日ノ丸バスさんとか、市営バスさんが若干、松江温泉の方に入ってくるような形になっている。これを全部この資料に載せると、どこからどの部分が来て、どういうふうになるのかわかりにくいので、競合のところだけを載せさせているが、便数は確保しているということである。

草野委員

・北循環線について、前から何回も質問しているが、何か松江駅での待ち時間のことについての是正は可能であったのか、それとも、やはり難しいということであったのか。あそこで大体25分くらい待たなければ、メッセから市役所の方へ行けないという問題を何度も指摘したが、その経緯について最終的にはどうなったのか。

事務局（吉岑）

・南北循環線の北循環線の駅での待合いということであるが、南北循環線というのは南と北に分かれて、単独で回っていて、それを利用して南から北へとか、北から南へ行かれるのに、駅で乗り継がれることを考えると、どうしても接続の時間をいただきたいということである。メッセからだ駅で20分くらい停まる。

・外回りをお使いいただくと駅で待つような形になると思うが、これを内回りで帰っていただくと、春日の方から回って帰るようになると思うが、そんなに時分も多くはかからない。循環線のご利用の仕方をしっかり広報して案内すれば、松江湖温泉へも比較的短時間でいけると思うので、そういった利用方法を周知できればと考えている。

草野委員

・10分くらい違う、メッセから市役所へ行くのに福祉センターも通るし、結構時間もかかるという感じを持っている。

事務局（吉岑）

・福祉センターを内回りで行くようになろうかと思うが、しんじ湖温泉という、ホテル白鳥の横の横断歩道があるところで降りていただくと、福祉センターまで回らなくても、しんじ湖温泉へ横断歩道を渡っていただければいけるので、10分までには松江しんじ湖温泉まで接続ができるのではないかと考えているが、どうか。

飯野委員長

- ・他にこのダイヤに関して、いかがか。
- ・個人的にはかなり、待ち時間のストレスが解消されるようなダイヤになったという気はする。

草野委員

・一畑バスと市営バスのダイヤを停留所でも共通にするということで、利用のし易さが前進するだろうと喜んでいる。他方、この4月から乗り換えについて多少でも割引があるのか。現在、市営バス同

士ではそういうことが行われているが、その辺のところは今後の検討課題なのか、それとも4月から何らかのことを考えているのか。

事務局（吉岑）

・先般も、若干ご説明をさせていただいたかと思うが、現行バスカードでの乗り継ぎについては、1時間以内20円引きという割引制度がある。ただ、現金ではそういった制度がない。

草野委員

・一畑でも市営でもか。

事務局（吉岑）

・そうである。また、充実した補助制度ということになると今後の課題になろうかと思うが、現行としては20円引きの制度がある。

森脇勇委員

・時刻のことであるが、遅い便を少しやろうかという話があったと思う。当初は他の便でもいろいろ遅い便が当てはめておられたと思ったが、目玉の部分はどこなのか。

・例えば、美保関線で最終便が8時30分発で、ターミナル着が9時10分なのだが、もうターミナルからのアクセスは無い。ターミナルからコミュニティバスはもう走っていない。だから逆に遅くてもよい。

飯野委員長

・どっちにしろ無いということか。

森脇勇委員

・アクセスする便が無いから遅れても構わない。最初の議論の中で少しそういったものを作ったかどうかということがあった。遅い便の方がよい。

事務局（高木）

・今のご質問であるが、後で出てくる実施計画の中に終バスの延長がある。最初の資料1-3の説明のところで、終バスの延長について長谷川委員さんの質問にお答えを書かせていただいている。

・市営バスの竹矢線、南北循環線については、終バスを遅くしたダイヤを組んで運行していくこととしている。今の段階では他の路線については、現行と同様な時間帯で、4月1日からはスタートをさせていただきたいと考えている。

・どうしても終バスを遅くするということになると、費用対効果ということも考えなければならないので、その他の参考資料も付けているが、補助メニューがあれば社会実験的な運行で検証し、必要に応じて実施して行きたいと考えている。

江角委員

・現在、美保関ターミナルから松江駅に行く便は、9時50分から16時50分まで1時間おきである。今までこの中間の部分があったと思うが、無くなったのか。

事務局（吉岑）

・11 時 10 分くらいに一便あったということについて、美保関線は基本的に、中間帯には 1 時間に 1 便というということで、説明をさせていただいている。今回の案で、1 時間に 1 便ということで調整をさせていただいたということで、お願いしたいと思う。

・現行は確か 1 便か 2 便くらい、30 分おきに運行している便があると思う。運行便数は 1 便減っている程度である。

飯野委員長

- ・他に、この件に関して、ご意見はあるか。
- ・これを一つの基本形ということで、作業を進めていきたいと思う。

5) 今後の取り組みについて（資料 5）

【説 明】

- ・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・19年度以降になろうかと思うが、こういった組織を生かしながら利用促進を図っていこうということが事務局の提案である。先程、渡部浪委員の方から話があったが、いかにしてみんなで利用を促進し、自分たちの交通手段として公共交通を残していくのかという地域の運動というか、盛り上がりはどう作っていくのかということが、非常に重要なことだ。そのための組織をきちんと立ち上げようではないかということだとご理解いただければいいと思う。

・この委員会が始まったときからずっと申し上げてきたが、公共交通の責任は交通事業者だけが負うということには絶対にしない。行政も住民もみんなで支えていくんだということで、それをきちんと担保する組織を作ろうということある。

