

第 8 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 3 月 16 日（水）

10 時 30 分～12 時 15 分

会場：中央会館集会室

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 | | |
| | 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 | | |
| | 北広島市 P T A 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 | | 欠 |

1. 開会

2. 会長あいさつ

● 会長

おはようございます。ただ今から、第 8 回の北広島市地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきますと思います。時節柄、年度末というこういう押し迫った時期にご出席本当にありがとうございます。また、先週金曜日、東日本の大震災というのが起こりまして、本当に被災された皆様に対しては、心よりお見舞いを申し上げますとともに、心から早期の復旧がなされることをお祈りしているところでございます。当市の方に色々今回の震災に関しましては要望等もきておりまして、消防の救援隊が出発をすることになっています。実際に現場を担当する方は石巻市に配属されるということで、既に札幌市の消防隊の部隊がそちらの方に入っているということで、本日から入る予定でございますし、また、

大災害と言うことで、家屋やなんかが相当つぶれたり流失してるということで、災害の家屋の判定をできる職員も配置をしてくれ、また、水道下水道もそれぞれの協会を通じて担当の職員を出せないか、医療の関係は透析患者が大変な状態になっているということで、今、北広島で 30 名くらい受け入れてくれないか、と言うことでお話がありまして、最終的に今日の朝、道庁でもつめているんですけども、できるだけ当市で応援のできることはやっていきたいと思ひますし、災害の備蓄品についても米の関係ですとか毛布の関係も出してくれということで当市に備蓄している半分程度は、とりあえず出そうということで計画しております。議会も承認をいただきまして、見舞金として予備費から 200 万、支出させていただこうということで承認いただきましたので、こういった取り組みをしていこうと思ひていまして、職員には既に職務の希望を始めております。全市的には日赤にご協力いただきまして、本庁舎、各出張所に募金箱を設置させていただいて、できる限り今回の被害にあわれたところへの支援をしてまいりたいと言うことで考えておりますので、申し上げておきたいと思ひます。

本題に戻りますけれども、今日は第 8 回ということで前回の協議会で連携計画（案）について、色々協議いただきまして、その中でもご意見いただきました。それについてのパブリックコメントも行いましたので、それらを整理した形で、本日皆様方に最終的な連携計画案の確認をしていただき、完成品に持っていければと考えておりますので、一つよろしくお願ひいたします。

それでは本日資料いろいろ多く配布をさせていただいておりますので、資料の確認を事務局の方から、先ずさせたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

● 事務局

資料ですが、まず JR 北広島駅カウント調査という資料がございます。次に JR と路線バスの乗り継ぎ時間について、それと調査事業に係る事後評価記載様式の資料、それとパブリックコメントについて、それと連携計画（案）、ということがございます。本日配布させていただいております第 6 回協議会資料「北広島市における公共交通の課題の整理（修正版）」というのが、本日、机の上に載せさせていただいております。資料ない場合は、ご連絡いただければと思ひます。

● 会長

今、事務局のほうから確認させていただきましたけれど、資料のほうはお手元でございますか。それでは、このレジュメに沿って進めさせていただきたいと思ひます。前回指摘があつて調査した内容のカウント調査、それから地域公共交通活性化・再生総合事業に係る二次評価結果について、事務局の方から報告をお願ひいたします。

● 事務局

それではカウント調査等についてご説明をしたいと思ひます。資料につきましては先ほどご説明した JR 北広島駅カウント調査という資料を使ってご説明したいと思ひます。この報告事項につきましては第 6 回協議会で、A 委員から北広島駅利用者のカウント調査と路線バス乗り継ぎについて、ご意見がありましたので、今回その調査結果等の報告を行わせていただくものでございます。まず 1 ページ目に概要を記載しております。調査実施日は 3 月 9 日の水曜日、時間帯は午前 7 時から午後 8 時まで、カウントする方法につきましては、図に示させていただいておりますが、①として JR 駅から西口に出る方向、図には北広島団地方面とさせていただいておりますが、こちらの方面では、一部東部地区の美沢の方や

共栄地区の方も通過しております。そして②の方向が JR 駅から東口方向へ出る。③の方向が改札口から駅のホームに入る方向ということで、ご理解いただきたいと思います。集計単位は 5 分単位ということで今回集計させていただいております。では 2 ページ目をご覧くださいと思います。(2) 1 時間毎の方向別集計結果ということで、1 時間単位で 3 方向別の集計結果を示しております。①西口方向では 18 時台の通過が最も多く、次いで 7 時台が多くなっております。②東口方向では 18 時台の通過が最も多く、17 時、19 時台が多くなっているという状況です。③改札口方向では 7 時台が最も多く、次いで 8 時台が多くなっているという状況です。

3 ページをご覧くださいと思います。(3) 5 分ごとの方向別集計結果としまして、①西口方向の結果としましては左の縦方向に並んでおります。7 時 50 分～55 分の間が一番多く、次いで 7 時 40 分～45 分と、そして 19 時 10 分～15 分、18 時 10 分～15 分という形で続いていくという状況です。次に②東口方向のグラフとしましては、右の縦方向になりますけれども、18 時 10 分～15 分、19 時 10 分～15 分の通過が多いという結果になっております。

次のページをご覧くださいと思います。③改札口方向のグラフ、7 時 45 分～50 分の通過が最も多くなっております。概ね 7 時 5 分～8 時 5 分間の通過が多いという状況となっております。

5 ページです。(4) ①西口方向と②東口方向の割合の集計を出させていただいております。1 時間ごとの東西通過した割合をグラフにしております。全調査時間比率として、61.1%が西口方向、38.9%が東口方向へ移動したという結果になっております。次のページ、6 ページには 5 分単位にしたものをグラフにしております。

7 ページに進みますが、(5) 属性別集計ですが、属性については目視によって概ね、子供、中学生高校生を含めた学生、一般、高齢者という形で判別させていただいております。調査方向 3 箇所とも、子供、そして高齢者の割合が低いという結果になっております。次の 8 ページ目以降ですが、これまでご説明した内容の集計表を添付させていただいておりますので、説明の方は省略させていただきます。

次に、JR と路線バスの乗り継ぎ時間について、という資料を説明させていただきます。

この資料は第 6 回協議会において、北広島市における公共交通の課題の整理という中で、一度お示しした資料となっておりますが、乗り継ぎ時間を前回は朝と夕方以降ということで示しておりましたが、今回は全時間帯に条件を変えて、再度整理させていただき報告させていただくものでございます。

