第５回北広島市地域公共交通活性化協議会議事録

日時：平成 23 年 1 月 26 日（水）
15 時 00 分～16 時 20 分
会場：中央会館集会室

協議会出席者：２２名

区　分	所　属　・　役　職	氏　名	代理者	出欠
関係機関及び団体に属する者	北広島市副市長	石井潤一郎		
	北広島市市民環境部長	川原　一志		
	北広島市建設部長	相馬　正人		
	ジェイ・アール北海道バス株式会社取締役営業部長	古川　明男		
	北海道中央バス株式会社大曲営業所所長	川口　　淳		欠
	広島交通株式会社代表取締役	藤根　悦雄		
	社団法人北海道バス協会専務理事	岩崎　友雄		欠
	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会副議長	阿部　敏彦		
	北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所計画課長	中井　健司		欠
	北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所計画課長	倉西　秀夫		欠
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所長	東谷　和雄		
	北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官	新保　信一		
	北海道石狩振興局地域政策部地域政策課長	田辺きよみ		
	札幌方面厚別警察署北広島交番所長	寺分　三男		
	北広島商工会副会長	冨田　辰夫		欠
	社会福祉法人北広島市社会福祉協議会会長	川島　光行		
	北広島市小中学校校長会（西の里小学校校長）	阿部　　徹		欠
	北広島市ＰＴＡ連合会理事	古木　敏和		
	北広島市自治連合会会長（西の里連合町内会会長）	大川　壽雄		
	大曲地区連合町内会会長（市自治連合会副会長）	麻生　昌裕		
	西地区連合町内会会長（市自治連合会理事）	菊池　重敏		
	北広島団地自治連絡協議会（北広島団地第３住区自治連合会会長）	依田　　弘		
	公募委員	宇田川留美子		
地域公共交通の利用者	公募委員	小越　理子		
	公募委員	土屋　正紀		
	公募委員	成田　俊樹		
	公募委員	林　　茂		
学識経験者	札幌大学大学院経営学研究科・経営学部経営学科教授	千葉　博正		

１．開会

２．会長あいさつ

●会長

皆さん、こんにちは。副市長の石井でございます。本日は大変ご多忙のところ、第 5 回北広島市地域公共交通活性化協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。第 4 回の協議会を昨年の 12 月に開催させていただいた以降、これまでの間、事業者へのヒアリング調査、OD 調査などを勢力的に取り組んできたところでございます。本年度も残すところあと 2 ヶ月ぐらいになりましたが、委員の皆様には更なるご協力をいただきまして、総合連携計画の策定を進めてまいり

たいと考えておりますので、宜しくお願いしたいと思います。

それでは早速今日の協議を進めさせていただきます。ただ今から第 5 回の活性化協議会を開催させていただく訳ですが、はじめに北海道の人事異動の関係で石狩振興局地域政策部地域政策課長が変わっておりますので、ここでご紹介いたします。田辺きよみ様自己紹介をお願いしたいと思います。

（田辺委員のあいさつ）

ありがとうございました。それでは宜しくお願いしたいと思います。早速、今日の議事次第にそって、この会議を進めてまいりたいと思いますが、最初に報告事項でアンケートの結果について事務局から説明をさせたいと思いますので、宜しくお願いします。

３．報告事項

【報告第１号】アンケート結果について

●事務局

アンケートの結果の報告の前に、まず事前に配布させていただきました資料の誤りがございました。差し替えの資料をテーブルの上に置かせていただいております。大変申し訳ありませんが、差し替えを宜しくお願いします。内容としましては、事前にお配りしました、「北広島市地域公共交通総合連携計画策定業務のアンケート調査結果」と書かれた資料がございます。この資料の 11 ページから 12 ページ目の 1 枚と 21 ページから 22 ページの 1 枚でございます。そちらをテーブルの上に置いておりますので、差し替えをお願いいたします。それと、アンケート調査結果のまとめがあります。同じくテーブルの上に地域別の現状ということで、横向きの資料になったものがございます。青い帯の入った資料でございますが、この資料は⑤と差し替えということで、大変申し訳ありませんが、宜しくお願いいたします。

それではアンケートの結果報告とさせて頂きますが、結果報告につきましては、12 月の協議会でもアンケートの調査の概要をご説明いたしましたが、再度簡単にご説明いたしたいと思います。まず、今回アンケートとして 3 種類のものを実施しております。ここで先程差し替えのありました、厚めの資料をご覧ください。「アンケートの調査結果」という表紙です。そこに３つのアンケートの概要が書いてありまして、１つ目が、市街地地区用の市民アンケート、そして、２つ目が市街地地区外用の市民アンケート、そして 3 つ目が JR 北広島駅の利用者アンケートになっております。市民アンケートにつきましては、基本的に全市を対象としますが、地域性を考慮いたしまして、市街地地区と市街地地区外と区域を分けており、アンケートの内容は一部内容を変えて実施している状況です。ここであらかじめ送付しました図面でご説明いたします。横向きの A4、タイトルが「市民アンケート市街地地区・JR 北広島駅用利用者アンケート対象エリア図」の中で、赤く囲っている部分が市街地地区を対象としたエリアになっています。黒い濃い線が現在運行されているバス路線を表示しております。図面の上に、赤く書かれているのが西の里地区、右側のほうに東部地区、横左に隣接した団

