

## 第7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2月18日（金）

10時00分～11時20分

会場：北広島市芸術文化ホール2階

活動室1、2

協議会出席者：24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		欠
	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	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		
	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	幹事 杉浦一秀	
	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	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	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		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			
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		

### 1. 開会

### 2. 会長あいさつ

#### ● 会長

第7回北広島市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。前回の協議会から間がない状況の中で、委員の皆様につきましてはお忙しいところご足労いただき誠にありがとうございます。本日は、前回の協議内容を基に連携計画案を作成いたしましたので、

その中身についてご協議をしていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。残すところ1ヵ月半程になりまして、委員の皆様には大変ご尽力していただいておりますが、引き続きこの計画の実現に向けてご協力いただきたいと思います。前回、委員の方が1名変わったということでご紹介させていただきました。本日、広島交通株式会社代表取締役の藤根悦雄様ご出席しておりますので、自己紹介をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

(藤根委員のあいさつ)

### ● 会長

ありがとうございます。それでは早速議事に入らせていただきたいと思います。本日の第1号議案ということで、北広島市地域公共交通総合連携計画（案）について、事務局の方から説明をよろしく願いいたします。

## 3. 協議事項

### 【協議第1号】北広島市地域公共交通総合連携計画（案）について

### ● 事務局

本日の協議事項につきましては「北広島市地域公共交通総合連携計画（案）」となっております。お手元の資料に沿ってご説明したいと考えております。「北広島市地域公共交通総合連携計画（案）」についてですが、構成は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、第5条に規定する基本的な方針、計画の区域、計画の目標、その目標を達成するために行う事業及びその実施主体、そして計画期間となっております。それでは内容のご説明をいたします。

P.2をご覧ください。ここでは2-1-1. 基本理念について記述しております。基本理念としましては、北広島市総合計画（第5次）の基本理念に基づいて今回の計画を定めるとさせていただきます。総合計画とは、市の最上位の計画でございます。この第5次計画は平成23年度から32年の10ヵ年が計画期間となっております。

続きましてP.3をご覧ください。ここでは2-1-2. 基本的な方針について記述しております。方針については、前回の協議会で課題として掲げさせていただいた3点を基に、基本方針を設定させていただきました。また、上段太文字の北広島市地域公共交通総合連携計画がめざすもの、としまして「高齢者の日常生活の移動の利便性を確保するとともに、市民が利用しやすい交通体系を構築します」とさせていただきます。

基本方針の3つをご説明させていただきます。基本方針1は、「交通空白地域の交通を確保するため、利用者ニーズに応じた公共交通運行の検討を進めます」とさせていただきます。

できました。副題としまして、「市内交通空白地域においては、利用者ニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通サービスレベルの向上を図ります」としております。前回の協議会で課題についてご説明させていただきましたが、今後は、交通空白地域の利用者ニーズに応じた交通を検討し、買い物・通院などの日常的に必要な「地域の足」の確保を目指す必要があると考え、基本方針1とさせていただきました。

続いて基本方針2ですが、「これからも進む高齢化に対応した公共交通の充実のため、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が連携・協働できる体制をつくります」とさせていただきました。副題としましては、「マイカーを持たない高齢者でも買い物や通院等の日常的な移動において困らない地域社会を作るため、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が一体となって、公共交通を考え、連携・協働できる体制をつくります」とさせていただいております。こちらについても、前回の協議会で課題をご説明させていただきましたが、今後も北広島市の高齢化が益々進む状況となっておりますので、このような高齢社会における市民が利用しやすい公共交通の整備という点では、交通事業者の経営努力だけに頼るのも厳しい状況でございます。今後公共交通は交通事業者や行政だけの行う取組みではなく、市民・各種団体・企業・行政が連携・協働して公共交通を考える体制が必要だということを考え、基本方針2とさせていただいております。

続いて、P.4をご覧ください。基本方針3は、「持続可能な公共交通を確保するため、交通事業者との連携を強化するとともに、市民への交通情報の提供等（モビリティ・マネジメント）を進めます」とさせていただいております。副題として、「公共交通の維持安定を図るため、行政が路線バスに対する市民ニーズを吸い上げ、行政・交通事業者間で密な連絡体制をとり、情報共有に努めるとともに、モビリティ・マネジメントに代表される利用促進策を展開し、公共交通に対して肯定的な市民意識の醸成を図ります」としております。前回ご提示させていただいた課題の通り、公共交通の利用者数が減少している中で、今後は行政と交通事業者との連携の強化と併せて、市民に対して利用促進策になるような情報提供を行う必要があると考えております。以上の3点を基本方針として設定させていただきました。

