

第 9 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 5 月 13 日（金）

11 時 00 分～11 時 50 分

会場：北広島市消防本部 3 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		
	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		欠
	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		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		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	成瀬 豊		
	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	鈴木 幹男		
	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

それでは、ご案内の時刻になりましたので只今から第9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。本日は皆さん大変お忙しいところまた、足もとの悪い中、第9回北広島市地域公共交通活性化協議会にご出席を頂きまして誠にありがとうございます。第8回協議会以降の経過をご報告いたします。パブリックコメントに対しましては、回答は3月22日にさせて頂き、結果につきましては5月1日の広報に掲載をさせて頂きました。また、3月31日付で地域公共交通活性化再生総合事業費補助金の完了実績報告書を北海道運輸局の方に提出をし、4月25日に補助金の400万円を受領したところでございます。本日の議事につきましては、流れが変わってきたというような状

況もございまして、当協議会の解散について議題とさせて頂きました。詳細につきましては後ほど事務局の方から説明をさせますが、今後につきましては、皆様方大変ご尽力を頂き作成致しました連携計画の事業を、市が主体となって実施して参りたいと考えているところでございます。委員の皆様には今後とも当市のまちづくりへのご理解とご協力をお願い申し上げまして、開会のあいさつとさせて頂きます。本日は宜しくお願いをしたいと思います。それでは、早速議事に入らせて頂きます。協議に入る前に事務局より前回の協議会の開催以降の説明をお願いします。

● 事務局

4月1日付の人事異動で企画財政部財政課から異動して参りまして担当させて頂いております、櫻井と申します。今後ともお世話になるかと思っております。どうぞ宜しくお願い致します。それでは、只今会長の方からも一部触れましたけれども、前回の協議会以降の経過についての報告をさせて頂きます。3月22日に連携計画のパブリックコメントに関する回答をホームページなどで公表するとともに、意見の提出をして頂いた方々に回答書を送付させて頂きました。3月31日には、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金補助対象事業完了実績報告書を北海道運輸局に提出させていただきました。4月13日に地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金400万円の確定通知を北海道運輸局より頂戴いたしました。4月25日に協議会口座にご入金いただきました。また、5月1日付の市広報でパブリックコメントの結果の方を掲載させていただきました。簡単ですが経過につきましては以上でございます。

● 会長

事務局の方から前回の協議会以降の経過についての報告をさせて頂きました。この経過報告等についてご質問等あれば頂きたいのですが。無ければ早速、本日の協議事項に入らせて頂きます。それでは、平成22年度の収支決算につきまして事務局よりお願い致します。

● 事務局

平成22年度の収支決算につきまして説明させて頂きます。まず、歳入についてでございますけれども、負担金としまして北広島市から224万円、補助金は地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の400万円、それに前年度の繰越金、及び銀行預金の利息を合わせまして、歳入総額が6,300,949円となっております。次に歳出につきましては、会議費が協議会報酬および費用弁償で588,510円、事務費が2回の地域交通レターの印刷、配送等にかかる経費及び通信費などで906,096円、事業費が連携計画作成業務委託費4,704,000円、合わせて6,198,606円となりまして歳入歳出の差引102,343円が平成23年度への繰越金となります。以上でございます。

● 会長

ありがとうございます。引き続き、会計監査報告をお願いいたします。

● 大川委員

それでは、会計監査報告をさせて頂きます。平成22年度収支決算書を監査致しました。その結果、相異なるものと見なしましたので報告いたします。平成23年4月28日大川壽雄。

● 会長

ありがとうございます。今、決算報告と会計監査報告を頂きましたけれども、この件について皆さまから何かあればお出し頂きたいと思えます。決算報告および監査報告につきまして、ご異議がないようでしたら本件については原案のとおり決定をさせて頂いてよろしいでしょうか。承認、ありがとうございます。それでは、こちらにつきましては、原案の通りとさせて頂きたいと思えます。それでは、議案第2号につきまして事務局より説明をお願いします。