地地区があります。団地地区と東部地区の間で、JR 北広島駅利用者向けのアンケートをやっております。駅利用者 500 人に対して、アンケートを配布している状況です。左側が札幌市清田区に隣接した大曲地区でございます。そして若干下の方に、西部（輪厚）地区となっております。赤の地域に居住している 15 歳以上 3,019 人の方を無作為抽出し、送付によりアンケートを実施しております。次に市街地地区外で、市街地地区を外した地域を対象としています。対象の地区としましては、もう 1 枚の地図を見ていただきたいと思います。タイトルに（市街地地区外）対象エリア図と書かせていただいています。赤く塗っている所が西の里地区、右側に東部地区、左が大曲地区、その下が西部地区となっております。少々各地区の境界が見づらくて、申し訳ございませんが、先程の市街地地区を除いた地域が対象になっていて、市街地地区とは重複しない点をご理解いただきたいと思います。また、市街地地区外はかなり広い地域が対象となっていまして、交通空白地域等も存在する地域になっております。今回は市街地地区外で福祉施設等を除いた地域の方を対象に 691 世帯、15 歳以上の 1,404 人を対象にアンケートを実施しております。以上、アンケートの対象地域の若干の概要をご説明させていただきました。

今回 3 つのアンケートの設問内容と回答結果については、先程の厚めの資料、アンケート調査結果にまとめられており、薄めの資料には、地区別クロス集計結果がございます。この資料が 3 部、各アンケート毎にありますので、宜しくお願いいたします。アンケートの設問に対する回答と単純に並べたものが厚めの資料の調査結果となっていまして、それから地区別のクロス集計の方は地区毎に特性がわかるような資料になっています。今回の協議会では、この資料のすべてを説明するのは時間的に厳しいので、別の資料を使って地域の現状をみなさんにご報告したいと思っております。

「アンケート調査結果のまとめ（地域別の現状）」という横向きの資料がございます。それではこちらの資料を見ていただき、説明したいと思います。まずアンケート調査結果のまとめですが、この資料は、今回のアンケートによって見えてきた現状等を、各地区 1 ページ毎にとりまとめた資料でございます。左側は普段の日常行動、買い物、通勤、通学等の移動目的別の状況が書いてございます。右側は現状の路線バスについての、利用者から回答いただいた内容を載せています。まず 1 枚目の西の里地区になります。左側に移動手段別の現状が書かれていまして、まず上の囲みが市街地地区になります。買い物、通勤、通学、その他になっていますが、概ねどの移動手段も車の割合が高くなっています。買い物については、西の里地域内、西の里地域から西の里地区域への移動と、札幌市内の移動の割合が高くなっています。その目的のお店はフード D というところが割合高い状況です。続きまして、通院先は札幌市内の割合が高く、その目的は札幌社会保険総合病院になっています。通勤通学は札幌市の割合が高い状況です。又、その他は上記の買い物と、通勤等それ以外の外出を聞いていますが、その動きは札幌市内の割合が高い状況になっております。その下の市街地地区外は同様に買い物においては、札幌市内と西の里地区域内の割合が高く、通勤通学は札幌市内と西の里地区域内となっています。交通手段は自動車への依存が高いと同時に、送迎の割合も各地区より高い状況です。右側を見ていただきまして、路線バスの評価ですが、市街地地区についてお聞きしています。便数については約 6 割の回答者が少ない、やや少ないと回答を頂いております。乗車料金は高い、やや高いという回答で 3 割強、どちらとも言えないが 6

割弱となっています。遅延等については、よくある、たまにある、が約 5 割程度、運行ルートについては3.5割程度の方が不満･やや不満､どちらとも言えないが4割弱となっています。最寄のバス停までの距離については、近い、やや近いという方が 6 割強と高くなっています。全体の評価と書かせていただいていますが、これは全体として路線バスを利用しやすいかということで、聞いております。利用しやすい、やや利用しやすいが 3 割強で、利用しにくい、やや利用しにくいという方が 4 割弱となっています。続きまして、市街地地区外で同じく聞いております。便数について、4 割弱の方が少ない、やや少ないと回答し、乗車料金については 3 割弱の方が高い、やや高い、どちらとも言えないという方が 7 割弱になっています。遅延発生については、よくある、たまにあるが 5 割強と、運行ルートについては不満、やや不満が 2 割弱、どちらとも言えないという方が 5 割弱という結果になっています。最寄バス停までの距離につきましては、近い、やや近いという回答が 4 割強、やや遠い、遠いという方が 4 割弱、利用しやすいかという問いについては、利用しやすい、やや利用しやすいという方が 3 割強、利用しにくい、やや利用しにくいと答えた方が約 3.5 割となっています。続きまして裏のページを見ていただきたいと思います。

