

第9回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成23年5月24日（火）
午後1時30分～午後3時30分
- 2 場 所：豊川市役所 議会協議会室
- 3 出席者：戸田智雄委員（愛知県地域振興部交通対策課 崎下雅司代理出席）
村松哲二委員（豊鉄バス株式会社）
澤田佐智雄委員（豊鉄タクシー株式会社）
長崎三千男委員（社団法人愛知県バス協会）
鈴木榮一委員（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部 鈴木香野代理出席）
黒寄洋右委員（豊川市連区長会）
小林 進委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
大場敏夫委員（御津連区）
諸永敬典委員（小坂井連区）
鈴木 至委員（豊川市老人クラブ連合会）
伊奈克美委員（（特非）とよかわ子育てネット）
中野瑳紀子委員（こすもすの会）
西尾和晴委員（中部運輸局愛知運輸支局）
長坂和俊委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
稲垣光正委員（中部地方整備局名古屋国道事務所 金武昌樹代理出席）
村田裕昭委員（愛知県東三河建設事務所）
栗名利幸委員（愛知県豊川警察署 大久保歩代理出席）
伊豆原浩二委員（名古屋産業大学）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学）
山脇 実委員（市長）
田口真彦委員（市健康福祉部長）
竹下一正委員（市市民部長）
竹本和男委員（市建設部長）
- 4 欠席者：
- 5 事務局：近藤市民部次長、飛田地域安心課長、大高課長補佐、黒田係長、杉下主任、梅田
- 6 傍聴人：10人
- 7 次 第
 - (1) あいさつ
 - (2) 協議事項
 - ア 基幹路線の実証運行計画（案）について
 - イ 運行事業者選定方法について
 - (3) その他

8 議事内容

事務局： 本日は傍聴希望の方がおみえです。事務局の判断で、本日の会議内容においては、差支えがないということでお入りいただいておりますので、よろしくお祈いします。

ここで、会長であります山脇市長より一言御挨拶させていただきます。

会 長： 本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多忙中にもかかわらず、豊川市地域公共交通会議にご出席いただき、ありがとうございます。また、日ごろから市政にご理解ご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。昨年度は、この地域公共交通会議での積極的なご検討のおかげを持ちまして、本市の公共交通の基本的な方針を定めた豊川市地域公共交通総合連携計画を策定することができました。ありがとうございました。そしていよいよ本年度は、この計画を基に、バス路線の実証実験運行を開始する年となり、引き続きこの会議が重要な役割を果たすこととなります。本日の会議は、今年度最初の会議になりますが、委員の交代が行われました。引き続き委員をお受けいただいた方も、今回の会議から新たに委員になっていただいた方も、これからの本市の公共交通についてお力添えを賜りますようよろしくお祈いいたします。今回委員の皆さまに協議していただく内容は、バス停の位置や運賃など、実証実験運行に必要な具体的な内容となります。多くの市民の皆さまに利用されるバス路線とするために、本日も委員の皆さまから貴重なご意見、ご検討を賜りますようお願いをさせていただきます。どうぞよろしくお祈いいたします。

事務局： 山脇市長はこれから次の公務のため、ここで退席させていただきますので、よろしくお祈いいたします。次に、所属団体の役員交代等により新たに委員となられた方を紹介いたします。豊川市連区長会から黒寄委員、一宮地区区長会から小林委員、音羽連区から渡辺委員、御津連区から大場委員、小坂井連区から諸永委員、豊川市老人クラブ連合会から鈴木委員、中部運輸局愛知運輸支局から西尾委員、愛知県東三河建設事務所から村田委員、豊川市建設部長の竹本です。なお本日は、愛知県の戸田委員の代理として崎下様、愛知県タクシー協会の鈴木委員の代理として鈴木様、愛知県豊川警察署の栗名委員の代理として大久保様、中部地方整備局名古屋国道事務所の稲垣委員の代理として金武様に出席いただいております。

