

## ※赤字部分は事務局回答

令和3年1月20日

下野市地域公共交通会議  
公募委員

## 議題「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」に対する意見

以下の3つの意見（理由）を付して「否認」の意思を表明いたします。

## 0. 意見表明の前に

「非承認」という日本語は、いかがなものでしょうか？ 一般的な辞書にある言葉でしょうか？ 漢文ヨミにすると、“承認ニ非ズ”となり、意味不明ですね。意思を伝えるのですから、例えば“不承認＝承認セズ”なら、まだマシです。  
なお、ご承知のはずですが、民事裁判の答弁書等では「認める」「否認する」という言葉が使われていますね。

## 1. データに基づかずに導かれた評価であるため、承認できない

例えば、P.5④ デマンドバスの利用実態

<下記の記述部分（代表例のみ）に係るに係るエビデンスを求めます>

- ・約2,000人前後で推移…

→2,000人を超えた月を明示してください。

令和1年の利用者数は、22,703人（\*）であから、年間運行日を300日とすれば、平均76人/日である。\* 下野市地域公共交通計画（素案 R2年12月21日時点）P.23

また、「月2,000人」のデータをクリームスキミングしても、25日運行とすれば、平均80人/日である。したがって、いずれにしても「目標値133人」からの“大幅な乖離（未達）”の原因を「令和2年2月頃から始まったコロナ禍」に求めるのは、非論理的である。

- ・1月以降はコロナ禍により大きく落ち込み…

→「コロナ禍」と「デマンドバスの利用者数」の相関関係等を示す調査・分析データを提示してください。

- ・その後、…若干回復したものの…

→コロナ禍は、いまだ悪化の一途を辿っているにもかかわらず、なぜ若干回復したのか。その要因分析を明示してください。

⇒「約2,000人前後で推移」を「約2,000人程度で推移」に修正。

要因についての分析データはないが、1日あたりの利用者が前年度より12.9人減った状況、非常事態宣言が発出された5月に底打ちし、解除後に利用者が増加した現状を鑑み、資料として提示したものです。

## 2. 承認を求める対象範囲（項目）が不明確であるため、承認できない

例えば、P.4 ワゴン車3台からセダン車4台に置き換えることを「事業の今後の改善点」としたこと。

- ・これは、当委員会の専決事項なのか否か、未詳。
- ・過日（12月23日）、山中市民生活部長に直接問い合わせたが、回答が無かったことから、手続き的に問題があると認識している。（P5 別添資料）

⇒今後の改善点においてセダン型にすることについては、既に昨年の同事業評価における今後の課題として、車両の変更（9人乗りから4人乗りの車両への変更等）と記載していること、及び、地域公共交通計画策定時において1便当たりの利用人数の状況を確認し、車両の見直し等検討課題として計画案においてエリアの廃止、A Iの活用、車体の小型化の検討が盛り込まれており、計画案に沿った結果ととらえています。

## 3. 下野市地域公共交通会議 としての、「書面協議」に係る「承認」「非承認」の手続き方法が未詳であるため、承認できない

① 「承認」「非承認」が同数の場合の決定方法

② 「意見」の公表（または記録）方法

③ そもそも「書面協議」として、「承認」「非承認」を求めるとは、どういう趣旨か。

即ち、「書面協議」後、どのように手続きが続き、どのように完結するのか。

④ 「住みやすさの向上に寄与する快適で利便性の高い公共交通サービスの実現を目指す（\*）ための「評価」、即ち「快適か?」「便利か?」は、専ら当該サービスの需要者が行い得るものであり、間違っても、その提供者 関連事業者等が「評価」すべきものではない。\*資料 地域公共交通確保維持改善事業評価 P.1 交通計画の目指す概要

万一にも、今般の「評価」を当会議の委員全員に求めているとすれば、明らかに誤りである。具体的には、委員区分にある「一般乗合」「一般乗用」「乗合団体」「運転手団体」「鉄道事業者」および「団体代表」の中の「下野市商工会」は、承認・非承認に関わる立場ではない。

⇒書面協議は、通常の会議同様、下野市交通会議条例第6条の規定を準用し、開催・決議しており、委員の承認過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによります。