西部（輪厚）地区でございますが、基本的に各移動手段とも車による移動が多い結果になっております。市街地地区の買い物につきましては、大曲地区への移動の割合が高い状況になっております。目的地としては、アークスやジョイフル AK となっております。通院につきましては大曲地区への移動、そして札幌への移動となっています。その目的地、病院の名前は川島内科クリニックとなっています。続きまして通勤・通学ですが、札幌市内の移動割合が高い状況です。その他の目的としましては札幌市内が高い状況となっています。ただ、目的地としましては、図書館や、夢プラザなどへの移動の割合が高くなっております。続きまして下のほうの市街地地区外についてご説明します。市街地地区と同じ状況でございます。やはり買い物については大曲地区が多くなっています。通院、病院等は札幌市内と大曲地区、通勤通学が札幌、大曲地区の移動が多い状況となっております。こちらもやはり自動車への依存が高い状況になっております。右側を見ていただきまして、路線バスの評価ということで市街地地区につきましては、便数について約 7 割の方が少ない・やや少ないと回答されております。乗車料金につきましては、高い、やや高いという方が 5.5 割弱、遅延発生については、よくある、たまにあると答えた方が 6 割強、運行ルートにつきましては、不満、やや不満が 4.5 割と、最寄バス停までの距離につきましては、遠い、やや遠いと感じている方が 3 割強、近い、やや近いと回答の方は 4 割という結果です。利用しやすいかどうかという問い合わせについては、利用しやすいと答えた方が 1.5 割強、利用しにくいと答えた方が 6 割弱という結果になっております。続きまして、市街地地区外のところでございます。便数については、6 割強の方が、少ない、やや少ないと回答されております。料金につきましては、やや高い、高いという方が約 5 割、遅延発生等については、よくある、たまにあるが 5 割強と高い状況になっております。運行ルートにつきましては、不満・やや不満が 4 割弱。最寄のバス停までの距離については、遠い、やや遠いという回答が 5.5 割、一方近い、やや近いと答えた方が 2 割強となっております。全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいと回答の方が 1.5 割弱、やや利用しにくい、利用しにくいと答えた方が 6 割弱というかたちになっています。以上が西部（輪厚）地区でございます。

続きまして大曲地区でございます。大曲地区も他の地区と同様に車による移動手段が多くなっております。買い物につきましては、大曲地区内での買い物が多く、アークスとかジョイフル AK、札幌のイオンも入っております。通院につきましては、大曲地区内での移動と、札幌市内への移動が高くなっている状況です。目的地につきましては川島内科クリニック、大曲ファミリークリニックの割合が高いという状況です。通勤、通学につきましては、札幌市内への移動が高く、その他につきましては札幌市内の割合が高く、次に大曲地区への移動が高いという結果になっています。目的地につきましては、夢プラザへの移動が多く見られる状況でございます。続きまして、下のほうの市街地地区外につきましては、買い物においては、大曲地域内の移動と札幌市内の移動の割合が高く、通院につきましては、大曲地域内、札幌市内への移動が高く、通勤、通学につきましては札幌市内への移動が割合高いということになっております。いずれの手段も自動車への依存傾向が高い状況でございます。続きまして右側の市街地地区の路線バスの評価というところでございます。便数につきましては、5.5 割の方が少ない、やや少ないと回答されております。乗車料金につきましては、高い、やや高いと回答の方が 6 割強、遅延発生については、よくある・たまにあるが約 6 割と、運行ルートにつきましては、不満、やや不満とする方が約 3.5 割、どちらとも言えないという方が 4 割強という結果です。最寄のバス停までの距離につきましては、近い、やや近いという回答が 5 割強と、全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいという回答が 2.5 割強で、一方利用しにくい、やや利用しにくいという方が 5 割弱というかたちです。下の方ですが、市街地地区外の評価です。便数につきましては、5 割強の回答者が少ない、やや少ないと回答。乗車料金につきましては、高い、やや高いという回答が約 4.5 割、どちらとも言えないという方も 4.5 割という状況です。遅延発生については、よくある、たまにあるが 6 割というかたちで高くなっております。運行ルートについては、不満、やや不満という方が 4 割です。最寄のバス停までの距離につきましては、近い、やや近いという回答の方が 2 割強に対して、遠い、やや遠いと答えた方が 6 割強という結果になっております。全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいという回答が 3 割弱、利用しにくい、やや利用しにくいという回答が 4 割弱になっております。

次のページにいきまして、東部地区でございます。東部地区も同じく、移動手段としましては車の移動が多くなっております。まず買い物ですが、東部地区の方は東部地域内での移動という状況になっています。場所につきましては、コープ北広島店や東光ストアへの割合が高いということです。通院につきましては東部地域内の移動の割合が高い状況で、病院としましては、北広島中央クリニック、北の台クリニック、北広島病院の割合が高くなっております。通勤につきましては札幌市内への移動が高くなっております。その他につきましては、東部地域内への移動の割合が高く、その次に札幌市内ということです。目的地としましては、図書館、総合体育館等の施設名があがっている状況となっています。下の方にいきます。市街地地区外の買い物につきましては、市街地と同じように東部地域内となっています。通院におきましては東部地区ではなく北広島団地地区に次いで東部地域内というかたちになっています。通勤・通学につきましては、東部地域内と札幌市内への移動が多いということで、各地区と同様、自動車への依存傾向が高いという状況でございます。右側にいきまして、路線バスの評価ですが、市街地地区につきましては書かれている通りでして、JR の通勤利用

