第４回　北広島市地域公共交通活性化協議会　会議録

日　　時	平成 30 年 2 月 27 日（火）13：00～14：30
場　　所	北広島市役所　5 階　委員会室
出席委員	川村 裕樹委員・麻生 昌裕委員・浦岡 優委員・岡村 彰律委員・ 奥山 正美委員・金川 弘司委員・栢場 誠委員・駒形 智委員・ 鈴木 聡士委員・瀧田 修委員・土屋 正紀委員・冨田 辰夫委員・ 中山 俊彰委員・橋本 信行委員・増田 厚志委員・本橋 健治委員・ 吉川 芳弘委員
欠席委員	鎌田 将行委員・川島 光行委員・向上 啓委員・髙田 誠委員・ 高屋 健一郎委員・中野 雅博委員・長谷川 雅子委員・原口 ゆみ子委員
事 務 局	橋本企画課長・塚田主査・安井主任・日本データーサービス㈱
傍 聴 者	２名
会議次第	１　開　会 ２　報告事項 ◆公共交通網形成計画策定に伴う事業評価の実施について（資料１、２） ◆事業者のユニバーサルデザインタクシー導入に伴う生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備）の策定について　（資料３） ◆第４回～第６回北広島市地域公共交通活性化協議会専門部会での協議結果について（資料４、５） ３　議　事 （1）北広島市地域公共交通網形成計画（案）（資料６） （2）次回協議会の日程 ４　その他 ５　閉　会

会議録

１　開会

委員 25 名中 17 名が参加。委員の半数が出席していることにより、会議が成立していることを報告。

２　報告事項

◆公共交通網形成計画策定に伴う事業評価の実施について

＜事務局より資料１、２に沿って説明＞

【委員】

＜質問、意見等なし＞

◆事業者のユニバーサルデザインタクシー導入に伴う生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備）の策定について

＜事務局より資料３に沿って説明＞

【委員】

＜質問、意見等なし＞

◆第４回～第６回北広島市地域公共交通活性化協議会専門部会での協議結果について

＜事務局より資料４、５に沿って説明＞

【委員】

＜質問、意見等なし＞

３　議事

（１）北広島市地域公共交通網形成計画（案）

＜事務局より資料６に沿って説明＞

【Ａ委員】

・48 ページの「バス路線及び運行時間重複の改善検討」だが、朝は山手町から北広島駅、東部中学校から北広島駅の方が多くの利用者があり優先順位が高いと感じているので、例示が少し不適当かと考えている。

・また、評価にも関わることだが、バスの総合満足度について、今は「満足」または「やや満足」に着目しているが、逆に「不満足」が減ったということもあるので、その辺の比較も是非してもらった方がいいと思っている。

【事務局】

・バス時刻の重複については、Ａ委員の言う通りで、山手町から駅、東部中から駅についても近い時間帯で運行しているので記載内容も含めて検討する。一方で、表 10

は朝の通勤とは逆方向であるが、7時台から8時台でかなり連続して便がある。逆の動きでこれだけの便が必要かというところもあるが、発着地によって、例えば北広島高校の生徒がこの便でなければと乗れない、といった状況もあるため、これを一律半分にするといったことはできないと考えている。

・不満足がどれぐらい改善されたかという視点については、計画を推進する上では非常に大切と認識しているが、本指標においては「満足」を掲げたいと思う。ただ、進行管理の中では、調査結果から「不満足」も見えてくるため、協議会の中で情報提供しながら、進行管理を進めていきたいと考えている。

【会長】

・例示については、事務局で整理する。また、指標については進行関連の中での工夫で対応したいと考えている。

【Ｂ委員】

・14 ページに自家用車の保有台数が出ており、北広島は非常に高いことから、地域の公共交通にとても影響しているのではないかと思う。この辺りの問題を解決しなければ、なかなか難しい問題ではないか。

・ドイツでは、普段の自家用車の利用は制限され、遠出など特別な許可をもらった場合に利用できる例や、韓国や東南アジアの一部の国では曜日やナンバープレートの偶数・奇数で乗れる日・乗れない日を設け自家用車の使用を制限している。

