

## 第4回北広島市地域公共交通活性化協議会議事録

日時：平成22年12月22日（水）

15時00分～16時15分

会場：北広島市役所本庁舎 2階会議室

### 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		欠
	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	課長 山内 近	
	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	森本 吉則	取締役事業部長 藤根悦雄	
	社団法人北海道バス協会専務理事	岩崎 友雄		
	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		欠
	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		
	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		
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所所長	東谷 和雄		欠
	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	川島 尚樹		
	札幌方面厚別警察署北広島交番所長	寺分 三男		欠
	北広島商工会副会長	富田 辰夫		
	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		
	北広島市PTA連合会理事	古木 敏和		欠
	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			
地域公共 交通の利 用者	公募委員	宇田川 留美子		
	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	副会長	

### 1. 開会

### 2. 会長あいさつ

#### ○会長

本日は年末のご多忙のところ、第4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まして誠にありがとうございます。第4回協議会につきましては当初11月という事で予定しておりましたが、作業等の関係から延期をさせていただき本日の開催となりました。皆様には大変ご迷惑をおかけし、お詫びを申し上げます。

第3回協議会以降、総合連携計画策定業務の委託契約を締結いたしまして、以降、北広島地域交通レターの発行、アンケート調査を実施して参りました。現在、当初予定をしていたスケジュールから作業はやや遅れておりますが、その他必要となる調査を早急を実施しまして総合連携計画の策定に向け、準備を進めて参りたいと考えております。

今後とも委員の皆様のご協力をいただきながら、北広島市の地域公共交通の検討を進め

て参りたいと考えておりますので、宜しくお願いを申し上げます。

早速ですが、今日の議事を進めさせていただきたいと思いますが、今回、新しく委員に加わっていただいた方をここでご紹介させていただきます。

社団法人北海道バス協会 専務理事 岩崎友雄 様、自己紹介をお願いしたいと思います。

(岩崎委員のあいさつ)

もうお一人、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長 阿部敏彦様が本日出席予定ですので、後ほどご紹介させていただきます。それでは早速、次第に従い議事を進めさせていただきますと思います。次第3、報告事項1号についてこれまでの経過ということで事務局より報告をお願いします

### 3. 報告事項

#### 【報告第1号】(1) これまでの経過について(資料P.1)

##### ○事務局

報告第1号これまでの経過についてご説明をさせていただきます。

第3回協議会以降の経過につきましては9月7日に総合連携計画策定業務の候補者の選定結果を通知し、9月17日に委託契約の事前協議を行い、10月7日に社団法人北海道開発技術センターと契約締結しました。10月15日に北広島地域交通レター第1号を発効し、協議会の概要とアンケートの告知をしております。その後、11月1日に協議会開催の延期を各委員に通知しておりますが、この際に作業部会の設置と連携計画策定業務委託の契約について、文書により報告させていただきました。

(質疑、意見等は報告第2号の後に行うこととなる)

#### 【報告第2号】(2) アンケート調査について(別紙)

##### ○事務局

こちらにつきましては、内容を含めて社団法人北海道開発技術センター(DEC)から報告をさせていただきます。

##### ○DEC

アンケートですが、別紙2ページ(1)～(3)の3つを実施しております。

(1) JR北広島駅におけるアンケート調査ということでJRの北広島駅を利用されている500人の方を対象に現況の交通実態とバスの利用頻度、バス交通へのニーズ等を把握するために調査を実施しております。(2)交通空白地域向けのアンケートということで691世帯、1404人を対象に実施しております。調査に関しましては交通実態と公共交通への満足度やニーズ、潜在需要の把握等を目的に実施しております。(3)も調査の目的といたし

ましては同様に公共交通への満足度やニーズ、潜在需要の把握を含めまして、(2)を除く市内の全域の皆様に対して行ってございまして、無作為に抽出した15歳以上3019人を対象に実施しております。期間といたしましては発送を12月7日に実施いたしまして、回収を12月15日までにとお願いしております。詳細につきましては担当から報告致します。

## ODEC

それではお手元にありますA4横のアンケート調査の結果報告からご説明させていただきます。まず調査の目的(1)JR北広島駅の利用者アンケートの目的は、JR北広島駅を利用している通勤通学客を対象に現況の交通実態やバス利用に対する考え方を調査し、バスへの転換需要がどのくらいあるかの把握、今後の運行計画立案のための基礎データとすることを目的として行ってまいります。

(2)市民アンケート(交通空白地域)ですが、移動の現況と送迎交通に関する実態、乗合タクシーの利用意向等の調査をし、乗合タクシーの具体的な運行方法の設計や需要予測のための基礎データとするためにアンケートを行いました。

(3)市民アンケート(市街地地区)ですが、市街地地区に住んでいる住民の移動の現況と潜在ニーズを調査し、今後スーパーや病院等に対してコミュニティバス運行等にかかる費用についての負担を交渉する際の基礎データとするためにアンケートを行いました。