者の方を含めた部分もここにおのせしております。利用者の求める声として JR との乗り継ぎの利便性を求める声が多く、ちょうど良い時間のバスがある、遅延の解消についても求める声があがっておりました。市街地地区のアンケートからは便数については、5 割強が少ない、やや少ないと回答し、乗車料金については、高い、やや高いと言う回答が 3 割弱、どちらとも言えないが 6 割という結果になっております。遅延発生につきましては、よくある・たまにあるが 4 割弱と、運行ルートにつきましては、不満、やや不満が 2 割強、最寄のバス停までの距離については、近い、やや近いという回答が 7 割弱といった状態です。全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいという回答が約 3 割、一方、利用しにくい、やや利用しにくいという回答が約 3.5 割となっております。続きまして市街地地区外のほうですが、便数につきましては 4 割強の回答者が少ない、やや少ないと回答。乗車料金につきましては、高い、やや高いと回答の方が 1 割強、一方どちらともいえないという方が 6 割強と高い状況になっています。遅延発生について、よくある、たまにあるが 4 割弱と高い状態です。運行ルートにつきましては、不満、やや不満が 2.5 割と、最寄のバス停までの距離につきましては、近い、やや近いという回答が 4 割強と高くなっております。全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいと回答された方は 3 割強、利用しにくい、やや利用しにくいという回答も 3 割強となっております。

続きまして最後の地区、北広島団地地区でございます。北広島団地地区につきましては、市街地地区外というのはございませんので、表記しておりません。北広島団地地区も車による移動が多い地域でございます。買い物のほうを見ますと北広島団地内での移動が多いという状況です。目的地としましては、コープエルフィン店と東光ストアという状況になっています。通院につきましては北広島団地内の北広島病院がやはり高く、北進内科胃腸科クリニックも高い結果になっています。通勤、通学につきましては札幌市内への移動が高くなっています。その他の目的につきましては、東部地区への移動が高く、次いで団地地域内という状況です。その他の目的では、図書館があがっているということです。続きまして JR 駅の利用者からのアンケートからですが、東部地区と同様に JR への乗り継ぎの利便性を求める声が多いのと、また、ちょうど良い時間のバス、遅延の解消について求める声が多い結果になっております。便数等につきましては 6 割弱の方が少ない、やや少ないと回答、乗車料金につきましては、高い、やや高いという回答が 3 割強、どちらともいえないが約 6 割と高い状態です。遅延発生については、ない、あまりないという回答者が 4 割強と高い状態です。運行ルートにつきましては、満足、やや満足が 4 割弱という結果で高い状態です。最寄のバス停までの距離につきましても、近い、やや近いという回答が 7 割弱という高い状態となっております。全体評価につきましては、利用しやすい、やや利用しやすいという回答が 4 割弱、一方で、利用しにくい、やや利用しにくいという回答の方が 3 割強という状況になっております。以上、各地区の現状の結果を報告させていただきました。

●会長

ありがとうございます。ただ今事務局からアンケート調査の結果を地区別に分けて説明を頂いたわけですが、アンケート結果について、ご質問等があればお出しいただきたいと思います。

●A 委員

市街地のクロス集計結果についてですが、20 ページ、質問５で①クルマにあまり頼らないライフスタイルを目指そうと思いますか、②クルマを控えることは難しいことだと思いますか、③できるだけ環境に優しい移動を心がけようと思いますか、④できるだけ徒歩や自転車で移動しようと思いますか、⑤できるだけバスで移動しようと思いますかとありますが、各地区別の回答は、①から④までほぼ同じ傾向だと思います。ところが、⑤できるだけバスで移動しようと思いますかという質問のところで、西部地区だけが傾向が違い、バスで移動しようと思う率がどうも高いような、気がします。もうひとつ、東部地区では、あまりバスを利用しようと思わないというのがありますが、ここは徒歩圏が多いので多分バスで移動しようとは思っていないという風に思います。

先ほどの西部地区について、回答の傾向が他の地区と違うような気がするのですが、この理由について何か想定できる事はありますでしょうか？

●事務局

今、A 委員がおっしゃったのは 22 ページの⑤できるだけバスを利用しようと思いますか、への回答が、西部地区は他地区より高いのではないかということでございますね。西部地区の方というのは、車以外の交通手段となると、おそらくバスが中心になっていると思いますが、お時間を頂きまして解析させていただいても宜しいでしょうか？

●A 委員

かまいません。これだけは想定外でした。

●事務局

西部地区の主要なバス停では、千歳線の急行も停まりますし、大曲地区のバス停と同じような状況にございます。この辺につきましては、もう少し現状の資料を分析したうえで別途報告したいと思いますがよろしいでしょうか？

●A 委員

はい。

●会長

その他ございますか？

●B 委員

このアンケートの結果について、私は西部地区から来ているものですから、とくに西部地区を注意深く見たのですが、市街地地区外と市街地地区とでは、市街地地区外のほうが、不便なのではないかと私は思っておりました。しかし実際には、西部地区のアンケート結果を見ると、市街地地区の方が不便という回答がとても多いですね。そして地区外の方では不平不満がやや低いというのが、どこのコースをみても言えますね。ですから、地区外の人は我慢しているのか、それが当たり前になって不平不満にならないのかなと思いました。地区外の人のほうが、色々な方面で不平不満の割合が高いかなと思ったのですが、低いのには驚きました。

●会長

今、B 委員がおっしゃったとおり、地区外は、おそらく昔からそういうような状況の中で、住まわれていた方が多く、市街地地区はどちらかというと、新しく区域外から入って来られた方が多いため、おそらくこのようなアンケート結果になったのかと考えられますね。その他に、アンケート結果について、ご質問や感想等ございますでしょうか。

