

平成28年度第1回江別市地域公共交通会議開催結果（要旨）

日 時 平成28年5月20日（金）13時30分～15時00分

場 所 江別市民会館2階21号室

出席者 高野伸栄会長、本間憲明委員、佐藤憲明委員、下段英樹委員、神保順子委員、和田禎穂委員、山田昌志委員、中田正士委員、北川裕治委員
※ジェイ・アール北海道バス(株)より鶴田祐司委員の代理として厚別営業所所長代理 堀川大介氏、北海道運輸局札幌運輸支局の中山俊彰委員の代理として交通企画専門官 佐藤彰也氏が出席

欠席者 今倫康委員、佐藤誠一委員

その他 一般社団法人北海道開発技術センター吉田研究員が出席

傍聴者 なし

- 次 第
- 1 開 会
 - 2 報告事項
 - (1) バス実証運行及び各種アンケート調査に関する結果報告について
 - 3 協議事項
 - (1) 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定について
 - (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会への移行について
 - 4 その他
 - 5 閉 会

○高野会長

報告事項のバス実証運行に関する結果報告について事務局から説明願う。

○事務局

事務局から、「野幌見晴台線」の実証運行の結果について、概要等を報告し、一般社団法人北海道開発技術センターから、実証運行とアンケート結果の詳細について説明する。

資料1「実証運行路線 野幌見晴台線の概要について」の10ページをお開き願う。3. 運行状況のグラフは、日別の利用状況を集計したものである。1日23便で119日間、実証運行したが、全体の延べ利用者数が27,002人、1日平均利用者数は約227人、1便当たり換算すると約9.9人という結果になった。1日毎の利用者数を棒グラフで示しているが、降雪後の11月24日以降の利用者数が、それまでに比べて、平日は2倍近くまで増加していることが分かった。これは、一定の周知が図られたという理由もあるが、これまで徒歩や自転車を利用していただ方が、降雪によってバスの利用に切り替えたのが、主な要因と推測される。

次に11ページでは、利用者数を曜日別に集計している。左側が降雪前、降雪後に分けて、曜日別の1日の平均利用者数を表したグラフで、右側は曜日別の1便毎の平均利用者数を表したグラフである。いずれも平日の利用者数が多く、土・日・祝日の利用が少なくなっていることから、バス利用の中心は通勤、通学であると推測される。このことは、次の12、13ページの時間帯別のグラフで、朝夕の利用者数が多いことからみても同様に裏付けされる。

14ページには、今回の実証運行119日間における収支を記載している。運行費用は約840万円、運賃収入は約488万円となっており、収支計としては、約351万円の赤字で、収支率は58.1%となった。

なお、運行経費には、重複する既存路線の減収分は考慮していない。

このデータで単純計算すると、年間1,000万円以上の赤字が出ることから、実証運行時と同様の便数、運行日数で、この路線を本格運行させるためには、多額の補助金の投入が前提となるため、現状では難しいものと考えられる。

ただ、一部では利用者数が多い便もあることから、重複する既存路線を含めた再編など、利便性・採算性の向上に向けた検討の可能性はあると考える。

続いて、15ページであるが、今回の実証運行を行ったことで、「野幌見晴台線」とルートが一部重複している既存路線「江別4番通線」と「江別錦町線」の利用者にどのような影響があったかを分析し、そこから単独路線として、見込まれる収支を試算したものである。

まず、「野幌見晴台線」の実証運行を行った期間における、既存路線「江別4番通線」と「江別錦町線」の利用者数について、前年と比べてどの程度減少したかを月別で表にしている。

「江別4番通線」の12月を除く、全ての月で利用者数が減少しており、この分が「野幌見晴台線」の利用にシフトしたものと推察される。

最終的な試算によると、実証運行を実施した「野幌見晴台線」は、既存の「江別4番通線」と「江別錦町線」が、そのまま運行すると仮定した場合に、単独で本格運行を行うとすると、純粋に見込まれる収支率は16.9%になるものと推計される。

