

第2回北斗市地域公共交通会議における協議概要(公表用)

<協議事項1> 会議開催日程の変更について

今後の日程変更について、事務局から会議次第2ページにより説明し、会議開催予定を当初の3回から4回とすることについて決定した。

なお、第3回会議の開催日は11月の最終週に開催予定とする。

<協議事項2> 市内循環バスの運行計画について

1 住民説明会開催結果の報告及び市民意見の検討について、事務局より説明した。

なお、市民意見を踏まえて検討が必要として説明した主な内容は次のとおり。

運行ダイヤを夏期と冬期とに分けることについて

大野農業高校の通学に対応するため、朝の運行経路として二つの経路を同時運行することについて

運賃の区分と適用を路線バスの設定方法に準ずることについて

運賃の額を1回(片道)と設定すること及びその額について

定期券及び回数券について

休日(土日祝日)の運行について

これらに関する質疑及び事務局の応答については、次のとおり。

(委員) 検討している路線(市道)の中には幅員が狭く、除雪等によって歩行者に危険が生じてくるので、その点を合わせて検討した方がよいと思うが。

(事務局) 市道については、運行経路が固まり次第、担当部署と連携をとり除雪体制等に万全を期すよう努める。

(委員) バス停留所について、人溜まりが確保できるのかどうか。特に冬期間においては吹雪等を避けるために家の陰などでしのぐ場合がある。また、生活道路では軒先と軒先の間が狭くなり、道路へ飛び出す形になることが多く見受けられるので、これらを踏まえて設置箇所を検討してはどうか。

(事務局) 特に冬期間においては利用者、ドライバー双方に注意を促す必要がある。ご指摘の部分については交通安全面で大事なことなので、それらを踏まえながら対処していきたい。

(委員) 谷好太平洋セメント前交差点から上磯駅前へ向かう道路は、幅員が5メートルぐらいで特に狭く、夏期でも普通車が交互通行するのに難しい場所である。小型バスの幅は2.5メートルぐらいあるので、冬期間の通行時、道路

両側に雪が積もっている状態で交互通行が可能なのが疑問である。
冬期間については、広い道路への経路変更などを考えてはどうか。

(事務局) 万一通行に支障をきたす場合が出てきた時には、経路の変更について対応していくべきと考える。

(委員) 今回、市民意見を踏まえてきめ細かな変更が出されてよいことと感じている。しかし、アンケート調査や市民意見の内容を見ても利用見込みは少ないものと感じているが、この点をどうクリアしようとしているのか。

また、しんわ交通としても大野農業高校との特定旅客運送事業の計画を進め許可を得たが、最終的な利用見込みが少なく中止となった経緯があるので、この例を踏まえて、委員の皆さんもご検討していただければと思う。

(事務局) できる限り周知に努め利用促進を図る必要があると考えている。また、大野農業高校の件では、料金的に今回の計画内容が安価であり利用を期待できると考えている。

(委員) 今回の市の計画には生徒の保護者も評価しており、利用者は増えるものと感じている。

(委員) 運行計画については、会議で枠組みを決めることになっているが、次の事項についてはどういう対応ができるのか。

まず、夏と冬の運行ダイヤを予定しているが、このことを当初から周知できるのか。

次に、運行経路、時間帯、停留所を協議いただくが、絶対的なものとしてその内容を会議で決める必要があるのか。

次に、運行後において、または、運行開始までの間において、変更を行なう場合は、会議を開催する必要があるのか。

最後に、路線を決める場合、先程の除雪体制、処理状況などを言われたが、日常的に幅員の確保がされているのか分からないが、このことも確認しておく必要があるのか。

(委員) 運行に関することについては、予め会議で合意を得ていれば、その内容に対応していればよいことになる。また、緊急の対応が必要な場合などもそのケースを想定した合意が会議で得られていれば、届出は1ヶ月前までとの短縮が可能である。道路幅員については申請が出されてから道路管理者に照会することになる。なお、市または会議が事前に道路管理者に確認しておくこともよいが、この場合は事前確認なので、市長名でも会長名でも構わない。

(委員) 道路管理者への照会は事務局に確認を指示し、結果について会議に報告したい。また、停留所の位置も案件となるので、委員の皆さんから数の多寡を質問されたとき、設置数が妥当であるかについては市としても自信がない。よって、選定された事業者と協議をして利便性を高めるための措置として停留所の数を変更することなどをこの会議が閉じた後行ってよいかどうか。可能であれば柔軟に進められるが、シビアに検討する必要があるのか。

