

第1回新宿区地域公共交通会議 会議録

日時：平成20年3月13日（木） 11:00～12:00

場所：新宿区立角筈地域センター 7階 集会室A

1. 議事次第

(1) 開会

(2) 議題

- ・ 新宿区地域公共交通会議について
 - 1) 設立の趣旨について
 - 2) 設置要綱（案）について
 - 3) 委員について
- ・ 質疑応答

(3) その他

- ・ 新宿区地域活性化バスの調査・検討状況について
- ・ 新たな法制度をふまえた今後の取組みについて

(4) 閉会

2. 配布資料

議事次第

資料1 新宿区地域公共交通会議設立の趣意（案）

資料2 新宿区地域公共交通会議設置要綱（案）

資料3 新宿区地域公共交通会議 第1回出席委員名簿（案）

資料4 新宿区における地域活性化バスの調査・検討状況について

参考資料 今後のスケジュール（案）

回収資料 新たな法制度をふまえた今後の取組みについて

3. 議事

(1) 開会

事務局：第1回新宿区公共交通会議を開催させていただく。内容については議事次第にあるように、会議の設置について、趣旨と設置要綱、委員および会長・副会長の選任を行う。

(2) 会長・副会長の選任

事務局：会長・副会長については、新宿駅周辺循環型バス導入対策協議会と同様に、学識経験者の両先生方にやっていただきたいと思うが、いかがでしょうか。

委員：異議なし

事務局：では、両先生方、よろしく願いいたします。

(3) 委員の紹介

事務局：委員の構成について、法律等で厳密には決まっていないが、メンバーとしてこのように考えてほしいという方針のもとに構成している。(以降、委員の紹介)

なお、バス事業者が空欄になっているが、プロポーザル選定後に選定された事業者が入る予定になっているのでご了承いただきたい。

(4) 議題「設立の趣意、要綱について」

会長：選任予定が3月13日から3月末日までということなので、17日間ということか。

事務局：そうです。

会長：要綱案の第7条に「新宿区みどり土木部」とあり、委員名簿には「新宿区環境土木部」とありますが、名称が変わるのか。

事務局：「新宿区環境土木部」は現在の役職名であり、「新宿区みどり土木部」が来月の新年度以降の新しい役職名となる。第2回以降は、委員名簿1番の「都市計画部長」が「みどり土木部長」に変わることになる。

会長：括弧をつけて現職等を明記してほしい。

では、ただいま説明のあった、趣意と要綱、名簿についてご意見をお願いしたい。

委員：委員のなかに道路管理者として東京都が抜けているが、何か意味があるのか。

事務局：今後、出席していただくようお願いしていく。

委員：東京都環境局は環境の視点からの交通など幅の広い分野を担当しており、交通に関する環境を所管している自動車公害対策部長がいるので、できれば自動車公害対策部長を入れ、または環境という点からその下の交通対策課長とするなど、後で調整をさせてほしい。

委員：委員の人数の制約がなければ、地元警察署を入れるように調整させてほしい。

委員：要綱の第2条「協議事項」について、「(2) 地域交通計画の策定に関する事項」とあるが、策定だけでなく運行評価をこの会議のなかでやっていくのが大切ではないか。1年ごとに評価していくことが重要であり、その評価を地域交通会議のなかでやっていくのであれば、きちんと第2条に位置づける必要があるのではないか。

会長：策定というなかには、広義に考えれば評価も入るが、評価を入れるとなると、全部のバ

スや鉄道などの評価もやらなければならないことになりかねない。評価を入れることが妥当かどうか、議論しなければならない。

委員：新宿区が法定協議会を立ち上げるのであれば、補助金との関係から、法定協議会のほうでは評価することになっている。

また、第5条8「～議決権を行使しなくてもよいものとする。」とあるが、これまで他の交通会議に出席してきたなかで、この文章はあまり見られない条項だが、何か趣旨があるのか。バス路線を定めるのに国が認可するときに、通常の路線バスの場合には警視庁に対して国から交通保安上の意見照会という文書を送るのだが、交通会議で議論が整った事案についてはそれを省略するという覚書が警視庁との間にある。議決権を行使しないとした場合、誰も安全上の担保ができないまま、運行することがあり得るかもしれない。おそらく実態としては全会一致になると思うが。