引き続き、検証データ等の詳細について、北海道開発技術センターから説明いただく。

○北海道開発技術センター

資料1の2ページから説明する。今回の実証運行路線については、「野幌見晴台線」という名称で運行を実施し、運行期間は平成27年10月19日から平成28年2月20日の計119日間。年末年始の12月29日から1月3日は運休とした。運行便数は2系統あり、錦町先回りが12便、野幌寿町先回りが11便という形であった。運賃は大人190円、子供100円。一般の路線バスと異なる部分として、「野幌見晴台線」では定期券を利用できないという点があった。運行は、北海道中央バス(株)に委託した。定時定路線という路線バスの一般的なスタイルで運行した。

3ページ以降には、運行の周知方法を記載している。3ページは自治会回覧。4ページは、広報えべつを活用した周知。5、6ページは、A3のチラシを地域新聞のまんまる新聞に折込み、周知したもの。7ページは、バスの車内配布用のA4チラシ。8ページは、市内の公共施設等に設置したA2版ポスターである。このほか、江別市のHPで情報提供した。

10ページ以降、運行状況については先ほど説明があったので、割愛する。運行収支の説明を追加するが、14ページは、あくまで運行キロ単価として、南北海道ブロックの標準単価を使って計算した。これは運行事業者により値が大きく変わってくると考える。収入は約488万円あったが、既存の重複する路線の利用者が「野幌見晴台線」に転換された部分が考慮されていないので、利用者を奪ってしまった既存路線の補てんを考えると、実際には、これよりも大きく下がると推察される。この部分を検討したのが15ページ以降である。

15ページの表、右の減少数が、既存路線である「江別4番通線」と「江別錦町線」の一昨年度と昨年度の利用状況の変化を整理したものである。この数字をもとに、「野幌見晴台線」の運行による純粋な利用者の増加がどの

くらい見込まれたのかを16ページで検証している。

検証プロセス③の「野幌見晴台線」の利用者数は、15ページの数字をもとに、「江別4番通線」と「江別錦町線」の減少数合計から、「野幌見晴台線」の利用者数を引き、「野幌見晴台線」に純粹に増えたと思われる数字を出している。それが右側の新規需要創出である。この中で、11月については、「野幌見晴台線」が運行したことにより利用者数が減ったという結果になるが、サービスを向上させた上で利用者が減ることは現実的ではないので、下の表では新規需要0と補正した。次に、「江別4番通線」の12月の減少数は、「野幌見晴台線」が運行したことにより「江別4番通線」の利用者数が増えたことになっているが、試算を行う上で、シビアな計算をすることが望ましいと考えられるので、66人プラスのところを0と補正している。

11月を無雪期、12～2月を積雪期として計算し、11月については、新規需要は見込まれなかったという結果とした。12～2月は各月の平均を取り、新規需要の創出効果が、約218名となったと推計した。それまで徒歩や自転車で移動していた方が、雪が降ってから「野幌見晴台線」を利用したと考えられる。また、「江別4番通線」や「江別錦町線」からの転換が実際にあるというところである。調査日が各月とも平日であったので、算出した新規需要創出効果をもとに、休日の部分を算出したのが、検証プロセス④である。無雪期は新規の需要創出効果が0ということで、平日、休日とも0としている。「野幌見晴台線」の運行状況から、平日と休日の利用者の比率を出した結果、休日は平日の66%程度の利用率と推計されたので、一日当たりの増加人数218名に66%をかけ、休日の新規需要創出の効果を144名と推計した。この結果をもとに17ページで、年間で運行した場合の運行収入、運行経費、収支を計算した。

運行日数360日として、年間の運行収入約430万円となった。年間の運行経費は約2,500万円と推計している。この運行収入と運行経費から、収支率が16.9%となっている。厳しい数字となっているが、実際に本格運行をした場合には、周知の拡大や利便性の向上などで、需要創出効果は、一定程度は見込まれる。

続いて、「野幌見晴台線」の運行状況を資料2により説明する。OD調査とは、人や車あるいは物資の異動の起点と終点を、移動の目的、交通手段などとともに把握するために実施する調査であり、今回のOD調査は、バス停で乗ったAさんが、どこのバス停で降りたのかを把握したものであり、調査員がバスの車両に乗り、乗客の乗った場所と降りた場所を目視にて調査した。この調査は11～2月の各月に1回ずつ計4回実施した。うち、1～3回目は平日の木曜日で、4回目は木曜日だが祝日であった。利用者の性別は、各