今回の事務事業評価において、承認意見が過半数で、会長にも確認いただき協議は整ったとされたことから、国への報告期限の日付で結果を通知しました。協議結果については同条例第8条で、委員は、交通会議で協議が整った事項については、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする、とあります。

なお、事業評価は、サービスの快適さや便利さの評価ではなく、あくまで、生活交通確保維持改善計画に位置付けられた「定量的な目標・効果が達成されたか」の評価になります。運行に関わる者も含めて 全ての委員、評価主体である「協議会」として、目標の達成状況はどうであったかを評価するもので、特段運行に関わる者を議決から除外するものではないということを国にも確認しました。

また、交通計画策定にあたっては、策定主体は市（地方公共団体）であり、市の公共交通について各種団体から意見を求める上で、市の公共交通を担うタクシー会社やバス会社、鉄道会社を委員に入れそれぞれの立場に立った意見を求めることは必要であり、その上で施策を展開して行くものとしているので、承認を得ることについて問題はないと考えています。交通会議は意見を出し合って方向性を協議する場で、結論を出す審議の場ではないと考えています。

以上、データ（事実・ファクト）に基づかず、何の脈絡（論拠）も無く、また評価者の吟味もせず、サービス提供事業者がこれまで以上にメリットを受ける「改善策」を、「市民のため」と称し強引に押し進めようとする当会議体の運営姿勢は、まさに下野市民を愚弄するものである、と言わざるを得ません。

以上

## 議題「地域公共交通調査事業（計画策定事業）の事業評価について」に対する意見

以下の意見（理由）を付して「否認」の意思を表明いたします。

### 1. 調査データに関係無く、かつ1委員の意見が、当会議体での議論・精査等を経ず、反映された「次年度以降の取組概要」であるため、承認できない

「次年度以降の取組概要」の中、

#### ・ 車両の変更（9人乗りから4人乗りの車両への変更）

は、第3回会議（令和元年11月14日）における、荒川委員（委員区分：一般乗用、石橋タクシー(株)代表取締役）から、信頼できるデータ（エビデンス）無しに発せられた、いわば『イメージ提案』あるいは『方向性の提案』であった、と認識している。少なくとも、この提案について、当会議体は、当日またはそれ以降に、「9人乗り車両」と「4人乗り車両」について、具体的かつ有意な比較軸を設定し、比較検討した事実経過は無い。令和2年度第2回における、坪内委員（公募）の「コロナ禍での、4人乗り車両に対する不安」意見も、議長はこれを議論の対象として取り上げなかった。

『地域公共交通確保維持改善事業評価』では、「..1月以降はコロナ禍により大きく落ち込み..」と”分析”しているにもかかわらず.. 極めて奇妙な議事進行であった。したがって、当会議体では、採決していない。（注）

（注）既に提出した、令和2年12月23日付「市民生活部長山中様宛意見と要望」に記したとおり（P5 別添資料）

さらに、令和2年度第2回会議資料3にあるとおり、令和3年度からのデマンド交通の運行事業者には、前出荒川委員が役員を務める石橋タクシー(株)が選定され決定したのである。このことは、即ち少なくともデマンド交通に係る一連の、時間と費用を投入したアンケート調査ならびにそれに対する会議体各委員からの意見表明は、石橋タクシー(株)を選任するための、「壮大なお芝居だった」、いわゆる「出来レース」「初めから結論ありき」「公募委員は単なるガス抜きあるいはエクスキューズ」という印象をぬぐいえないあり様であるため。