これより第9回豊川市地域公共交通会議を開催します。座長、進行をお願いします。

座 長： 初めに本日の議事録署名人を指名します。本日は、御津連区の大場委員と小坂井連区の諸永委員をお願いします。

では、次第に沿って会議を進行します。協議事項の1つ目、基幹路線の実証運行計画案について事務局から説明をお願いします。

事務局： 基幹路線の実証運行計画案について説明します。事務局で現地調査を行い、基幹路線のバス停設置案をまとめました。主要なバス停の設置案として、交通結節点となるバス停は、複数の基幹路線や民間バス路線、鉄道との乗継を行う場所となるため、豊川体育館前、豊川駅西口、国府駅のバス停としています。豊川体育館前は、現在新豊線・豊川線のバス停があるので、乗継も考慮して、豊鉄バス(株)に協力いただき、共用させていただくこととしています。豊川駅前、国府駅では、鉄道との乗継を考慮してなるべく建物出入口近くの設置を検討しましたが、駐車スペースの確保が難しい状況であったので、屋根或いはバスベンチ等も整備されている現在の豊川北部線バス停の

設置場所とします。他の主な鉄道駅に設置するバス停についても、なるべく建物出入口近くへの設置を検討しましたが、駐車スペースの確保が難しい駅については、駅前ロータリー内への設置としています。ＪＲ豊川駅東口は、現在、豊鉄バス(株)の高速バスのバス停がありますので、同じ場所をバス停として利用させていただくものとしします。名鉄八幡駅、ＪＲ西小坂井駅及びＪＲ愛知御津駅についても二重丸で示した場所に設置するものとしします。市役所について、ジャンボタクシーを使用する基幹路線は、市役所敷地内に乗り入れ、建物近くにバス停を設置するものとしします。小型バスを使用する路線は、豊鉄バス(株)の協力を得て、新豊線・豊川線の豊川市役所前バス停を利用させていただくこととしています。次に、基幹路線と地域路線を含めた市全域のバス路線網の図になりますが、バス停の位置を丸で示し、バス勢圏のイメージを円で表記しています。次に個別のルートとバス停の位置として、豊川国府線は、運行ルートの一部見直しを検討しています。これまで、豊川駅東口を起終点として検討していましたが、姫街道への進入時の危険性、踏切渋滞によるダイヤの乱れが懸念されるため、豊川駅前の豊川北部線のバス停を利用することを考え、豊川駅前を起終点としたルートに変更しました。今回の変更内容を含めて現在、豊鉄バス(株)と調整している状況です。豊川駅～国府駅の片道延長距離は10.5km、所要時間約40分、バス停数が21箇所の予定です。国府駅～養護学校間のバス停は5箇所で、豊川養護学校バス停は敷地内の設置を予定しています。千両三上線については、上千両集会所から豊川駅前、豊川駅東口を経由し、三上地区市民館を結ぶルートでの運行を予定しています。下千両バス停から豊川駅前バス停までは、豊川北部線のバス停と同じ場所にバス停を設置するものとしします。片道延長距離が10.9km、所要時間が約35分、バス停数が18箇所予定しています。ゆうあいの里小坂井線については、ゆうあいの里、市役所、市民病院、名鉄伊奈駅、ＪＲ西小坂井駅を結ぶルートでの運行を予定しています。オアシスあつみ、クックマート諏訪店や、ウィズ豊川、ゆうあいの里では、お店や施設に協力していただき、敷地内へのバス停の設置を検討しています。片道延長距離が14.5km、所要時間約45分、バス停数21箇所となります。一宮線については、運行ルートの一部変更することを検討しています。これまで豊川駅～三河一宮駅間において、一宮線と新豊線が、主にＪＲ飯田線西側を通るルートで運行することを検討してきましたが、地元と協議したうえで、一宮線を現在の新豊線のルートに合わせて運行し、バス停を新豊線と共有することで、豊鉄バス(株)、一宮地区地域協議会と協議・調整を行っており、豊川駅前までが、片道延長距離9km、所要時間約25分、バス停数16箇所予定しています。音羽線は、グリーンヒル音羽、音羽支所、名鉄国府駅、名鉄八幡駅、豊川市役所を結ぶルートでの運行を予定しています。国府駅～豊川市役所までは豊川国府線と同じルートで運行します。グリーンヒル音羽から音羽郵便局までは、現在の音羽地区コミュニティバスのバス停場所と同じです。ヤマナカ御油店については、施設内へのバス停設置を検討します。片道延長距離は、国府駅まで8.9km、所要時間約30分、バス停数17箇所となります。御津線は、あかね児童館、ＪＲ愛知御津駅、御津支所、名鉄国府駅、名鉄八幡駅、豊川市役所を結ぶルートでの運行を予定しています。国府駅～豊川市役所までは豊川国府線と同じルートで運行します。あかね児童館、坪野十王橋、愛知御津駅、御津支所については、現在運行している御津地区福祉乗合タクシーのバス停と同じ場所に設置するものとしします。クックマート国府