・では、こういう方向で、今後取り組んでいくということにしたいと思う。

6) 実施計画（案）について（資料 6）

【説 明】

- ・事務局（高木）

【質疑・応答】

飯野委員長

・これまでも何度も議論してきたが、この実施計画について、最終的に皆さんの意見をいただきたいと思う。

森脇委員

・今仰った松江駅に人を配置するというのはとても嬉しい項目になる。島根県物産観光館の例をとると、タッチパネルでの検索もあったが、結局、観光客の方は対話しながら聞かれる。やはり人が観光

客をお迎えし、対話する市民であるということがとても大事なことで賛成である。

・情報提供の充実という中に、例えば先程の割引制度というもので、通り一遍等の高齢者、障害者だけでなく、市民の中には「こんな割引があったらいいな」という意見もあると思う。その割引制度そのものを公募していい意見が出たら採用する。3ヶ月に1回くらい何かバスに関する公募をかけると、ぐっと関心が高まるのではないかと思います。市民全体が考える公募制度みたいなものはどうかと思う。

飯野委員長

・とにかく、情報を頻繁に出して、少しずつ松江市のバスは変わっていくよ、変わってきているよということを出していくことがとても重要だと思う。また、それに自分たちの意見を反映することができる、もちろん負担も当然市民が負わなければいけないが、そういうことも含めて、きちんと支えていくという方向を出していくということが大事だと思う。

小汀委員

・今日は欠席だが、田中隆一さんという方が天神町の方でバスマップというものを作っている。私は、夜いろんな時間に散歩して歩くんですけども、唯一天神町、白潟本町で間違いなく明かりがついているのが田中隆一さんの事務所である。何をされているのかなと思っていたらバスマップというものを作っておられる。書店に200円であるし、松江市の市民課の窓口で3箇所ほど置いてある。これは無料で、松江市に転入する人にどうぞお取りくださいということで、年間に3,000部この窓口で出るそうである。これは無料である。

・そのバスマップを見ていたらこの委員会の様子が報告されていて、公共交通について清井社長のお話であるとか、渡部局長の話が載っていた。私もバスには美保関でこの会があった時に初めて乗った。観光バスに乗ったことはあっても、路線バスには初めてのつた。あんな満員のバスには初めて乗った。

・できれば市民全員があのかのバスマップを購入したらよいと思う。200円でこれだけの冊子ができる、内容のあるものである。私はこんなところに隠れた人が努力していると思い、今日の公共交通が保たれていることに感激して、850円だったと思うが、サポーターになるということで2,000円ほど出したら、無料でくれると言われたが、買った。こういうことが原資になって、できているわけである。

・私は先程来、一番肝心なことは利用者を増やすこと、あるいは認識を高めることだと思う。松江市民が自分らの足として必要な公共交通を維持していくという部分で言えば、こういうことを一人一人がよりしていくこと、それと利用を実際にすることであろうと思う。

・先般、市長にお会いする機会があつて、60万円をぜひ市の予算で出してあげてくださいということ要望した。当局の方でも少なくとも市の窓口で売れる200円×3,000部の60万は、予算化していただきたい。

・私自身もこう申し上げたからについては、できるだけバスを利用しようと思っていて、最近は随分バスの乗り方、釣り金をぴったり用意しないといけないと思っていたが、前の方へ出て行って両替をするという方法が初めてわかった。事左様に、まず自分らがやらないと誰かがやってくれるということでは何の解決にもならないと思う。

飯野委員長

・それぞれの職場々々で、少しずつ輪を広げていくということをしていただきたいと思う。

・一つ質問がある。全体目標ということで、ある程度の数値目標を掲げている。この定期的な進捗状況のチェックは、先程の市民交通会議というところでやるということであったが、市の方としては今

後どのような形でやっていこうと思っているのか。お考えがあればお聞かせいただきたい。

事務局（高木）

・この計画は市民、企業、交通事業者、そして行政というのが手を携えて地域の交通を守っていくということが基本的な方針である。まずは作っていただいた計画を実行に移していく、そういったものを継承していく事務局的なところは、市の方で責任を持って、新たにこの市民交通会議をスタートさせてやっていきたいと考えている。

・理想的なことを言えば、将来市民自らが公共交通を自分のものとしてとらえられる時期が来たときには、市民の皆さんが中心となった会議に代わっていくべきだと考えている。

飯野委員長

・実施計画案について、他の皆様からのご意見があればお願いしたい。

・これも、何度も議論しているが、あくまでもたたき台であるのでこれから先でも自分たちで修正は可能である。より良いものにしていくために、皆様のお知恵をまた拝借させていただければと思う。

・それでは、その他になるが、国土交通省環境行動計画モデル事業についてということで、説明をお願いする。

7) その他 ①国土交通省環境行動計画モデル事業について（資料7）

【説 明】

・事務局（高木）より説明。

【質疑・応答】

飯野委員長

・これは、松江市が独自にやっていくというメニューだと考えてよいのか。

事務局（高木）

・指定をいただいたのは松江市という自治体である。しかし、事業実施にあたって、市が主体となるということはもちろんであるが、事業者さんとの連携を取ったり、関係機関と連携しながらということになる。窓口は松江市ということになっていくと思う。