・北広島でもそのような根本的なことを考えないと、なかなか公共交通の利用者数が増えることはないと思う。

・また 72 ページの施策（15）「ノーマイカーデーの推進」については、もっと強く強調していかないと、公共交通をうまく利用したりどんどん増やしたりということにはならないのではないかという気がする。

【事務局】

・本市においては近隣と比較すると比率が高く、車から公共交通への転換は大きな課題と認識している。

・なお、札幌市は、地下鉄やバス沿線に住宅地が広がっているため、本市より低い自家用車保有台数になっていると思うし、恵庭市も千歳線あるいはバス路線沿線に住宅地が広がっている。まちづくり、市街地の作り方等々の関係するため、もっと長期的な視点をもって、検討する必要があると認識している。

・加えて、自動車交通も日常を支える必要な移動手段であり、今、小学校の学校授業でも行っているが、公共交通を賢く使える形で、まずは進めていくことが、この計画の中における推進の取り組みと認識している。

【Ｃ委員】

・49 ページ、50 ページの満足度調査の「優先的に改善が必要」な項目は事業者側に付加する内容がものすごく多い。

・専門部会で運転手の募集等について話したが、先日の新聞で、西日本鉄道が運転手不足のために深夜便を減らす、運行内容も減らす記事があった。北広島を走っているジェイ・アール北海道バス、北海道中央バスでも運転手不足となっており、利用者側から一方的な要望を出しても、運行する方に支障を来すばかりになっては、どうしようもないと感じており、事業者任せではなく、利用する方も考えなくてはならないと感じる。
・そのため、言うことだけ言っても、事業者側が「分かりましたけど、運転手がいないから実行できません」では、極端な言い方すれば絵に描いた餅になってしまい、利用者側とすれば困る。この改善策を協議会の中で検討する必要があると考える。

【事務局】

・運転手が不足して高齢化が進んでいる状況は、22 ページのグラフにも事業者からデータをもらい載せており、専門部会でも事業者から話を聞いている。
・本市における公共交通の計画の施策推進にあたっては、北広島団地線での基本方針の考え方の記載ではあるが、「車両・運転手など限られた資源を有効に活用する」としており、事業者の背景を十分意識・考慮した計画の内容としている。
・また、本市として運転手不足の対応・対策に関しては、本計画の中で具体的な落とし込みはできていないが、北海道あるいは全国的な傾向になろうかと捉えている。
・なお、75 ページに「公共交通に関する出前講座の開催等」という施策があり、事業者の労働力不足に関して、事業者と連携して何らかの形で情報発信をしていきたいと考えている。

【Ｃ委員】

・これは難しい問題だと思う。早急的に改善ということは、人員の養成だからものすごく難しい。長い目で見ながら、事業者側で運転手の育成にもっていけるような形を利用者側としてもバックアップできればいいと感じている。

【会長】

・利用者あっての事業者、事業者あっての利用者ということで、一方的にならず、バス事業者側の状況を含めて、進行管理等の中でも情報提供させてもらい、皆さんに諮っていきたい。

【Ｂ委員】

・68 ページの施策（12）で、市街化調整区域に住んでいる人達に、35,000 円分のタクシー券を配布することは、市民の不公平感を与えないかという懸念があるがどうか。

【会長】

・これは、市で取り組む内容ではなく、他の自治体の事例として記載している。

【Ｂ委員】

・80 ページの「デジタルサイネージ」はどういう意味か。

【事務局】

・69 ページの注釈の中で、「電子化された看板やポスター」と記載している。

【Ｃ委員】

・京都市や東京都多摩地区ではバス停に「時刻」、「後どれくらいでバスが来ますよ」、「いくつ前のバス停に今停まっていますよ」というような表示がある。

・一方、デジタルサイネージは、大きなお店、市役所、駅ぐらいしか置く場所はないと考えられるので、バス停に「後どれくらいで来ますよ」と表示があった方が、利用する方からするといいのではないのかなと感じる。

【事務局】

・公共施設等にデジタルサイネージを設置するのがよいのか、あるいは今委員から話があった、バス停留所の方がよいのか、実施に向けては十分検討しながら進めていく形になろうかと思う。