右側のP.5には2-2.計画の区域ということで、北広島市全域とさせていただきました。

次にP.6をご覧ください。2-3.計画の目標と記述しております。基本方針に基づき、3つの目標を定めております。目標1は、「交通空白地域の足の確保」とさせていただきました。利用者ニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通空白地域において、買い物・通院などの日常的に不可欠な「地域の足」の確保を目指し、目標となる指標としましては、交通空白に該当するエリアと居住者数でございます。居住者数につきましては、利用される方々が対象となります。交通空白地域につきましては、P.7に図がございます。赤丸枠内がバス停500m圏内。黄緑丸枠内がJR駅から1km圏内です。この枠から外れた地域が交通空白地域ということになります。

続きまして、目標 2 ですが「高齢社会に対応した交通体系の確立」とさせていただきます。「市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政が連携・協働できる体制を構築し、高齢社会に対応した新たな公共交通を考える仕組みをつくります」とさせていただきます。目標となる指標は、連携・協働の体制づくり、そして、新たな公共交通の検討の 2 つを指標とさせていただきます。

続きまして目標 3 ですが、「暮らしを支える持続可能な公共交通の確保」とさせていただきます。交通事業者との連携を強化するとともに、公共交通を利用するための交通情報等を配信しますとさせていただきます。目標となる指標としては、交通事業者との連携強化、モビリティ・マネジメント、そして、路線バス利用者数となっております。

続きまして P. 7、2-4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項についてご説明いたします。目標を達成するために、次の事業を実施します。事業 1 は、交通空白地域の「地域の足」確保プロジェクトということで、方針としましては、利用者のニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通空白地域において、買い物・通院などの日常的に必要な不可欠な「地域の足」の確保を目指します。内容としましては、市内の交通空白地において利用者ニーズに応じた公共交通の実証運行の準備を進めます。着手時期は、平成 23 年度 4 月からとしております。実施主体は、市民交通事業者と北広島市になります。

続きまして P. 8 をご覧ください。上段に、交通空白地域の「地域の足」確保プロジェクトの事業イメージ図を載せております。フローといたしましては、1. 交通空白地域における公共交通の必要性の地域との論議、2. 交通空白地域にとって最低限度必要な公共交通サービスの検討、3. 市民、各種団体等、行政の責任分担の明確化、4. 交通事業者による運用の可否の判断、5. 「地域の足」の実証運行という形のフローとなっております。

続きまして事業 2 となります。高齢社会に対応した「新たな公共交通を考える」プロジェクトとさせていただきます。実施方針としましては、市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政が連携・協働できる体制を構築し、高齢社会に対応した新たな公共交通を考える仕組みをつくりますと、させていただきます。内容としましては、1 点目、市民、各種団体、地域企業等を対象とした説明会等を実施し、「新たな公共交通を考える」事業の周知を実施します。2 点目、市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政が連携・協働できる体制を構築し、「新たな公共交通を考える」プロジェクトの事業を実施します。着手時期は、平成 23 年度 4 月からとしております。実施主体は、北広島市、市内企業・団体、交通事業者、市民という形となっております。こちらにも下の方に、イメージフロー図を載せております。1. 高齢社会における公共交通の必要性の議論、2. 高齢社会にとって最低限必要な公共交通サービスの検討、3. 市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政の責任分担の明確化、4. 交通事業者による運用の可否の判断という形のフローとなっております。

次に P. 9 をご覧ください。事業 3、暮らしを支える持続可能な公共交通の確保プロジ

ェクトとして事業 3-1 から 3-4 まで 4 点挙げさせていただいております。事業 3-1 として、交通事業者との連携強化、事業 3-2 は地域交通レターの発行、事業 3-3 は公共交通利用促進のための路線バスマップ・時刻表の作成、事業 3-4 は公共交通に関する学校事業の実施ということで、いずれも利用促進策になるような事業としております。着手時期、実施主体については記載の通りです。