以上

### ⇒車両の変更（9人乗りから4人乗りの車両への変更）について検討経緯

#### ○令和元年7月計画策定調査 交通事業者ヒアリング意見

・デマンドはワゴン型で6～7人程度乗車させようとする利用者待ち時間ができてしまうため、セダン型で回す方が適しているのではないか。（栃木県タクシー協会）

・ハイエース車両では大きすぎる。1便当たりの乗車人数を見てもワンボックス車で十分かと。ハイエースでは民家や細い路地の運行は困難している。（関東交通）

#### ○令和元年度第3回交通会議（令和元年11月14日）（以下、議事録委員発言抜粋）

「議題4 下野市を取り巻く公共交通の現状と課題について」

・事業者の実情として、ワゴン車で1時間に1便でそれぞれの人の目的地に行くというのは、物理的に難しい部分がある。利用者を増やすといった観点から考えると、そこをまず改善しないと行けない。運行便数というより、車両の形態そのものから踏み込んでいく必要がある。ワゴン車1台で1時間に1エリアを多くの人を乗せて移動するのは難しく、1台あたりの利用者数が3～4人という結果がでていますが、これは実状というより限界に近い数字になっているというところもある。車両そのものの議論もこれからお願いしたい。

・車両を9人乗りワゴン車で運行しているが、むしろ車両そのものを小さくセダンタイプのタクシー等にして、適正なタイヤがある程度保障されるようにダウンサイジングということも視野に入れておられるという理解でよいか。

→栃木県タクシー協会専務理事：やはり広いエリアを3台で回り、5～6人乗車してしまうと高齢者では特に時間がかかる。ドアtoドアであると、自宅に着いてからトイレに行くというお客さんもいる。そうすると乗車3人であっても5分待つとそれだけで15分経過してしまう。1時間単位で運行すると、非常に時間がかかりタイヤが間に合わなくなってしまう。ワゴン車は狭い道を走ることが難しい点もあり、小回りの利くセダン型にして待ち時間が少なくなるということであれば、ワゴン車からセダンに見直した方がいいのかと考えている。台数的には増やすという方向がいいと考えているが、ドライバーの確保が難しい。

○令和元年度第4回交通会議（令和2年1月29日）

・地域公共交通確保維持改善事業評価資料の中で、今後の課題として、車両の変更（9人乗りから4人乗りの車両への変更等）と明記。

○令和元年度第5回交通会議（令和2年3月19日）

・素案目標5 既存公通網の維持・改善 における施策1 地域の需要に応じた公共交通サービスの提供 事業イメージにおいて「デマンドバスの車体の小型化の検討」で「現在は9人乗りのワゴン車により運行を行っていますが、セダン型車両の導入など、利用実態を踏まえた検討を行います。」と明記。これに対し委員から、今後9人乗りから5人乗りのセダンタイプ導入も考えているとのことだが、「バス」のイメージのままで良いのか。セダンとなると一般的には「バス」とは言わないと思うので他の名称を検討してはどうか。との意見が出されました。

○令和2年度第1回交通会議（令和2年7月15日）

・令和3年度デマンド交通運行事業者選定についての説明において、令和3年度からの3年間の運行業者を選定する下野市デマンド交通運行業務公募型プロポーザル選定委員会に仕様書を提出するため、AI配車の導入検討、運行エリアの一体化、セダン型車両の導入、需要に応じて3台～5台での運行が可能とする仕様を報告。

○令和2年度第2回交通会議（令和2年12月22日）

・令和2年11月17日にデマンド選定委員会において、下野市デマンド交通運行業務に係るプロポーザル結果で業者が決定されたことについて報告。デマンド交通運行業者の選定には、副市長の他5名の選定委員（総合政策部長、建設水道部長、市民生活部長、都市計画課長、安全安心課長）により審査され、提示金額やプレゼンテーションなどを総合的に判断して選定した結果であり、適正に選定されたものであると考えます。

⇒コロナ禍での、4人乗り車両に対する不安意見について（坪内委員意見）

令和2年12月22日の会議の中で、意見に対し、「タクシーガイドラインに基づいて運行していく。今回は現在あるものを良くしていく、改善していくという観点でダウンサイジングや配車の仕組みを使いやすく見直しをする、という事でご理解いただきたい。」と日本工営から説明しました。

市としても全国ハイヤー・タクシー連合会の「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づき感染防止対策を講じる予定です。具体的には、運行中、乗務員はマスクの着用を徹底し、乗客の乗車前アルコール消毒、エアコンによる外気導入や窓開け等の車内換気を行うとともに、車内換気を行っていることを表示する等により、乗客が安心して利用することができるよう配慮するほか、乗客の降車後に窓を開けて換気に努めます。また、定員上、後部座席に着用可能である場合には可能な限り後部座席に乗車するよう理解と協力を求め、乗車に際して利用者のマスク着用について協力を求める、密接を避けるために乗車定員を減らして運行するなど、委託業者と協議して進めます。