飯野委員長

・予算的な措置は無いので、それについてはここに書いてある、いろいろな円滑化等総合対策事業というようなものに新たに手を挙げて実施するということになるのか。

事務局（高木）

・そうである。

・そういった意味では、予算措置が伴うものについては松江市が事業主体ということで予算措置を行って、事業を実施していくということになるかと思う。

飯野委員長

- ・メニューをみると、利用促進に向けての取り組みに、もしかすると補助がつくかも知れないということのようである。もし、アイデア等があれば事務局の方にお寄せいただきたいと思います。
- ・本日の議題は以上である。一応、本日が今年度の策定委員会の最後ということになる。最後に、ぜひ発言しておきたいということがあればよろしくお願いします。まだ予定の時間も15分ほどあるので、特に今日発言をされなかった方をお願いしたいのだが、よろしいか。

草野委員

- ・高齢者割引と障害者割引のことについてであるが、バスにいつも乗っていると少し矛盾を感じることもある。現在の障害者割引について、スムーズに歩いてバスに乗り降りされる方がどうして身体障害者の手帳で割引を受けられているのか、疑問に思うことがある。中には心臓病でパイプか何かを入れている方、何かそういう手術を受けている方で身障者になるという話も聞いたことはあるが、そういう方なのかなと思ったり…。
- ・他方、高齢者で、降りるときに後ろ向きでないと降りられない、膝が痛くて降りられない、そういう方はたくさんいらっしゃる。そういうことを考えると、今回の改正で障害者は無賃になると、高齢者の中にはバスの乗り降りも不自由だという方が現在よりも更に負担が増えていくということについて、非常に矛盾を感じる。障害者に対する批判（あの程度で、なぜ割引がしてもらえるのとか、無賃になってしまうのとか）も出てくるのではないかと、ということを実際にバスに乗っていて、私自身も矛盾を感じる。そういうことを少し申し添えたい。その辺の詳しいところは私もわからないが、見ていてどうしてこの人が割引なのだろう、という感じを持つことがある。

福井委員

- ・先程の障害者団体の代表である。障害者というのは、身体については1級から6級までの階級があり、他の障害についてもそれぞれ階級がある。これは自分が申請して障害者認定を受けたものではなく、認定医さんという方がいらっしゃって、その方が当事者の身体等を調査して、それから「あなたは何級です。」という等級を与えて、それを市の方へ申請し、県から手帳をいただく、というのが現状である。確かに仰るように、トコトコ歩く方というのは多分6級くらいの方だと思う。
- ・しかし、あなたは6級でトコトコ歩かれるからバス料金の割引はないということになると、今度は障害者間の差別が出てくる。いろいろ見て不都合だと感じられることも確かにあると思う。しかし、本人にしてみれば健常者よりは大変であることは間違いない。だからその辺はご理解をいただきたいと思う。
- ・他のことについても、いろいろな計画の中で障害者に対して大変配慮をいただいているということを厚く御礼申し上げる。
- ・我々障害者も年をとると、どうしても車の運転が難しくなる。バス、タクシーの利用を高めていくことになるのではなかろうかと思う。バスの利用促進については、今後とも会の方で普及をしていきたいと思っているので、よろしくお願いします。

飯野委員長

- ・基本的な考え方として、負担能力があるかどうかということが一番大事で、高齢かどうかとか、身体がどうかということではないはずである。従来、福祉政策として行ってきたやり方が当たり前になっているが、本当にそうなのかということはきちんと議論しないといけないところではある。

・この間、ずっと私の横で副委員長をしていただいた浅田先生、もし最後に何かあればよろしくお願いします。

浅田副委員長

・今日もいろいろ活発な議論が行われた。確かにまだまだ解決しなければならない問題とか、宿題として考えていく課題とか、いろいろなものが残ったが、事業者さんを始めとしていろいろな立場の方が参加して議論をしていく場ができたということが非常に大きな進歩であったと思う。

・私もそういった場に参加させていただいて、学ぶことが多かったと思っている。

飯野委員長

・これは4月以降の課題になろうかと思う。この委員会では公共交通のあり方というものをどう考えるのか、ということで議論をしてきた。今日の小汀さんの発言にもいくつかあったが、これから先、住民の移動手段の確保については、単にバスだけではなく、様々な移動手段、あるいはそれに携わる様々な主体というものも含めて議論を積み重ねていかないと、それを実現することが難しいと感じている。

・人口規模が小さい中で、これだけの公共交通のネットワークを維持しているまちというのは、日本にはほとんど無いと思っている。しかし、人口がそんなに多くないところだでも、工夫の仕方によってはきちんと公共交通を維持できるということを示すのは、実はこれからの日本社会において非常に意味のあることだと思っている。

・そういった少し高い目標を掲げて、4月以降も努力して行きたいと思っている。

・委員の皆さんには、今後ともぜひご協力をお願いしたいということで、この会を閉じさせていただきたいと思う。

・本当に、皆さんどうもありがとうございました。

事務局（高木）

「そういたしますと、本日のところで、この実施計画案を成案とさせていただきまして、少し資料を調整する時間をいただき、きちんとしたものとなった段階で、飯野委員長さん、浅田副委員長さんには大変お手数をかけますが、皆さんの代表として市長に報告というような形をとらせていただきたいと思います。本来ならば委員の皆さん全員で、ということだと思いましたが、ご了解が得られれば、正副委員長さんからご報告をお願いできたらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。」

〔閉会挨拶〕

・事務局（友森室長）

「飯野委員長を始め、本日ご欠席の委員の皆様にも、長期にわたりまして大変貴重な時間を割いていただきましてありがとうございました。また、私たちの運営上のまずさで、突然委員会を開いたり、間が空いたりいたしまして、様々ご迷惑・ご心配をおかけしましたが、今後のバス交通のことを真剣に考えていたということで、どうぞお許しをいただきたいと思います。」