【Ｂ委員】

・ぜひ、お金のかからない、良い方向でもっていっていただければと思う。

【Ａ委員】

・65 ページは「交通空白・不便地域における新たな交通体系の導入」になっているが、具体的に記載されているのは西の里地区と市街化調整区域である。

・施策（12）の市街化調整区域はタクシー事業を活用した話だが、市街化区域でも、朝夕の便しかないとか、バス停が比較的離れているとか、交通不便地域は多々ある。市街化調整区域に限定しないで、「など」とか「交通不便地域」として、もう少し幅広く施策を検討できるような書き方がよいのではないかなと思う。

【事務局】

・施策（10）と（12）の関係性については、施策（10）が市街化区域の中にある交通空白不便地域についての施策であり、施策（12）が市街化調整区域の施策である。施策（10）ではバスの例を書いてあるが、「既存路線の活用で新たな交通サービスの検討」と書いてあり、この中に例えば相乗りタクシーなども含んでいる。

【Ａ委員】

・理解した。お金をかけないでやる方法もあり、乗り合いタクシーを自分たちで構築することをやっている人達もいるため、それを推進するような施策も含めて考えてもらえたらと思う。

・69 ページの「公共交通を利用しやすい環境づくり」の中で、色々な推進が書いてあるが、施策（19）については「支援制度の導入」と言い切っている。他の施策との関係もあるが、この表現はどうか。

【事務局】

・施策（19）の今後の取組では、「転入者・新規定住者も安心してバス路線を活用していただけるよう、既存バス路線の情報提供や運賃割引の発行などについて検討

します」と書いてあり、運賃割引やお試し乗車券だけをイメージしているのではなく、例えば新規で転入した人に対して、バスの路線のマップを渡すなどの情報提供も支援制度に含まれると考えている。しかし、「導入」という書きぶりは、割引制度も含めて導入と捉えられると実態と異なることから文言は少し検討したい。

【Ａ委員】

・「計画の目標」について、ＰＤＣＡサイクルをこの目標に基づいて回していくということだが、指標の①⑤⑦は毎年指標が出てきて、検討することができるが、その他の指標については、最終年度に一回だけの検討になっている。どこか中間で、最終的な指標ではなくても、それに代替するような指標で検討して修正を加えるなり加えないなりしないと、ＰＤＣＡが回らないのではないかと考えるがいかがか。

・なお、調査については、北広島駅とか大曲バス停とかで乗降客数の変化を見るとか、乗降客の多い所で変化を見れば、費用をかけずにできるのではないか。

【Ｃ委員】

・関連して、平成 34 年度に指標①から⑦までを評価するような話だが、部分的なものでも、という形であれば、ある部分は何年頃、ある部分は何年頃という形になって、満足度やこういう所は良いとか悪いとかというのが出てくるのではないか。

【Ｂ委員】

・それと関連して、81 ページ、82 ページに膨大なスケジュール表があるが、施策ごとにＰＤＣＡサイクルを当てはめるのであれば、わかりやすいのではないか。

【事務局】

・指標の②～④、⑥について、現状では最終年度の調査を用いて評価する形となっているが、例えば中間年度で、事業のチェックあるいは満足度を測れるような調査を実施していきたいと考えている。従って、平成 32 年は今黒丸が 3 つだが、全ての指標が網羅できるように調査を実施したい考えている。

・次に計画については毎年進行管理する形を考えており、平成 30 年度の事業が終われば、その翌年度においては必ず、専門部会あるいは協議会の中で、平成 30 年度の事業の実施状況及びその評価について協議会に諮る形を考えている。

【会長】

・計画の最終年度における評価指標の達成に向けて、通常行う進行管理の中で、必要となる数値を出しながら、それに伴って取り組みを改善しながら次に繋げていくというやり方の質問であったと認識しており、その部分は市でも工夫しながら進めるように対応させていただきたい。