店については、敷地をお借りしてバス停を設置することを検討します。片道延長距離は、国府駅まで5.8km、所要時間約20分、バス停数11箇所となります。次に運行ダイヤについて説明します。運行ダイヤの検討における基本的な考え方として、利用目的の移動時間帯に合わせることを、交通結節点での乗継を考慮すること、利用者に分かりやすいダイヤとすることを基本とします。この考え方に対する方針として、今回の実証運行では、市民病院、買い物目的での出発・到着時間帯を考慮してダイヤ設定を行います。午前中には、移動頻度が多いと考えられるため、市中心部への直通便を多く運行し、午後では、利用頻度が分散しているので、どの時間帯でも利用できるように、なるべく運行回数を確保するようにダイヤ設定を行います。次に乗継に対する方針についてですが、市役所、豊川体育館前、豊川駅前や国府駅などの交通結節点や鉄道駅などの乗継可能なバス停では、鉄道や民間バス路線の広域路線のダイヤを考慮して基幹路線の運行ダイヤの検討を行います。豊川養護学校への運行については、豊川国府線の車輛を使用し、現在運行している豊川北部線と同じ時間帯での運行を確保します。一宮線については、ルートなどを現一宮地区地域協議会、豊鉄バス(株)と協議・調整中であるため、今回は、一宮線を除いて運行ダイヤの検討をしています。これらの方針から基幹路線のダイヤイメージ図を示させていただきました。午前中は、市中心部への移動ニーズが多いと思われるため、音羽線、御津線については、市役所までの直通便を多く運行し、豊川体育館前でスムーズに乗継できるように、正午から午後には、音羽線、御津線の市役所への直通便を少しずらして運行することで、諏訪地区と国府駅間の運行本数の確保をはかります。次に、運行ダイヤのイメージから、運行本数、車輛台数等をまとめました。往復運行本数は、豊川国府線が6本、豊川養護学校への本数が3本です。千両三上線が6本、ゆうあいの里小坂井線が5.5本、音羽線と御津線は、国府駅までが4本、市役所までの直通便が4本です。車輛台数は、各路線1台で運行します。車輛の大きさは、アンケート調査結果を基に予測した各路線の最大利用者数の乗車を確保するために、豊川国府線が小型バス、その他の路線は、ジャンボタクシー程度の車輛を使用するものとします。次に料金体系の見直し案について説明します。前回会議でゾーンの分け方について再検討する必要があるのでは、というご意見が出ましたので、ゾーンの分け方を見直し、豊川体育館前で市域を東西二つのゾーンに分けることを提案します。同じゾーン内の利用については、乗継の有無に関係なく200円、東から西ゾーン、西から東ゾーンに移動する場合は、100円加算されることとなります。なお、豊鉄バス新豊線・豊川線及び一宮線については、ゾーン制導入について協議・検討中です。ゾーン制導入のほか、定期券、回数券等の導入について、今後検討を行っていきます。次に各地域協議会の検討状況として、音羽地区地域路線は、毎日7～8本程度運行し、片道延長が約12キロ、所要時間は約65分です。バス停は20箇所ほど設置する予定で、基幹路線への乗継は音羽支所、ひまわり農協音羽のバス停を予定しています。御津地区地域路線は、5ルートあり、緑色と紫色のルートを東コース、そして、ピンク色・青色・黄色のルートを西コースとしています。東コースは、火・木・土曜日運行、西コースは、ピンク色のコースが月～金曜日運行、青色・黄色のコースが月・水・金曜日に運行するものとします。すべての距離を足すと、約39キロ、所要時間約145分、バス停は35箇所設置を予定しています。基幹路線との乗継場所は、あかね児童館、御津支所、愛知御津駅、クックマ