月とも女性の利用者の方が多いという結果になっている。

3 ページ上部は年齢である。11月には緑の部分が少ないが、これは「高校生」である。12月以降は、徒歩や自転車の利用者が、降雪後にバスに転換していることが推察される。最も多い青の部分は「その他」とし、通勤で使う会社員や主婦などが含まれる属性である。続いて、下部が支払方法で、ICカードの利用者が約7割と多くなっている。

4、5 ページは利用状況で、調査を実施した1日のデータである。特徴的なのが5 ページ上部のグラフで、野幌寿町先回り7:25発の利用が他と比べて際立って多くなっており、朝の通勤時間帯において、「野幌見晴台線」にはかなりの需要があることが推察される。

6 ページ以降では、ODマトリックスを付けている。6 ページは、錦町先回りを11月に調査した状況で、それぞれの利用者が、どこで乗ってどこで降りたかを一覧にまとめているものである。野幌駅を起点又は終点として利用している方が一番多く、7割近くが該当する。7 ページ以降は、錦町先回りと野幌寿町先回りのそれぞれ4回の調査結果をまとめたものであり、説明は割愛する。

続けて、資料3については、実際にバスに乗っている方に対してアンケート調査を実施した結果を掲載している。「野幌見晴台線」利用者と、重複する「江別4番通線」と「江別錦町線」の利用者に対しても調査を行っている。

アンケートについては、いずれも、利用者に直接手渡しで調査票を配布した。1日かけて配布し、余った分は車内に留め置きする形で調査を実施している。調査期間は平成27年12月6日から12月31日で、12月31日をアンケート回収期限とした。

「野幌見晴台線」では、配布数300票に対し、回収数が159票、回収率は53%と非常に高い数値となっている。

設問1の「普段の路線バスの利用実態について」、週に3~4回以上利用している日常的なバスの利用者が約6割である。

3 ページは、普段利用するバス路線であり、中央バスの「江別4番通線」、「江別錦町線」、「江別新さっぽろ線」が多く挙げられている。

4 ページ、乗り継ぎについての設問では、乗り継ぎをしない方と、JR等に乗り継ぎをする方の数が約半々である。下部、「野幌見晴台線」について、実証運行を知ったきっかけに関する設問では、「広報で知った」という回答が最も多かった。

5 ページ上部、「野幌見晴台線」利用した理由では、最も多かったのが、「利用したい時間にちょうど良いから」という結果であった。また、運行の狙いでもあった「JR野幌駅までの所要時間が短い（早く着く）から」とい

う項目が次に多くなっている。下部は、利用する主な目的で最も多かったのが「通勤」で、こちらも野幌駅に接続して通勤で使っていただきたいという狙いに合致している。「通勤」の他には「買い物」という回答が多かった。

6 ページ、「野幌見晴台線」を利用する以前の交通手段では、「その他の路線バス」という回答結果が多くなっている。次いで、徒歩、自転車。実際に利用するバス停についても、野幌駅北口が多くなっており、OD 調査の結果とも合致する。

7 ページ上部は、行きと帰りの利用する時間帯に関する設問である。下部は、今後の継続意向を聞いており、「野幌見晴台線」をこのまま継続して欲しいという意見が約 8 割と、かなり高くなっていた。

8 ページは、「野幌見晴台線」のサービスに関する設問である。サービスレベルについて、5 段階評価をしていただいた。結果は、「運行間隔」が、他の項目と比較して、「やや不満」や「不満」という割合が高くなっているほか、「バス JR 間の乗り継ぎ時間」は、満足の割合が若干小さくなっている。

9 ページ以降については、回答者の属性。居住地は、市内が 97% ということで 100% に近い。回答者の割合は女性が 7 割ということで、OD 調査の結果ともかなり近い数字となっている。

回答者の属性が 11 ページまでであり、続いて 12 ページ以降を説明する。12 ページ以降は、「江別 4 番通線」と「江別錦町線」の利用者に対して行ったアンケート結果で、実証運行路線をなぜ利用しないのかということと、どうすれば利用するようになるかということ进行调查したものである。2 路線なので、配布数は倍の 600 部とした。回収数 268 票、回収率 44.7% と、こちらも比較的高い数字になった。回答者の利用実態については、「野幌見晴台線」同様、日常的な利用者が約 6 割であった。