● 事務局

それでは、議案第2号本協議会の解散につきましてご説明させて頂きます。国の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金を頂き、今年3月に連携計画を作成いたしまして、今年度、実証運行に取り組もうとしていたところでもありますけれども、国の公共交通に関する補助関連事業が今年4月になりました統合されました。その結果、新たに地域公共交通確保維持改善事業が創設されました。この新しい制度の中で、北広島市が対象となる事業内容に沿って、今年度実証運行を行っていく為には、今年6月までに運行経路、運行事業予定者、運行実績予測等を明記した計画を新たに立案する必要があります。これは現実問題として期限等から不可能でございます。また、新制度に移行するための経過措置というものも補助事業の中にあるわけですが、こちらは昨年中に実証運行まで行っている場合のみ対象であり、北広島市の場合、計画策定までしか行っていないことから経過措置の適用外であることが新しい制度要項の中で今回明らかとなりました。このことから、交通空白地域の足確保の為の実証運行につきましては、市が主体的に連携計画の内容を検証・実施していく必要がございます。また、これまでは補助対象者が協議会でしたが、新しい制度の中では、実証運行を行う運行事業者に対するものに変更になりました。これらのことなどから、地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づき設置しました、本協議会を解散いたしまして、今後は市が主体的に実証運行をはじめとする連携計画で計画した事業を行っていくこととしたいと考えまして、本協議会の解散をご提案させて頂きます。以上でございます。

● 会長

議案第2号について、国の制度が変更になったという事で、当協議会については、このまま引き続いて実施する事は難しくなったという事で、解散したいという内容のご提案でございます。この件についてご質問等あればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

● A委員

はい。まず、議案第2号の中ほどに「陸上交通の支援メニューにおいて北広島市の対象になるもの…」と書いてありますけれども、こちらを詳しく説明して頂けますか。具体的には、どういう事をやると補助金の対象となるのでしょうか。この支援メニューは幹線に対するという事になっておりますが、私どもがやる予定のデマンド等新しい事業に対しての補助は全く無くなったと解釈してよろしいでしょうか。

● 事務局

全く無くなったという訳ではないのですが、基本的には地域間の幹線バス系統、北広島市内の場合は北海道中央バスの千歳福住線、JR 北海道バスの長沼・南幌線にタッチする交通、幹線バス系統に乗って頂くためにバス停の方に運行するデマンドタクシーでしたら、対象にならない事はありません。ですが、制度が変わりまして、先ほど申しました通り 6 月末までに新たな計画を立てないと平成 23 年度の補助対象事業にはなりません。平成 24 年度以降に受けるにしましても、平成 23 年度中に計画を立てたものに対して補助するというように制度が変わったものですから、来月までに運行事業者を決め、運行予定路線も決め、どれくらいの収支があるのかという事を書いた計画書を作成することは、時間的に非常に難しく、今回この新たな制度の方では対象にならないと私どもでは理解しております。

● A 委員

今のお話では、今年度の補助金については 6 月までに作成しなければならないということですが、平成 24 年度以降は平成 23 年度中に計画したものについて検討するというのでしょうか。

● 事務局

言葉が足りませんでした。平成 24 年度に実施する計画についても、本年の 6 月までに計画書を出さないと平成 24 年の補助を受けられないという制度になっております。

● A 委員

はい、わかりました。補助金は今の私どもの立てた計画では確保することは出来ないという事は理解できました。議案第 2 号の文章の最後に「北広島市地域公共交通総合連携計画で計画した事業に市が主体的に取り組んでいくこととし……」とありますが、これは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第 1 条に基づいて地域が主体的にやっていくという事は当然のこととございまして、これがこの後の文「北広島市地域公共交通活性化協議会を解散することとしたい。」とはどうしても繋がらないと思うのですが、この間を説明して頂けますか。