ート国府店を予定しています。一宮地区地域路線は、現在運行中のいかまい館への送迎バスのルートを参考に、検討している状況です。以上です。

座長： ただいまの説明に関して何かご意見ご質問等ありますか。

事務局： 1点補足説明をいたします。今回示させていただいたバス停位置の案について、現在豊川警察署にご協力いただき、バス停設置が可能かどうかの確認、現地調査を行っています。それに併行し土地所有者への依頼、調整を行っていますので、今後これらの調整の中で多少修正がでてくる場合もあることをご了承いただき、本日も協議いただいたご意見を踏まえ、次回会議には確定案として出させていただきます予定です。

座長： 他にいかがでしょうか。

委員： バス勢圏の図が載っていますが、全体で人口のどの位がカバーできていますか。

事務局： 人口比率の集計はまだできていませんが、面積としては、基幹路線、地域路線も含めて半径300メートル圏が市全域に対して24%、500メートル圏が45%です。

座長： 人口については、次回の時までにはお願いします。体育館前で乗継がうまくできるようになるということですが、結節点の機能の整備の方向性を、もう少し明確にさせていただきたいです。ベンチ等は地元の方に作ってもらえるといいのではないかと思います。なんでも市がやるのではなく、市民からの提案型でやっていけるような仕組み作りが必要です。実証運行中にみなさんから様々な意見をいただき、特に結節点は乗換えだけの機能だけでなく、何か別のこともできるといいのではないかと思います。

委員： 豊川市は、鉄道や広域の民間バス、現行のコミュニティバスや福祉バスも運行されており、市民の方には、バスの運行に合わせて生活を組み立てているという状況が少なからずあると思います。今回のバス路線再編について、住民への周知PRについてどのようにお考えになっていますか。

事務局： 地域への説明として、21年度1回、22年度2回、地域に入って意見をお伺いしています。今回最終案を作り、実証運行としてスタートする内容について8月頃に再度地元の方に説明をする予定です。25年まで実証運行を続けていく予定ですので、その間で地域の意見を聞く機会を作って、よりよいものにしていきたいと考えています。

座長： 豊鉄バスさんとも、バス停の共有や、路線や料金についても、話をされていると思いますが、何かございますか。

委員： 一部停留所等に関しては、公共交通機関の利用促進という意味合いも含めて、調整があるかと思いますが、前向きに取り組んでいこうと思います。

座長： 接続やその他のことを、民間バス会社と協力して進めているということを市民の方にわかるようにしていただきたいと思います。他にございますか。

委員： 子ども連れも利用すると思いますし、バス停位置の安全性を考えてほしいです。利用者全員が、家から直接バス停に行くということばかりではなく、バス停の近くまで車で行ってバスに乗るといったこともあると思いますので、大型施設に車を置いてバスに乗っていく場合の、駐車場からバス停までの安全性も考えられたらと思います。