●A 委員

アンケートの中で通勤通学について聞いてますが、無回答が多いことから、実際に通勤している人がどのくらいの割合で、どこに行っているのかというのが分かりづらくなっています。お手数ですが無回答を除いて、実際に通勤している人がどのくらいの割合でどこに行っているのかが、分かるようにしていただければと思います。それともう一つ、自由意見を書いていただいておりますが、これだけ書かれるという事は、やはり色々と言いたい事をお持ちなんだと思いました。ただ、同じような意見が色々なところにありますね。数としては構いませんが、これを地区別や項目別に分類していただけると、この地区ではこういうことが重要だという点が見えてくると思います。お手数ですが、今後の判断に役立つと思いますのでお願いします。

●事務局

A 委員の質問ですが、無回答が多いという事は私どもの方でも認識しております。事務局としては、この無回答というのが、どの程度の比率かということにも着目いたしました。今回狙ったのは、無回答の比率が地域性を表すと考えまして、今回こういう形でまとめさせていただきました。確かに A 委員のおっしゃる通り、有効回答の状況が分かりづらくなってしまっていることから、別途、有効回答分のグラフを付けたさせていただきたいと思います。自由意見につきましても分類分けをしていきたいと思っておりますので、宜しくお願いします。

●会長

アンケートについて、他にございますでしょうか。それでは今日の次第にそいまして 4 協議事項について、事務局お願いします。

４．協議事項

【協議第１号】総合連携計画策定調査事業事後評価について

●事務局

それでは地域公共交通活性化再生総合事業に係る事後評価についてご説明させていただきます。地域公共交通活性化再生総合事業実施要領におきまして、総合連携計画策定実施計画に基づく事業につきましては、協議会事業の評価を行って報告することとなっておりますので、本日、議案として提出させていただきます。提出書類につきましては資料 3 ページの調査事業に係る事後評価 3 ページ分ございます。それと 6 ページの取り組み状況、7 ページの総合連携系計画に規定する事業、この 3 件でございます。まず 7 ページをご覧頂きたいと思います。地域公共交通総合連携計画に規定する事業についてですが、現時点での事務局構想でございます。事業名 1 の市内公共交通体系の再編、こちらにつきましては事業内容を既存のバス路線の維持、確保を図ると共に、デマンド交通等の持続性のある市内公共交通体系の再編に取り組むとさせていただいております。2 つ目コミュニティバスや乗合タクシーの導入につきましては、交通空白地域や交通不便地域における高齢者、交通弱者の移動の利便性を確保するため、デマンド交通等の導入を検討すると記載させていただいております。次に 6 ページをご覧頂きたいと思います。こちらにつきましては、取組み状況ということで記載させていただいております。まず 1 で調査の実施状況をそれぞれ記載させていただいております。2 の部分では協議会の開催状況ということで順次記載をしております。今後の予定につきましては、後ほど今後のスケジュールを説明させていただきますが、それにそった形で今の所こちらに記載させていただいております。

それでは 3 ページをご覧頂きたいと思います。まず 1 番の総合評価についてというところでございます。こちらにつきましては、現況交通実態調査としての路線バス利用や交通空白地域の調査、利用者ニーズ把握調査としてのアンケートや企業等へのヒアリング調査、こういう調査を行った上で連携計画を策定し、協議会での合意形成を図っていきたいという内容で記載させていただいております。2 つ目の連携計画策定調査の総合性・整合性については、各種調査を行いまして、公共交通の問題点や課題を把握、整理して、解決するための目標を設定していきたいという考え方でここについては記載させていただいております。4 ページをご覧頂きたいと思います。3 番目の自立性・持続性についてでございます。こちらにつきましては以前千葉先生にお話いただきましたように、コスト算定や収支予測、運営体制における事業主体の重要性という事を踏まえたうえで検討を行っていきたいということで書いてございます。5 ページをご覧ください。住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成、こちらにつきましては協議会の構成員や市民アンケート、パブリックコメントなどの市民参加や、会議の傍聴、議事録の公開などを掲載してございます。現状として書かせていただいているところでございますので、まとめて説明させていただきました。以上、宜しくお願いいたします。

●会長

ただ今、事務局から説明がありましたように、この連携計画策定調査を実施するにあたっては、法定協議会で実施状況の確認、評価を行って、運輸局に報告をすることになっておりますので、今までやってきた部分を基本とした調査事業の事後評価を、このようなかたちで取りまとめをさせていただきたいという内容の説明でございます。この事後評価についてご意見があればお伺いしたいと思います。今日お配りして、すぐご意見をというのは申し訳ございませんが、何かございますでしょうか。

●A 委員

取組み状況について質問があります。6 ページ目の調査の取組み状況の中で OD 調査が平成 23 年 1 月 20 日を予定とありますけども、これは実施したのでしょうか？

●事務局

はい、実施いたしました。実施したということに訂正させていただきます。

●A 委員

はい、わかりました。ありがとうございました。もう一つ、7 ページ目のコミュニティバスや乗合タクシーの導入について、実施主体が北広島市と中央バス、JR 北海道バスしかないのですが、ここにはタクシー事業者も入れたほうがいいと思いますが、どうでしょうか？