このほか市では9月補正予算で、国のコロナ感染症対策臨時交付金を活用し、下野市公共交通緊急対策支援事業費補助金交付事業を創設、各交通事業者に4月まで遡り消毒液、マスク、車内パテーション設置代等、月1万円を限度に感染症対策費補助を実施することで、感染拡大防止と併せ、市民の足としての公共交通の維持、推進を図っています。

市民生活部長山中利明様  
地域公共交通会議事務局ご担当者様

地域公共交通会議  
公募委員

### 意見および要望

昨日開催された令和2年度第2回下野市地域公共交通会議における議事進行等について、下記の意見およびこれに係る要望を申し上げます。

#### 記

##### 1. 意見

(1) 【資料3】の位置づけが不明瞭でした。

当資料は、次第の「2議事」の「(3)」にあるとおり「…選定結果について」報告されるものと、認識しておりました。【資料3】本文3行目に「…下記のとおり決定いたしました。」とあるからです。

ところが、昨日会議においては、事務局の説明の後、議長から「これでよろしいでしょうか?」と、採決を求める発言がありました。

私は、戸惑い、慌てて「次第」と「資料3」を読み直していたところ、委員の一人が「異議なし」の発声をし、これを受け議長は「それでは、そういうことで。」と、「当委員会が全員一致で資料3の提案を認めた」かのような空気になりました。手続き・説明両面で、納得できない議事進行でした。

⇒P.4中段で回答

(2) 【資料3】に関する坪内智子委員の質問について、事務局あるいは責任者である部長の考えが示されなかったことは、なんとも不可解でした。坪内委員の、「コロナ禍での、小型化はいかがなものか」という、当に時宜を得た問いかけであったと思います。

このような足元の事案、それも生死に直結する事案について、事務局・部長は、これに応ぜず、また他の委員の意見を求めることもなく、日本工営からの応答だけで済ませたことについて、市の態度に疑念を抱かざるを得ません。⇒P.4下段で回答

また、私自身、以前から「小型化は、これまで以上に収支を悪化させる愚策」として、意見を述べているものです。

いったい、いつ、どこで「小型化」への切り替えが承認されたのでしょうか。

⇒P.3下段で回答

##### 2. 要望

(1) 「次第」の記載として、

- ①採決を求める事項
  - ②意見を求める事項
  - ③市からの連絡事項
- を峻別してください。

(2) 採決する場合には、前もって、そのルールを提示してください。

例: 挙手による、投票による等

(3) 上記1 (2)の、坪内委員が質問されたことについて、真摯に対応してください。

以上

R2.12.23 事務局メール回答

公募委員 様

昨日はご出席いただきありがとうございます。

車両についてですが、現在のワゴン車両は運行開始当初に  
国庫補助を活用し市が用意したのですが、耐用年数も鑑みて  
来期からはタクシー事業者保有車両での運行に切り替えることから  
この様な形となりました。

市でもデマンドを始めとする公共交通機関に乗る時はマスクを着用  
することを周知するとともに、委託業者にも感染症対策に万全を  
期する様、指導いたします。

議事進行につきましても至らない点があり、申し訳ございませんでした。  
今後は採決を求める事項等について、明確な記載に努めますので、  
何卒よろしくお願いいたします。

市民生活部長 山中

R3. 2. 10

市民生活部長山中様  
地域公共交通会議事務局ご担当者様

地域公共交通会議  
公募委員

ご回答いただきたく

1.私が、令和3年1月20日付で送付した書面に記載した質問事項（注）について、未だに回答  
をいただいております。その理由をお知らせください。

（注）「否認」をお伝えした書面の「意見記入欄」に記したものの内、

- 1.に記載した、エビデンスの開示を求めた事項
- 2.に記載した、承認を求める対象範囲について
- 3.に記載した、書面協議のルールに係る事項

2.上記質問に対する「回答」がなされないまま、『承認された。』とするその手続き及び  
結果（下安第128号 令和3年1月29日）に、正当性はあるのでしょうか？

換言すれば、

- ・下野市地域公共交通会議条例には、『書面協議』の定義およびこれに係る手続き等は規定されていない。
- ・今回、『書面協議』をするに先立ち、その規定（ルール）は明らかにされなかった。
- ・私の質問（上記1.）は、当会議を構成する委員に共有されなかった。  
など、凡そ条例等に基づく公式な「協議」といえるものでは無かった、と考えます。  
「正当性がある」とのご主張であるなら、その理由・根拠をお知らせください。