「それから、バスを取り囲む環境というのは、ますます悪くなっていくと思われます。そういう中で、19年度以降も、今、飯野委員長が仰ったとおりの形で、松江の利便性というものを高めていかなければならないと思っておりますので、今後ともご支援、ご教示、あるいはお叱りをいただきながらやっ

ていこうと思っておりますので、来年度以降もどうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。」

3.2 作業部会

3.2.1 作業部会の構成

委員会委員、一畑バス、交通局、国土交通省島根運輸支局、島根県交通対策課、松江市政策企画課、各支所地域振興課

3.2.2 作業部会議事要旨

第1回～第3回については、平成17年度の「松江市公共交通体系整備計画策定報告書」に掲載している。

(1) 第4回作業部会議事要旨

日時：平成18年4月27日(木)

場所：松江市役所

1. スケジュールについて
2. 基本方針を踏まえた基本作業（優先度、実現可能性の検討）
3. 競合路線の見直しについて

1. 挨拶（吉川、飯野委員長）
2. スケジュールについて（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆今までの作業部会で実施は12月頃というスケジュールであったが、12月から周知公報に入るということで実施は4月ということになっているが。（一畑バス）	◆見直しする路線の内容等にもよるが、バスのダイヤ改正ということになった場合、今までの12月というのが適当かどうかといことについても専門的な立場からご意見を頂きたいところで、これは素案の素案ということで事務局の方でつくってみた。基本的に10月にJRがダイヤ改正を行うこともあり、10月か3月に合わせる考え方もある。 ◆委員会ではあくまでも12月という予定になっているが、状況によって一番ふさわしい時期を決めていきたい。（吉川） ◆大事なことは利用者に迷惑をかけない時期を選ぶということで、従来の10月、3月に合わせるという考え方もあり、市長も同意している。（飯野委員長）
◆JRの素案が出来るのが3月なのでそれに即応するのは難しい。今あるダイヤに合わせるということなら可能であるが。（交通局）	◆実際これに合わせることの難しさもあるので、今後ふさわしい時期を決めていく。委員会の方にも出す時期があるのでそこで決めていきたい。今この場で4月ということにはしない。（吉川）

意見・質問	回答・対応
◆今まで議会や報道の方へも、12月ということで伝えてきたが、12月にこだわらない場合どこかで表明するのか。(交通局)	◆委員会での議論の流れにもよるが、12月にこだわらないという場合は委員会の中で合意を得ておく必要はある。(飯野委員長)
◆実際バスを動かしていく側での委員会として路線バス分科会とコミュニティバス分科会がある。 目標を定めながら進めて行き7月の始め頃には具体的なものが出来ないと遅いのではないかと事務局の方では考えているが如何か。	
◆基本方針の実現性・優先度(素案)について(高木) ・前回第4回の委員会で承認された約70ある小項目について、事務局の方でタタキ台をつくってみた。これについて意見を頂きたい。	
◆協働について(高木) (説明略)	
◆②の通勤のバス利用が○、行政職員の積極的なバス利用が◎になっている。この並びはどう考えているか。省エネ法改正により一定の事業者にも公共交通を使うことを事業者責務として期待されているので、○をもっと強力に推し進めができるのではないかとと思うが。(県)	◆委員会の中でも、まず行政職員が率先して取り組むべきだという意見もあり、このように行政優先で◎を付けているが、最終的には企業にも輪を広げていきたいと思っている。 ◆事務局としては、まずすぐにやれるところからということでこのようにした。(吉川)
◆バスサポーター制度への参加については、バス事業者と一緒に具体的なものを示せるのではないかとと思っている。(吉川)	
◆路線再編について(高木) (説明略)	
◆県民会館前のターミナル機能再編というのは、松江市のまちづくりの上位計画からは何か決まっているのか。(県)	◆再開発事業をするということは決まり一部着手しているが、まだ面的な全体像はできていない。 ◆1-5の7番の道路整備等へのバス事業者の意見反映ということで、このあたりへもバス事業者の意見を反映して、再開発事業は進めていきたいと思っている。(吉川)
◆新規路線の導入の2快速バスの導入とあるが一部の路線で実施しているものもある。(4)についても市立病院線を循環型で行っている。これらについては一部実施している表現をして頂いてもよいか。	