1 ページ目には、路線バスから JR 鉄道に乗り継ぐ場合、そしてその逆方向になりますが、JR 鉄道から路線バスに乗り継ぐ場合についての分析条件を示しております。前回の時にご説明しましたが乗り継ぐために必要な時間を 5 分として設定させていただいております。

次のページをご覧ください。ここでは分析結果を示しております。分析結果については表の中の全便と書かれている行を見ていただきたいのですが、路線バスから JR 鉄道に乗り継ぐ場合は平均で 9 分 35 秒、最大で 19 分。またこの平均値に対する標準偏差、統計値のばらつきを表す数値になりますが、それが 3 分 46 秒となりました。平均値に標準偏差分を加えますと 13 分 21 秒ということで、約 14 分という形になります。次のページ確認いただきたいのですが、表の一番右に乗り継ぎ時間を出しておりますが、14 分以上のところ黄色で着色しております。その隣の列には時間差という列がございます、先ほど説明した乗り継ぐために必要な時間差を 5 分としております。直近の JR 鉄道の便が 5 分未満の所につきましても、オレンジ色で着色しています。直近の JR 鉄道の便で乗り継ぎ時間が 5 分未満で、かつ JR の乗り継ぎ時間が 14 分以上、黄色の表示とオレンジの表示が並んだものにつきましても、一番左の方に☆印をつけております。例としてご説明しますと、一番上の☆印には中央バスの系統番号 5 という

うのがございまして、北広島団地線、共栄町 3 丁目から北広島駅行きというのがございまして、7 時 10 分に共栄町 3 丁目を出発して、7 時 17 分に北広島駅に到着します。直近の JR の便は下の方の灰色の行に示しております、7 時 20 分発となりますので時間差としては 3 分しかないこととなります。必要となる 5 分に満たないため、ここではオレンジ表記となります。そして次の JR の便はということで、その下を見ると 7 時 34 分、となりますので、そこから引いた部分が 17 分となりまして、14 分を越えるということで黄色く着色しております。

次に逆方向になりますが JR 鉄道から路線バスに乗り換えについても同様の考え方をとっています。

2 ページに戻りますが平均で 9 分 57 秒、最大で 21 分となっています。この平均値に対する標準偏差は 3 分 22 となります。平均値に標準偏差を加えると 13 分 19 秒ということで、こちらも約 14 分としております。乗り継ぎ時間の取りまとめ票につきましては、JR から路線バスの乗り継ぎについては 8 ページ以降に載せております。こちらも例としてご説明しますと、一番上の☆印が JR バスさんの系統番号大 35 というのがございまして、北広島駅から大谷地ターミナルの路線があり、バス発車時刻は 7 時 5 分、そのため時間差は 0 分となっています。乗り継ぎ時間は 14 分。JR 鉄道の時間は、先ほどと逆に上の行を見ていただくということになります。JR 鉄道の方は、このバスと同時刻に到着しますので時間差が 0 分となり、乗継ができないということになりますから、その前の鉄道の到着時刻を見ていただくと、次は 6 時 51 分となりますので、バス発車時刻 7 時 5 分との差は 14 分となります。

バスから JR 鉄道へ乗り継ぐ場合と JR 鉄道からバスへ乗り継ぐ場合の共に、この表の左側の☆印を付けたものについては、バスの発着時刻を多少変更することで、乗り継ぎに関する利便性の向上が図れるのではないかと考えられるものについて、今回ピックアップさせていただきました。但し、これはダイヤ通りに運行されているという仮定で作成しておりますし、札幌北広島間を優先して今回取りまとめしておりますので、先ほどの JR 駅のカウント調査結果と併せて、今後の乗り継ぎ時間の改善を検討する上での一資料であることを、ご理解いただきたいと思っております。

以上で JR 路線バスの乗り継ぎ時間についての説明を終わらせていただきますが、第 6 回協議会において、ご質問のあった点について、この場を借りて報告させていただきたいと思っております。

1 点目、路線バスの市内線のうち輸送人員、運行回数の統計情報が急変する推移があるということで、経過を確認するようにご意見がございました。本日先ほどご説明した当日配布の資料です、第 6 回協議会「北広島市における公共交通の課題の整理（修正版）」というのを、本日、机の上に置かせていただいておりますが、図 11 の表のところに誤りがございましたので修正させていただいております。

図 11 の平成 15 年の運行回数等についてというところ、前回の資料ですと 70,651 回でございましたが、これを 54,174 回に訂正させていただいております。また、輸送人員は 1,027 千人だったのが、927 千人に変更しております。そのことにより 1 便当たりの利用人員も変更させていただいております。

また、11 年から 12 年までの輸送人員の急激な減ということでご質問いただいていたのですが、平成 12 年の 3 月をもって JR バスさんで運行されていた東部地区の稲穂町朝日町循環線というのが廃止になっております。その影響を受けていると思われるのですが、輸送人員が数字相当の影響があったかどうかという点については、調査致しましたが、確認ができない状況でございました。

また 2 点目の質問として、大曲・西部地区の方でマイカーから例えばバスとか JR 鉄道への利用に係る転換需要の予測についてご意見ございましたが、市民アンケートの結果から検討を行ったのですが、推計するために必要な設問がないということで大変厳しい状況であったことと、JR 駅利用者からのア

ンケート結果からも検討したんですが、西部・大曲地区の方からの回答が6名ということで全体の回答いただいた割合の2.8%しかなかったということもございまして、数字から転換需要を予測するために必要なサンプル数も少ないため、大変申し訳ありませんが予測が困難でありました。こちらの方もご了承くださいたいと思います。

以上、報告事項のカウント調査等と併せて、第6回のご意見、ご質問に対しての報告ということにさせていただきますたいと思いますので、よろしく申し上げます。以上でございます。

● 会長

今報告事項ということでJR北広島駅におけるカウント調査等と、もう一つはバスの輸送人員の推移の訂正という部分での報告をさせていただきましたけれども、この報告についてのご質問等あればいただきたいと思います。

● A委員

カウント調査大変ご苦労様でした。非常に、私としては想定外で、西口方向は7時台が多いということが分かって非常に参考になりました。5分ごとのデータも見事に15分ごとの改札の到着時間とリンクしておりまして、バスの時間の方との繋がりも解析していくと、バスの望ましい間隔というのも分かってくんではないかと思います。質問ですが、属性で学生、中高生となっておりますが、大学生は一般に入るとみてよろしいですか？