(委員) 運輸局では交通会議で決定したことについては、厳しく対処するつもりはない。ただ、市と事業者とが会議後に協議を行うのであれば、事前に委員の方々に案を聴いたうえで、その後事業者と協議して若干の変更があり得るという合意だけは得ておく必要がある。

(委員) バス路線の認定となると、警察の方へも文書照会がきます。警察としては、その路線の事故の形態、バス停留所の位置、これについては道路交通法による駐停車禁止の場所、消火栓のある場所には設置できないといった制約があり、交差点からどのくらい離さなければならないといった制約もあります。それに基づくものであれば、警察としては問題ないという形で回答します。ただ、運行計画について一番気になったのが、先ほどの狭い路線でありました。住宅街に入り込んでおり、付近の子ども等が飛び出すことが予想されるので、その辺を住民の方とやはりこの交通会議の協議を進めている中で整合性がとれるのが一番よいということです。

(委員) 学校説明会において大野中学校からの入学希望者が皆無だったので、今後どれだけPRするかが非常に大事なことだと思います。

もし、新一年生で一人でもバスを利用する生徒が現れた場合、この生徒は3年間通うことになるので、この間にバス運行が途切れると生徒は通学不能となり、止めざるを得ないという条件も出てくる訳で、運行を廃止する場合は3年前に提示できないのかが校内の意見として出ていました。

今後においては大野地区、特に大野中学校のPTAの方、役員の方に説明会がなされて、運行計画が実施されることであってほしいという気持ちと利用していくうえでは何回かは校内でも検討する必要があると感じている。

運行時間では、朝早い部分については全然構いませんし、教育活動終了の時間としては、1つは授業の終了時点、それから放課後の教育活動終了時点、その辺が終わる時間帯で、学校としては帰りのバスがあれば一番よい。

(事務局) 通学環境としての3年間を考慮すれば、仮に運行を廃止する場合は3年前に決定していなければ、その生徒にとっては重大なことになるという、ご意見は非常によくわかります。しかし、過去にバス路線を廃止した際も同様でしたが、その状況はわかるのですが、それをもって事前の期間を設けるということは非常に困難だと思っています。

大野地区のPRは、住民説明会を行うにあたり沿線地区の全戸にチラシを配布し、バス運行の概要と説明会開催のお知らせをしています。今後もバス運行の周知に努めます。また運行時間について、ご遠慮なく言っていただければと思います。

(委員) 3年間の運行を担保していただければなかなか難しいという話、当然のことだとは思いますが。清川・文月線のルートの途中には清川・中野という地区があり、その地区の方々に参加していただいた説明会を昨日開きました。その中で、今回の計画に対しては、市街地の方へ出る機会が増えると喜んでいました。したがって、私たちが今考えているのは、旧上磯町と旧大野町の市街地を結ぶ路線であっても、二次的に通学生、高校生の通学の足を確保するという役目も当然生まれるだろうと、そうして清川・中野地区の皆さまが高校生以上の人たちに利用してもらうことによって、ちょっと楽観した見方ですけれども、高校生がいらないからといって路線の廃止にはならないのではないかと考えております。

路線が確保されることによって高校への通学も可能になるということを是非PRしていただければ大変ありがたいと思っています。

(委員) 市民意見の5番目にもあるとおり利用促進を図り、廃止とならないよう努力してほしいということではあります。会議の中では(事業者に対し)3分の2は市が補助すると、裏を返せば残りの3分の1は事業者で賄いなさいということですが、このアンケートを見ましても利用者は少人数だろうと私も率直に思います。

しかし、採算が合わない、利用者がいないからといって簡単に中止することは難しいと思いますし、交通弱者の足を守るということに公共交通の観点からしても継続していかなければならないでしょう。かといってこれから選ばれる事業主体に採算を度外視してやらせる訳にもいかないと思います。

市としても、PRだけではなく、もっと働きかけを強くして、例えば企業からの助成金を募ってコマースなどを展開して運営していくのがひとつの手法ではないかと思いますが、いかがですか。

(事務局) お話しいただいたように、地域が維持するバスという性質が強いバス交通です。また、広告費など収支に好影響を与える取組みが他地域の事例でもあります。北斗市としても、事業者選定の結果を受けて事業者と一緒にその部分で対応していきたい。決して事業者任せにするという趣旨で民間業者にバス運行をしていただくということではありませんので、市として関わる部分には積極的に関わっていきたいと思います。