以上が事業 3 つということでご説明を終了いたします。下の方に、この事業の計画期間を明記しております。この計画は、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 ヶ年を計画期間としています。以上が、「北広島市地域公共交通総合連携計画（案）」のご説明ということで終了したいと思います。以上、よろしく申し上げます。

## ● 会長

今事務局の方から前回の課題に基づいて作成した「北広島市地域公共交通総合連携計画（案）」の説明をしていただきました。この計画案について、これから皆様方からご意見をいただいこうと考えておりますので、よろしく申し上げます。その前に、前回の協議会の中で、課題が何点かありましたので、まずそれを整理したものの説明をお願いします。

## ● 事務局

前回の協議会でご質問、ご指摘受けた点がございまして、この時間をお借りしまして御報告したいと思います。1 点目、A 委員からご指摘ありました市内路線バスの運行回数と輸送人員の統計データについてですが、運行回数が平成 14 年で 5 万 5 千回だったものが平成 15 年で 7 万回に上がって、平成 16 年で 5 万 4 千回に下がっている点でございまして、この点については市の統計資料の錯誤ではないかと考えておまして、現在修正等の対応を検討しておりますので、ご了承いただきたいと思っております。また、輸送人員につきましては、平成 11 年に 141 万 6 千人だったものが、平成 12 年に 108 万 2 千人と急激に減じた点についてですが、この点についても現在調査中ということで、ご了承いただきたいと思っております。

また、A 委員から、JR 北広島駅のカウント調査が必要ではないかという点と、JR と路線バスの乗り継ぎ時間の計算方法についてご指摘いただきました。まず、カウント調査につきましては 3 月上旬に実施するように現在調整しております。実施時間としましては朝 7 時から夜 8 時までを予定しております。この結果と合わせて、先程の JR と路線バスの乗り継ぎ集計資料を作成したいと考えておりますので、ご了承いただきたいと思っております。

また、B 委員と A 委員からのご質問で、大曲・西部地区のマイカー利用者がバスと鉄道を利用するような転換需要の予測についてのご要望がございました。この点につきましては、JR の利用者アンケートと市民アンケートから現在解析しておりますので、こち

らについてもお時間いただきたいと思います。先程の資料関係につきましては、取りま  
とめ次第、追って委員の皆様へ送付させていただきたいと思いますので、よろしくお願  
いいたします。以上です。

## ● 会長

事務局の方から、前回の会議で確認または解析して欲しいという件についての説明を  
させていただきました。まだ、中身について明確でない部分もありますが、事務局のほ  
うで現在調査中ということなのでご了承願います。それでは連携計画（案）の中身にっ  
ついてのご説明でしたが、なにかご意見その他ございましたら、お願いしたいと思います。  
その前に先生の方から一言お願いいたします。

## ● 副会長

千葉でございます。まず、連携計画の組立てについては大変よくまとまっていると思  
います。昨日、全道で検討されています公共交通の連携計画について、北海道運輸局内  
部で評価委員会がございました。3段階での評価チェックをしておりますが、各地域の  
方々が自らされている自己評価が1次評価となります。それを運輸局内部で、評価が妥  
当かどうか。また、その計画の立て方、進み具合が順調に行っているのかどうかのチェ  
ックを2次評価と呼んでおります。そして、3次評価として、私共を含めて評価委員と  
事務局の方々、7名程度で最終的な結果を出します。このまま続けていただくか、止め  
ていただくかの判断をいたします。今年は件数が30数件と多いため、計画段階と事業  
実施段階の2つに分けてサンプリングをして評価をさせていただいております。

北広島市さんは、計画段階でサンプリング対象となりまして、北広島市さんの事業点  
検の中身、計画の方向性について審議をいたしました。結論から言えば、方向性として  
は結構だろうということで合格点が出ましたので、この結果をご議論していただいて最  
最終的な連携計画が成立ということになります。その中で1、2点指摘事項がございます。  
大体この方向性は良いですが、実際に事業を進めていく上では、きちんとした採算計画  
を立てる必要があると思います。そして、事業が継続的に展開できるかの判断をしてく  
ださい。これは北広島市さんに限らず、殆どのところに対してご指摘させていただいて  
おります。そういった時に地域の人達とどういった協力関係が組めるか、ということが  
非常に大事なところでございまして、そういう協力関係が構成できている地域とそうで  
ない地域では、かなり差がでます。北広島市さんはその点理解を得られた感じがいたし  
ます。合わせてもう一言だけ申し上げておきますと、これは後でC委員から制度につい  
てはご解説していただいた方がよろしいかもしれませんが、今回のこの制度は今年度で  
打ち切りになっております。1年間はこの制度で計画を遂行しますが、新制度がどのよ  
うなものになるかということについては、まだ詳細が固まっていない状態でございます。  
従って見通しの立たない状況で作業を進めていかなければならないのですが、方向性と