● 事務局

大学生の場合は普段着と思われまますので、一般の方の集計に入ると考えて下さい。ですから道都大学の学生は、一般の中に入っているとご理解いただきたいと思います。

● 会長

その他ございませんか。この調査結果を見ますと、バスの乗り継ぎを含めてバス事業者と協議する中で、資料として今後使わせていただきたいというように考えております。他になければ協議事項に入らせていただきたいと思います。それでは次に、報告事項(2)地域公共交通活性化・再生総合事業に係る二次評価結果について、事務局から説明願います。

● 事務局

それでは(2)報告事項、地域公共交通活性化・再生総合事業に係る二次評価結果について、ご説明をさせていただきますたいと思います。資料につきましては調査事業に係る事後評価記載様式となっております。調査事業に係る事後評価につきましては、第5回協議会におきまして承認をいただいて、1月26日に提出をさせていただきました。北海道運輸局は評価委員会を2月17日に設置して評価を行い、3月3日付けで各法定協議会に通知があったものです。

前回の協議会で、この評価委員会の委員を務めておられます、千葉先生からもここまでの方向性は良いのではないかというお話もいただいているところでございます。内容につきましては、まず1番目の総合評価のところでございます。計画の策定にあたっては調査結果を踏まえての課題やニーズ等を十分に分析の上、計画を策定することとなっております。また、コミュニティバスや乗り合いタクシーの

導入に際しては、既存路線バスとの役割分担や乗り継ぎ円滑化にも留意しつつ検討を進めるという内容でございます。

二つ目、連携計画策定調査の総合性・整合性について、というところでございます。2番目の目標の設定①のところでございますが、目標は数値化するなど可能な限り具体的に設定することが重要であり、引き続き検討を進めることとされています。次のページに行きます。3番目の目標と事業との対応関係ですが、目標を達成するための事業につきましては、幅広く、かつ具体的に検討されたいという内容でございます。次のページですが、3番目の自立性・持続性につきましては、事業実施による効果や影響に係る把握方法や評価基準・評価方法については、可能な限り具体的に定立しておくことが必要不可欠である。さらに具体的に検討されたいという内容でございます。その他、実施主体の関係、それから財源の関係、それと公共交通の利用促進方策などの部分についても検討をされたいということで、評価をいただいたところでございます。以上簡単ではございますが二次評価の報告となります。

● 会長

地域公共交通活性化・再生総合事業に係る二次評価の結果について報告がありましたが、これについてご質問等がありますでしょうか。

● A委員

この文全体を見ますと具体的なという言葉が何回も使われています。この後に協議事項として連携計画がありますが、この連携計画の具体性という点で、この評価に対してどう対応できているかということに疑問を思いますが、そのあたりはどのようにお考えでしょう。

● 事務局

今回の評価につきましては、連携計画（案）を出す前に提出しているものですが、今回の計画につきましては、概ね良いのではないかと考えております。

● 会長

他にはございませんか。特になければ協議事項に入らせていただきます。（1）パブリックコメントについて、事務局の方から説明願います。

● 事務局

それではパブリックコメントにつきましてご説明をさせていただきたいと思えます。市民の皆様から7件の意見をいただいております。お配り致しました資料、両面の資料でございますが、意見という欄に市民の皆様からいただいた意見を要約して掲載しております。一つずつ確認をさせていただきたいと思えます。

一つ目でございます。自治体としてできるだけの方策と予算を投入して、市民生活の利便性向上に努めてほしい、という内容でございます。会津若松市の公共交通網の説明が記載されておりました。会津若松市につきましては、乗合タクシーとかマイクロバスの運行などの記載がなされておりました。

協議会の回答といたしましては、公共交通は暮らしを守る大切な移動手段であることから、維持安定を図るための方策を検討し、提案の内容につきましては、参考にしていきますという内容でございます。

二つ目でございます。高齢者が望むのはドア・ツー・ドアであり、公共交通の定義にタクシーは入っているのでしょうか。計画の理念には賛同しますが、すぐできる道路交通改善などにはどんどん取り組んでくださいという内容でございます。道路交通改善の部分については高齢者が安心してタクシーに乗り降りできる市道の改善などが書かれてございました。

回答につきましては、公共交通の定義にはタクシーも入ります。高齢社会に対応した公共交通サービスでは、ドア・ツー・ドアの方式も視野に入れ、検討を進めていきます。また、道路交通改善などにつきましては、関係部署に伝えますという内容でございます。

3つ目と4つ目でございます。市内には多くの民間事業者の車両が走っています。事業者・住民が助け合うことで企業・生活者双方に有益に働く「乗り合い交通網」の考え方が必要と思います。また、モビリティ・マネジメントなどのカタカナ表記はお年寄りに優しくありません。クラッセホテルのシャトルバスを広域にめぐらせれば、みんなのためになるのではないのでしょうか、との意見でございます。

回答につきましては、市内には多くの民間事業者のバスが走っており、今回の調査において事業者へのヒアリングを行っています。今後、連携・共同による運行も視野に入れ、検討を進めていきます。また、「モビリティ・マネジメント」については削除しますとしています。モビリティ・マネジメントにつきましては、作業部会の中でも議論になりまして、この言葉自体が自動車から公共交通機関への転換を促す交通施策全体を表す言葉であるということで、計画の文言にはそぐわないということで削除したいと考えております。

5つ目でございます。各地区に住む者の立場に立って、どのような交通機関があることが望ましいかを考えていただきたいと思います、とのこと。回答につきましては、地域交通の検討に当たっては、地域の皆さんとの議論は必要不可欠であり、地域のニーズに合った検討を進めていきたいと考えます、としています。

6つ目でございます。JRの快速の発着時間に合わせてバスを増やしてほしい。増やす分を市が運行してほしいという内容でございます。

回答につきましては、既存バス路線に対して市が新規のバスを運行することは困難と考えます。また、JRとバスの乗り継ぎについては北広島市地域公共輸送協議会において、利便性の向上を申し入れているところではありますが、さらに交通事業者との協議を深めていきたいと考えます、という内容にしています。

7つ目でございます。計画の具体的な目標時期と運行実証案の提示、計画を通して連携する機関や協力を得られる企業・事業者などをお知らせ下さい。また、具体的な意見としてバスの効率化ですとか、実施主体、NPO法人などを立ち上げなどの内容でございます。