意見・質問	回答・対応
◆ 4 条の路線の見直しということで 7 月まで予定が引張ってあるが、これは競合路線の見直しだけでなく、放射型や環状型も合わせて行っているのか。	◆ その通り。エリア全体の見直しを行っている。 ◆ コミュニティバスとの接続等についても、調整し、情報を共有しながら進めていく。見直しにより住民サービスが落ちることがあってはならない。
◆ コミュニティバスとの見直しのスケジュールをもう少し前倒ししながら路線バスと連携するようなイメージにできないだろうか。(高木)	◆ 先ほどの JR との調整の話と同じく、認可の時期の問題もあり、なかなか足並みをそろえて調整するのはむずかしいのではないかと。(交通局)
◆ ダイヤ改正について (高木) (説明略)	
◆ 5 番の定時性の確保について。定時にバスが来ないというのもバス離れの理由にあると思うので、これは実現性のランクを一つあげても良いのではないかと。	◆ ①③は財源に関係なく実施できるので A に。②④は新しい道路改良などが入るためすぐには対応できない。
◆ “優先度” とあるが、取り締まりなど “A” となっており、これは優先度というより実施時期のように思える。本当に今できるかできないかを示しているのではなく、実現性の検討後、優先度もまた同じ切り口の検討を重ねているように見える。本当に優先順位の高いものからやるのであれば、A ランクを上を持ってきて、ただ今できないから後でやる、ということはあるであろうが。表の作り方の問題かもしれないが。	◆ 今の話を表に表現するのは難しいかもしれないが。例えば、B ランクになっていても備考欄の条件により A と同じ扱いになるとか、A ランクでも条件により B と扱う、などとなれば多少はウエイトをつけられるのではないかと。信号などのように全部 1 回で出来ない場合もあるので、エリアの中でも優先度というのが出てくるであろうし、そういったことを備考欄で示すというのはどうか。 ◆ 実現性と優先度は視点が違う。優先度は「よりよいバスにするためには」という理念的なところから出てくるもので、これを現実にと考えると予算の問題、手続きの問題や現状のハードの問題が出てくる。そこで付いてくる順番が実現性である。その実現性についても、但しやるのであれば市内全域ではなく、ある場所からやっていくというのが備考欄に付くと、イメージ的にわかるのではないかとと思う。 ◆ 順番として、先に優先度を付けて、実現性を検討するという考え方もある。その場合、作業部会でこういう議論の結果、よりわかりやすい表現として変更したと説明する。今の意見も含めて委員会で再度確認をとることにする。(飯野委員長) ◆ 本件については再度練り直す。(吉川)

意見・質問	回答・対応
◆運賃体系について（高木） （説明略）	
◆運賃の改定というのは、ダイヤ改正と同時期にやるのか。	◆割引補助の手続き等を今年度、補正などでやることは想定していない。（吉川） ◆定期券などを想定して頂くと、路線の見直しをした時に走らない路線が出てきた場合、せっかく買った定期券が使えないことも起こる。そのようなことは避けなければいけない。（交通局） ◆高齢者割引制度から高校生の割引制度は、合併調整項目の重要な部分で、市の方向性としてはH19年度から統一するということになっている。新年度の予算要求となれば9月10月には方針が出ていなければいけない。（高木）
◆一畑と市営バスの共通定期券をつくるというのは実現可能であるが、精算・払い戻しなどがあるためどのようにするかということがネックになる。 ◆コミュニティバスとの共通定期券というのは考えてないか。	◆先々では、すべて一緒にしたいところ。 ◆定期券だと難しい。だからバスカードとカードリーダーのシステムとなる。定期券自体があまり出ていない。 ◆市営バスは、通学定期を使っている人は毎年400人くらい。一般の利用客は200人前後。これから想定すると通勤で利用している人は2,000人いるかいないかというところ。一畑バスも含めるとどれくらいになるかわからないが、共通定期券があれば、利用も増えるのではないと思う。（交通局）
◆利用促進について（高木） （説明略）	
◆4-①ノンステップバスはもう導入されているのではないか。 ◆4-①がBになっているが、利用促進の面から今まで利用できなかった人たちが利用出来るようになるというのは極めて素直に説明できることではなか。 ◆環境対策で1が○で2が◎になっているが、環境に優しいバスへは補助もあるので、◎でもおかしくないのではないと思う。	

意見・質問	回答・対応
◆今当社では 22 両のノンステップバスを導入しているが、道路のバリアフリー化ということで、市道は対応しているところが多いが、県道、国道でステップを出しても当たって意味をなさない場所が多い。是非、市の方から県、国の方へ調整して頂きたい。(交通局) ◆ガス車両も 8 台導入しているが、ガスステーションが 1 カ所しかなく、8 時になるともうつげない状況。できれば、北、南に、できるだけ早い時期に対応を考えて頂きたい。また夜遅く走らせる場合も、その対応も出てくるので。(交通局)	
◆今度の 5 回目の委員会に向けて、作業部会の委員として言いたい。これだけ数多い項目があつて、路線バス、コミュニティバスの分科会もあり現実的な検討をしているが、大項目の 5 番目の利用促進については、委員会に国、県からの代表の方も出ておられるし、市民代表はじめ多方面から人が出ているので、そのあたりの議論は集中してやっていただきたい。(交通局)	◆こういったプランを実現するために参加している委員が、それぞれ自分のところで何ができるのかというスタンスで参加してほしいということは申し上げているつもりであるが、再度、委員会で呼びかけてみたいと思う。(飯野委員長)
◆最初、第 2 回美保関でやったときに、ご自身の意見を出す機会もあった。そのとき書かれたものには自身のプランがあつたと思う。それも出してもらったらどうか。(交通局)	◆これまで事務局の方から、委員の皆さんには自分の考えているプラン、実現したい中身について意見を寄せて貰うようこれまでも何度か呼びかけてきたが、今後具体的なことを進めていくと更に意見もあろうかと思うので、その辺はまた委員会で各委員に問いかけましょう。(飯野委員長)
◆バスの待合い環境の充実ということで、バス停への上屋、ベンチの設置が実現性が◎で優先度が B となっている。旧町では、バス停の上屋は地元でと言ってきたが、世帯数も減り集落の体力も弱くなっている。しかし小学生の利用もありブロックにトタン屋根の簡素なものでも早い実現が望まれる。旧市内のバリアフリーなどを含めたバス停整備とは分けてでも A にして早い実現を希望する。 ◆補助制度でもよい。1 年に 5 件でも早い実現を望む。	◆要望は多いので市内でも設置してきており、できるだけ早くということで B としてはいるが、制度化を急ぎたい。