●事務局

その通りでございます。失礼いたしました。タクシー事業者につきましても追加させていただきます。

●会長

どのような書き方になるのでしょうか。中央バス、JR バスと会社名が書かれておりますので、その辺の記載を統一したほうがいいですね。

●事務局

運輸局に確認した上で整理させていただきます。

●会長

それでは、バス会社だけでなく、タクシー事業者もについても記載をさせていただくということで整理させていただきます。その他にございますか。

●副会長

私のほうから留意点を申し上げておきたいと思います。評価でのところでございます。今お話されていた実施主体についてですが、北広島市さん、北海道中央バスさん、という具合

になっていますが、実施主体というのは、いったい何かという事です。それは、公共交通活性化で連携計画を進めていく実施主体です。つまり、実施主体というのは、２つあります。全体的にマネジメントを扱う運営主体というものと、実際に車を走らせて運送サービスをする、運行主体の２つでございます。これらをまとめて実施主体と呼んでおります。他の地域では明確に２つにわけて、運行主体については、実際の実事業者という言い方もします。

運行主体を決める際に、入札等で公平性、公明性を確保しているか等のチェックが必要となります。また、入札を行うところも必要となります。協議会はそういったことは行いにくい組織体であることから、そういった全体のマネジメントを担う運営主体をどういう風につくるか、ということが問題となります。ノウハウがないことから、道内では運営主体をうまく作れていない所が多いです。事業者を相手に入札仕様書をつくり、予定価格を決め、実際に運行主体を指揮し指導するノウハウを持つところは多くはありません。地域の方々の参加の元に、自立的、持続的に行う体制が出来ているかということが問われています。全体的なマネジメントを行う運営主体をどうするか、とりあえずは協議会を母体と考えるとしても、時間をかけて作りあげていく事が必要かと思います。そうでなければ、すべて運送事業者や交通事業者に丸投げすることになってしまいます。また、協議会のほうでも、チェックしていくことになっていますので、今後の進め方が極めて大事でございます。以上です。

●会長

はい、ありがとうございます。この連携計画に規定する事業について、現時点での事務局構想なのですが、実施主体に個々の事業者名を書いても問題ないのでしょうか？

●副会長

現在具体的なプランを作っている途中ですから、限定的という風に受け取られる事もございますね。他地域では、後に「など」とつける事もあります。今は計画の作成途中ですから、表現は工夫したほうがいいのかもしれません。

●会長

はい、ありがとうございます。市内で運行している事業者さんにも入っていただいた形で実施主体を作りたいという構想ですが、表現については、事務局のほうで検討させていただきたいと思います。評価についてはよろしいでしょうか。それでは残り少ない期間内での今後のスケジュールについて、事務局から説明します。

●事務局

はい、それでは８ページをご覧頂きたいと思います。今後のスケジュールでございます。2月 8 日に OD 調査はじめ、残りの調査事業の報告と連携計画案の検討ということで、作業部会を開催させていただきたいと思っております。協議会につきましては、2 月 14 日と 2 月 18 日ということで大変急な日程で申し訳ございませんが、この日程で予定させていただいているところでございます。その後市民へのパブリックコメントを行いまして 3 月初旬に作業部会の開催をして、パブリックコメント等々の修正ですとか、見直しも含めまして検討させて

いただいて、3月中旬に第8回協議会を開催して、計画を策定したいと考えております。再三ではございますが、相当詰まった日程になっている事をお詫び申し上げます。皆様のご協力をお願いしたいと思います。以上でございます。

●会長

ただ今、事務局の方から今後のスケジュールについてご提案をさせていただきました。今後 2 ヶ月の間に結論をださなければならないという事で、作業日程も詰まっており、委員の皆様には大変ご苦労をお掛けしますが、是非ご協力いただければありがたいと思っておりますので、宜しくお願いします。その他に事務局から皆さんの方には何かありませんか。委員の皆さんから事務局に対して、質問や今後のスケジュールに対する要望等があればお願いします。

●C 委員

すみません、先程言えばよかったのですが、この調査結果の中では、大曲地区、東部地区など、地区横断的な結果がこの中では一言も触れられていないのですが、今後の連携計画を作るに当たって、触れなくても良いものなのでしょうか？横の繋がりがないことも問題としているわけですから、疑問に思いました。

●事務局

今回取りまとめたものは、単純に地域ごとの移動の実態を把握し皆様にお知らせするために並べております。地域間の動きが全くないわけではございません。西の里であれば西の里のほかに、札幌市内への移動が多いのですが、例えば輪厚では、輪厚から大曲や、輪厚から一部団地への移動もございます。そういった動きにつきましては、次のステップとして、課題の整理の中で、皆様にお示しできるかと思っております。今回は地域の一番大きな動きをピックアップさせていただいております。ご了承ください。

●A 委員

スケジュールと主要なバス停で行った OD 調査の内容をもう一度確認させてください。それと、パブリックコメントが 2 月 18 日以降のスケジュールで予定されていますが、このアンケート結果と OD 調査の報告等を、その前に、ホームページや各出先に置いていただき、市民に広報していただきたいです。パブリックコメントをだいたいこのぐらいにやるので、皆さんこれを見て、色々考えておいてくださいというようなアナウンスが必要と思います。最後に、調査事業の 6 ページにシンポジウムをやると書いてありますが、今後のスケジュールには書いてありません。私は出来るのかなと思っているのですが、いかがでしょうか。6 ページの右の一番下に、シンポジュウムを平成 23 年 2 月に開催予定とあります。