13 ページでは、「江別 4 番通線」と「江別錦町線」を普段から利用しているという回答結果が多くなっている。

14 ページ、利用目的は、「野幌見晴台線」と同様に、「通勤」が最多、次いで「買い物」となっている。乗り継ぎについても、「野幌見晴台線」同様の結果となっている。支払い方法は、「野幌見晴台線」では定期券が使えなかったが、既存路線においても定期券の利用者数は少ないということと、ほとんどの方が IC カードで利用しているということが見て取れる。

16 ページ上部は、既存路線利用者に対する、「野幌見晴台線」を認知しているかどうかの設問である。認知度は 86% で、約 9 割の方が認知していた。下部の、知ったきっかけは、「野幌見晴台線」利用者同様、「広報で知った」という回答が多かったが、次に多かったところが、「バス停の時刻表

で知った」というものである。

17ページは、「野幌見晴台線」の利用経験に関する設問である。利用したことがあるという回答が約半数であり、利用したことがない方について、利用しない理由を聞いた結果、「時間が合わない」とか、「行き先が合わない」という回答が多かった。

18ページは、「野幌見晴台線」の改善点に関する設問である。最も多く挙げられたのが、「朝の運行間隔（便数）を改善する」という回答。次いで、「夕方の運行便数を改善する」で、朝夕の時間帯の便数を増やしてほしいという回答が多かった。実際に改善して「野幌見晴台線」が本格運行した場合に、利用したいかという設問では、7割の方が使いたいという回答結果。このうち、既に利用している方は約3割であった。

「野幌見晴台線」が本格運行した場合の利用頻度が19ページであり、週に3～4日以上という回答が約6割で、現状の利用回数もこの週3～4日以上が約6割であるところを見ると、「野幌見晴台線」を運行したことによって利用が増えることはあまり見込めないであろうと推察される。

続く20ページに関しては、交通に関する意識と、21ページについては、回答者の属性、24～27ページは、使用したアンケート調査票である。

バス利用者のアンケート調査結果については以上である。

最後、資料4バス利用者・非利用者アンケート調査について説明する。こちらの調査方法はまんまる新聞への折込み調査票を配布、返信用封筒により郵送回収したものである。調査期間は、実証運行終了後の平成28年3月10日から22日の間で返信を受け付けた。配布数が8,620世帯に対し、回収数は1,912世帯であり、1枚の調査票で複数人回答できるため、回答者数としては3,411票となった。回収率は22.2%。「野幌見晴台線」のみに焦点を当てた調査ではなく、沿線住民の意向調査という形で実施したものである。

2ページ下部、バスの利用の有無という設問については、約7割が利用しているという回答結果になった。

3ページ、バスの利用頻度については、これまでのアンケート調査と比べて、週に3～4日以上使っている方の割合が少ない回答結果であった。

4ページは、回答者の居住地域を、自宅からの利用バス停で整理している。傾向としては、4番通以北の回答が多くなっている。赤文字が、100件以上回答のあったバス停、青文字が50件以上のバス停であり、最も多かったのが見晴台のバス停で、322件の回答があった。

次の5ページは、目的地に関する設問である。バス停の回答と施設名の回答があったので、グラフを分けている。まず、上部がバス停であるが、野幌

駅が1,021件で、突出して多かった。その他、野幌7丁目、野幌駅通など、野幌駅周辺が多かった。それ以外では、江別市立病院や江別駅前、高砂駅前が多くなっている。施設等は下のグラフで、新さっぽろが最も多く、「江別2番通線」の利用者が多く回答したと推察される。その他、中央バス札幌ターミナルなどが多くなっている。

6ページは利用目的で、複数回答だが、「買い物」や「通院」が多かった。

7、8ページについては、バス利用者と利用していない方の要望、意見をまとめたグラフである。7ページ目は、バス利用者の要望、意見である。ピンク色の利用状況で、回答の中で、冬期のみ利用や、雨天時のみ利用との回答が割合として多いので、11月23日の降雪後に利用が増えたという裏付けにもなるだろうというところである。オレンジ色は運行路線に対する意見であるが、実証運行終了後に調査を行っているので、「野幌見晴台線」の復活や本格運行を希望する意見が多く出ている。運行ダイヤについては、通勤、通学時間帯など、増便の意見が多く出ている。