- 2 運行計画（継続協議事項）の変更を検討する箇所について、事務局より説明。
これに関する質疑及び事務局の応答については、次のとおり。

（会 長） 先日、第1回会議の際に出ました市内循環バス路線の運行計画については、前回の次第資料14ページ以降にあります。それを今日は市民意見なりアンケートを基に、前回出された運行計画を皆さんのお手元にある別紙資料2で意見を踏まえた改善検討策ということで、先日出された運行計画それぞれについてさらにきめ細かく運行の必要性、通年とする運行ダイヤの見直し、運賃区分の見直し、いくなれば基本的な事項とそれから個別的な事項ということで改善検討案が説明されました。

この運行計画と改善検討案を見て、先ほど路線検討図も出しましたが、これについても夏時刻、冬時刻で具体的な時刻も出ています。バス停留所の設置箇所についても、案で固めたということではなく、今後さらに若干の修正が加えられる可能性もあるということを前提としています。

そこで、運行計画全体について、個別事項も含めて一個ずつ確認というよりも全体を通して確認するというので、市民意見を踏まえた改善検討案を了解し、そして次の会議でも結構ですので今日の意見を踏まえ運行計画を浄書していただき、整理して私たちの前に提出してもらおうという手続きを踏むか、その辺について会長としてはまとめていきたいと思っているのですが、いかがですか。何かご意見ございますか。

（会 長） そういう方向でよろしいでしょうか。この運行計画について基本的な形で合意を形成していくことがこの会議の目的でもあります。

（事務局） 会長より皆さんにお諮りがあったように、前回の運行計画にこの市民意見を踏まえた改善点を加えたものを浄書したうえで、次回確認していただきたいと思います。昨夜まで説明会を開催していたため本来であれば資料2にある改善計画を踏まえて運行計画を修正したものを今回お示ししなければならなかったところですが、本日の会議に間に合わなかったということをお詫びいたします。

その上で前回の運行計画に今回の市民意見を踏まえた部分を取り込むということで、ご意見がありませんでしたので、前回の運行計画からの運行計画及び変更部分について確認をさせていただきたいと思います。

（前回の会議資料等を用いて確認・説明）

運行ダイヤを通年から夏期と冬期とに分けること。

大野農業高校の通学に対応するため、朝の運行経路として二つの経路を同時運行すること。

運賃の区分と適用を路線バスの設定方法に準ずること。

運賃の額を1回(片道相当)と設定すること。
休日(土日祝日)の運行の柔軟性を確保すること。
次回において運行計画を浄書した資料を出させていただくこと。

(委員) 今、事務局から説明がありました18ページの4の(3)で運行車両が小型バス車両2台ということですが、これはこういう記述をしなければならないのですか。要はどういう車両を使うかということだけで、台数まで特定しなければならないのでしょうか。

(委員) 特に台数にはこだわらないと思うが、運行計画を作っていく中でこの時間帯は例えば3台といったようなことが決まってくるのだと思いますので、例えば事業者の選定にあたって、その運行計画で事業者の努力によって2台で出来るのか3台で出来るのかということになると思います。それを踏まえて交通会議の方で3台なら3台、2台なら2台と合意していただければ結構かと思います。

ただ、交通会議の合意がなければ、基本点でいけば定期定路線ですと5台に予備車1台ということになってしまいます。

(委員) 既存のバス路線を運行している函館バスさんが同席されていますので、今までの経緯と何か意見を聞いたらいかがかと思いますが、どうでしょうか。

(委員) 廃止をした経緯ということでしょうか。経路については特にはないのですが、ただちょっと気になったのが先ほどから廃止をしたというような言葉が出てくるものですから、これについては事務局の方から経緯を一度話していただいて、その後私の方からも話をしたいと思いますが。

(事務局) 廃止の経緯という部分でお話させていただきます。函館バスが走っていた路線は地域の皆さんの生活交通でしたが、従来これには国から補助金が出ておりました。また、路線の分類がいくつかあり、過去においては国の方から大きく補助をいただいて維持し、市町村の負担は例えば旧大野町の例でいきますと平成13年度、平成14年度では20万円とか40万円とかという補助金ですんでいました。しかし、その補助金制度の仕組みが変わってしまい、市町村の補助金も増えていく、そして函館地区の路線バスについては地形の形状が扇形で、結局は函館市内に地理的に集中して入っていくようになっていきます。函館の中でいうと同じところを通っていると、極端な話見られるということで、制度上のマイナス影響を受ける要素が地理的な部分からありました。