しては継続していくことで考えたいと思います。問題は、どの程度の予算なのか、補助金がつくか、ということですが、これは、まだ後の話かと思います。従ってこのP.9の計画期間、3年間を計画期間とするということですが、新制度との関係で少し調整が発生するのかもしれませんが、以上です。

● **会長**

千葉先生から、地域公共交通活性化に関する法律の運用についてまだ変遷があるようなお話でした。最近の情勢等、C委員の方で提供できるような情報などがありますでしょうか。

● **C委員**

申し訳ないのですが、こちらの方には新制度について新しい情報というのは入っていません。今までの計画事業ということで3年間という話はありませんでしたが、熱をきるような話にはならないと思います。実証運行については、計画事業を行っていたところは23年度も継続という形で進められると思いますが、北広島市さんの場合、計画事業でなく調査事業だったため継続ではなく、新制度では新たに進めていく形になると思います。

● **会長**

ありがとうございます。当初、実証運行等については、国の補助金を期待して計画しておりましたが、若干見直しをせざるを得なくなるかもしれない状況でございます。基本的な計画の方向性としては、皆さんよろしいでしょうか。

● **A委員**

短い時間でまとめていただき有難うございます。大変だったと思います。先生もよくまとまっているとお話がありましたが、私もよくまとまっていると思います。

交通空白地域の足を確保する、ということはある程度明確になっていると思います。その他に関しては、策定業務のプロポーザルの内容と同等ではないかと思います。これは今年に行うことだったのである程度やっていると現状だと思っています。つまり殆どが継続事業であり、非常に残念に思います。3年間の計画を立てるということであれば、ある程度長期の見通しを立て、その間に実施をしながらやっていくということから、当面、2、3番は必要ですが、具体的に、この部分をこうする、というところがあってしかるべきではないかと思います。しかし、色々な調査の遅れもあり、今日は2月18日で後1ヶ月半しかなく、止むを得ないところだとは思いますが、これで果たして補助事業に値する計画なのか？という疑問はあります。運輸局の方では、まあまあ合格点である旨のお話を伺いまし

たけども、やっている本人としては、500万円もかけて、こんな計画しかでないのかな？という気が致します。感想です。

● **D委員**

前回の会議で頂いた資料を家で読んで今日に備えて準備してきました。具体的に何をすべきかを課題の整理から纏めましたので、皆さんに見ていただきたいと思います。いただいた計画では、コミュニティバスなどの具体的なものは書かれておらず、最後の頁でこの計画は3年間で行うとなっております、この会議で具体的に決めるものと思っておりますので、熱い石に水をかけられたように思っております。私が考えてきた案については、申し訳ないですが家で読んで頂ければと思います。

課題を書いておりますが、企業のバスを利用して公共交通の代わりにしたいと考えております。乗った人から、料金を頂くのではなく、市からの助成金を頂くように考えておりました。

● **会長**

D委員の資料は具体的に書かれておりますが、こういった部分も基本方針の2番の中で具体的に検討しなければならないという気が致します。

● **E委員**

町内会として地域を見た場合には、交通空白地域が西の里にございます。健常者のことも考えなければなりません、私ども高齢者や独居老人など、どちらにもいいようにするというのは難しいと思います。高齢者をいかに救済するかだと思いこの会議に参加しております。町内会あるいは地域から見た場合、計画案のような形でまとめていただければと賛同する次第です。

● **A委員**

先程は残念だったとの感想を申し上げましたが、現実的に見れば継続して市民の要望を叶えるような形でやらなければならないと考えております。

そこで、この計画案を、今日の会議を含めてどのように煮詰めていくのかをお聞きしたいのですが。

● **事務局**

今回ご提示させて頂いたものは素案段階でございますので、肉付け等も可能でございます。また、今後、市民へのパブリックコメントなどの段階を踏んで成案とさせて頂きたいと思っております。