● 事務局

お答えいたします。従来の制度の中で法的に定められた協議会というものが、今回ここに設置されていたと私どもは理解をしております。補助金を受けた中で、今回、連携計画というのを策定させて頂きました。計画の実際の運行にあたっては、この協議会が存続するしないにかかわらず、計画で定められたものを市の責任として実際にやっという事で考えております。ですから、協議会の中で新たに確認をしながら計画することは市としては必要ないという事で、今回協議会の解散を提案させて頂きました。

● A 委員

今のご説明では理解できないのですが。まず、この協議会は法律に基づいて設置してもよいという事で設置されたものだとして理解しております。また法律の中では、連携計画の実施に関する連絡調整も記載されています。そして、この協議会の規約においては任期が 2 年、第 3 条に連携計画の策定と変更の協議に関する、そして連携計画の実施にかかる連絡調整に関する事と書かれています。これらの事と今の

事務局の説明とどう繋がりますか。もう一度十分な説明を頂きたいと思います。

● 事務局

私どもの方としましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の中で協議会を設置することが出来ることから、法定協議会を設置し、進行管理を含めてやっていこうと考えておりました。今後も国の交通システムの補助制度を受けながらやっていくのでしたら、確かにこの協議会は存続させていく必要があるとは思いますが、今回の国の制度上のスケジュールでは、補助事業を進めることができないことから、やはり市が責任を持って、連携計画に基づきながら行っていった方がいいだろうと考えさせて頂いたという事です。

● A 委員

連携計画は、空白地域の交通を確保するという大きな問題があるわけですね。既存の事業者との連携とか、地域住民の方との連携とかいろいろな大きな問題があり、そういう問題を解決する一つの手段として、この協議会があると法律には書いてあるように私は解釈しています。協議会には地域全体の利害関係者や事業者が集まっています。そして、この中で協議が整った事については、各自尊重しなければならないという条項があります。これは補助金を貰う為の法律ではありません。補助金についてはこの法律には一切書いてありません。補助金を受ける時にこの協議会があると有利だという事で、おそらく設置されたのだと思いますが、協議会がないと補助金が貰えないという事は書いてはありません。ですから、補助金を貰う為の協議会であるとは私は思っておりません。計画を策定して、いかに円滑にそれを実行するか、そのための組織だと思っております。そして何故、法律として決められたかという、これは従来の市のシステムだけではやはり十分ではなく、住民、事業者や他の関係者が集まって協議し、それが整えば皆でやっていこうという組織が必要だということで出来たのだと思っております。ですから、市が主体的になるのは当然のことで、これは最初から変わっていません。変わったのは補助金が出なくなっただけです。補助金が出なくなったという事は、今後はもっと困難になると思います。それを市主体でやるというように言っていますが、市は、予算措置は出来るのですか？そして利害関係者がいなくても、市単独でそれが出来るのですか？

● 事務局

今年から実証運行を行うことは考えておりました。実証運行をやるという連携計画については利害関係者・公募の方等を含めた上で計画を策定させて頂きました。今回、実証運行を実際に行うにあたっては、当然、利害関係者との調整も行いますし、地域の交通空白地域の対象となる地域の方々にも、市が考えるシステムを説明しながら、実施していきたいと考えております。予算につきましては、今年度市単独として 400 万円の措置をしてありますので、この中で、やっていきたいと考えています。

● 会長

他に、解散についてご質問やご意見ありますか。

● B委員

初歩的な質問なのですが、議案第2号「フィーダー系統運行経費」とは具体的に言いますとどういった事なのでしょうか？

● 事務局

フィーダー系統運行経費は、例えば、地域間幹線にタッチする何らかの交通機関を運行した際の赤字、つまり経費と利用者に負担して頂く金額の差額の基本的には2分の1を補助して頂けるというのが、新たな制度の内容でございます。