回答としましては、国の支援策の状況などを見極め、3年の計画期間で着実に進めていきたいと考えます。また、運行実証案や連携機関・協力企業など、具体的な検討につきましては、いただいた意見を参考に今後詰めていきたいと思っております。

それとここで前回、第7回の協議会で委員の皆さんからいただいた意見も関連がございますので、報告させていただきたいと思っております。公共交通に関する学校授業に保護者やPTAを追加したらどうかという意見がございました。このことにつきましては、学校授業の実施に当って学校現場での対応があることから、今後、学校との協議の場で検討させていただきたいと思っております。計画の文言につきましては、そのままにさせていただきたいということで考えてございます。それと、交通事業者との連携強化での小委員会の立ち上げ、ということでご意見がございました。交通事業者との連携強化では現在

の市民生活課が所管しております、北広島市地域公共輸送協議会との連携強化という内容でございますので、現体制を尊重していきたいということで考えてございます。以上でございます。

● 会長

今、パブリックコメントをいただいたところへの意見とそれに対する協議会としての回答ということで、このように回答をしたいというご報告になると思いますけれども、これについてご意見ご質問あればいただきたいと思います。

● A委員

まだ、このあとの議題の策定計画の協議が整っておりません。案としては結構でございます。結構というのは今の時点で案としてお出しただいて説明したのは結構だと思いますけれども、今後連携計画の決定がある、そして協議をした上で、このパブリックコメントがどう評価されたのか、検討されたのかということを含めて回答すべきだとまず一つは思います。それともう一つ、6番目、回答案、また、JRとバスの乗り継ぎについては云々でございますが、これは、協議会からの回答ではないと思います。これは市の回答文ですよね、行政としての回答。これは協議会からの回答ではありません。なぜならば、北広島市地域公共交通活性化協議会には何の関係もありません。これが利便性の向上を申し入れているということも何も知りませんし、我々がそちらの方に申し伝えることもないと思います。これについて責任のある回答として、私は認めたくありません。

● 会長

協議会が主体的にやるということではなくて、北広島市地域輸送協議会に要請をしていく、というような形で整理するのが良いと思いますがよろしいでしょうか。

それでは事務局で修正いただくことでよろしいでしょうか。

● B委員

このパブリックコメントの回答はいつ行うのでしょうか。

● 事務局

今後、ホームページ等々で報告をするという予定で考えております。

● 会長

ご意見をいただいた方には、直接文書で回答はしないでしょうか。

● 事務局

ホームページですとか、広報ですとか、そういう手段を使って、協議会の回答ということでお知らせしたいと考えております。

● A委員

いつ頃おこなうのかということになりますが。

● 事務局

市のホームページにパブリックコメントというコーナーがございます、そこから確認できますし、広報では各出張所においてありますということで、4/1号、4/15ぐらいに掲載をしたいと思います。

● A委員

一番最初に申し上げたとおり、この回答というのは、今回の協議を踏まえた上でやるべきであって、今ここで、これをいいですとは言えません。ですからこのあとの第2の協議事項の連携計画書について協議した後で、再度これでいいのか、または変更がないのかを確認した上で決定して下さい。

● 会長

意見もございますので、関連もあるということで、次の協議事項である北広島市地域公共交通総合連携計画について、進めて参りたいと思います。これについては第7回協議会において、計画案については大筋でご了承いただきましたが、今回は、前回いただいた意見、それからパブリックコメントも反映した中で整理をしているということで、その内容について事務局から説明をお願いいたします。

● 事務局

北広島市地域公共交通総合連携計画案ということでご説明させていただきたいと思います。前回の協議会で先ほどお話ありましたように、ご確認いただいた連携計画案にこれまで協議会でお話した資料、それから市の概況等の統計情報をさらに加えまして、先ほどお話をさせていただきましたけれども、パブリックコメントにいただいたご意見を一部踏まえた上でとりまとめをしております。

資料の方の2ページをご覧くださいなのですが、北広島市の概況ということで、3ページ目以降内容を記しております。3ページ目には、1. 北広島市の概要としまして、市の沿革、位置と地形、4ページ目には市内の5地区の説明を記載しております。次の5～9ページにかけては、人口、高齢化率等の記載をしております。10ページ以降につきましては、北広島市における地域交通の現状ということで道路交通網であったり、タクシー、バスなどの概要を取りまとめている状況です。少し飛びますが13ページにはバス路線の系統をリスト化したもの、14、15ページにはバス路線の経過という形で取りまとめさせていただいております。16ページには、第2章北広島市における地域交通の課題ということで、第6回の協議会資料で報告させていただきました、交通の課題というところを載せさせていただいております。また、下の囲みに書いてありますが、資料編として今までの調査結果を別途取りまとめたと考えています。続いて26ページ以降が第3章総合連携計画になっております。先ほど協議事項でご説明した部分、モビリティ・マネジメントの表記を削除して記載しております。最後の方になりますが、34ページ以降につきましては参考資料として協議会の規約、そして構成員、開催の状況等を記載しております。以上、連携計画案のご説明を終了させていただきます。

● 会長

今、事務局の方から北広島市地域公共交通総合連携計画案の説明がありましたが、これについてご意見あればお聞かせいただきたいと思います。

● C委員

内容はとても盛り込んであって大丈夫かと思いますが、先ず28ページの基本的な方針のところでは、1と2の順番が違うのかなと思います。私は2番が基本方針の1であって、1と2を逆にした方が良いのではないかと思います。また、30ページの計画の目標ですが、これも同じように並ぶと思います。順番というのはやはり、一番重要で考えているものを1番目、2番目、3番目となると思います。順番は付けてはいけないのかもしれませんが、順番は高齢者が1番、3の市民が2番、空白地域が3番の方が良いのではないかと思います。順番について皆さんで議論していただきたいなと思ってまいりました。以上です。

● 事務局

基本的な方針の1, 2, 3の順番の関係ですが、連携計画を目指すものということが28ページの上のほうに書かれております。高齢者の日常生活の利便性を確保すると共に、市民が利用しやすい交通体系、というその全体的な目標で、今北広島公共交通網が一定程度整備されている中で、最重要課題としては、やはり交通空白地帯と呼ばれている駅から1km、バス停から500mと離れた地域の足の確保が先ず大事であり、優先ではないかという考え方から順番立てにさせていただいております。