●事務局

まずＯＤ調査についてでございますが、1 月 20 日に実施しております。ＯＤ調査につきま

しては、北広島駅東西 1 箇所ずつ、東部地区は東部中学校入り口、大曲地区につきましては大曲のバス停、団地地区につきましては栄町 3 丁目の生協前で実施いたしました。西部地区につきましては希望ヶ丘、西の里地区につきましては西の里のバス停でやっております。バス停につきましては、各地域の一番主要のバス停、一番情報が多く集まりそうなところを各バス事業者さんに相談した上で、選定させていただいております。12 時間の実施ということで各利用者さんにヒアリングを実施して、乗車するバス停の位置と、降車位置、目的やその満足度などを聞いております。ホームページの部分については、すべて掲載をさせていただきたいと思います。OD 調査の部分につきましては、調査分析等を終了させまして、次回の協議会で調査内容と合わせて報告させていただきたいと考えてございます。シンポジウムにつきましては、おっしゃる通り日程については相当厳しいという事は認識しております。今後のスケジュールも含めて、改めて皆さんにお諮りをしないといけないと考えております。今の予定という事で入れさせていただいているところでございます。

●D 委員

アンケート全体の感想なのですが、アンケートを見せていただいて、最もな不満から、勝手な不満など色々ありまして、皆不満だらけだということがよくわかりました。このアンケート結果をホームページに載せたり、シンポジウムで皆の意見を聞いたり、調査で更に意見を聞くということですけども、それも大事だとは思いますが、勝手な意見も本当に多いと思います。私たちが一番にやらなければいけないのは、千葉先生のおっしゃったように、どう運行するかではなくて、運営主体をどうするかについて一番時間をかけて話し合わなければならないと思います。時間が全くない中で、そこに絞っていかないと、市民が満足するものが出来るかどうか私は不安になってきました。感想です。

●会長

その他に、皆さんのほうから何かございますでしょうか。なければ、これで本日の協議会を終了させていただきたいと思いますが。

●A 委員

すみません、今日 3 時から始まって 1 時間程が経ちますが、もうちょっとお時間を頂けますでしょうか。アンケートの結果が出まして、結果は想定どおりと私は思っています。今、D さんがおっしゃられたとおり、いろいろな不満があることも分かっていますし、大体この地区はこっちの方に行っている等は大体わかっていると思います。一部は、私がわかっていなかった事もあるかも知れませんが、ほとんどは想定通りだと思います。OD 調査もありますが、OD 調査もおそらくほぼ同じ方向だと思います。今後、どのような方向へ進めて行くのかを決めなければなりません。残り 2 カ月もありませんが、今後協議会を重ねても、簡単にはいかないと思います。ですから、まだ皆さん時間が多少はあると思いますので、運営主体などについて、少し話しをしたほうがいいと思います。今、まとめる必要は全くないと思いますが、皆さんの持っている知識等で、こういうアイディアがある、こういう方向を希望するなどが、出されてもいいと思うのですがいかがでしょうか。もう少し、フリートーキングでやっても

いいのではないかと思いますが、どうでしょうか？

●会長

ただ今、A 委員から、今後最終的には運営主体を決めなければならないので、それぞれ委員の皆さんも希望や意見があれば出していただいた方がいいのではないかというお話がございました。事務局の構想もあるでしょうが、運営主体をどうするかについて、意見がある方に発言していただくのはいいと思いますが、そこまで皆さん今回考えていますでしょうか。

●D 委員

スーパーや病院、福祉施設なども巻き込んでやってもいいのではないでしょうか？

●会長

そういった所にも声をかけて運営主体に入っていただいた方がいいのではないかというご意見ですね。

●A 委員

実現性があるかは別にして、運営主体として、住民自らが行っていく組織を作らなければならないと思います。それがないと、先生がおっしゃられるように空中分解してしまうだろうと思います。ただそれをどういう風に作っていくかというところが一番難しいという気がします。ですから、今後 2 ヶ月間、シンポジウムは多分出来ないでしょうし、連携計画も形を作るだけで、補助金を返さなくていいというレベルにはなるでしょうが、運営主体を立ち上げるまでの説得性のある連携計画は難しいと思います。方向性は示すにしても、事業者との調整も時間がかかるでしょうし、難しいと思います。ただ、一番、公共交通を必要としているのは住民なので、メインになるのかサブになるのかわかりませんが、住民がある程度の割合で参加していく形にしないといけないと思います。そのために、今年度は時間がたりないので、継続して来年度もやれるような体制を作らないといけないだろうと考えます。

●会長

運営主体については、先生がおっしゃられたとおり将来的に課題になりますが、その他の委員の皆さんからこのことについて何かございますか。

●副会長

改めて説明させていただきますが、先ほど運営主体と運行主体と申し上げました。運営主体は委託をだして、委託を受けていただく。運行主体は、結果として何処かに決まります。ですから、作らなければいけないのは、マネジメントをする運営主体です。それから、運営主体がどこかに運行を委託すると考えたときに、通常は、公明性、公平性を確保するために入札で決めます。私は、国土交通省の入札監視員等の委員長をやっていまが、そういった時に、入札を実施する側と受ける側が一緒に議論をするなんて事はありません。皆が集まって談合することになりますから、入札妨害になります。ですから、そのようなイメージではあ