● 会長

よろしいでしょうか？

● B委員

はい。

● A委員

この協議会が解散したとして、地域公共交通の活性化および再生に関する法律の第7条には、地域公共交通総合連携計画の変更に関して、利害関係者はそれを提案する事は出来るということになっています。その場合の受け皿としては、従来だと協議会で良かったと思いますが、協議会が解散したら、どこが提案を出す窓口となるのですか？

● 事務局

利害関係者という形での提案という事になれば、そのシステムの内容がどういう形でやるかという問題もありますが、バス関係で言いますと、今、市民環境部にバス関係の会議もありますので、その中で提案を頂くという事も考えられます。当然、我々としても、計画に関する利害関係者については、その都度、調整を図っていくという考え方でいますので、その中でいろいろなご意見が頂けると考えております。

● A委員

はい、今の答えですと窓口は、はっきりしていないという事ですね。市民環境部かもしれないし、企画財政部かもしれない、ということですね。法律には、市町村が変更するか否かについて遅滞なく公表しなければならない。そして変更しない時については、その理由を明らかにしなければならないとなっておりますが、どの部署がやるのですか。

● 事務局

連携計画への意見を頂いた場合に対する回答については、当然市が主体となってお答えしますし、この連携計画で位置づけられた実証運行等を行いながら、やはり計画全体の見直しが必要だろうと判断した場合は当然私ども市の方でその変更の内容についての周知を図っていきたいと考えております。

● A委員

今まで、バス事業者との連携に関しては市民環境部がいろいろと連絡をしていると承っていますが、ただ、今までの流れを見ると、はっきり申し上げてそれは機能していなかったと私は思っております。何故かという、どんどん悪化していくばかりで、素人が見てもバス路線がおかしいものです。JRに連絡していないバスばかりで非常に使い勝手が悪いから、自家用車になってしまうという状況にもかかわらず、なんら改善していません。ですから、私はこの地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を見てこれはなかなかいい法律だ、協議会に参加していろいろと話す事が出来ると思いました。ただ、当然、協議会では深い話は出来ないかもしれませんが、協議が整えば皆さんよろしくお願ひします、という事が言えるわけです。ところが、協議会が無くなってしまうと、以前と同じですね。連絡するだけです。願ひするだけでその中身は私たち市民には見えません。どういふお話を、どういふ問題が出て、どういふ解決方法があるのか、どういふ問題があつて出来ないのか、ということがなんら報告されていないと思ひます。元に戻つてしまうわけですがけれども、どういふ歯止めの方法を考へているのですか？

● 事務局

バス路線等の問題につきましては、市民環境部で北広島市地域公共交通協議会の中で議論をしてきております。今回、連携計画の中でも、現状の公共交通の維持という形での課題が挙げられています。今後、交通事業者との連携強化をしていくと計画に位置づけられていますので、当然、従来からある北広島市地域公共交通協議会の中で、さらに、強化をしていくという方針を私どもの方では考へております。

● A委員

そうすると今までは不十分だったという事ですね。私が言っているのは歯止めです、方針を立ててもそれが実行されなければ何にもなりません。そこで歯止めが必要になりますが、その歯止めはいつ、どこで、誰がやるのですか？

● 事務局

この連携計画の推進、進行管理についての所管は企画財政部だと考へております。計画の基本方針3にある「持続可能な公共交通を確保するため」、これについては従来からある北広島市地域公共交通協議会の中で、さらに強化を図りながら事業者との調整や、それに伴う取組み、例えば新たなバスマップですとか、利用者ニーズを量っていく等を責任持つてやっていきたいと考へております。

● A委員

では、企画財政部がこの計画の実行に関して責任を持つていくという事ですね？

● 事務局

連携計画については、所管が企画財政部ですので、私どもが責任を持つて、これに対応していきたいと考へております。

● 会長

その他の委員の皆さんで、この協議会の解散の件についてご意見等ありますか。

● C委員

感想なんですけれども、本当に残念です。私たちがこれまでいろいろ話し合ってきた間に、何とか実証運行にこぎつけることが出来なかったのでしょうか？話し合いを重ねて約束事は作りましたが、もっと現実的に動けなかったのかなと、残念でした。