意見・質問	回答・対応
◆バス停の美化について。バス停は近くにあつてほしいけど家の前にあつては困るというところで、バス停で待っている人がタバコのポイ捨てやゴミがある。ゴミ箱は置いてあるがすぐにいっぱいになる。バス事業者はもちろんであるが、市民も美化意識に努めることを備考欄にでも一つあげておいてほしい。(一畑)	◆地域主体でという枠組みが出来て、行政はあくまでも支援という形ができると、また意識が変わってくるのではないかと。(吉川) ◆最近、鉄道の方ではマイレール意識を高めましょうということで、駅の清掃ボランティアなどを、駅を集会所的な使い方をしながら行っている。 ◆八束町の方でコンビニの近くにあるバス停を移転したいということがあり、コンビニ側から店の延長として上屋をつくり管理もしていきたいという提案があった。今後はこのように企業も巻き込んでサポート環境ができれば良い。(吉川)
◆優先度の訂正などの意見があったが、作業工程の中で優先度が高いと思われるところの、高齢者割引、高校生の通学補助などの具体的な計画の作成となっているが、その他の項目の具体的なスケジュールはいつの時点で決められるのか。	◆委員会では次の5回目から6回目で示すということにしているが、次回5回目で優先度、実現性を示すにあたって、具体的な裏付けも持っておきたいと思っている。(吉川)
	◆今後の予定 (吉川) ・5月末に委員会を予定しているが、その前にまたこのメンバーで集まり、委員会に出す資料の確認をして貰いたいと思う。 ・それまでのところで、個別に相談させて頂くこともある。 ◆競合路線の見直しについての中間報告 ・作業工程の「路線の見直し」のところに「1社としての路線・ダイヤ」とあるが、これについて。 ・11月下旬から1月にかけて、既存の路線系統ダイヤをもって1事業体でやったら市民の利便性を落とさずにどれくらい効率化利便性が図れるか、といった分析をした。 ・その後3月から、1社として路線・ダイヤをやったらどうなるかということを検討した。松江駅を中心に放射型に延びる路線を一畑バスに組んで頂き、市内の中心部を走るループバス等を市営バスの方で路線系統ダイヤを組んだ。

意見・質問	回答・対応
	・その2つが出来たので、先週から今週にかけてその2つを1つにして、時刻表を含めてつくったところである。 ・今後何をするかという、2社がつくった放射型と市内型という路線を合わせたものをもう少し見直す。駅前や島大前、県民会館前などの中心となるターミナル的な場所や人がたくさん利用する場所での調整をやっていく。今その作業分担をやっており、最終的には収支の計算までやっていくという予定になっている。
・新聞などを見ると「競合していることが悪」「ダンゴ状態が悪い」だから赤字なのだというふうに書かれているが、市内の真中、駅前でバスが集中するのは当たり前のことで、10分に4本も5本も来れば利用者にとっては利便性が高い。それが郊外に出れば1時間に1本となる。それを真中で調整すれば1時間半に1本になることもある。 ・ダンゴ状態になっている部分を最大限1時間に何本に抑えるなどできるだけ調整するが、重複していることが必ずしも悪でないことを理解頂きたい。 ・中心部に人口、企業が集中し、川を挟んだ松江の地形上しかたないところもある。 ・全て競合を無くすのか、無くさないのか、これも議論は分かれるところで、一畑と市営バスで10便ずつあるところを7便ずつにして、渋滞の緩和もしながら利便性も確保する、といったように現在作業を進めている。 ・そういうふうな視点も持って頂きたいところである。(交通局)	・そのあたりは、まだ事務局と意見が完全に一致しているわけではない。 ・「競合が悪」ではないが、基本方針の目標として競合路線の解消があるので、まずそれに沿った形で、1社でやった場合どうなるのかというところをもう少し詰めて頂きたいというのが希望。 ・バス分科会の方でももう少し調整をしながら進めて行きたいと思っている。(高木)
	◆今日の議論をベースに事務局の方で各方面と詰めさせて頂き、5月末の委員会に向けて作業を進めて行きたいので、ご協力お願いします。 ◆本日はどうもありがとうございました。(高木)

(2) 第5回作業部会議事要旨

日時:平成18年5月25日(木)

場所:松江市役所

1. スケジュールについて
2. 基本方針を踏まえた基本作業(優先度・実現可能性の検討)
3. 競合路線の見直しについて

1. 開会

挨拶(吉川係長)

2. スケジュール、優先度・実現可能性の検討について

説明(高木)

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆課題のところに何もないところがあるが、課題がないところは問題がないということか。問題がなかったらやらなくてもいいのではないですか。(鹿島支所:勝部)	◆課題がないわけではない。ここの欄は、進め方の課題である。実現性が低い項目にはどんな課題があるかを入れている。例えば、バス事業者の協働というのは、この委員会に両者参加いただいて、すでに動き始めている、ということで空欄にしている。行政職員の積極的なバス利用は、市だけではだめで、国・県の方にも働きかけていく必要があるなど、今現在想定されるものを書き出した状態である。(吉川係長) ◆今後このように進めていく、ということを説明すれば分かりやすくなるのではないか。(アテナ:田中) ◆委員会でもそのように言われる可能性があるので、当日はもう少し分かりやすいものにしたい。(高木)
◆優先度のところに点数が書いてあるのだが、これはバックデータか何かあるのか。例えばコストが高ければ何々とか、それは実現性のところ入っているのか。費用対効果で向かうかどうかだと思ふのだが、費用の部分はどこかに入っているのか。(鹿島支所:勝部)	◆金銭的なものはこの実現性の中にからんでくる。(吉川係長)