● D委員

私も今、事務局のほうから説明を受けまして、連携計画を考えますとやはり高齢化がまず前提になっていくわけですが、同じ高齢化しましても、いわゆる公共交通機関がある程度整備されているのと、交通空白地域に住んでいる高齢者の、どちらに対して手当していかなければならないかは、大変難しいところです。北広島市は広く、また市街地が分散しておりますが、基本的には交通空白地域の高齢者を第一に考えてプランを立てる必要があると思います。従いまして、原案でよろしいのではないかと思います。

● E委員

私も全くその通りだと思います。バスの便数が減ってきている状況もありますが、交通空白地域を解消することが一番大事だと思います。足の問題は自ずと解決すると思います。

● A委員

今のことに関連したことですが、理念としては、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あります。具体的な事例としては交通空白地域を無くすることが優先だということだと思います。ただ私が思うのは、基本方針2は、その体制を作るのをどうするのかという、より基本的な点をいっているような気がします。ただ、1, 2, 3と並べるには難しいと思います。基本方針2は体制を作りましょうということで、事業ではない。ですからここは、本当はもっと大きな目標の中で、こうやっていくというのが然るべき内容だと思います。そういう論議をしている時間ありませんが、基本方針としては、もう少し、進め方が示されていて、具体的には、何をやるのかというのを触れていくというもの、一つの方法かなと思います。

● 会長

有難うございます。順番や流れについて、他に何かご意見はありませんか。

無ければ流れとしては、このような形で整理させていただきたいと思います。その他、内容について、ご意見等はありませんか。

● A委員

先程の2次評価の中に、具体的という言葉が数回出てきております。これは連携計画を検討する前に出された内容です。ということは、この2次評価をされた方は、より具体的に行ってほしいという意図で出されたと思います。今回、具体的にはコミュニティバスや乗合タクシーを行うといったことが明確ではない状況です。これは時間の面などの問題から仕方が無いことですが、具体的ということが要請されている中で、目標数値も具体的に出すように言われているにも関わらず、この計画にはありません。ですから、全部やるという表現は無理でしょうから、32～33 ページのフローには、アバウトな達成時期、目標ぐらいはかかげるべきと思います。

● 事務局

先程のパブリックコメントでも同じ意見がありましたが、計画の予定日につきましては、現在国の支援策の動向が不当な状況もございますので、計画期間を3年としている部分で、あえてスケジュールを明記する必要はないものと考えております。

● A委員

先程冒頭で会長がおっしゃっていましたが、あの多大なる災害の中で、ここで我々のところに補助金に来るとするのは、おこがましいと思います。無いとして考えるべきです。国の援助などを頼っていたら、自立した地方はできないです。そのためにも確実な、予定を立てて、それが出来なければ計画を変更すれば良いのです。補助金が不明なので、スケジュールを立てられないではどうしようもないと思います。

● 事務局

今回の計画は、時間的にもう少し余裕があれば、基本計画位のレベル、具体的には、目標的なものも記載すべきであったと思います。実態のアンケートを集計した中で、千葉先生がおっしゃっている運営主体づくりも、まだ、具体的な動きができておりません。こういった状況から裏付けが無い中で、かえって計画としてはどうなのかと考えて、次年度以降に具体的に進めていけるよう、取りまとめております。

A委員のご意見のとおり、国の支援の有る無しに関わらず、私どもはこの計画に基づいて、次年度以降進めていくのは間違いないと思っております。

● 会長

そこは、行政として考えているのか、或いは、協議会として考えているかという点についてはいかがでしょうか。

● 事務局

協議会の事務局として考えております。

● 会長

誰がどのように費用を負担するというのも含めて、何時、どの範囲で行うのかという点は、見通しも無い中で、具体的に出していくのは難しいのではないかと感じますが、他の委員の方でご意見はありますでしょうか。

● E委員

理論と現実というのがあって、理論が合っても、現実には上手くいかないことがあります。考え方として素晴らしいものであっても、裏付けも必要である。裏付けがないと空論となってしまう。ということは、予算的な事であったり、色々あります。それを考えないと一般行政では難しいのではないのでしょうか。A委員の言っている理論はその通りであると思いますが、やはり、現実的なことも考える必要があるのではないのでしょうか。

● B委員

国の制度の要綱等がまだ決まっていないこともあり、申し訳ないと思いますが、市としてこの協議会を立ち上げたということは、市民の利便性を図るということでやっていくという当初の考えがあって立ち上げたと思います。金額がどれくらいかは分かりませんが、市の方もその分お金を使ってやっていくというものは、当初から考えてはあると思います。31 ページにある事業 1 の中で「実証運行の準備を進めます」となっておりますが、この分については 1 年間、色々アンケート等を行っている中では、それなりにこういったものというのが見えている部分もあると思います。例えば、期間が短くても、何をするかということは、ここに書く必要はないかもしれませんが、何か「実証運行は行う」、或いは「実施する」というように書けないのかなと思いました。私の方は事後評価の方にはタッチしていませんので、中の議論は分かりませんが、この計画自体 3 年ということ考えていますので、進みとしては遅いのかなと思います。あくまでも実証運行なので、色々なことをやってみてダメなら、また違うことをやってみるとかできますので、今の段階で何というのは決められないと思いますけれども、とりあえず「実証運行をします」程度の表現でも良いのではないのかと思います。

● 会長

ここは「実証運行の準備を進めます」という書き方で、そういう部分ではかなりトーンが低いのではないのでしょうか。事務局では、どこで、誰が、どのように実証運行を行うのか、また、誰が主体になるのか、といった点の目途が立っていないということだと思いますが、今のご意見についてどうですか。

● 事務局

昨日、市議会の予算特別委員会が終わりまして、23 年度予算については原案通り可決をいただいたところです。その中には地域交通に係わる予算ということで、市としては 400 万円程の予算を計上しております。ですから、来年度の場合、こういった形での協議会の運営ができるかどうかは、まだ国の方の

状況もございますので、はっきり今この時点で、こういう形の中でこういうふうに行ってまいりますよというのには申し上げられる状況ではございませんが、市といたしましては 400 万円のお金を使った上で、先ずは 4 月以降すぐ交通空白地域の方々と、どのような形のものが希望されるのか、先ずは現場に入りたいと考えております。その中で運営主体については、福祉の関係の方とか、商工業者さん等と十分話しをして、23 年度に、何時というのはい今の段階では申し上げることはできませんけれども、B 委員からお話がありましたが、何らかの形での実証運行には取り掛かりたいと考えております。以上でございます。