座長： バス停が支所やスーパーなど、施設の中に入っている箇所もありますので、大変かもしれませんが、車の誘導等をスーパーさんにお問い合わせをしてみたらどうでしょうか。施設内は現場を見ながら、考えていただけるといいのではないかと思います。豊田や三好など先進事例もあると思いますのでお聞きしてみたらよいと思います。

委員： ゾーンの料金体系についてわかりづらいので、8月の住民説明会では、乗換えのこ

とも含めて、高齢者が理解できるように細かい説明をしてください。交通量が多い道路でも遠くから識別できるようなバスの外装についても検討をお願いします。

座長： デザインのわかりやすさは大切だと思います。運賃の話は高齢者にはわかりにくいことが多いので、機会のあるごとに周知を図ってほしいと思います。

委員： できるだけ早くバスの話題を地域の老人会に伝えて、協力できるところは積極的に協力していきたいと思います。私達も自分たちで支えていくという意識を持たなくてはいけないと思っています。

委員： バス停名で、店名等、固有の名前があり面白いと思いました。バス停の管理も地元にお願ひし、わかりやすさも大切ですが、バス停の維持費を出してもらうためのスポンサーを募って、ネーミングライツのようにできないのかと思います。

事務局： 今回お出ししたバス停は、警察とバス停の位置を確認しているところです。名称は、新豊線や豊川線、北部線等については現在使っているバス停名がそのまま付いていますので、今回の会議には正式なバス停名でお出したいと思います。ただ、まだネーミングライツまでは検討していませんので今後の課題ということにしておきます。買い物や通院を目的に作っていますので、お店の方とも相談し、できるかぎり商店名等、具体的な名前を使っていきたいと思います。

座長： 岡崎のように地元の商店街とタイアップし、次のステップに繋がるようなアイデアを出していただけたらと思います。来月には実証運行の計画を出す必要があるので、ご意見があれば事務局に連絡いただけたらと思います。それでは、今いただいたご意見を勘案し、実証運行計画を次回会議で決定するというところでよろしいですか。

(異議なしの声あり。)

座長： それでは、今回はこの段階でのご了承をいただいたということで、ご意見を踏まえ、事務局で次回会議に向けての最終案の検討をお願いします。

次に、協議事項2つ目「運行事業者選定方法」について事務局をお願いします。

事務局： 運行事業者の選定方法について説明します。基幹路線及び地域路線の運行事業者は、公募することとします。経済性、安全性、安定した運行を実施できる事業者を選定するために、価格要素と非価格要素を総合的に評価・点数化し、最も高い点数の事業者を選定します。価格要素は、応募路線に対する見積書、非価格要素については、これまでの運行実績、経営状況、運行管理体制や緊急時の対応、損害賠償能力、利用者増加策や財政負担軽減策など、事業者からの提案内容を評価項目とします。配点については100点満点とし、価格要素50点、非価格要素50点とします。選定者は、交通会議委員から選定委員を選出することとし、豊川市市民部長の竹下委員、豊川市連区長会の黒寄委員、老人クラブの鈴木委員、とよかわ子育てネットの伊奈委員、座長の伊豆原先生の計5名で構成することとします。公募方法については、ホームページに掲載するほか、社団法人愛知県バス協会、愛知県タクシー協会を通じて行います。公募資格については、豊川市、豊橋市、新城市、蒲郡市のいずれかに営業所を有することなどが要件です。公募の単位は、5つに分けて公募します。基幹路線は、豊川国府線を1つの公募単位、千両三上線・ゆうあいの里小坂井線・音羽線・御津線の4つの基幹路線をまとめて公募、地域路線の音羽地区地域路線、御津地区地域路線、一宮地区地域路線をそれぞれ1つの単位として公募します。なお、一つの事業者で複数単位の応募も可能としています。基幹路線の一宮線についてですが、一宮線は、新豊線を補