● A委員

どうも解散するという方向付けがされているようですから確認しておきたいのですが、この目標を達成するために行う事業の市における責任者、責任部署はどこですか？連携計画には実施主体に北広島市が入っておりますけれども、市がさらに主体的にしていくという事ですから、その辺をはっきりさせて頂けますか？これだけの事を全て企画財政部で出来るわけではないと思います。それぞれの担当部署があると思いますので、部署の目途をはっきりさせて頂けますか？

● 事務局

連携計画の中で一応、基本方針が3つ挙げられておりますが、まず、基本方針①の公共交通空白地帯の交通を確保する為については、私たち政策調整課が主体となっていきたいと考えております。全体を進行管理するのも政策調整課になりますが、特にそのシステム作りを含めて我々でやる予定でいます。それと基本方針②につきましても、その体制づくりについては政策調整課で考えていきたいと考えています。基本方針③、持続可能な公共交通を確保するにつきましても、現在の公共交通の維持改善等も含んでおりますので、これについては市民環境部で進行管理をしていくという予定で考えております。付け足しますが、ただ、所管は企画財政部と市民環境部になりますけれど、連携計画を進めていく中で、市全体として関連する部署が出てくれば、当然そのあたりにつきましては連携調整をしながら、やっていきたいと考えております。

● A委員

だいたい、お話はわかりましたけれども、ただ一つだけ分からないのは、この協議会を解散するという流れが分からないです。何故解散するのかということが、どうもよく理解できません。元の話に戻りますが、協議会の規約は2年間で、連携計画実施に関する連絡調整もしなければなりません。既存バスについても、従来の枠組みよりも広い範囲で、話し合いが出来る場が整っているにも関わらずそれを放棄する。どうして補助金がなくなると、やめなければならないのでしょうか。会議を開くのにお金がかかる、時間がかかるのは分かるのですが、運用の仕方はいろいろあります。我々は日当を求めて来ているわけではありません。交通機関を活性化させる為に来ているわけで、お金の問題ではありません。そのうえで、協議会が必要ないという事になるならば、我々が1年間やってきた事は、補助金を貰うためのものだったと解釈するしかなくなるのですが、そんな事はないと思います。解散する必要はないと私は思っております。もう一度その辺の理由を説明してください。

● 事務局

繰り返しになりますが、今回、北広島市全体の地域公共交通を考える中で、国の補助制度を活用しながら連携計画を策定させて頂きました。計画づくりだけで終わるのではなく、今後は具体的にどうするのか、例えば、交通空白地帯の交通システムをどう考えるのか。既存の地域公共交通をどう維持していくのか。さらにはこれからの高齢化社会に対応するものをどう考えていくのかという事が課題になります。その中で、国の制度を前提として定めたこの協議会の中で、今後も協議をしていくというのではなく、それぞれのセクション・担当もあることから、それぞれが連携計画を具体的に実施していくという方向の方が良いと考えたため、協議会を解散したいという事でございます。

● D委員

私は、この協議会は予算ありきで始まったものだと思っていました。予算・補助金があるから、この協議会を設置したのだと。現在、予算・補助金がなくなり、組織自体の継続も非常に難しいというのであれば、一度この組織は解散して、新たに何らかの方針を立てなければならないと思います。このまま継続することは、このメンバーを維持するだけでも非常に大変な事ではないかと思えます。ですから、協議会は解散したほうがいいのではないかと私は思っております。