● A 委員

良く分りました。この計画自身は、北広島市が主体となってやる計画です。協議会が行うということではありません。それは確かです。往々にして、こういう総合計画とか長期計画というものは、最終の年度は決まっているかもしれませんが、一つ一つの中間の目標値というのは、なかなか初期の段階で決まっていなくて、決めにくいというものはあるんでしょうけど。今おっしゃったように、こういうふうに行う、やってみようというのであれば、やはり有言実行が計画を実行するには必要な部分だと思います。言わなければ責任は問われないかということそれは絶対ありえないので、言った上でやらない場合は、どうしてやらなかったんだということを明らかにして別の対策を取る。これしかないと思います。言わないから、やらなくていいということはないと思います。ですから言って、やらなかったことを明らかにしていく、PDCA を回していく、これが企業活動における基本的な計画の実行のやり方です。ですから行政は今までそうでは無かったのかもしれませんが、この法律に書いてありますように、「主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として、この法律はできております。主体的な取り組み、創意工夫があるので。ですから、今までの前例に捉われずに計画を立て、目標を立てその数値を変更しながら、チェックをして改善していくというサイクルが必要なんです。ですから、ここは目標をアバウトでも良いから必要です。

● 会長

事務局の方で実証運行を計画しているということですので、これについては 31 ページで、着手時期 4 月からとなっておりますので、事務的な計画も含めてということだと思いますが、個々では着手するというので、着手時期については基本的には明確にされていると思います。これを更に具体的に書こうとすると、どの程度まで書けるのかということになります。

● 事務局

先ほども申し上げましたとおり、例えば、午前中 3 本、ここルート走らせますから皆さんご利用してください、というように地元へ投げかけても、そのまま利用されるとは限らないと思います。ですから先ずは地元の皆さん方が、どの程度の頻度で、どういったものを希望されているのか、特に、交通空白地域の町内会の皆さん方、自治会の会長さん達のご協力をいただきながら、それを進めて皆さん方が希望している時間帯では、こういうものを、こういうふうにして、運行を考えられる事業者とも話をしながら、やっていかなければならないと思っております。先ずは現場に入るといえるように、今のところは考えております。

● 会長

平成 23 年度はやるのでしょうか。

● 事務局

申しあげました通り、まずは準備にすぐ取り掛かって、できればご要望が強い路線については、実証運行を図るというように考えております。

● 会長

事務局では、そのような気構えで、やっていきたいという考えでございますので、実施の時期などの部分については、ご了解をいただければと思いますがいかがでしょうか。

● A 委員

せっかくそこまで、予算措置までしていただいて、それがやるかどうかはこれからの問題ですけども、「24 年 3 月までに実施する」でいいのではないのでしょうか。「実証運行は 24 年 3 月までに実施する」。これは目標ですが、その間にこれは不要だと、こんなことはできない、もっと良い方法があるというのであればまた検討し直しをして変えればいいわけです。先程、「協力を」というお話がありましたけれども、雲を掴むような話では、協力はなかなか得られないと思います。ここまでに何をやるということであれば、皆さんが頑張ってくれるわけです。それは行政だけでやるのではなく、住民と利用者、そして交通事業者、皆でやれば良くなる、また、地域が良くなる、そして乗る人が増えていい形になる、ということを思い描くようにしなければ絶対うまくいきません。行政だけで、バタバタやっても何もできないのですから。ですからこれは具体的に、「24 年 3 月までに実証運行をする」と、または、「するように検討する」でもいいですから、具体的にに入れていくべきだと思います。そこまでやっているのですから、是非、その成果を入れましょう。

● D 委員

今の A 委員のお話しはよく理解できるし、先ほど 400 万の予算を市の方としても決めましたということなので、今年度は、具体的に動くんだという感じを持ちました。ただ、「実証運行の準備をする」は「実証運行に向けて準備をします」という意味だと思います。ですから、A 委員は、実証運行を何時やるのかということ、今年度中に出来ないのかというお話なんですけれども、このあたりになるとお金の問題も絡んでくるので、400 万という中身は良くわかりませんが、恐らく地域の人たちと調整するなどすると、それなりのコストが掛ると思います。実証運行となると、また別の意味で経費が掛るのかなと思いますので、400 万をこれからどのように使われるのかということですが、何れにしても 32 ページにある 1 番から 5 番のフローに従って、とにかく 24 年 3 月までに実証運行をやれるように持っていけるようにするのか、これも含めて 23 年度中の課題ではないかなという感じがします。国土交通省の予算の関係もあると思いますし、現実にはそういった問題が絡んでくるのではないのでしょうか。ですから表現としては「実証運行に向けて準備をします」のようなものではどうでしょうか。

● E 委員

私も着手時期について申し上げたいと思います。私の個人的な経験では、着手時期というのは準備に

入ったときが着手、ということで今までずっと現職時代はそうしてきましたので、なんら異論はないということです。

● 会長

今、D委員から、次年度の事業内容について「実証運行に向けて準備を進める」というような表現ではというお話ですけれども、いかがでしょうか。

● F委員

町内会としては、高齢者の方や交通空白地帯の方と毎日接しております。予算もあることなので23年度に実証運行するといっても、繋がっているものが一緒に来ないと、これはできないだろうと思います。町内会関係としましては、先ず交通空白地帯をきちっと調査していただいて、どのように交通空白地帯を運行するのか、現地の方とよく話を詰めていただいた方が良いと思います。先ほどの事務局からのお話がありましたが、その方向が一番良いのではないかと思いますね。そういう観点から行くと25年度までの3年間を計画としています。確かにA委員のお話のように、一刻も早くバスを走らせてほしいという気持ちはあるのですが、一端スタートしたからには引きかえすことのできないことでもありますので、どうか一つじっくり構えていただき、また、一つずつ詰めて行っていただいて、完成したものになるためには、これだけの年数が必要だと理解しますので、私は原案のまま進めていただきたい。町内会としても全面的協力をしていきたいと考えております。以上です。

● 会長

いずれにしても実証運行をやるということになると、エリアの問題、期間の問題、料金の問題含めて詰めていかなければ実証運行自体もなかなか難しいという部分があります。23年度に実施したいという意気込みを持って事務局としては対応したいということですが、A委員のお話のとおり、具体的な数値を入れることについては、事務局としてはいかがでしょうか。