3.私の意見・質問の、当委員会の公式議事録への記載について

- (1) 記載されますか？記載されませんか？
- (2) 「記載されない」場合、その理由（根拠）をお知らせください。

以上

### R3.2.12 事務局メール回答

公募委員 様

今回の書面協議による事業評価につきましては、承認意見が過半数で、会長にも確認いただき協議は整ったとされたことから、国への報告期限の日付で結果を通知いたしました。

書面協議は、通常の会議同様、下野市交通会議条例第6条の規定を準用し、開催・決議しているところです。なお、下野市地域公共交通会議は意見を出し合って方向性を協議する場で、結論を出す審議の場ではないと認識しております。

また、協議結果につきましては同条例第8条のとおり、委員様には結果を尊重していただきたく存じます。

書面協議で頂いた意見は他の委員の方も含め、来月の交通会議においてご報告させていただくとともに、回答させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

市民生活部長 山中

R3.3.18

市民生活部長 山中様

地域公共交通会議  
公募委員

ご回答いただき、ありがとうございます。

さて、ご回答を踏まえ、私は下記のこと（1.乃至5.）を理由として、当会議体の不健全さ（正当性の欠如）を指摘させていただきます。

なお、下記において回答を求めた諸事項については、3月30日に予定された第4回会議において、これまでの未回答分と併せてご回答いただきますよう、お願い申し上げます。

#### 記

#### 1. 書面協議のルールが、事前に示されなかった。

下野市交通会議条例（以下、当条例という）には、

- ① 書面協議の規定がない
- ② 準用規定もない

したがって、少なくとも、

- i 令和2年12月22日に開催された第2回会議において、上記①および②について、議事として協議され、決せられるべきものであった。
- ii i の手続きを失念した事務局は、令和3年1月18日付書面（下安第122号）に、
  - (1) 当条例第6号の規定を準用する理由と根拠および書面協議の方法を記した書面を同封し、
  - (2) 協議に先立ち、(1)の是非について、決を採るべきであった。なぜなら、第2回会議 会議録（案）のとおり、「フィーダー補助金の事業評価については書面にて行う方針」であったのだから、
  - ① 未だ‘方針’のままであり、手続き的に‘決定’していなかった。
  - ② そもそも、署名が済んだ正式な会議録ではない。
  - ③ また、事務連絡（令和3年1月18日および同22日）には、「フィーダー補助金」の文字がないことから、上記会議録の記述との関係が不詳である。

さらに、

- ④ 承認の是非を求めた書面は、是非に係る「意見」を求める様式になっていた。  
したがって、ここに書かれ提出された意見は事務局を介し、「協議を決する」前に、全委員に共有されるべきであった。

以上について、市の考えをお聞かせください。

⇒ 条例等に会議の開催手法や書面協議の規定はありません。なお、書面協議により承認過半数で協議を決した「後」に、どのような意見があったか提示することに問題はないと考えております。コロナ禍で対面協議が難しい中、円滑な方針決定のため、このような書面協議手法は他の会議でも一般的に実施されているものと考えております。

フィーダー補助金の文言については、既に令和2年度第1回会議の中で、議題(2)地域公共交通確保維持事業資料として、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書を提示し、その中で生活交通確保維持改善計画の名称を「下野市地域内フィーダー系統確保維持計画」としたうえ、ご意見を徴取しているところです。(なお、その中でもコロナ禍での快適な移動を実現するための方策はあるか、との前述に関連した質問に回答しております。)