## ● 副会長

運輸局さんからは、ここまでの方向性は結構でしょうということです。

しかし、このままでは実証運行できません。検討を進めていく段階で、採算性の部分の計画を作って頂けなければなりません。Dさんの資料も大変結構だと思います。いくつかの自治体で、民間企業のバスを活用してコストを抑えようといった議論は出ております。道内では当別町さんが同じような発想から色々やっているようです。このような事を行う場合、誰が免許の申請を行うのか？が問題となります。そこで、人格を持った団体であることが必要となってくるのです。タクシー会社、バス事業者など運送事業者さんへ委託する方法もあります。

これからの話になりますが、現行の制度では協議会に補助金が出されます。その中で実証運行を行って、持続性のある運行システムを作っていただくというものです。将来的に、継続して協議会に補助金を出せるかといった点を国は検討しています。その理由は人格が無いからです。補助金が、運営主体に行くのか、運行主体に行くのかどうなるか不明ですが、この点がポイントとなります。以上です。

## ● F委員

時間的な制約がありますでしょうし、計画（案）について、私は異論がありません。特に基本方針を3つに分けておりまして、原案については賛成でございます。問題は先にあると思います。

北広島市全体を考えた場合にご配慮頂きたいのですが、私は団地に住んでおりますが、マイカー族です。バスに乗るのはお酒を飲むときです。今後、私も運転ができなくなった時を考えると公共交通は大事だと思います。客観的に見ると団地はバスの交通等に恵まれているという声を聞いております。客観的に地域に照らして政策を考えていく必要があると思います。バスの便数も以前に比べて不足しているという印象がございましたが、我慢できる範囲なのかなと思っております。確かに利用者減を止める必要もあると思いますが、私は空白地域の高齢化が問題だと思います。交通空白地域、高齢者の2つが喫緊の課題だと思います。この辺を配慮いただきたいです。

限られた予算の中で、メリハリを付けてやっていく必要がありますので、この3つの課題について、十分検討いただきたいと思います。

## ● D委員

基本方針3ですが、「持続可能な公共交通を確保するため、交通事業者との連携を強化するとともに、市民への交通情報の提供等（モビリティ・マネジメント）を進めます」とありますが、もっと分かりやすい表現、カッコで括らなくてもよい表現、カタカナを使わない表現で出来ないものか？と考えました。

● 事務局

交通情報の提供ということで、色々な提供方法がございます。モビリティ・マネジメントは英語ですので、日本語標記にするよう配慮したいと思います。

● A委員

事業 1 交通空白地域の「地域の足」確保プロジェクトですが、着手時期は平成 23 年 4 月、事業内容は「実証運行の準備を進めます。」となっております。実証運行の準備をするのが平成 23 年 4 月だとすると、実証運行は何時になるのですか？平成 24 年 4 月なのか、8 月なのか？それとも平成 25 年になるのか？そしてその検証を何時やるのか？この辺のスケジュールを入れる必要があると思います。P.8 の 1~5 事業イメージについても、何時までにこれをやるのかを入れなければならないと思います。もう一つは事業 3 ですが、交通事業者との連携を強化することと、市民への情報提供とありますが、目標は、暮らしを支える持続可能な公共交通となっております。目標と事業が、理解しづらいのですが。

事業 3-1) 交通事業者との連携強化のところですが、事業内容に「行政が路線バスに対する市民ニーズを吸い上げます。」とあります。これは今までもやってきたことだと思いますが、実際アンケートなどをみると、意見が反映されていない、という問題があります。そうすると行政が市民ニーズを吸い上げますということが、どうやったら担保されるのか？行政を通すことによって間接的になるのではないのか？という気がしております。実施主体は、北広島市、中央バス、JR バスとなっておりますが、これはもう少し別の組織を入れるべきではないかと思います。先生もおっしゃっていましたが、利用者主体、市民主体の運営主体をある程度考えなければならないとなると、この「連携強化」は、もっと直接的に利用者の声を反映できるような形にしないと実行性がないように思われます。

私としては、ここについては、市民ニーズを吸い上げるために「地域別路線別の小委員会」を立ち上げて、その代表者と行政と交通事業者が意見交換する方向性が必要だと思います。以上、2 点が私の意見です。