意見・質問	回答・対応
◆実現性がほぼコストを含んだ総合評価なのか。緊急性があったら、よほど金がかからなければ、もう6点だろうが、2点だろうが向かえばいいのではないか。効果が出るのなら。(鹿島支所：勝部)	◆そのところで、緊急性、重要性、拡大性を合わせた優先度である。スケジュールとしては、Aの◎はもう18年度直ぐにでもやる、Aの○は、優先度が高いが、実現性の条件をクリアすることが必要だということで、これも18年度から検討するということである。また、基本的にできるものは前倒ししてやるということである。 (吉川係長)
◆せっかく優先度で点数つけて総合評価するのに、実現性と総合評価の関わりが全くないというか、Aランクで◎ですぐやるという分かるが、Aランクなのにすぐにはやらない、Bランクなのに実現性で◎だったり、というのは関係が成り立っていないようで分かりにくい。 実現性の中には費用対効果の費用の部分が目に見えない形で入っていて、実現性の判断が不明確である。実現性の根拠理由付けが見えない。(鹿島支所：勝部)	◆総合評価は優先度に関わるものである。実現性というのは、右側のスケジュールを出すためのルールである。(吉川係長)
◆実現性にお金や政治的なものが入り込んでしまっている。説明が必要である。 優先度が決まって、ここで総合を書く必要はないのではないか。次の実現性のところで困難な課題がクリアできれば、実行するかどうかというのが、総合評価でくるのではないか。(鹿島支所：勝部)	◆ただ、その実現性が現在すぐみえるものとそうでないものがあるのではないかと思います。Aランクに入っている項目は、◎、△に関わらず検討するなり、実施するなり、とにかく直ぐにやりたいということである。今後その項目を詰めていく段階で、検討か、実施かは変わってくる。(アテナ：田中) ◆この実現性の説明のところをもう少し、お金の部分とか、タイミングとかの説明をつけてフォローしたら分かりやすくなる。 要は、委員さんに見ていただいたときに、分かりやすいと思ってもらえないと作った意味もないと思う。我々としても、委員さんにみていただいて、理解していただけるものを出したいと思っている。 (高木)

3. 路線再編の中間報告について

説明（高木、吉岑）

意見・質問	回答・対応
◆北側は松江駅、南側は温泉駅で止めるという方針を立てたのは、何がねらいか、というところを記載すべきではないか。（吉川係長）	◆一畑バスが八雲の方から出てきて駅で止め、市バスが県合庁から川津に向かって南北を横断している、という形をとったときに等間隔ダイヤが組めない。同じところで切らない限り等間隔での運行はできない。やろうと思えば、かなりの待機時分を要し、何十便、何百便も走る中でコストがかかる。（交通局：伊藤）
◆コミュニティバス協議会と、この路線バスのダイヤ改正との整合はどのようにしていくか。」（鹿島支所：勝部）	◆この件も秋には、新しい路線・ダイヤに向かっていくわけである。今度の委員会以後、具体的な方向性が見えてくると思うので、連絡を取りながら進めていきたい。（吉川係長） ◆旧八束郡の利用促進協議会のみなさんには、できるだけ情報を伝えたい。（高木） ◆昼間時間帯は1時間に1本（等間隔）ということであるが、美保関の場合は小中学校の下校時間に合わせた接続をしなければならない。事前に調整が必要。（美保関支所：小谷）
◆前回の作業部会の時、利用促進等に関する小委員会は、どうなったのか。（交通局：新田）	◆飯野先生と相談した中では、緊急かつ重要な課題については作業部会のようなものを作って、検討していく形がいいのではないかと、ということで、委員会の時に皆さんに判断をいただくという運営をしていきたいと、いうことであった。（高木）
◆割引制度の中で、中高生の割引制度という項目があつて、他に高校通学助成制度があるが、これは別のものか。（美保関支所：小谷）	◆含まれるものである。高校生の通学割引は必ず19年から統一するということである。（吉川係長）
◆その辺りの地元への情報発信は、計画ができてからなのか。（鹿島支所：勝部）	◆基本方針はどんどんPRはしていただいて結構である。（高木）
	◆今日のところで、見づらいところがあつたので、一度練り直して、委員会の1週間前に委員の皆さんに事前送付する。 9月も待ったなしの状況である。これ以外のことも、いろんな場面場面で皆さんにお出かけいただきながら、進めて行きたいと思っている。（吉川係長）

(3) 第6回作業部会議事要旨

日時：平成18年8月1日(火)

場所：松江市役所

1. スケジュールについて
2. 実施計画(案)について
3. 路線再編(案)、ダイヤ改正(案)について

1. 開会

挨拶(吉川係長)

2. スケジュールについて

説明(高木)

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆10月から周知広報となっているが、認可を いただいていない段階で、広報を行っても 支障ないか(一畑バス：井上)	◆時期については、本局の方の許可が必要であり、連 絡を密にして、タイミングを図っていく必要がある (運輸支局：鬼村) ◆相談をさせてもらいながら実施する(吉川係長) ◆路線認可とか運賃認可とかとは別に、高齢者割引な どの市の施策についての説明は早めに行っていき たい(高木)
◆認可申請と高齢者等補助の関係は、どうか。 市の補助の届け出の必要性があるのか。議 会との兼ね合いもある。(交通局：早弓)	◆確認してみないと分からないが、不要ではないかと 思う(運輸支局：鬼村)
◆早めに、コミュニティバスと路線バスとの 接続の確認をさせてほしい (美保関支所：小谷)	◆第7回委員会までには行っていく(高木)
◆コミュニティバスの地元説明会とは何をす るのか(鹿島支所：勝部)	◆新しい高齢者割引制度や利用促進等について、説明 会を開催していった方がよいのではないかと考え ている(高木)