アンケートの調査実施は平成22年12月7日に一斉に発送を行いました。北広島駅のアンケートに関しては同日に駅にて配布を行っております。回収は平成22年12月15日を締め切りとさせて頂きました。アンケートの回収率は(1)JR北広島駅利用者アンケート、駅利用者500名の方に配布し、回収数208部、回収率41.6%。この数字は、12月15日までに返信があったものを回収率として出しておりますので、12月15日以降に戻ってきたものも合わせると最終的な回収率はもう少し高くなるものと思われれます。(2)市民アンケート交通空白市域ですが、対象とする地域の全世帯691世帯、1404人に配布し、戻ってきたものが262世帯分、477部、回収率は34.0%になっております。世帯割合では少し回収率が上がり37.9%となります。(3)市民アンケート(市街地地区)は、対象地域の3,019人を無作為抽出し発送しております。戻ってきたものに関しましては1,280部。回収率は42.4%になっております。

JR北広島駅利用者アンケートについてご説明します。

回答者の属性になります。性別は男性、女性の割合がほぼ半分ずつになっております。年齢は60代が3割と最も多く、ついで3割弱の50代となっております。居住地は北広島団地地区が約5割、東部地区が約4割となっております。引き続きまして4ページ目、職業は常勤で就労されている方が6割で最も多くなってございまして、ついで2割の方がパート、非常勤で就労というのが次いで多くなってございまして、免許の保有状況は9割弱の回答者が普通免許を所有しており、いずれの免許も所有していない回答者は1割強となっております。車両の保有状況は、約8割の回答者が車を所有されており、車を保有していない回答者は2割弱となっております。次のページに行きます。通勤通学の目的地ですけれども札幌市が約8割を占めてございまして残りが千歳市、恵庭市と続いております。通勤通学の頻度は、ほぼ毎日が約8割弱と最も多くなっており、ついで週3から4が1割強となっ

ております。6ページ目、通勤通学時の移動方法についてお聞きしました。夏季と冬季に分けて聞いております。行き帰り共に徒歩での移動が約5割と最も多くなっております。ついで多いのが路線バスの3割弱おりました。その移動方法を選んだ理由としましては、自宅から駅まで近いからが約3割と最も多くなっております。通勤通学時の移動方法の冬季の回答ですが、行き帰り共に徒歩での移動が約5割となっております。夏季と比較すると自転車と回答している方が減少する一方で、路線バスで通勤通学している方が10ポイント近く増加しております。その理由としましては夏季と同様に行き帰りともに自宅から駅まで近いからが3割となっており、路線バスの利用による楽だからとする割合も増加しています。8ページ、利用発着時刻、どの便数が一番多いかという事ですが、行きは夏季冬季共に7時台が最も多く約4割の方が7時台を利用しております。ついで8時台が約3割で、合わせますと約7割が7時～8時台に利用、帰りは夏季冬季ともに最も多いのが18時台となっておりますけども、夏季は約3割であるのに対し、冬季は約4割となっております。次のページでは通勤通学時における路線バスの利用で路線バスを利用している方に伺いました。利用頻度としましてはほぼ毎日が約5割、ついで週3～4日が約2割となっております。負担のないバス停までの所要時間ということで、自宅からバス停まで無理なく歩ける時間はどれくらいですかという設問に対する答えは、5分以内が最も多い7割となっており、5～10分が約2割、あわせて9割近くの方が10分以内なら負担がないと答えています。また、どのような点が改善されれば路線バスを利用しやすくなると思いますか、という問いに関しては約8割の方がJRとの乗り継ぎの良さを回答しております。そして通勤通学時、丁度いい時間のバスがあること、と8割近くの方が回答しております。次の10ページ目、通勤通学時における路線バスの利用、これは路線バスを利用していない方にお伺いいたしました。現在自宅から駅までの交通手段で、何分ぐらいかかりますかという設問に対する答えは、5分以内と5分～10分で約全体の約7割を占めております。次に仮に路線バスを利用するとした場合、自宅からバス停まで無理なく歩ける時間はどれくらいですかという設問ですが、5分以内という回答が最も多く約6割の方が5分以内と答えております。11ページ、通勤通学時における路線バスの利用という事で、どのような点が改善されれば路線バスを利用しやすくなると思いますかという設問です。約5割の人がJRとの乗り継ぎのよさと通勤通学時に丁度良い時間のバスがあるということをお答えしており、改善された場合、約3割の人が利用すると思うと回答しております。そして路線バスを利用した場合の移動時間増加の許容時間は5分～10分が約5割、5分以内が4割弱、合わせて8割、9割弱の方が5～10分だったら移動時間が増えても我慢できるというような答えになっております。12ページ、JR北広島利用者アンケートのまとめですが、結論(1)、現在通勤通学時に自宅から駅までの移動に路線バスを利用している人は一定程度いますが、冬季の利用を含めて潜在需要は非常に高いと思われます。結論(2)、JRとの乗り継ぎが良く、自宅からバス停が近い、利用時間にあった便があれば、駅までの移動に路線バスを利用したいと考えている人は多い。この事からJRとバス運行の連携等、住民が利用しやすい公共交通体系を検討する必要があるということがわかりました。