完する路線として位置付けし、新豊線と同じルートでの運行を行うことで、現在豊鉄バスと調整を行っていますので、今回の公募型の入札方式には適していないと考え、公募を行わないものとします。また、一宮地区地域路線について、今回は運行概要をお示しできませんでしたが、運行概要がまとまり次第公募を行います。業務内容については、豊川市コミュニティバス等運行業務仕様書に基づき業務を行います。運行事業者選定までのスケジュールは、5月30日から公募を開始し、6月6日まで参加表明書の受付を行います。提案書受付期限が6月13日、そして6月20日頃には運行事業者の選定を行い、結果は次回会議で報告します。

座長： 今の説明の中で質問などがあればお願いします。

委員： コミュニティバスについて、国土交通省のガイドラインで業者選定にあたっての注意点が挙げられていますが、審査項目と配点にそれがどう反映されているのでしょうか。もう一点、価格要素の50点が、高いという印象を持ちました。運行する以上は、必要な原価が伴います。価格評価を高くして、他の要素を軽くみるという表現はおかしいかもしれませんが、結果的に安全安心なサービスが確保できないということが懸念されますので、このような配点にした背景の考え方をお聞きしたいと思います。

事務局： ガイドラインも参考にして、要素を組み立てました。審査時にはもっと細かく審査しますが、事務局としては、なるべく税金投入を抑えることも重要命題であり、かといって安全性を無視しているわけではありません。他市には価格要素が60点、30点の市もありました。その中で、事務局で話し合い、50対50で平均的に見ていくということで提案させていただきましたが、ここで検討し、配点を見直すことは可能です。

委員： 価格要素が25点というところもあるので、やはり高いのではないのでしょうか。

委員： 私も価格要素の割合が高いのではないかと思います。この中で経営状況が8点、損害賠償能力や緊急時の対応が8点と同じ点数になっていますが、それは同率なのかということがとても不安です。細かい配点はこれからということですが、是非安全安心な運行ということで、リスク対応、危機管理もよろしくお願いします。

委員： 例えば1番安いところが50点なら、他の少し高いところを、どのくらいの割合で点数を引くのかでも、だいぶ変わってくるので、50対50ということよりも、どのように点数化するかが問題なのではないかと思います。もう一点、選定要項の負担額というのは実際に事業者に入る額で、収入が増えると、負担額が減ってしまうということだと思います。収入を増やしても、それが事業者の収入にならないということのも、何か変ではないかという気がします。収入を頑張らして増やしたら自分たちがもらえる額が減ってしまうということですか。収入を増やせば負担額は減りますが、その収入というのは、業者に入るわけではないということによろしいですか。

事務局： 運賃収入は業者に入ります。

委員： それではたくさん稼げばそのまま業者の収入になるということですね。見積額と運行経費の少ない方を取るのは、見積もりの時よりももっと節約し、効率的に運行してもお金の面での見返りはないということですね。

事務局： はい。

委員： それではインセンティブがあまり働かないのではないかと思います。見積額なら見積額で入札した方がいいのではないですか。経費を減らせば会社の得になるような仕組みにしておいたほうがいいのではないかと思います。