● 事務局

32ページの部分に時期を入れるということでしょうか。事務局としては、23年4月から自治会の皆さんとコンタクトを取りながら進めることを考えているところですので、その部分については6月までに何をします、7月までに何をします、ということについては、「23年4月から」ということをご理解いただいて、23年度中には、実証運行をできれば実施する、という形を汲み取っていただければ有難いと思っております。

● A委員

確かに交通空白地域のみならず、新しいものをやるという時は、非常に大変だとは思いますが、これは、先生もお話しておりましたが、計画の中で、やりながら変更していくんだということは確認されていたはずですが、ですから、予算措置ができていて1年で使いきらなければ、流れてしまうわけで、一番最後の「地域の足」の実証運行というところについては、プロジェクトフローの最後に「24年3月まで」というように書くということは、一つの大きな目安になると思います。あくまでも実証ですから。この実証運行をやって実際に効果がないと、1年間かけて準備したけど全然人が集まらないのであ

れば、別のことを考えなければならないわけです。また、実証運行がそのまま本運行になるわけでもないと思います。実際にそういう運行形態をやって利用者があるのか、実際に計画と違う財政措置が必要になるのではないのかというところを検証するのが実証ですから、これはもうある程度見切りというか目途を立ててやっていくものでありますので、ここは一番最後に入れておくべきだと思います。

● G委員

今説明がありました、例えばプロジェクトのフローで1 2 3 4 5とありますけれども、この細かくいわゆる時期の目標を入れる必要はないと思いますけれども、少なくとも実証運行の5という所には、これを実証するという時期を入れないとだめなような気がします。少なくとも、そういう目標を持ってそれを成功する、或いは失敗があったとしても、それはそれで計画を変更していくということになりますが、この内容では、お金を貰っただけで上手くいかないような気がします。ある程度大きな目標を1年間に区切って入れるということは、最低必要ではないかと思います。

● 会長

目標として時期をいれた方が良いという意見と、色々課題もあり整理しないといけない部分もあるので着手時期だけいいのではないかという意見があります。他の委員の皆さんも出席いただいておりますが、H委員さん、何かあればご意見いただけますか。

● H委員

国から予算をいただいて、今回までに資料作りでほとんど時間もお金も使ってきたと思います。この資料というのは、これで非常に優れたものが多く、次のステップのためには重要なものになると思います。今後、この事業を市がどのようにステップアップさせていくかについては、我々には見えない、伝わっていないものがあるんですね。ただ、この方針で市はやりますということは分かりますが、どこの部署が担当になって具体的に煮詰めていくのか、3年の計画をどうやっていくのかということを知りたいと思います。また、私は交通空白地帯がある輪厚地区から参加させていただいておりますが、色々勉強させていただく中で、この交通空白地帯を解消することは、お金も掛って大変なことだなと思いました。例えば定期的なバスを通すとか、乗り合いタクシーを運行するとかは、お金が掛って大変だなと思うようになりました。そうした中において、これは交通110番とか、交通援助のような形態で、不便な地域の方を救ってあげるようにした方が、お金は余りかからないのかなと思っております。今回会議が終わりますので、一応は、成果があったと思います。これだけの資料を揃えたというのは、次のステップのためには良かったと思います。それでは次のステップを北広島市が受け入れて、どのように実施していくのか、委員がそれを確認していくというようなことも、これからできると思います。市は次のステップはどう考えているのか、何か具体的なものがあればと思いました。

● 会長

貴重な意見ありがとうございます。あとは議論になっているのは時期の問題、そういう時期を明確に入れるかどうかという部分ですけれども。

● I 委員

私は補助金を出す立場ではないですけれども、補助金出す立場になった場合、何をやるのか見えないものに対して補助金は出せない、というのは普通の考え方だと思います。ですから 23 年度中に実証運行をやるというものもある程度出さないと、補助金が出ないと私は思います。方向は変わってもいいと思いますので、ある程度出した方がいいのかなと思います。

● J 委員

ずっと議論を聞いて思っておりましたが、3つの事業の中で大事なのは空白地帯になっています。400万のお金がついたといいますけれど、33 ページの事業 3 の方には 6 月からとか 7 月からという日程が書かれております。これと平行してやるのかと思いつながら聞いておりましたが、一番当初の目的を考えると、A 委員さんの意見にありましたとおり、事業 1 は 24 年 3 月末まで、と書いた方が良くと思いました。

● 事務局

先程お話しがありましたとおり、確かに 33 ページには「23 年 4 月から」というように書いておりますが、そういった部分については、あまり費用は掛らないのではないかと考えております。また、400 万という部分につきましては、これは B 委員には非常に申し訳ないんですが、国からの補助金も含めてプラスアルファという意味も含めて一応 400 万という形で、22 年度を若干上回る金額ではありますが、そういうお金を予算化したものでございます。現状の中では国の方もはっきり申し上げまして難しい部分もあろうとは思いますが、その 400 万の中で何とか組み替えて実証運行まで持っていきたいというのが、今私たちの考え方でございます。もし足りないような状況があれば、さらに補正というような状況も考えなければならないとは思いますが、その実証の方向におきましても、例えば、夏の間何週間だとか、冬の間何週間だとか、そういうようないろいろな方法もあろうとは思いますが、そのあたりふくめて、申し訳ないんですが、事務局のほうに任せていただければ非常にありがたいと考えているところでございます。

● 会長

23 年度中に実施するという考えでいいのでしょうか。

● 事務局

24 年 3 月までに完了という形にならなくても、実際に実証運行やる時に冬の間にかけて実施する、或いは 3 月、4 月またぐということも当然出てくる可能性があります。ですから 23 年 4 月から着手するという形で、そのあたりは十分ご理解いただければと思います。

● 会長

事務局としては 23 年 4 月から着手だということ考えているということですね。

● 事務局

着手時期ということで謳っておりますので、事務局の方に任せていただきたい。

● 会長

何年何月まででなくて 23 年の 4 月か実施するということですね。現実的に車をどのようにして、誰が走らすかというのは、何月に実施するかは未定であるが、それについても今年度中に実施したいという意味ですね。そういうことで事務局は考えているということですけどもいかがでしょうか。