次のページは、市民アンケート(交通空白地域)のアンケートになります。まず回答者の属性、性別は男性女性の割合は約5割ずつとなっております。年齢は70歳代が約3割と

最も多く、次いで 60 歳代、50 歳代となっております。居住地は西部（輪厚）地区が約 3 割、次いで、3 割弱の西の里地区となっておりますが、ほぼ西の里地区、東部地区、大曲地区、西部地区と 4 つの地域から均等に回収されております。次のページ、職業ですが、無職の方が 3 割弱で最も多く、ついで常勤で就労が約 2 割、農業経営者従事者が 2 割弱となっております。世帯構成は親子（2 世代）が約 4 割と最も多くなっておりまして、次いで約 3 割の夫婦のみとなっております。15 ページ、保有運転ですが約 3/4 の回答者が普通免許を保有しており、いずれの免許も保有していない回答者は約 2 割となっております。約 8 割の回答者が車を保有しており、車を保有していない回答者は、1 割強となっております。何歳まで運転しようと思えますかという問いについては、70 歳～79 歳までが約 5 割で最も多くなり、次いで 80～89 歳が約 4 割となっております。次のページ、日常の外出行動について、まず買い物ですが、行き先所在地は大曲地区が約 5 割で最も多くなっており、次いで約 4 割の札幌市内となっております。交通手段としては、約 7 割が自家用車（自分で運転）と他に比べて高く、次いで自家用車（家族等の運転）の約 2 割、自家用車への依存傾向が強い事が分りました。頻度は、週 1～2 日が約 5 割で最も多くなっております。日常の外出行動通院ですが、行き先所在地としましては札幌市内が約 3 割と最も多くなっており、次いで 2 割弱の大曲地区となっております。交通手段としては、自家用車（自分で運転）が他に比べて高く、次いで自家用車（家族等の運転）の約 2 割となっております。自家用車への依存傾向が強いものと思われまます。頻度は、月に数日が 6 割弱で最も多くなっております。次のページ、通勤通学の外出行動、行き先所在地は札幌市内が 1 割強で最も多くなっており、交通手段は約 7 割の方が自家用車（自分で運転）と他に比べて高く、次いで、徒歩、路線バス、自家用車（家族等の運転）がそれぞれ 1 割前後となっております。こちらでも自家用車への依存傾向が強いことがわかります。頻度は、ほぼ毎日が約 7 割と最も多くなっております。次のページ、日常の外出行動その他の場所に行く時の行き先について聞いております。行き先所在地で多いのが札幌市内で 2 割弱でした。交通手段としましては約 7 割の方が自家用車（自分で運転）と回答し、他に比べて高く、次いで自家用車（家族等の運転）が 1 割強、路線バスが約 1 割となっており、こちらも自家用車への依存傾向が強くなっております。頻度としては、月に数日が約 5 割で最も多くなっております。次に車による家族等の送迎についてお聞きしました。車で家族を送迎する、又は家族等に送迎してもらうことはありますかという問いに対し、送迎すると答えた方が約 4 割弱、送迎してもらおうと答えた方は約 3 割となっております。送迎頻度はほぼ毎日、週 3～4 日、週 1～2 日で約 5 割となっております。日常的に送迎してもらっている事がわかります。次のページ、車による家族等の送迎で目的別送迎頻度をお聞きしました。通勤通学ではほぼ毎日、買い物では週 1～2 日がそれぞれ 3 割と多くなっております。家族を送迎する事に対し、負担感がありますかという問いに対しては、それに関しては全く負担に感じない、あまり負担に感じないで約 6 割となっており、送迎することの負担感は低いものと思われまます。車以外の移動手段の必要性を聞いたところ、車以外の移動手段の必要性をよく感じる、とても感じると答えている方は 5 割弱となっており、半数近くが公共交通の必要性を感じている事がわかりました。次に現在運行している路線バスについてお聞きしました。まず、路線バスを利用したことがありますかという問いに対して、路線バスの利用については、利用したことがあると答えた方と、全く利用した事がないと答えた方が約 5 割約半

分ずつになっております。利用頻度はよく利用すると回答した方が約 2 割にとどまっている一方、あまり利用した事がない方が 3 割弱と利用頻度は全体的にあまり高くないものと思われます。運行便数は少ない、やや少ないで、約 5 割を占めておりまして、運行便数を少ないと感じている回答者が多い事がわかります。路線バスの利用については、乗車料金はどちらとも言えないが約 5 割で最も多いですが、高い、やや高いで 3 割強となっております、乗車料金が低いと感じている傾向にあります。路線バスが遅れる事がありますかという問いに関しましては、よくある、たまにあると回答された方が約 5 割を占めており、バスの遅延が頻繁に起こっていると感じている回答者が多い事がわかります。運行ルートはどちらとも言えないと答えた方が約 4 割で最も多いですが、不満、やや不満が約 3 割となっております不満傾向にあることが分ります。最寄バス停までの距離については、遠い、やや遠いと答えた方が 4 割強を占めており、やや近い、近いが約 3 割を上回っており、バス停までの距離は遠いと感じている傾向にあります。全体としての利用のしやすさは、利用しにくい、やや利用しにくい約 4 割を占めており、やや利用しやすい、利用しやすい、の 3 割弱を上回っており、利用しにくいと感じている傾向にあります。