- 座長： 経営努力をどう捉えるかという問題だと思います。経営していくわけですから、支出を減らし、収入を増やすという両方の努力をしてもらうようにすると、このいずれか少ない額というのは経営努力を少なくしてしまうことになりかねません。
- 事務局： 市が多額の負担をして運行する路線ですから、事務局としては、なるべく経費を安く、多くの方に利用してもらうことが中心になってしまいます。ご指摘のように、インセンティブのことは、他の委託でも問題になることだとは思いますが、こちらについて検討はさせていただきたいと思いますが、基本的に、実際の運行経費と見積額の少ない額から、収入額を引いた額で負担金を払っていきたいと考えています。限られたお金を有効に使うこと、経費を抑えることが路線を維持していくためにも必要だということで、このような案で作らせていただきました。ただ、こういったご意見があったことは充分承知させていただきます。
- 委員： 原油や燃料の価格が上昇することが考えられるので、激変対応についてどうお考えになっていますか。
- 事務局： ルールを作って激変対応はしていくことを考えています。
- 委員： 今回の公募型は、何社位の応募を想定していますか。
- 事務局： なるべく多くの方に応募してほしいという希望は持っていますが、全く想定できていません。一社しか応募してこないことも想定されると思います。
- 委員： 業者が複数あった場合、選定結果をオープンにさせていただきたいと思います。
- 座長： どこまでオープンにするかは、協議が必要ですが、先進事例を参考に、市民の方には情報を伝えていただきたいです。インセンティブの件は、ここですぐどうするかという決定はできませんので、効率性と公平性で、応募された業者ともよくお話していただきたいと思います。問題は配点ですが、相対的に見るのか絶対的に見るのかで話は変わってきます。事業者であれば、金額的な見当が付けられるため、50点という配点で差がつかない可能性も出てきます。
- 委員： 価格の開きが大きくなった場合、安いほうがいいということになれば、安い事業者の点数が上がってしまいます。それで本当に安全が確保できるのでしょうか。
- 事務局： 価格要素で、1番目が50点、2番目であれば40点になってしまうことがないようにしたいと思います。お話を聞いていますと、非価格要素の経営状況と緊急時の対応についての配点を見直したらどうかというご意見がありました。提案として、価格要素を40点、非価格要素を60点にし、その60点の配分については事務局に一任していただくという形で進めさせていただくということはいかがでしょうか。
- 委員： 例えば価格要素の最低額が50点だとすると、それよりどれだけ高ければ何点引かれるのか、価格に1割の差があれば点数も1割引くのかという傾きが問題です。それ次第で50対50はどうでもよくなってしまいます。どんな価格が出てくるのかまだわからないですが、ある程度後付的に決めることもあるのではないかと思います。
- 委員： 実は価格要素の中にも非価格要素がかなりの割合で含まれているので、運行管理体制、安全運行のためにお金がかかり、それらが原価に跳ね返ってきます。損害賠償や車両、保険等、すべて価格の中に見積りがされていますので、2つは分けようにも分けられないということになります。評価の中で細かな精査がされれば、また違うのかもかもしれませんし、企業努力もありますが、価格要素の中にはすべてが含まれているということになります。

座 長： 運行管理等は当然のことながら価格要素の中にも関わってきます。非価格要素の中には、価格要素を考えながら出さないといけないものも入ってくると思います。先ほど再度事務局から提案があったように、価格要素を40点、非価格要素を60点にしてもいいのではないのでしょうか。

委 員： 40対60くらいが妥当ではないかと思います。

座 長： 応募事業者には説明のチャンスはありますか。

事務局： はい、説明のチャンスがあります。

座 長： それも含めて選定委員会を開くということだと思います。事例もあると思いますので、項目ごとの配点は、事務局に一任ということによろしいですか。

委 員： 40対60と項目だけ出し、項目の細かい配点は抜いておき、価格だけでなくそれ以外も重視するというところだけを伝えれば充分ではないかと思います。

委 員： プレゼンの機会もあるということですので、非価格要素が反映されたもので価格が設定されていますということを確認した上での結論ということですね。

座 長： 選定委員としては大枠がないと困りますし、項目を示しておかないと、業者にとってはわかりにくいと思います。

委 員： 内部では項目ごとの配点をもっていないと説明を求められた時に回答できないので作っておいてもらわないといけません。

座 長： 業者としてやはり点数がわからないと書きにくいのでしょうか。

委 員： 例えば経営状況で、A社は1億円の純益、B社は8,000万円だとすると、利益の額の順に評価するのか、過去何年かの経営状況での評価なのか。市としては経営の安定した業者と契約したいと思うと思います。緊急時の対応は、人も含めて車両も交代するものがあるのか、どこまで要求するのかということです。点数の目安もある程度評価の中でやっていかないといけないと思います。