りません。それから、運営主体とは何か？というと、それは具体的な執行部隊です。ある程度ノウハウを持っていないと出来ません。ですから、そういうノウハウを持っている所のサポートをいただいて、それなりの組織体を作る必要があります。また、責任性が問われますから、ある程度人格を持ったところです。地域の中で法人等の人格を持ったところにお願いをして、そこを中心に色々な方々が参加し、執行部隊にしていくというようなことです。また、決して行政が丸抱えではないことを市民の方に理解していただく事が大事です。以前、事例としてあげました、雫石のあねっこバスは、NPO 法人が委託を出して、マネジメントして、地元のタクシー会社さん、その他が入札をして頼む。結果的には一社応札という場合もありますが、形式としてはそういう手順をふんでいます。

改めて本日の資料の事業評価の 4 ページ一番最後をご覧下さい。私がなぜこういう事を色々申し上げるかと言いますと、ここに住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるかと書いてあります。お金のマネジメントが必要なのです。ですから、人格のある所でやらなければ駄目だと申し上げました。話し合いの場などではありませんし、行政がやるという事でもありません。行政が協賛金を貰って歩くという事は、今まで例はあまりないでしょう。ただ、協賛金は一つの例ですが、色々なご援助をいただかないと運営はできません。例えば商店街さんのご協力を頂くような場合には、どこかの空き店舗を待合施設にしましょうということです。当然、空き店舗の賃料が必要になりますが、そういう形で商店街さんからのご援助を頂いているということになります。滝川市では、どれだけの援助を頂いたかということについて、表に出そうという話をしていますが、そういうような事を全体としてマネジメントする執行部隊、責任を持った団体が運営主体です。そういうことが必要だと、滝川市や留萌市では、一年やってみて分かったというのが実態です。今から皆様方にそれらを全部理解してほしいとは申しませんが、今 A 委員がおっしゃったように、そういう事をイメージしていただいて、運営主体を立ち上げるという事を考えなければ、おそらく進みません。はっきり申しますと、事業評価が、来年からおやめくださいとなるかもしれません。かつてそのような評価でやめていただいた所も複数個所ございます。評価の仕方は、実態としてはかなり厳しいです。以上です。

●会長

運営主体を決めていくということは非常に難しいことなので、簡単にはいかないというお話をいただきましたが、運営主体になっていただけるような、法人なりＮＰＯが今後作れるのか、お願いできるかがひとつの鍵なのですね。

●副会長

全部丸ごと預けて後は知りません、というのでは、受けたほうも大変でしょう。それをどう支え合うかです。最初はきっちりとした人格が無くとも、ある程度そういうことが運営できるというところにしなければなりません。商店会さんが中心になるところなど色々な形がございます。追加させていただきますが、くれぐれも話し合いの場としての運営主体ではないという事。そして、行政丸抱えでもありません。この 2 つを皆さんと地域の人達にわかってもらわなければ、無いものねだりが出てくるかもしれません。限られた予算や制約のなか

で、各方面から援助を頂き、バス事業者やタクシー事業者に無理な事をお願いして実現する事になります。ですから、知恵をだしながら、支えあいながら、やっていくことになります。赤字になっているところを何とかしようという訳ですから。ですから、ある程度の利益が出ないとやりませんと言うことであれば、最初からおそらく成り立たないでしょう。これくらいの援助をしましょう、これくらいの協力をしましょうというような意見が出てこなければ、この計画は成り立ちませんし、進みません。

●会長

いづれにしましても、運営主体を作っていかなければならないことは、はっきりしてますので、事務局に運営主体の形について何パターンか出してもらったうえで、協議会の中で、さらに詰めていただければいいのかと思います。

●A 委員

たびたびすみませんが、先生のおっしゃる通り行政丸抱えではなく、話し合いの場でもなく、実行部隊だということについては理解できます。ただ、そういうものが、少なくとも 4 月当初から出来る状態ではありません。その中で連携計画をどうするのかとすれば、実施主体については、何でもかまわないので書く必要があると私は思います。実態はこれから作るということにして、先生がおっしゃったように協力体制をとり、立ち上げるための相当な努力をしないといけないと思います。そして、それを継続していかなければなりません。ですから今年度はこれで終わり、予算が取れたら継続するかも知れませんが、私は予算が取れない確立が 50 パーセント以上あると思っています。しかし、我々は予算を取るためにやっている訳ではありません。予算のある無しに関わらず、必要な事だと思いますから。実施主体をまず作り、予算がとれないなら取れないなりの事業を進めていく覚悟を決めてこの計画を作る必要があると思いますが、いかがでしょうか。

●会長

それは A 委員のご意見ですね？

●A 委員

はいそうです。

●会長

予算が取れなければどうなるのかについては、この場ではお答えできませんが、ここまで計画を作ってきたわけですから、我々としましてもこれが実現できるように努力していかなければならないと考えております。計画を作っているわけですから、最低でも実証運行を出来る様な方向へいきたいと現時点では考えておりますが、予算の関係もございますから、確定的なことはこの場では難しいと思います。その他皆さんのほうからございますか。なければ、今後は、2 月以降、2 回、3 回と協議会、そして作業部会を開かせていただきますので、お忙しい中、恐縮ですが今後ともご協力を頂きたいと思います。本日はお忙しい中ご参集い

ただきまして、誠にありがとうございました。これをもちまして第 5 回の活性化協議会を終了させていただきたいと思います。ありがとうございました。