● 副会長

私どもも今回、国の制度変更について、非常に困惑しております。北広島市のみならず、例えば、私がお手伝いをしております網走市でも憤りを隠せない状況です。一番の問題は、先ほどご質問があった、幹線バス系統のフィーダーに関する部分だけを補助するという点です。しかし、このようなところ以上に、今まで議論してきた交通空白地域等が非常に大きな問題なわけですね。また、それをやる為には、運行主体ではなく、運営主体に助成がなければ、計画も立てられず話し合いの場も持てません。これはひどいと言う声があがっております。私自身も北海道運輸局長に制度の見直しを申し上げました。

非常に残念ながら、従来の枠組みの中でこの事業を続ける事は出来ないと判断をしている地域が多くございます。協議会については、従前の補助メニューを前提に設立していますので、従前の補助が継続されなければ、はっきりいって継続できません。そこで、新しい事業でやろうと思っても補助メニューがないので出来ません。設立根拠を失い、多くの方にこのままご面倒をおかけする事も出来ないだろう、という事で解散を決断したのだと思います。ただ北広島市は、連携計画の内容については何とか実施していけないかという考えのようですので、体制を立て直そうという方針なのだと思います。

これには、相当大変なご苦勞が伴うことだろうと思えます。連携計画の内容を全部やるには相当な費用がかかります。ですから、ある程度スリム化し、事業の優先順位を付けた上で取り組んでいかなければならないと思えます。

● 会長

ありがとうございます。

● A委員

最後に確認しておきたいのですが、この協議会の設立根拠となっている法律、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、改正されたのですか？それとも廃止になったのですか？

● 副会長

別の事業制度に変わりました。

● A委員

事業制度ではなくて法律としてはどうなのでしょう。

● E委員

法律は変わっていません。

● A委員

そうですか。

● 副会長

まだ事業を継続しているところもあります。

● A委員

それでは、協議会の設立の論拠は変わってない、補助金が貰えなくなったという事だけですか？

● 副会長

この事業で継続することを断念すれば、協議会を設けている必要がなくなります。

● A委員

今、断念とおっしゃいましたが、北広島市は断念するのですか？

● 会長

この法律に基づいて策定した連携計画については、補助メニューとしてはなくなったわけですから、それについては断念せざるを得ません。ただ、皆さんに昨年1年間かけて作って頂いた連携計画については、市として有効活用させて頂こうと考えております。

● A委員

無くなったメニューというのは、どういう論拠に基づいて作られたメニューなのですか？

● 副会長

私の方からお答えします。この事業は、A委員がおっしゃったように地域活性化のために、関係者が集まって持続可能な公共交通を実現していこうという事で始まっています。私もこの事業は、素晴らしかったと思います。ですから、なぜそれをやめるのか、何度もメニューを変えられ、継続できなくなるような事では非常に困ります。2階にあがって梯子を外されたのと同じです。ですから、せめて、新制度の運行主体となっているのを運営主体と理解させて頂いてほしいという声はいろいろあがっております。

● A 委員

すみません。日本は法治国家ですから法律等に基づいているはずですが、今のメニューは、何に基づいたメニューですか？このサバイバル戦略や以前のメニューなど、補助金のメニューとはどういう法的根拠に基づいて作られたものなのですか？

● 副会長

国が作った事業制度です。事業メニューというのは、ある一定の時期が来ると廃止されたり、新しいものになったりします。

● A 委員

それは誰がどういう権限でなされるものなのですか？

● 副会長

それは、行政内部の仕事です。私どもはそれに対して客観的に議論をいたします。

● 会長

この部分については議論があると思いますが、国の制度が変われば、やり方も当然変えていかなければならないのかと思われまます。今まで皆さんにご協力を頂いた地域公共交通活性化協議会につきましては、関係する機関、地域の皆さんにご出席頂いて連携計画を策定いたしました。今後はこの連携計画を基に市が実施していく、ただ、市民・地域のみなさんのご意見を聞きながらやっていくことは当然でございます。ご意見の聞き方、市民参加の手法については新たに考えさせていただきますが、市民の皆様も十分参加していく中で、この事業を成功させたいと考えておりますので、是非ご理解を頂きたいと思ひます。