## ODEC

ここから先は新しい交通手段の乗合タクシーについてという事で設問を構成しております。北広島市内で乗合タクシーは行われておりませんので、住民の方が乗合タクシーを十分に理解されていないという事も考え、アンケート調査表の中で 5 ページ目の一面を使って、乗合タクシーの説明を掲載しました。この説明文を確認いただいた後に、各設問について回答するという構成です。まず利用意向については、利用する傾向にあると回答された方が 5 割以上という状況になっております。現在の移動手段がなくなったら利用すると思うという方が 30%という事で、現状では 25%ぐらいですけども、潜在的な需要としては 50 パーセント強ぐらいあるという状況になっております。どのくらい利用するかということに関しましては、ほぼ毎日、週に 3～4 回、週に 1～2 回という方が約 5 割を占めているという状況です。また、利用する曜日は、月曜日に高齢者の方が病院に行かれるということもあり、月曜日が突出して高いという状況です。乗合タクシーを使う目的は何ですか、という設問を設けておりますが、通勤通学が約 6 割と最も高く、次いで買い物が 5 割弱となっております。通勤通学で使われるという回答がありますが、利用時間帯については午前 9 時～12 時の時間帯での利用の可能性が高いといった回答が得られている状況です。また、乗合タクシーへの要望としては、乗降場所が、自宅や目的地に近いという部分が突出して高く、そして、料金が安いという部分が 2 番目の高いニーズとなっております。料金について具体的にどの位であれば支払いが可能ですかという問いに対しては、600 円以下という部分で約 5 割を占めている状況です。

市民アンケート（交通空白地域）のアンケート結果を簡単にまとめますと、結論（1）この地域に住んでいる人の外出行動は目的頻度の多少に関わらず、移動手段がほぼ自家用車であるといったようなことが分りました。また結論（2）としては、家族を送迎するために、車を運転する事を負担には思っていないという状況ではありますが、車以外の移動手段の必要性を感じている人は多いといったような状況です。また、結論（3）として、この地域に住んでいる人で乗合タクシーの運行を望んでいる人という部分は、潜在需要を含め

るとかなり高いと思われます。

続きまして、市民アンケート（市街地地区）の部分です。こちらにも調査表を添付しておりますので、そちらをご覧くださいと思います。

回答者の属性、性別で言うと男性が4割、女性が6割の状況です。また、年齢層としては70歳代、60歳代で約5割を占めており、次いで50歳代、40歳代が高いといったような状況になっております。また、居住地域といたしましては、北広島団地が約3割と最も高く、次いで東部、大曲と続いております。回答者の属性としては、年齢が比較的高めということからも、無職の方が3割弱と最も高く、次いで常勤で就労、専業主婦が2割強と高い状況になっております。世帯構成としては親子が約5割、次いで4割弱が夫婦のみといった構成になっております。保有免許は、約7割の回答者が普通免許を保有しているといった状況です。いずれの免許も保有していない回答者、市民というかたは3割弱といった状況です。また、約8割の回答者が車を保有しており、車を保有していない回答者は2割弱となっております。また希望する運転年齢は70から79歳ぐらいまでは運転しようと思っっている方が約6割と最も高く、次いで60歳～69歳、さらに80歳～89歳がそれぞれ約2割となっている状況です。現況の外出行動の買い物の行動は、行き先としては、北広島団地地区が58パーセントと高く、次いで約4割が大曲地区が目的地となっている状況です。またその時の交通手段は、自家用車が56%となっており、自家用車の同乗が2割強、路線バスの部分は10%弱となっております。買い物の行動頻度は、週1～2回が5割強と高くなっております。居住地別に見てみますと、まず西の里地区の居住者は、西の里地区内に約7割、残りの3割が札幌市内へ買い物となっております。また、東部地区の居住者は6割が東部地区内、3割弱が北広島団地地区と、さらに北広島団地地区の居住者は、8割が北広島団地地区内という行動になっております。大曲地区の居住者の場合は、約7割が大曲地区内で、3割弱が札幌市内となっております。西部（輪厚）地区は、約7割が大曲地区に買い物に向かっております。

続いて通院行動です。通院の目的地としては札幌市内が約3割弱で28.3%、次いで北広島団地地区内の病院という方が約2割という状況です。この場合の交通手段におきましても約5割が自家用車を自分で運転となっております。次いで高いのが徒歩で約2割となっております。通院の頻度は、月に数日が5割強と最も高い状況です。

続いて通勤通学行動です。行き先としては、札幌市内が約2割と最も高いという状況です。この時の交通手段は55.1%が自家用車を自分で運転、次いでJRが22.6%という状況です。また路線バスについては2割弱といったような結果となっております。通勤通学の頻度は、ほぼ毎日が7割強という状況です。

続いて日常の外出行動です。通勤通学、買い物、通院でもない行動という部分におきましては、ここでも札幌市内が35.2%と高く、次いで東部地区が33%と高いという状況となっております。交通手段は自家用車が一番高く、次いで徒歩が11%となっております。