そのようなことで市町村の補助が増える、事業者の負担も増えていくということで、当然事業者の方ではこれでは維持できないという投げかけが沿線

の各自治体にありました。それで国の制度に対応して、まずは市町村が補助をしていく、さらには地理的な状況から国の補助を受けられなくなる目減り分というのがありまして、その部分は沿線の自治体で制度上とは別に単独の制度として沿線自治体が補助をして維持することとしました。ただし、それは全部ではありません。事業者も応分の負担をしながら、沿線の自治体も補助していきましょうという仕組みに変わりました。

その結果、旧大野町でいいますと、1千万円を超える補助金が維持するために必要となり、一自治体の負担としてもこれは大きくなる訳で、事業者にも経費の節減、合理化を求めましたし、町としても補助を出していく分、利用促進もするけれども利用者が少ない部分については減便・廃止これは了承するとなったところです。

したがって沿線には自治体の方から説明に入って、そのような状況や公共交通を取り巻く状況を理解していただいたうえで、かつ町の財政的な状況も理解していただいて、廃止せざるを得ない状況の路線は廃止としました。函館バスの方から一方的に廃止をしたということは決してなく、このような経過があって、それを自治体、事業者がお互い知恵を出し合って進めた結果が廃止という選択に至ったということを一とつ説明しておきたいと思います。

(委員) 先ほど言うように、何とか路線を守りたいということですと進めてきたのですが、収支がかなり大きくなるということで苦渋の選択をしたという訳です。バスの状況では、今多くの自治体で全国的に見ても撤退・廃止が進んでおり、規制緩和の状況からも確実にそういったエリアが広がってきています。函館、道南含めてたいへん厳しい運営を迫られているところも数多くあるのですが、何としてもこの路線を守りたいということで、最小限度の廃止ですと凌いできたと思っております。

利用客を増やすというのは大変厳しい状況がございまして、それをどうやって私たちの方で打開しようかということで日々考えているのですが、ひとつの事例を紹介します。

最近桔梗町会に出向きまして、路線の再編として若干路線の変更をさせていただきましたら、地域の方からたいへんな反発をいただきました。その際にバスを守る、育むような話をさせていただけないかということで、何度も通ううちに、地域の皆さんはそんなに大変だったとは知らなかったと、そのようなことであればバスを利用しようということで、この4月から大幅に利用者が増えたという経緯があります。

このように、バスをどうやって利用していただくかという観点に立ったときに、やはり話し合いが必要だと実感しております。また、江差、松前、北檜山ですと地域懇談会というのを行いまして、次は市内の方に少し入ろうかということで北斗市にも相談を持ちかけていますが、大野線の利用状況がひどいので、北斗市の協力をいただいて何とか利用者増を願うということで、今のような形で利用者である住民の皆さんと十分話し合いをしようかと思っ

ているところです。打開策は今すぐはないのですが、地域の皆さんと話し合いをこつこつ重ねていくことが、最善の道だと思っております。

私たちとすれば、どうしても廃止をした路線ということで、廃止をした事業者がまた運行するのかという意見も入っているのですが、これは北斗市と十分話をした結果であって、私たちは守りたいが補助の体制からいってなかなか難しいところでありました。今の補助体制を少し説明しますと、まったく乗っていない路線、5人以下の路線については、言い過ぎかもしれませんが廃止してもよいと、ある程度乗車があればそれは補助対象とするのが今のシステムです。5人以下になってしまったものをどうやって自治体と手をつないで守っていくかというのが課題で、今北斗市だけでなくいくつかの町も補助の持ち出しの大きい路線を多く抱えています。私たちの方では今後お客さまをどうやって乗せていくかという課題を提起していかなければならないのですが、どうしても地域の皆さんに支えていただくという観点で、利用促進をもっと利用者を持ちかけて、その中で打開策を見つけていくということが大切かと思っております。

最後に水を差す意見を申し上げさせていただきますが、料金について100円ということでお話がありましたが、そうしますとどうしても大野線、上磯線という路線がある一定程度の路線では、若干補助路線に影響が出る可能性があります。それで私たちはできればこのような会議を立ち上げて、意義のある路線ですので何とかこちらの方も支えていかなければならないという観点で思っていたのですが、その補助路線にある程度影響を与える場合は、北斗市としてはどのような考えがあるのかお聞きしたい。