## 2. 「下野市地域公共交通会議は意見を出し合って方向を協議する場で、結論を出す審議の場ではないと認識」とは？(＝意味不明です)

- (1) 「協議」も「審議」も、当条例では定義されていない。

したがって、「言葉遊び」とならぬよう、それぞれの定義と、その参照先(下野市が定める諸条例・諸規則にある「協議」「審議」の規定元等)を明示されたい。

- (2) 今般の「承認・非承認」を求め、それぞれの数を明らかにしたときは、「結論を出した」と同義。即ち方向性の「結論を出した」と理解できるが、いかがか？

- (3) 「認識」とは？

市民生活部長という、市行政組織の一機関(役職)に付随する権限である、ということか？

権限である、と言うならば「職務権限規程」の提示を求める。権限ではない、言うならば、いったいこの「認識」とは、当委員会との関係において、どういう意味を持つのか、回答願います。

⇒ 「協議」とは、話し合って方向性を決めること、「審議」とは、ある物事について可決を決めることと一般的に捉えております。本会議は、〇〇審議会と銘打つものとは異なりますし、国の地域公共交通会議設置運営ガイドラインや、市交通会議条例の中でも、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や、市町村が運営する有償輸送に関する「協議」を行うため設置するものとされております。なお、メールでの回答文面にある「認識」という文言については、そぐわない表現であったため、こちらの回答書P2の中では事業評価の補足説明と併せ、既に「考えております」に校正しておりました。

## 3. 上記1.および2.に密接に関連することとして、

私は令和2年12月23日付メールにより、令和2年度第2回下野市地域公共交通会議における議事進行等について、『意見および要望』を記した書面を提出しています。

その中で、「2. 要望」として

- (1) 「次第」の記載として、

- ①採決を求める事項
  - ②意見を求める事項
  - ③市からの連絡事項
- を峻別してください。

- (2)採決する場合には、前もって、そのルールを提示してください。

例：挙手による、投票による 等と、明確に要望しました。



これに対し、同日12月23日に、山中部長名で、次の回答（メール）がありました。

（該当部分抜粋）

「議事進行につきましても至らない点があり、申し訳ございませんでした。

今後は採決を求める事項について、明確な記載に努めますので、何卒よろしくお願いいたします。」

それにもかかわらず、

- ① 令和2年度第2回会議（12月22日）において、「書面会議」について、明確な手続きをしなかった。
- ② 「承認・非承認」について、このことが採決なのか否か、協議なのか審議なのか、の位置づけを明確に記載しないまま、委員に回答を求めた。
- ③ ②と併せ、各委員に「意見」を求めたものの、その意見は「委員の回答」の前に、委員間で共有されなかった。

即ち、山中部長が令和3年2月12日に、私に宛てたメールの回答と、前年12月23日のメールでの回答が矛盾することは明白であり、この点において、山中部長は、下野市職員のサービスの宣誓に関する条例が規定する宣誓書で宣誓した「誠実に職務を執行する」ことをしなかった、と理解できるが、いかがか？

⇒次回は書面協議を開催すると予告申し上げたのち、各委員から承認・非承認の意思を書面徴取し、集計結果とともに、委員の承認過半数で協議は整ったとする通知を発出する手順を踏みましたが、結果を通知する際に個別の意見開示まで必須とする規定はなく、これをもって誠実に職務を執行することに違反するものではないと考えます。しかしながら、次回からはご指摘いただいたとおり書面開催の流れや決議方法等、より丁寧な開催案内を心がけます。

#### 4. 当条例 第6条の3について

当会議を構成する各委員は、選出された母体（組織に所属する者は、その組織の利害）によりアプリアリ（a priori）に、その立場・判断軸を持っている。

例えば、この機会に、比較的短期的な利益を得たい交通事業者と、比較的長期的・安定的な便益を安価に得たい住民が居た場合、この相反する利害関係は、何回協議したところで、少なくとも現行の会議手法では、アウフヘーベン（aufheben）するはずがない。すなわち、委員が委嘱または任命された時点で、「多数」と「少数」は決しているのである。