続いて公共交通がもっと便利になった場合、どういった場所に行きたいですかという問いです。この設問を考えた理由は、今後、地元企業と連携した運行体制を構築することが必要となってくるというところが背景にありまして、住民はどのような施設に行きたいか、または、どのようなニーズがあるかを調査して、その結果をもって企業であるとかスーパーや病院に交渉と行いにいこうという意図で設問を設けております。

公共交通が便利になった場合の外出先は、札幌市内が 41.6%と高く、次いで市内という部分でいうと大曲地区が高いという状況です。最近できた三井アウトレットパーク、インタービレッジ大曲、さらにホクレンのくるるの森なども影響していると思われます。外出目的としては、買い物が 60%強を占めており、頻度としては月に数日といった結果となっております。

続きまして路線バスの利用についてです。ここでは先ほどの空白地地域のアンケート内容と同等の項目で聞いております。まず路線バスの利用の有無、利用経験といたしましては、3/4 の 75%位の方が利用した事があると回答しております。その時の利用頻度は、よく利用するという方は 3 割弱、たまに利用するという方が 5 割弱となっております。運行便数につきましては、少ない、やや少ないという部分が約 5 割を占めております。乗車料金については、どちらとも言えないが約 5 割で、高い、やや高いという回答が 4 割となっております。アンケート調査の自由回答を見ると、札幌市内は乗り継ぎ料金が適用になっており、地下鉄に乗り継ぐ事ができるが、北広島はそれが無いので不便を感じているというような回答が中にありました。バスの遅延については、よくある、たまにあるという部分が約 4 割を占めており、頻繁に起っていると感じておられる回答者の方も中にはいるという状況です。運行ルートについては、ややよい、よいが 3 割で、不満、やや不満という回答をしている方も 3 割と同等です。最寄バス停までの距離は、やや近い、近い、と回答した方が約 6 割という状況です。また、利用しにくい、やや利用しにくいというネガティブな回答が約 4 割と、一方利用しやすい、やや利用しやすいとポジティブの回答が約 3 割という状況です。この部分についてはですね、今後シーエスポートフォリオ分析、といわゆるマーケティングの分野で行われている分析を行って定量的な結果を示したいと思っております。

続きまして交通に関する意識という部分を聞いております。項目としては車に頼らないライフスタイルを目指そうと思いませんか、車を置き換えることは難しい事だと思いませんか、また、できるだけ環境にやさしい移動を心がけようと思いませんか、といったような設問を設けております。これについての傾向をいたしましてですね、地球にやさしい移動を心がけようとしている方が 6 割以上の回答者がいるといったような事で、その他にも結果は出ているんですけども、この部分については単体で評価できるものではなく、他の地域の同様の質問をしている地域であるとか、今後サービスを変えた時にこの意識がどうなるのかという部分で利用していきたいと考えております。

続きまして市街地地区のアンケート調査結果について簡単にまとめさせていただきます。結論（1）としては、市街地地区に住んでいる人の外出行動は買い物など地域内での行動においても、自家用車への依存傾向が高いという点が上げられます。また、結論（2）といたしまして、公共交通が便利になったら行きたい施設といたしましては、大曲地区の商業施設地区など、北広島市内にも数多く存在しているということが言えます。また、結論（3）としては、路線バスに対する満足度が、運行便数、料金、バスの遅延に対して低く、また、バス利用の低迷、自家用車への依存にこれが繋がっているのが原因ではないかと思われれます。こういった結果を踏まえ、市内の商業施設を結んだコミュニティバスの導入などの可能性を検証する必要があるかと思っております。

続いて、北広島市の公共交通の目指す方向性です。本日、ご報告させていただいたアン



ケート調査の結果は、まだ一時集計の段階であり、これから地域別であるとか、年齢、性別別に分析を実施して、よりどういう所にどういうニーズがあるのかというものを明確にしていきたいと思っております。しかし、乗合タクシー、コミュニティバスなど、どのような運行形態でどういった路線を構築していくかというところは、その調査結果を踏まえながら決めていきたいと考えております。ただし、委員皆さまもご存知の通りですが、北広島市の財政状況は厳しいこともあり、行政主導だけのバス運行は厳しい状況もありますので、この点につきましては新しい主体というものを検討する必要があると考えております。

また、別途参考資料をつけております。交通基本法の内容であります。赤枠の部分、まず移動権保障による活力のある社会の実現という部分では、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化という部分で最適な組み合わせをつくっていくべきだという事が謳われております。また、その右の部分が重要であります。地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化ということで、住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた継続可能な方策を構築するという事を基本に挙げられております。

北広島市においてもこの方向性というものは重要だという風に考えておまして、具体的には44ページ目にありますような、運行体制の確立みたいなものを目指して計画のほうを立てていきたいと思っております。この点について簡単に説明しますと、交通事業者は住民に対しては交通サービスを提供するという役目を持っておりますが、住民も運賃を払ってバスを利用するという部分のほかに、バス停除雪であるとかやバス停の清掃という部分を担うといったような連携、また交通事業者は企業に対しバス路線を通すという形でサービスを提供し、企業はそれに対し運行委託金であるとか、協賛金を支払うようなスキームを作り上げる。また、行政は、何らかの支援を行うといったような三位一体となった運行体制の確立というものを目指していくべきではないかと思っております。