3. 実施計画（案）について

説明（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆運賃改定の「乗り継ぎ割引制度の充実」の工程が前回の資料より早まっているのはなぜか（一畑バス：井上）	◆路線再編で新たに乗り継ぎがでてくるため、何らかの対応が早急に必要になってくるという意味でこのようにしている（高木） ◆路線再編とセットでやらなければならないと思う（吉川係長）
◆鹿島のコミュニティバスの乗り継ぎ割引の対応は、どうするのか。（鹿島支所：勝部）	◆統一しなければならないと思うが、路線の特性にも配慮する必要がある（吉川係長） ◆町内は 200 円で行ける制度となっている（一畑バス：井上） ◆路線バスとの乗り継ぎ、コミュニティバス間の乗り継ぎがあり、様々な課題がある（吉川係長）
◆中高生割引制度の導入のスケジュールはなかなか難しいのでは（美保関町：小谷）	◆中高生割引制度の導入は、中学生と高校生の対応のスケジュールを分ける（高木）
◆コミュニティバスのダイヤは、見直しについてはどのように対応していくのか。（鹿島支所：勝部）	◆地元の意見をできるだけ反映させる方向で見直ししていく（吉川係長） ◆町内で完結する路線は利用促進協議会の中で図って変更、路線バスに接続するものについては調整が必要（吉峰）
◆数値目標について、不安な部分がある。率直な意見をもらいたい（高木）	◆数値の説明が難しいのではないかと（交通局：早弓） ◆現状維持は目指そう値ではないのではないかと（鹿島支所：勝部）
◆参考資料の現状の部分を見てもらって後日また、意見をいただきたい（高木）	◆10 年後の目標設定はどうなのか（交通局：早弓）

4. 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）について

橋南イメージ説明（吉峰）

5. 事務連絡（高木）

- ・第6回委員会を8/8（火）に開催予定
- ・資料修正の意見等を明日の午前中までに連絡してほしい。

6. 閉会挨拶（吉川係長）

- ・9/20 バスの日の前後あたりに何かしたいと考えている。
- ・10月に松江国道事務所の主催で、東京工業大学の藤井先生が来松、講演会の予定がある。

(4) 第7回作業部会議事要旨

日時：平成19年1月24日（水）

場所：松江市役所

1. スケジュールについて
2. 委員会の課題とその内容について
3. 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）について
4. 割引制度、コミュニティバス料金について
5. 実施計画（案）について
6. その他

1. 開会挨拶（高木、飯野委員長）

2. スケジュール、委員会の課題とその内容についてについて
説明（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆再編後の財政支援の枠組みの考え方は大丈夫か ◆一畑廃止路線を市営バスが代替運行するという結果になった経緯説明が必要である（飯野委員長）	◆予算の関係もあり、未だ準備できていないが、鋭意努力する（高木）
◆委員会の1週間前までに資料配付を行い、委員会までに質問を受け付け、回答するというスタイルでの議事進行が時間の節約に繋がるので良いのではないか。（草野委員）	◆約束は出来ないが、できるだけそういう方向で対応したい（高木）
◆目標数値は実現性を担保したものか。それとも期待値であるのか、そうであればそのことをもっとアピールする必要がある。（中林）	◆後者でいわゆる目指そう値である（高木） ◆この目指そう値を実現するためには、アメだけではおそらく無理である。しかし、今回はその議論は避けてきた。今後、引き継がれる委員会ではムチの部分も必要となってくる。

3. 路線再編（案）、ダイヤ改正（案）について
説明（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆4月からのダイヤ改正は責任を持って行うが、10月以降については白紙と考えている（一畑バス清井社長から：井上）	

4. 割引制度、コミュニティバス料金について

説明（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆障害者割引について、介護人はどうなるのか（草野）	◆現在の市営バスの制度と同じである。重度に応じて介護人も無料となる場合もある。（高木・福岡）
◆高齢者の交通事故が増加しており、老人クラブとしては、これに対応するため自家用車の利用を控えて公共交通を利用する方向で、警察に誓いの言葉を提出するという申し合わせをしようと考えている。 対象年齢が65歳から70歳となると、この利用促進の対応が難しくなる。対象となる年齢の範囲を広げられないだろうか。（門脇）	◆財源の制約があり、今の制度まま地域を広げることはできない。また、年代的なバランスとか、少子化対策を考えた場合、通学定期への助成なども考えていかなければならない。（高木・福岡）

5. 実施計画（案）について

説明（高木）

【議事内容】

意見・質問	回答・対応
◆共通時刻表について、時刻表の作成については、自社分の財源しかない。提案であるが、共通時刻表の作成は印刷会社自らが広告をとって、作成するという方法はとれないか。 地域への説明会を大々的に行う必要がある。コミュニティバス等とも連携を取って2月中のは始めたい。（早弓）	◆市としても事業者と連携をとって、行っていきたい。（高木）

6. 連絡事項、閉会挨拶（高木）

平成 19 年 2 月

松江市公共交通体系整備計画

編集・発行 松江市公共交通体系整備計画策定委員会

事務局 松江市市長室政策企画課

〒690-8540

島根県松江市末次町 86 番地

電話 0852-55-5661

seisaku@city.matsue.lg.jp