このような会議体を作っておきながら、組織体の意思決定方法として、「多数決」を採用することは、ナンセンス（多数決の誤用）である。

矜持を持つ公務員であれば、「どのような前提において、多数決は正当性を持つのか」について疑問を感じ、勉強しているはずである。

勉強する時間が惜しい職員のみなさんには、取っ掛りとして、次をお勧めします。

『陪審定理と多数決の正当性』 坂井豊貴 氏

<http://hermes-ir.lib.hit-u.ac.jp/hermes/ir/re/27899/keizaikenkyu06702125.pdf>

〈抜粋〉

#### 7. おわりに

以上に述べてきた、多数決の正しい使用法をまとめよう。

- ・多数決で決めるのが正当な対象とは、共通方向的な正しさが成立するもの、いわば一般的な対象である。
- ・投票者は、いったん私的利害を脇に置き、自分を含む公共への判断に基づいて、投票する。そうしたときの判断が正しい確率は、0.5より高い。
- ・投票者は自ら熟慮する。空気に流されたり、「勝ち馬」に乗ろうとしたり、権威に頼った判断をしない。

これら3条件が満たされるとき陪審定理は成立し、多数派の判断が正しい場合確率は、一人の判断や少数派の判断が正しい確率より高く、さらにその正しさの確立は投票者の数が増えるにつれ上昇する。

このとき多数派の判断を集団として選択するのが、多数派も少数派も含むすべての人々にとって賢明である。

以上が、コンドルセ陪審定理と、その着想の泉源であるルソーの投票理論に基づく、多数決の正しい使用法である。

以上、多数決について、私は、自らの主張の論拠として上記一学説を提示した。貴殿が私の主張を否定するのであれば、あなたの「寄ってたつ論拠」を提示してください。  
⇒地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第4条で、市町村は公共交通事業者その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めるとされており、同第6条でも、協議会の設置について定められています。また、国のガイドラインにおいても、地域公共交通会議の構成員は道路運送法施行規則第9条の3で、・主催者 ・一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ・住民又は旅客 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 を必須としているところで、これら条件を満たしていれば、交通事業者と利用者の委員比率に偏りがあっても、出席委員の過半数で議事を決し、協議が整ったとする交通会議条例第6条3の運用に問題はないと考えます。

5. 一事業の意見（注1）が「特段の手続きも無く」採用された。私の意見（注2）は、他の一委員の賛同等あったにもかかわらず、完璧に無視された。

① その理由は？

② 「下野市地域公共交通会議は意見を出し合って方向性を協議する場」である、と山中部長は回答された。

そうであるならば、両論併記こそ、この趣旨に合致する、と考えるが、いかがか？

(注1)

- ・令和元年度第3回下野市地域公共交通会議 会議録 p.5  
ワゴンからセダンに見直した方がいいのかと考えている。台数的には増やすという方向がいいと考えている。
- ・令和元年度第4回下野市地域公共交通会議 会議録 p.3  
本資料は、交通網形成の基本方針となっていると思うが、目標達成するための具体的な実施施策をまずまとめた方がいいと思う。これまでの会議でも意見が出ていたように、デマンドバスの運行形態の見直しだけでなく、タクシー利用も公共交通として扱うよう意見が出ていたと思う。

(注2)

- ・令和元年度第4回下野市地域公共交通会議 会議録 p.4  
本市において公共交通の維持、市民の足の確保に市民自身が参加していないことが課題だと思ふ。市民が担い手になれば、持続可能なサービスが可能になると思ふ。  
例えば60歳を迎えて、あと5・6年は運転ができる中、ボランティアとしてドライバーに参加して、自分が運転できなくなったら、今度は誰かに運転してもらおう側になれるようなことができれば、安心して本市に住むことが出来ると考えている。
- ・『下野市地域公共交通網形成計画（素案）』に対する意見（令和2年3月18日付）の、特にII5.③

⇒いただいた貴重な意見は、会議資料で議事録としてホームページで公開させていただいております。PDCAサイクルを回す中での改善案の一案として検討材料にさせていただきます。

6. 「会長にも確認いただき協議は整ったとされた」とのことですので、上記私の各質問等要求事項について、山中部長のご回答と併せ、長田会長にもご回答をお願いします。

以上