● 事務局

事業 1 スケジュールはご指摘のところもありますが、連携計画や実証運行の制度が変更されることもあり得ますので、4 月から着手はしますが、実証運行の時期を明示できないためこのような表現をさせていただきました。しかし、ご意見も頂きましたので、こちらで再度検討させて頂きたいと思います。交通事業者との連携につきましても、ご指摘の部分を検討させて頂きたいと思います。

● **G委員**

事業 3-3 時刻表の作成についてありますが、私も現状のものは難解で分りにくいと思います。ですから、大曲へ行くにはどうしてもマイカーになってしまいます。

OD 調査で、大曲の人は札幌、東部は新札幌へ向かってしまっていますが、地方の発展は地方の中での交流が必要とっております。バスマップと時刻表がもっと分りやすくなれば大曲地区との交流ももっと盛んになると思います。

そうすることによって、調査結果にもあるように、アウトレットパーク方面行きなどは、飛躍的に利用が増えると思います。

● **A委員**

P.9 事業 3-1 に、市民ニーズに合致した公共交通サービス提供を目指すとあり、事業内容として、行政が路線バスに対する市民ニーズを吸い上げます、とありますが、これは今年やったことですね。ですから、事業内容は「今年度行った内容に基づいて継続的にニーズを吸い上げる」と書き替えてください。そして、今年吸い上げた内容については、4月以降実施する、事業者が実施するという風書き替えて頂きたいと思えます。

事業 2 ですが、最初はどの様に実行するのかと思いましたが、よくよく見ると、非常に素晴らしい仕組みを作ろうとしている部分だなと思えます。市民のニーズと、採算性、実現すれば素晴らしいと思えます。本当に上手くいくか、運営できるのか？といった部分もあると思えますが、プロジェクトとして、それぞれの意識が高まって、公共交通に対する方向性が出てくればと思えます。

ただし、このプロジェクトをどう担保していくのか？この工程表にどの組織がどの段階でやるのか、計画ですので、その通りに進まないこともあると思えますが、概略的にでも今回の連携計画の中に是非、入れていただきたいと思えます。

もう一つ確認しておきたいのが、今回の協議会の目的が、“計画の策定”と“その実施の連絡調整”となっておりますので、この計画を立てて実施する以上、この計画を担保させるために、協議会を継続していく必要があります。その点について確認させていただきたいのですが。

● **事務局**

事業 2 については、ご意見をいただいた点を踏まえて検討させて頂きたいと思えます。協議会については、国の制度を含めて考えていきたいと思えます。

事業 3-1 の関係ですが、前回の会議でも申し上げたと思えますが、庁内の中に、北広島市地域公共交通協議会がございます。そこで、具体的な路線について検討しております。その部分について、担当と内容を確認して、表現について検討させて頂きたいと思えます。工程表についても、持ち帰らせていただきたいと思えます。

● H委員

A委員からも出ておりましたが、これを見ると、いつまでに何をどうするというの  
が見えない点が、一番の問題なのかなと思います。

● D委員

事業3-4 公共交通に関する学校授業の実施ですが、PTAをやっていたので、この点は  
目につくのですが、児童、子どもだけを育てるのではなく、親も教育が必要です。私  
の先程のペーパーにも、次世代教育と書かせて頂きました。北広島駅西口を見ている  
と、子どもの送迎を良く見ますが、あれは良くないですね。ですから、事業3-4では、  
学校だけでなく、PTAや親等も含めて、子どもを自立させ、公共交通を使うように親が  
子供にも教える、というようなことも書いていただくと嬉しいです。

● I委員

事業2の高齢社会に対応した「新たな公共交通を考えるプロジェクト」とされている  
が、言葉に書くことは別にして、経済的に困窮している方に対しても、事業の中に  
是非、加えるなど考えていただきたい。コミュニティバスや無料送迎バス等が出てお  
りましたが、費用の問題、について、是非、課題として考えていかなければなら  
ないと考えております。

● 会長

大筋ではこの案でいいのではないかという意見と、肉づけについて、何点か出まし  
た。こういったことを整理して、今月末にはパブリックコメントで市民の皆さんの意  
見を聞いて整理し、もう一度皆さんと最終的な計画案を協議するというのが今後のス  
ケジュールが事務局からありますか。

● 事務局

2月28日(月)に市HP、出先でパブリックコメントを実施いたします。その後、3  
月1日広報周知、3月3日の新聞折り込みによる周知を行う予定であります。先ずこの  
構成の内容でパブリックコメントをさせていただき、検討事項を追加した上で、成案  
部分の検討を委員の皆さまにご審議いただきたいと考えております。