・全体を通してＤ委員からご意見いただきたい。

【Ｄ委員】

・いつも、専門部会でとりまとめをしているが、今日は協議会ということで、いくつか感想も含めて意見を述べさせてもらえればと考えている。

・まず、すごく大事だと感じていることが、私は他の自治体でも協議会や専門部会に関わっているが、非常に心強く感じたのは、特に市民の代表の皆さんがすごく熱心で「どうやったら解決できるのだろうか」という危機感と、責任感をすごく感じた。
・本州のある大学の先生が、参加した協議会で意見が出ない状況から、「そういう協議会はおそらくうまくいかない」と言っていた。その先生の言葉を借りるならば、この協議会の議論は非常に充実していて、今後の北広島の地域公共交通を支えるのに非常に重要な役割だと思うし、成功するだろうと私は確信している。
・公共交通網形成計画は大きくいうと憲法であり、細かい部分は載っていないが、今後 5 年間を見据えてどのような公共交通にしていくのだ、という大きな方向性をしっかり示すことができたと認識している。
・特に 53 ページの「基本理念と基本方針」は、ある意味この計画の全てを表しており、基本理念がおそらく一番重要だろうと見ている。正に憲法であり、これからの北広島の公共交通の方針を示すものとして非常に大事だと感じている。
・市民の生活交通をしっかり維持するということ、市民の皆さんの安心をしっかりと支えられるような持続可能な公共交通を 5 年間しっかりやっていこう、ということがしっかり謳われている。
・是非これに向かって、市役所は元より特に事業者の協力を得ながら、そして市民もまた他人事ではなく自分たちの公共交通を自分たちで守るんだという意識で、これから作っていく必要があるのかなと思う。
・方針がしっかりしていると思うので、これに基づいて再編実施計画とか、具体的にどの路線をどれぐらいの時間にするのか、ということがこれからおそらく 2 年間ぐらいかけてしっかりと議論されていくと思うが、今一度この協議会で共通認識を持った上で、やっていくことが、私は大事ではないかと思う。
・最初に話したが、この協議会あるいは専門部会でも皆さんが危機感を持って、非常にたくさんの意見をもらっていることは、成功の秘訣だと思うし、非常に大事な条件だと思っている。ぜひ、今後また、いい議論をしながらいいもの作っていくということを進めていきたいと感じた。

【会長】

・今の議論の中で、48 ページの例示の仕方、76 ページの中の導入という部分を含めた表現については事務局で考え方を整理する。また、86 ページの指標についても、中間年も含めた中での表記の仕方について整理する。これら 3 点については、この後の専門部会・協議会等を省略させてもらい、事務局で預からせていただき、専門部会長とも調整した上で、この案をまとめるというような形で、皆さんの了解を得たいと思うがどうか。

【委員】

＜質問、意見等なし＞

【会長】

・そのような形で、内容を決定する。

（２）次回協議会の日程

今後の予定は以下のとおりである。

・3 月 2 日 議会報告

・3 月 16 日 庁内の審議

・4 月 パブリックコメント実施

・協議会 5 月頃

日程については、時期が近づいたら、連絡する。

４　その他

【Ａ委員】

・ここでようやく公共交通網形成計画の案が、ほぼまとまったと思うが、それに伴って実行的なダイヤとか路線とかの検討を早めに進めていきたいと思う。今までは理念とか施策とか、それこそ憲法であったが、今後は一番下の実行段階の案まで進みたい。

・なぜ急がなければならないのかと言うと、当然ダイヤ改正・路線改正するには 4 月とか 12 月とかそういう切りのいい所でなければいけないし、少なくとも半年以上前から準備しなければいけない。今回の路線ダイヤについては、非常に大きなもの、順次大きなものになるのかもしれないが、相当いろいろな利害関係が出てくると考えている。

・そのためには、まず複数案を作ってそれを市民に公開して、納得の上でより良い案にまとめていくというのが必要だから、作業部会というか非公式な形でも、実行性のある案を、練っていかないと、間に合わないのではないかと思うので、ぜひその辺も進めてもらいたい。

【会長】

・事務局で預からせてもらうが、よろしいか。

【委員】

＜質問、意見等なし＞

４　閉会

会議録署名委員＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