座 長： 今のご議論でいくと、価格要素と非価格要素で4対6は妥当だと皆さんおっしゃっています。非価格要素の項目別のウエイト付けは、内部的に事務局が持ち、いわゆるプロポーザルの意味で、非価格要素にウエイトをおくということだと思います。

事務局： 今回の総合評価方式はプロポーザルと少し違い、基本的には書類を出していただき、事務局と業者との間で話をする機会があるので、そこで内容は把握し、その内容を事務局から選定委員に伝えるという形で行うため、選定委員に業者が説明するということはしない予定です。選定には価格要素と非価格要素の比率がどうしても必要です。会議の中で4対6という話が出ましたので、承認していただければ40点、60点にさせていただきます。審査項目と配点については、ここで全部を出すわけにはいきません。価格についての差をどうやって付けるか等は、選定委員しか知らないことではないといけません。出てきた内容を見ながら、差の付け方を、採点表の方で調整したいと思います。調査項目と配点の表示をするかしないかというところは、ここで表示をしないということであれば表示せず、項目ごとに何点であるか目安がわかった方がよいのであれば、表示した方がいいのではないかとはいえます。

座 長： それでは、価格要素40点、非価格要素60点ということによろしいですか。
(異議なしの声あり)

座 長： はい。それでは次に、非価格要素は項目のみ表示し、点数のウエイトについては、選定委員と事務局で議論をして調整するというところによろしいですか。

(異議なしの声あり)

座長： ありがとうございます。それでは、非価格要素内のウエイトについては選定委員と事務局で議論するということにしたいと思いますが、豊川市での総合評価方式からは外れませんか。

事務局： 豊川市の総合評価落札方式はもっと細かくなっています。今回は市ではなく、地域公共交通会議で行うため、先進事例を見ながら、会議の中で実際には話し合っただけの方がいいのではないかとということで、簡略化した形をとっていますので、市の総合評価方式とは別のものだと考えていただければと思います。

座長： それでは本日の協議事項について、みなさんにご了承いただいたということにしたいと思います。それでは、その他を事務局からお願いします。

事務局： 東日本大震災により、本市の実証運行事業にも影響が予想されるため現在わかっている状況について報告します。現在、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律により、新規導入する車両については移動等円滑化基準に適合することが義務付けられています。そのため、実証運行期間内で新規導入する車両は、バリアフリー対応車両とすることになります。運行に使用する車両は、運行委託先事業者が用意するものとしますが、震災の影響により主要自動車メーカーともに生産が遅れており、基準に適合したジャンボタクシー及びバス等の車両の納期が不明な状況です。現在、平成23年10月1日の実証運行開始を目指して、運行に必要な検討及び事務を進めています。今後の車両確保、メーカーの生産状況をはじめとする震災などの影響によって、本市の運行事業スケジュールに修正が必要になる可能性があります。今後の情勢、国、県等の関係機関、及び運行事業者等と連絡を密にし、最新の情報を入手し、状況に応じた最善の対応をしていきたいと思っています。今後の状況によっては即時対応が必要となることも予想され、その場合には、座長、副座長と協議を行う中で事務局の専決とさせていただき、委員の皆さんへは直後の会議にて報告させていただくことで、ご理解ご協力をお願いします。

座長： ただいまの説明について何かございますか。震災の影響も懸念されますが、対応については、私と副座長と事務局で検討させていただきます。他にございませんか。

事務局： 次回会議の予定ですが、6月24日の金曜日、午前中に、豊川市勤労福祉会館視聴覚室で行うことを予定しています。

座長： 他にございませんか。本日はこれで閉会にさせていただきます。長時間ありがとうございました。

(会議終了)