(事務局) 片道100円とした段階で既定の路線との料金との関係から、利用者が安い方への流れ、それによって(既存路線に)影響が出てしまい、その結果北斗市が函館バスに既存路線を維持するための補助金に影響が出ますけれどもその考えはどうかということだと思います。

私たちは見極めについては、どういう影響が出るか今の時点ではお話しすることができないというのが一点と、当然好影響としては、先ほど総務部長からも話がありましたが、昨日の清川地区での説明会で街に出ると函館へ向かう他の交通機関、そこには函館バスも含まれますが、そういう乗り継ぎでそちらの方向へ行くということもできるようになりますね、というご意見もありました。そういうことからすると、よい影響が出る場合もあるということで、そのことも含めて現時点で見定めるのはなかなか難しいと押さえております。

(委員) 現時点ではおっしゃるとおり、見定めができないと思われるのですが、例えば富川から上磯駅間の既存バス路線でお乗りいただいているお客さんが相当いらっしゃると思いますので、そういう意味では影響が多分出るかと思っていま

すが、ただ私たちはそういった影響が出ますということの大前提に言っている訳ではなく、利用者にとっての利便性が高まるということであれば、ある程度のふん切りはつけなければならぬと思っています。そういう意味で、大幅という状況が出てくるときに、いろいろな話し合いをさせていただけるということがあれば、それでよろしいかと思えます。

(会 長) 利用促進の問題を含めて、将来のことを若干いろいろな観点から出している訳ですけども、この会議では結論をそんなに急いでいる訳でもありませんし、じっくりとお話し合いをしながら進めたいという基本的な気持ちで委員の皆さんに十分意見を出してもらおう中で同意をしていきたいと思っておりますので、そこのご理解願います。

(委 員) 市民意見の資料を読ませていただきましたが、この中で本当に一握りの方々とは思いますが、よいことを話しています。前回の運動公園への循環バスと同じような挫折をしないでほしい、何事も実行しなくては始まりません、多くの方が利用してくれるとよいと思いますが何ヶ月か試験運行をしてはいかがでしょうか、運行計画は適当であると思いますが一定期間、例えば一年間運行してみて不都合な点があれば改善していただきたい、といった意見がアンケートの中に入っています。それで会議全体を聴いていると、とにかく乗らなければこれは大変なことになるのだなと思えば、やはりこの人たちの意見が大事な意見だったのだなと読んでいました。

(委 員) 私も同意見です。それで、私が意見というときとせつかく盛り上がっている意見に水を差すというようなことになるので、実は意見を控えておりました。机上では今皆さま方の意見を聴いている限りは、PRすることによって乗車率等を高めることができるというようなことなのですが、現実の問題として先ほど高校生の問題も出ました。それから中学生については、私もこの地区におりますからわかりますが、大体は乗っていただけるのではないかと、それも冬期間だけではなからうかと。夏場においては富川の人たちも自転車で通っています。何といっても市の財政を脅かすことですから、冬場に2ヶ月ほど試行して、やはりいいものだかと確認してから本格的に始めてはいかかかなと。北海道の各地でいろいろな路線が乗客の減少により廃止をしているというのはもう皆さん知っている訳ですから、北斗市はその二の舞をしないよう、今会長が申したとおりじっくりと考えることが必要で、じっくりと考えるためには試行、運行が大事だというように理解しております。

(会 長) 大体、大方見通しの問題も含めて、お話しを出していただいた感じがいたします。それで、今日の論議を踏まえたとえ、一応先ほど言いましたけれども、協議事項の2というのはこの運行計画、これについて先日第1回の会議で出たものを事務局からお話しがあったように改善計画案を含めて今日提

示していただいた訳でございます。全体を通して、いろいろな意見が出た訳ですけれども、一応この場においてこの会議におけるひとつの本日のまとめとして、運行計画についてこれで了承とし、決定して次回に進みたいと、このように思いますがいかがでしょうか。

(会 長) ありがとうございます。それでは、協議事項の2につきましては一応これで確認、決定して次に進みたいと思います。もちろん先ほどから言っていますように今後の議論の中でまたさらに詰めていかなければならないことが出てくるということを前提として、いろいろあると思いますが、会議の手順としてはそういうことで進めていきたいと思います。

3 運行主体の選定方法について、事務局より説明。

なお、運行主体の選定方法は次回において決定の予定。

これに関する質疑及び事務局の応答については、次のとおり。

(会 長) 次に協議事項の3ですが、運行主体の選定方法についてであります。これについて、まず事務局から説明をしていただき、質問やご意見を伺って進めたいと思いますので、まず事務局お願いします。