45ページ目が連携計画策定の基本事項でございまして、この1～6の6つの項目についてそれぞれ連携計画の具体的な内容を決定しなければなりません。これについても、先程の三位一体という部分を十分に留意したような形で計画策定につなげていきたいという風に思っております。以上で説明のほうを終わらせていただきます。

## ○会長

ありがとうございました。報告第1号と今回のアンケート調査の結果についての報告を受けましたが、皆様からご質問等をお受けします。

## ■質疑、意見等

### ○A委員

26、27 ページの乗合タクシーについて、通勤通学を外出目的とする回答が約 6 割、支払いの可能運賃が平均価格 520 円となっております。私は通勤通学を考えると、かなり高いのではないかという気がしております。それから企業間の連携についてお話がありましたが、今後、企業や病院の従業員の方々にアンケート調査を実施するのか、お答えいただければと思います。

### ○事務局

支払いの運賃の部分につきましては、今回のアンケート回答結果だということを受け止めていただきたいと考えております。今後につきましては全体的に整理した段階で検討していかなければならないと考えております。

また企業との連携についてですが、スケジュールの中でご説明しようと考えておりましたが、年明けに企業に対するヒアリング調査を実施する予定です。

### ○A委員

ありがとうございます。

### ○B委員

ヒアリングについて質問が出ましたが、今後の調査内容とその日程についてお聞きしたいのですが。

### ○事務局

今後の調査につきましては、OD調査、企業へのヒアリング調査、タクシー事業者、大手スーパー等のヒアリング調査を予定させていただいております。実施時期は 1 月から実施するという事で予定しております。

### ○B委員

ここの中のアンケート調査の報告ですが、報告の中に色々と結論めいた事が書いてあります。根拠がはっきり分からないことがあるので、いくつかお聞きしたいのですが、まず 12 ページの結論 1 の潜在需要が非常に高いとあります。その根拠は何でしょうか？

その次は、地域別データがないのは、分析がまだ不十分をいうことだと思いますので、十分な分析しデータを公表していただきたいと思います。

24 ページ空白地域のバス利用についてですが、空白地域はバスの便があまりよくない所であるのに、バスの利用について結構な分量で実施されていますが、この辺はどういう視点でなされたのかということをお聞きしたいと思います。

市民アンケート 27 ページの結論 (3) 空白地域に住んでいる方が乗合タクシーの運行を望んでいる人が多いという点はいいのですが、導入について検討が必要というのはどういう判断に基づいて記述されたのか。

それから、41 ページの市内商業施設を結んだコミュニティバスの導入について検討が必要とありますが、これは非常に唐突と思いますが、これを導いた理由は为什么呢。

以上、ご説明をお願いします。

#### ○事務局

先ほど委託会社からもご説明したように、一次解析の段階で非常に荒い状況になっております。もう少々時間をいただいて詳細の詰めは進めていかなければならないと考えております。また、結論（1）、結論（2）の部分については、そういった詳細な部分の分析をやっていくと変わってくる可能性がありますので、誠に申し訳ありませんが、ご承知おきいただければ非常に有難いと思っております。それと交通空白地域の方々に対するバスの部分の質問という部分については、例えば、国道 36 号から南側、例えば島松、三島、仁別地区にお住まいの方々にとってはですね国道 36 号のバスは一つの頼りなのです。ですから普段通学に使われている国道 36 号を走っているバスへのアクセスという形での聞き方という部分で、アンケートで答えていただいたという内容となっております。

#### ○B委員

お答えいただいたとおり、分析が足りないというのは十分承知しております。ただその内容の中で、このようにある程度結論めいたような事とか、あまり根拠が無いものを書くことは非常に問題だと思いますけども、この部分については削除していただけるでしょうか？

#### ○事務局

先ほど申し上げましたように、一次段階の非常に荒い解析になっている部分が見受けられますので、それらについては、今後、更に時間をかけて解析し、ここの結論（1）、結論（2）などは変更になる可能性がある、そういう部分でお含みおきをいただきたいと思えます。

#### ○B委員

このアンケートは 10 月末ぐらい実施予定だったので、遅れについて何も言うつもりはありませんが、あと 3 ヶ月しかないわけです。その中で、こういう形で、誘導されてしまっただけの問題があると思います。500 万の公金を使い計画を立て、次年度に伝えていこうという中で、こういう荒っぽい議論はしてはいけないと思います。もっと誠意を持って、分らない所は分らない、分った所は分った、そういった事を積み上げていく事しかないと思えます。ですから、今後こういう形でデータの裏づけもない、つまり分析もされていないのに、非常に高いとか、こういう方向が必要だとか、そういうことが最初から述べられていたら非常に問題だと思います。これはもう具体資料かもしれませんが、今後 2 月にパブリックコメントを行いますので、この様な資料がたたき台になってしまいます。この分は全部削除していただきたいと思えます。