● A委員

この基本計画案そのものは、いいと思いますが、私はもっと肉付けしていただいた  
うえで、パブリックコメントをしていただきたいと思います。私が心配するのは、こ  
の計画をちゃんと実施していけるのか?という点です。実施主体には、事業1北広島  
市、事業2北広島市となっておりますが、担当部署がはっきりしていません。どうい

う進み具合なのかという点も明らかではない。そしてこの協議会がどういう目的で設立されたかといえば、実施をするための連絡調整という機関にもなっている。法律がどのようになろうとも、この協議会は縮小したとしても継続させて、常に事業の状況を押さえる必要があります。ですから法律や補助金は関係なく、事業が活性化しつつあるのか？ 停滞しているのか？ を継続して見る必要があると思います。実施をするという計画なら、まだ方向性も出やすいのですが、消える可能性もあります。それを止めるためにはこの機関が必要なので、この計画に入れてください。

● **事務局**

ただ今の意見ですが、行政としましては、心してやっているつもりでございます。十分いきわたらない点もあるかもしれませんが、計画の主旨という部分について、そこまで入れることが可能なのかなどを十分検討いたします。

● **会長**

何れにしても、A委員の言っている協議会については、今年度で終了ではなく、継続する形で今のところ、進めなければならないと考えております。

● **副会長**

先ず、運営主体を早めに立上げなければ進まないということがハッキリしております。行政だけで立上げるのは大変ですが、どこのまちも遅いのです。色々な立場の方がいらっしゃるので、みんなで立ち上げることが必要です。また、実証運行には数ヶ月が必要です。継続して進めるには、運営主体がないと事業の計画を立てることができません。ですから先ず、早く運営主体を立ち上げていただきたいと思います。

● **会長**

今、委員の皆さまから頂いた意見を整理させていただいて、パブリックコメントを行い、その後、いただいた意見を皆さまにご提示し、最終的な計画とさせていただきたいと思います。次回協議会の日程はどうなっていますか？

● **事務局**

3月中旬で調整頂きたいと思っております。

● **会長**

できるだけ早く、次回日程を決めて皆様にお知らせしたいと考えておりますので、これからも宜しくお願いいたします。

#### 4. その他

##### ● A委員

計画とは違うことでお願いがあります。大曲、西部地区から運賃が高いということについて調べてみたのですが、確かに札幌市内は最大 230 円ですが、札幌駅まで 350 円、福住駅まで 310 円。福住駅からは 280 円という形になっていますが、札幌市内料金は、歴史的経緯もありしょうがないですが、乗継料金については、札幌市民だけが乗り継ぎ料金をもたらしているというのはおかしいと思います。東豊線が無かったとき、中央バスは直接札幌駅または札幌ターミナルまで乗り入れたものが多かった。それに対して、福住駅ができたために、そこまでの打ち切りバスが増えました。そのために我々北広島市民が何故不便を被らなければならないのでしょうか。東豊線を運行している札幌市にある程度の申し入れができるのではないかと思います。そこでお願いなのですが、中央バスさんは東豊線の開通前後の札幌駅直通バスの数と福住駅行きのバス、その比較を出していただけますでしょうか。大幅に福住駅行きが増えたということであれば、これは北広島市民が地下鉄ができたことによって受けた損害ですから、なんらかの対応をしてもらうのは論理的に正しいだろうとなりますので、是非歴史的な経緯を確認したいです。

##### ● 副会長

交通体系が変わることによって、ある部分では不利益が生じることもあります。かつて札幌市が地下鉄を延長したときに、やはり同じような議論が出ました。こういったことは色々な角度から議論をする必要がありますが、この場合、中央バスさんは不法行為をしていないので、損失補償という議論になろうと思います。では補償について、どういう側面から議論するのかとなりますが、北広島市さんではどうするか、あるいは中央バスさんから更に充実したサービスを提供していただくなど、そういった方向で議論を進めていくのがよろしいかと思います。

##### ● 会長

それでは、よろしいでしょうか。本日も長時間に渡り、活発なご意見をいただきましてありがとうございました。本日皆様からいただいた意見を整理させていただき、また次回、再度ご協議いただくことになるかと思っております。本日はどうもありがとうございました。

#### 5. 閉会