(事務局)【次第資料4ページの事項について説明】

(会 長) ただ今お話しのとおりでございます。これは事業主体の選定方法について、こういう手順でいきたいという協議事項でございます。次第にありますように第1回では選定方針の決定をして、今日は第2回で運行計画の決定をして、次回第3回では選定方法の決定をしたい、そして第4回では事業主体の決定となります。ただ今説明があったのですが、この方法についてはいかがでしょうか。

(委 員) 第3回の評価方式の決定をこの会議で諮っていくということになっておりますが、私自身、加算方式と除算方式どちらがよいかというのは考え方がわからないと判断がつかない。前回の会議で資料の10ページ、11ページで加算方式と除算方式の仕組が書かれていますが、ただこれは仕組だけなので、例えば加算方式を選ぶという選択理由というものが出てくると思います。

ですから、多分事務局の方も皆さんに詳しく説得できるようなものをもっていないと思います。それで皆さんもおそらくどちらがよいのかということをお問われてもどうでしょうか。詳しくわかる方がいれば、今日ここでご紹介していただくなり、またいなければ当然事前にこれらのメリット、デメリットを皆さんに配布して判断材料としてもらわなければならないと思いますけれども、いかがでしょうか。

(会 長) 私も、加算方式、除算方式については前回の資料10ページ以降に出ているのですが、どちらの方式と言われるとどうなのか、やりやすいのは言ってしまうと悪いですが加算方式の方がよいという印象をもってみたい、難しいのですが、どなたかどうですか。事務局、何かございますか。

(事務局) 総務部長の方から話があったように、次回開催案内を送付する際に双方のメリット、デメリットの部分をこちらでいろいろシミュレーションしながら、資料として添付し案内したいと思います。まず加算方式、これは根拠が明解に出てくる、ひとつひとつの項目に対して評価をして加算していく、その合計点数ということ、項目に対する評価ということでは明解に出てくると思います。

また、除算方式については、運行経費これを非価格要素、つまり運行経費以外の点数で割って出た点数で評価することになると、どうも計算式で出た答は明解なのですが、個々の部分がどうなのか、明確にといいますかその辺のことでいいますと、この方針をつくっていた段階では加算方式の方が優れている気がしていましたが、その部分も含めてきちんと提示したいと思いません。

(会 長) 例えばの話で、この評価要素項目の経費とか収益拡大策とか、それぞれ2社が出てきて、それに対して5段階評価で点数を割り振っていくことになるのかどうかということを含めて資料が提供されますので、次の会議でこの評価方式を決めて、その決めた方式で評価をして点数を出すということになると思います。ここで、決定方法としては各委員による評価点数の集計により決定とこうなってきますが、そういうことでイメージが湧いたでしょうか。

(会 長) ではこういう方式を進めるということで、よろしいですか。

(会 長) それではこういう方法で、次回第3回会議が行われますので、次の第4回にそれが移っていくということでよろしくをお願いします。

(委 員) 誠に言いにくい話ですが、評価委員の議決で決めるということは全く構わないのですが、これは運輸支局も入るのでしょうか。できれば私たちは許可を与える方ですので、申し訳ないですが評価委員からはずしていただければと思います。

(事務局) 先ほどお話しした運行計画に関係する委員という部分の定義も含めて、次回の中を出していただきたいと思えます。当然、函館バスさんそのものということもありますが、関係する部分でということと言いますと、今言われた部分も関係してきます。その部分を含めて関係する範囲を決めて、その中で除く委員ということを決めて進めていきたいと思えます。

(委員) 今、話を先送りしましたが、たたき台をつくるということにいたしましても、私たちにとって初めての作業となる訳です。ですからせっかくの機会なので他の委員の方々も含めて、正式ではないにしても評価に参加するかどうかの意向を聞いていただければ、次回の整理の仕方とすればある程度目処がつくと思うのですが。関係する委員の確認が次回されるものですから、そのガイドラインを今事務局の方では次回までにまとめますと言っていますが、そのガイドラインをどのようにまとめるかというのは、やはり事務局が勝手にガイドラインを決める訳にはいかないと思います。委員の人たちの意向を含めてまとめなければならないと思うのです。ですから、具体的にガイドラインをまとめるにあたっての意向を聞いていただければ、作業としては次回すぐまとめると思います。

(会長) 協議事項3の事業主体の選定方法については、こういう方式を進めたいということで決定させていただきますので、よろしくお願いします。