## ○事務局

今後は充分注意して進めて参りますので、宜しくお願いいたします。

## ○会長

事務局からもありましたけども、これから具体的な集計と分析をやっていくという部分と、B委員からお話あった部分については、今後の作業部会の中でこの連携計画案づくりの中で検討するという事でお願いしたいと思います。

その他の委員の皆様からはありませんか。

## ○C委員

この公共交通の一番の目的は、国土交通省の法案にもありますが、例えば自家用車を持っていない、あるいは体が不自由であるなど、そのような方々が買い物にも行けない、または病院にも行けない方をどの様にサポートしていくかが、大きな目的であるというように私は理解しておりますが、少なくともこの調査に関しては、そのような内容が含まれていないと思われま。

例えば結論(1)、自家用車に大きく依存している状況だとか、行きたい施設があるとか、満足度は自家用車の依存につながっていくとか、市内との商業施設を結ぶコミュニティバスの導入について検討が必要などと書かれており、私はこの報告書を理解できない状況です。

交通手段を利用できないお年寄りの方や体が不自由な方々に対する配慮、またその方々に対する考えは、これに反映されているのか、あるいは今後そういった事も考えていくのかお伺いしたい。

## ○事務局

ご質問の点については、交通弱者と言われる方や更に空白地帯の方については、アンケートそのものに、年齢ですとか、運転免許の有無など、アンケート項目がありますので、それを詳細に検討する中で、移動手段の困難な方をどうカバーできるかという解析ができると考えておりますので、もう少しお時間をいただければと思っております。

## ○副会長

私の方からも質問を兼ねた発言をさせていただきたいと思います。交通弱者に対する考えがどうなのかと出ましたが、今回のプロジェクト、そもそも地域連携が重要となります。地域の方々が連携し、今まで提供されていなかった新しい交通サービスを提供していこうという事です。ですから基本は交通サービスビジネスを立ち上げる事が出来るのか、出来ないのかという事になります。

この計画の中で収支がどうなのか、持続的な計画なのかを国が求めております。3年の試験期間の中で実施できるのかを充分検討し、その年度ごとに工夫をしながらどういう形だったら持続的に維持できるのかを検討していかなければなりません。当然のことでございますが、収支に対する見通しも充分煮詰める必要があります。

それからもう1点は、一番最後の44ページの図があります。交通事業者が中心になって

おりますが、こういう新しいサービス、ビジネスを立ち上げてうまくいっている所は、体制をどう作るのかという事は別ということです。交通事業者ってということと、運行主体という表現が出てきます。運行主体をどうするか。これはあくまでも公共交通ビジネスを展開するための、実事業者としてどこに委託をするかということです。もっと大事なのは運行主体ではなくて、運営主体をどう作るということです。ですから時間が無い中では厳しい状況です。私は最初からそういうビジネスを立ち上げるプロジェクトであることを、何回も何回も申し上げているのです。そういう事としてご理解をいただきたいです。

沼田町で同じような事を申し上げてきました。運行主体を立ち上げる為には、商店街と連携をしなければならない、具体的に煮詰める事をしないといけない。行政側と一緒に商工会に相談したところ、私達も考えていたから一緒にやりましょうという話になりました。待合施設や料金設定をどうするか、どこのタクシー事業者さんにどうやって交渉するか、一緒になってやりましょうという返事が帰ってきました。

運行主体ではなくて、運営主体をどう作るかが大事なのです。そこから初めて、企業さんに行ってお話しをし、色々な事が出来るようになります。体制が無い中では進めようがありません。その点について皆さんのイメージとお考えを、意識合わせをしていただきたいと思います。どこまでのサービスレベルで考えざるを得ないのかは、お金がないですから、その中で最小限必要なこと、誰に、どの程度のサービスを提供していくのかを検討する必要があります。ですから今は半ばで、まだ光は見えてこないという段階ですので、ご担当の皆様も非常にご苦勞をされているという状況です。

## ○会長

有難うございます。その他皆さんの方かはありませんか。

## ○D委員

この協議会の最初に申し上げたつもりですが、利用者というのは、こちら側だけじゃなくて、相手側にもあると思います。例えば大きな病院、あるいはスーパーなど、運行資金を出してもらえるかとか、そのような交渉結果をアンケートの中に組み込まないと、事業と立ち上げるという事にはならないと思います。資金や予算を協力してくれる企業がこれだけありますというのを、アンケートの中に入れていかなければならないのではないかと思います。

## ○副会長

ごもっともなお考えです。この次に予定されている調査はそこを含めて対応を考えると  
いう事になると思います。

## ○会長

D委員が言われたような企業との協力関係、どうやっていくのか、そういった方向性も、次回以降の連携計画の素案を検討する中で進めていただきたいと思います。

#### 4. 協議事項

##### 【議案第1号】(1) 協議会規約の改正について(資料P.3)

###### ○事務局

議案第1号協議会規約の改正についてです。今回は協議会委員の追加ということでございましたので、協議会規約第4条社団法人北海道バス協会、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会の追加をご提案させていただきます。宜しくお願いします。