それでは、議論も出尽くしたと思ひますので、この議案第 2 号の協議会の解散について、この辺で整理をさせていただきますと思ひます。委員の皆さんいかがでしょうか。

● A 委員

反対です。

● 会長

ただ今反対という意見がございましたが、その他に、制度が変わったので協議会は解散という、意見もございました。協議会全員の合意の中で進めていくことが原則だとは思ひますが。

● A 委員

過半数と書いてあります。

● 会長

規約に過半数で決めるとございますので、過半数で決めさせていただきますよろしいですか。それではこの件について、事務局案に賛成の方は挙手をお願いします。はい、賛成多数ですので、議案第 2 号につきましては、事務局案通り協議会の解散決定をさせていただきます。続きまして、議案第 3 号平成 23 年度予

算について、事務局お願いします。

● 事務局

ただ今、決議いただきました当協議会解散を受けまして平成 23 年度予算案についてご説明させていただきます。歳入につきましては昨年度の繰越金 102,343 円。歳出につきましては、本日の委員報酬および費用弁償の 97,459 円。事務費と致しましては、先日、終了いたしました委託料振り込み手数料が今年度の歳出になりますので、こちらの振込手数料の 420 円を計上し、残額の 4,464 円につきましては北広島市負担金の返戻金という形で市の一般財源のほうに支出する形をとり、歳入歳出同額という事で予算を立てております。以上でございます。

● 会長

議案第 3 号について、ご意見等ございませんか？

(異議なし)

なければ、このように取り計らいをさせていただきます。次に、議案第 4 号について説明をお願いします。

● 事務局

それでは、議案第 4 号についてご説明いたします。収支決算は、只今予算についてご説明いたしました通り、会議費のうちの委員報酬、費用弁償については、今日のこの会まで確定出来ないことから、決算という形にはなっておりません。近日中に決算書を調整させていただきます。協議会解散後となりますが、監査委員の方に監査して頂いた上で監査報告書を策定し、協議会の財務規程に従って市長に決算書を提出するという事で、決算を確定させる事をご了承頂きたいと考えております。以上でございます。

(異議なし)

● 会長

これで、本日の協議事項については終了しましたが、その他に事務局の方から報告事項はありますか。

● 事務局

それでは、今後の事業の進め方やスケジュールについてご報告させていただきます。現在、交通空白地域における市民の足の確保に向けまして、運行方法、運行地区などの検討を進めているところでございます。近日中にその素案を市内部で決定した後、運行対象地区の皆様にご説明をし、ご意見を頂いた上で、素案を再度練り直してまいります。8 月ごろまでに一定の結論を出しまして、遅くとも、本年の 12 月から実証運行を行うという形で作業を進めてまいりたいと考えております。その他の、連携計画の事業につきましては、その実現に向けて、庁内関係部局や庁外関係機関の方々と調整をさせていただきますながら、勢力的に進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

● 会長

今後のスケジュールについて、今、事務局から説明がありましたが、いずれにしても、市民の皆さんにいろいろご意見をいただきながら進めさせて頂きたいと思います。それでは、閉会にあたりまして一言ご挨拶をさせて頂きます。本日はお忙しい中、ご出席頂きまして本当にありがとうございます。地域公共交通活性化協議会につきましては、本日をもって解散という事でございますけれども、本日まで計 9 回、皆様には熱心にご議論を頂きました。また、そういった中で連携計画も作って頂きました。連携計画については、先ほど事務局から説明いたしましたように、今後は市が主体となって実証運行を行い、市民の足の確保に努めてまいりたいと考えております。今後とも皆様方には、市のまちづくりそして、交通の確保について、ご支援ご協力をお願い申しあげまして、閉会にあたりましてのご挨拶させて頂きます。誠にありがとうございました。