● H 委員

今 400 万というお金が出てますけれども。残っているということでしょうか。

● 事務局

残っているというお金はございません。新年度ですから。

● H 委員

今までお金かかってますよね。

● 事務局

それは 22 年度で、前年度で全て清算になってしまいます。

● H 委員

そうするとまた委員会（協議会）を立ち上げることはできるのですね。

● 事務局

別の形での委員会（協議会）という形になるかと思えます。

● I 委員

その点見える書き方にしてほしいというのはあります。

● 会長

23 年 4 月からとした場合、逆に 24 年 4 月、或いは 25 年 4 月から実施でもよいことにはなりますが。

● 事務局

そういうことであれば、平成 23 年度ということに、一番はっきりするのもかもしれません。

● 会長

23 年度にすれば 4 月 1 日から翌年の 3 月 31 日までですから、そういう部分で言えば A 委員のいつている部分にも合致しクリアするのではないかと思います。

● 事務局

分かりました。事務局としては、事業内容のところ「実証運行の準備を進めます」というところを、「23 年度中の実証運行に向けて準備を進めます」に変更させていただきたいと思えます。

● 会長

そういうことで整理をさせていただいてよろしいでしょうか。

(了承される)

● 会長

去年の3月から1年かけて、この連携計画をつくってきたわけですが、多くの委員の皆さんにご出席いただいておりますが、今まであまり発言なかった方で、これだけは発言したいという部分があれば、お聞きしたいと思いますがいかがでしょうか。

● K委員

この交通空白地域のお話しが中心だと思いますが、私が住んでいる団地地区については、バス事業者さんとJRさんの乗り継ぎというのが一つの大きな課題だと思います。北広島市地域公共輸送協議会というのは、私も初めて協議会があると先ほど聞いたので、乗り継ぎについて議論されたり、利便性が良くなるように協議されているものなのでしょうか。

また、交通空白地域も勿論大事ですが、協議会が事業と平行して他のプロジェクトもされる余力があるのか不安に感じました。

● 事務局

今のご質問の地域公共輸送協議会は、JRバスさんと中央バスさん、そして北広島市の三者で構成された組織です。相当古くから北広島市の公共交通の課題、増便・減便の関係含めていろいろ協議をさせていただいております。市民の皆様、また市政懇談会も含めて交通に対する意見・ご要望がありますので、そういったものを事業者さんと市と一緒に年2回協議しております。PRが少なかったのかなと思いますので、市民の皆さんにも分かるような形で広報できるようにしていきたいと考えております。その他ございませんか。

● L委員

この案につきましては非常にすばらしい計画ができたなと思っております。私はこの平成19年度の交通システムの協議会から、二つの協議会を担当させていただきました。千葉先生のご意見も非常にいいご意見をいただきましたが、これに基づくシミュレーションというものができると期待しておりました。北広島市は5地区あって、5地区とも非常に特色のある地域であります。それぞれ色々な意味を持った地域であるというのがまず一つ、それから158町内会がありまして、例えば空白地域にバスを通すといたって、私は158町内会があって39地域の会館があるわけです。158の町内会の人達にもうちょっと詳しく話を聞いてやるべきではないかと思っております。今、事務局から説明がありましたが、自分たちが動いてやっていくということが大事だと思っております。パブリックコメントのように、市が問いかけたら、市民はこうだと意見は出しますが、実際に日常の会話では言葉は違うものです。もっと実際に切実な問題があります。紙で書くと、ああしてくれ、こうしてくれというけれど、実態はそうじゃないと。だから私は事務局の説明のように、この計画を起点にして、もう一回自分で動くという、行政の考え方はいいだろうと思っております。それは何年何月にやるなんてことは、まず難しいというように私は思います。中央バスさんやJRバスさんの肩を持つわけではないですけど、東京から昭和48年にこ

うちにきて、ずっと中央バスさんを利用させていただきました。最初は、大曲から札幌までが 80 円だったと思います。それから 100 円、120 円になって、今は 180 円になりましたが、昼間乗っている人は、大体一人だとか二人程度です。これは見ていて営業にはならないかなと思います。JR さんもそうだと思いますし、そういう全体を見ていくとこれは本当に難しいと思います。これだけの立派な案ができていますけど、シミュレーションを作ってやってみるとなったら、これは難しい。金も掛りますし、400 万の数字が出ていましたが大したことないですよ。158 町内会の町内に実際に足を運んで聞いてみたらいいですよ。それで運行経路を作ってみたり、バス停を作ってみたり、1km いったらいくらもらえとか 100 円でそれをやるとか、500 円のワンコインでやるとか、伊達みたいに商工会と結束してワンコインタクシーを利用してやるのかいろんな事例がありますが、そういうシミュレーションが最終的には出てくるだろうと思います。この協議会では、大枠のシミュレーションは期待していましたが、ただ、これはこれで非常に素晴らしいものだと思いますから、市民の照準をここに合わせているんだろうと思いますので、これはこれでいいと思います。これからが大変だと思います。市民は実際いくらになるかということしか考えてませんから、そういう所に事務局が動くって言うてますから、行政のやり方は尊重したいと思います。ですから、何月何日までにやるということは酷だと思います。

● 会長

有難うございます。それでは最後、C 委員いかがでしょうか。

● A 委員

シミュレーションはできるんですね、まだ 12 日ありますから。委託事業者の方ね、シミュレーションいくつかできますよね。

● C 委員

アンケートなど膨大な作業を下さって、先ほどから交通空白地域の話しが出ていましたが、勿論それは大事です。でも私たちの停留所はそばにありますけど、もっと便利な生活を望んでいて、この会議で、何とか私意見を言って、皆が喜ぶ仕事がしたいなと張り切ってきたんですけど、今日はむなしくて。現実的な話しを一つ、私は土曜日に中央公民館に通ってるんですけど、なんと緑陽通中央通経由、5 時間全くバスがないのです。これを歩けて言うのでしょうか。いやになります。これをなんとかしてください。以上です。

● 会長

個々のバス状況を議論するような場所ではございませんので、そういうご希望というのは担当の部署にお伝えして参りたいと思います。予定の時刻ちょっと過ぎましたけれども本日はお忙しい中ご出席いただきまして有難うございます。これを持ちまして第 8 回の公共交通活性化協議会を終了させていただきます。今回つくった連携計画については国の方に提出をしていくということにしたいと思います。

また具体的にこの事業を進んで参りましたら、皆様方にいろんな形で、またご意見をいただかなければならない、そんな機会も出てくると思いますので、その時はよろしく願います。

本日は本当にありがとうございました。