###### ○会長

これにつきましては、前回の協議会の中でも確認をさせていただいた内容なので、ご理解をいただきたいと思います。

###### ■質疑、意見等

なし。

#### 4. その他

##### 【その他】(1) 今後のスケジュールについて(資料P.4)

###### ○事務局

4ページでございます。今後のスケジュールについてご説明させていただきます。年明けになりますが、1月その他の調査を進めさせていただき、1月中旬に作業部会、1月14日、21日という事で予定ではございますが日程を設定しております。1月26日、これも予定ではございますが、第5回の協議会を開催させていただきまして、素案の作成を予定させていただいております。それと国からの支援を受けております総合連携計画策定調査事業事後評価調書の提出が1月となっておりますが、これは、調査事業の状況などを報告してアドバイスなどを受ける事となっております。2月でございますが、初旬に計画素案の市民へのパブリックコメントを行い、その後作業部会での検討、下旬に第6回協議会、3月中旬に第7回協議会で計画策定を予定しております。また、補助金の補助対象事業状況報告それと完了実績報告書は、この後に提出する事となっております。

以上でございます。

###### ○会長

今、事務局の方から今後のスケジュールの、ご説明をさせていただきましたが、スケジュールが厳しい状況です。この事業は国の補助事業を受けて実施しておりますが、計画策定後に完了報告、実績報告をしなければなりません。非常に厳しいスケジュールの中で、皆さんにご協力をいただきながら、この成案を作っていくという事でございますので、委員の皆様には色々ご苦勞をおかけしますが、宜しくご協力の程お願いを申し上げたいと思います。

## ■質疑、意見等

### ○B委員

先ほどの追加調査の日程を教えてください。

### ○事務局

今後ですね、1月工程の中で調査を行うこととしておりますので、これから日程を詰めていく予定でございます。

### ○B委員

これからという、十分な調査はできるのでしょうか？

### ○事務局

年明け早々に調査について着手したいと考えております。

### ○B委員

1月14日までに出来るという事ですね？

### ○事務局

最終的には、その結果が1月14日中間報告という形になるかもしれませんが、年明け早々、相手の都合もありますので、そういった部分を含めて調整をして取り掛かっていくという事でございます。

### ○会長

今後は北海道開発技術センター、事務局、作業部会において、勢力的に作業を進めていただきたいと思います。大変ご苦勞をかけますけども宜しくお願いいたします。

### ○B委員

願いが一つあります。アンケート結果は表計算やデータベースになっていると思いますが、これをいただく事は出来ますか？クロス集計がなされていないようなので、これだとちょっと判断できないものですから。

### ○事務局

アンケートのクロス集計をこれから行いますので、その結果をお示ししたいと思います。

### ○B委員

それはいつ示していただけるのでしょうか？

### ○事務局

次回には間に合うようにいたします。

**○B委員**

今回は素案の決定の予定となっておりますが？

**○事務局**

クロス集計の結果を見た中でご議論いただければと思っております。

**○B委員**

1月26日には議論する時間はあるのですか？

**○事務局**

議論する時間は確保したいと思います。

**○B委員**

私たちはデータをいただいてその場で議論しないといけないのでしょうか。こうして1時間程度ですが、アンケート結果は2、3時間でわかる内容でしょうか？

**○事務局**

その辺を協議会全体で協議をする時間はどうしても限られますので、作業部会の中で実際に出てきたデータの分析、解析も含めてまとめていきたい考えでございます。

**○B委員**

纏めていただくのは、とてもありがたいのですが、中のデータを公開出来ないというのは今後の先生もおっしゃいましたけども、運営主体をつくる上において非常に問題が多いと思います。出来る限り内容を公開して、どういう意見が出てくるかわかりませんが、幅広い意見をたたきあった中で、その中で出来てきた事ではじめて運営主体が実行的な役割が果たせると思います。ですから作業部会は作業部会でどんどん、データを検討いただきたいと思います。

ただ我々委員もただここに並んで、日当をもらって、はいそうですかという訳にはいきません。500万の内容のものを、我々20何人で扱っていて、それを決着して、さらに3年間の予算ももしかしたら貰えるかもしれないという状況の中で、ただ並んでいてですね、出てきたデータを、ちょっと見て、はい良いですねとはなりません。事前にデータを出してください。そうでなければ、出してから協議会の日程を決めていただきたいと思いません。

**○事務局**

そのデータというのがB委員どこまで必要としているか、後ほどまたお話をさせていただきますけども、出せる部分については、全て事前配布という形で出していきたいと思っております。



## ○会長

今回の資料の配布については、アンケート調査の結果の集計が遅れた状況となっております。今後はB委員のご意見のとおり、資料については出来るだけ早い機会にお配りし、内容を確認いただき、この協議会の中で更に検討していただくという方向で進めたいと考えておりますので、宜しくお願いをしたいと思います。

委員の皆さんには非常にご迷惑をかけておりますけども、1月以降について、作業部会を含めて、協議会を何回か開催いたしますが、宜しくお願いをしたいと思います。

そういうことで今日の協議会について終了させていただいてよろしいでしょうか。

(質問、意見等なし)

第4回協議会を終わらせていただきます。

誠にありがとうございました。

(終了 16 : 15)