会長：議論が整わなかった場合には再検討ということになると思う。この文章は削除するか。

事務局：これについて本日もご意見をいただきたいと思っていた。行使しなくてもよいと書いたのは、例えば交通管理者として警視庁に来ていただいている中で、ここで手をあげてしまうと許可してもらえることが決まってしまうのかという話になったときに、非常にご意見をいただきにくくなるのかと考えた。

委員：地元担当にきちんと確認・調整できたうえで出席できればいいが、必ずしも全て確認できるものではないので、確かにいわれるとおりである。

会長：できるだけ確認がとれたうえで会議に出席していただきたい。議決権を行使しないということよりは、警視庁と道路管理者との調整のうえ、会議に臨むほうが重要かもしれない。

副会長：関連して、第5条7「～出席委員の過半数をもって決するものとする」でよろしいかどうか、議論してほしい。私もいくつかの地域公共交通会議をやっているが、全員一致というところもある。最終的なものを決めるまでに様々な問題点を洗い出して合意が得られるような議論をして、その結果として全員一致を最終決定とする方法もある。地域公共交通会議で合意を得たものは、先程ご説明があったとおり、手続き等を簡略化して進めることができるので、できることなら合意が整っていることがよい。これについて、皆さんからご意見をうかがったほうがよいだろう。

会長：多数決で進めることではなく、おおむね全員一致の合意が得られるようにすべき。

副会長：それならば「全員一致を原則とする」がよいだろう。

委員：「全員一致を原則とする」という一文があれば、8は削除してもよいだろう。

会長：第2条「(2)地域交通計画の策定」とすると、交通マスタープランそのものになり、道路も公共交通も含めて都市全体の話になるが、国ではどのように示しているか。

委員：交通会議で具体的に決めることとして路線やバス停などがあり、それを交通計画と書いていると思われる。ここで決めなければならないことは(1)でカバーできるので、(2)は削除しても大丈夫かもしれない。国が示しているモデル要綱にはあるが、無くて大丈夫だと考える。(1)と(3)だけでもよいだろう。

副会長：当面抱えている問題として循環型バスと四谷バスがあるが、将来的に考えると全体的な公共交通体系に入っていく可能性があるので、(2)は入れておくこととし、基本的には公共交通について議論するので「地域交通計画」ではなく「地域公共交通計画」としてはど

うか。

会 長：それでは、公共という言葉を入れることとする。

委 員：目的のところに「～住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保」とあるが、実際に今検討している循環型バスは住民が利用することは少ないと考える。この文章が先にきているのはなぜか。

会 長：交通会議の大義名分としてはこの文章のとおりである。今回は循環型バスと四谷バスを当面の課題として検討するが、交通会議としての位置づけは区全体のことになる。

委 員：循環型バスは次の「～その他旅客の利便の増進」にかかるので、そちらが先にくるのかと思った。住民のことが入ってくると、住民参加をどうするのか。

会 長：交通会議は新宿区全体の交通を判断する委員会である。例えば、新宿駅周辺住民への説明会は別立てになる。そのように仕分けをしていただきたい。交通会議では新宿駅周辺の交通計画が妥当かどうかを判断するなり、運行した後にやめたいと言われたときに判断するなり、あるいはやめたい時にどういう理由ならやめていいのかなどを決定できる。環境、モビリティ、都市の活力・魅力という視点で計画を判断する場である。

(5) その他、スケジュール等について

副会長：法定協議会に移行するかどうかは議論していただきたい。基本的に法定協議会で議論する事業は、国の補助金を使う事業であり、一方、本日の地域公共交通会議で扱う事項は必ずしもそれだけではない。

また、法定協議会に対して補助金がありるので、実質的には事務局である区がお金を管理することになるが、制度上は法定協議会の会長が管理することになる。少なくとも必要な書類に押印するなど、手続きが発生する。他の事例では、副市長などが会長となり、副会長やアドバイザー的な位置づけで学識経験者が入るスタイルでやっている法定協議会が多い。おそらく、そういうかたちになっていくと思われる。

(6) 要綱(案)修正、今後の対応等の確認

- ・ 第2条(2)「地域交通計画」 「地域公共交通計画」
- ・ 第5条7「出席委員の過半数をもって決する」 「全員一致を原則とする」
- ・ 第5条8 削除
- ・ 第7条 庶務は現時点での役職名とする
- ・ 委員について、道路管理者や地元警察署等に参加を呼びかけていく

(7) 閉会

以上