8ページは、バスを使っていない方の回答結果で、どのような条件が合えば、バスを利用したいかという設問である。現在車を使っているからバスを利用しないという趣旨の回答が最多の152件となっている。その他、バスルートの改善や、増便という意見が出ている。バス利用者の回答と違う部分としては、停留所の新設についての意見あり、停留所の新設が90件、友愛記念病院前への停留所設置が74件で、バス停まで遠くて移動ができない方の意見もあると推察される。

最後、9ページ目は、アンケートの調査票を参考資料として付けている。

説明は以上である。

○高野会長

実験路線の運行に携わった北海道中央バス(株)から、補足説明などがあればお願いしたい。

○本間委員

今年は雪が少なかったということもあり、非常にスムーズに運行でき、お客様も安心して乗っていただけたと思う。大きなトラブルや苦情等もなく、運行終了を惜しむ声が営業所に伝えられた。

○高野会長

机上の計算でいくと、なかなか厳しい。事務局の説明について質問や意見はあるか。

○北川委員

資料3の12ページ、アンケート②の実施期間はいつだったのか。また、17ページの野幌見晴台線の利用経験は約9割と書いてあるが、54%とい

う数字と、どう考えれば良いのか。

○北海道開発技術センター

12ページの調査期間は、実証運行路線同様、平成27年12月6日から12月31日までで実施した。17ページ目は、当方の記入ミスである。利用経験は約5割である。

○神保委員

通勤、通学の方の定期券利用は以前からこんなに少なかったのか。

○本間委員

雪が降るまでは自転車を利用する方がいるため、冬期だけだともう少し多い気がするが、今は数字を持っていないので、お答えしかねる。

○神保委員

今回、定期券の利用ができないから、どうなのかなと思ったが、定期券の利用者の数字は非常に少ない。こんなに少ないのか。

○事務局

アンケートに答えていただいた中でのものなので、ちょっと偏った出方をしていると思う。

○北川委員

学生があまりアンケートを出してくれなかったということもあるかもしれない。また、雪の降り始めの12月6日～31日の調査なので、定期券を冬だけ買う方は、まだ買っていなかったなど、そういう影響もあると思う。

○本間委員

すぐ冬休みに入ってしまうので、まだ買わない方が多い。

○神保委員

バス会社の方はどうか。最近、定期券を買う方は増えているか。

○本間委員

実証運行に限って言えば、江別高校の生徒も結構乗ったようで、普段定期を買わないような方も乗っていたと乗務員から聞いている。

○高野会長

学生や10～30代の方は、そもそもアンケートにあんまり答えていないということもあると思う。通勤、通学以外の方が割と答えてくれているのかなと。アンケートをやると60代以上の回答が多くなる。資料3の21ページにあるが、50～70代が6割か7割となっている。そういうことも影響して、現実はまだ少し定期の割合が大きいのだろう。

非常に貴重なデータが集められたので、事業者にも分析していただき、今後役に立てていただくと同時に、こちらの会議としても、次の計画を立てるのにまた役に立つのではないかと思う。

○事務局

このアンケートの中身では、速達性の確保などの部分で一定の効果が見られたという認識がある。実際に運行した場合の赤字の部分とか、既存の路線に与える影響などを考えると、この路線を直ちに1本で動かすことは難しい部分がある。周りの住民への周知も含めて、全体的見直しを考えたい。

○高野会長

続いて、協議事項(1)の公共交通網形成計画並びに再編実施計画の策定について、説明願う。

○事務局

実証運行結果やアンケート結果などを総合的に判断し、本市としては、市内の公共交通網、とりわけバス路線を、面的に見直す必要があるものと認識したところである。

持続可能なバス路線への再編を目的に、皆様のご理解・ご協力を賜りながら、今後は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定されている「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を早期に策定したいと考えている。

一つ目の「地域公共交通網形成計画」については、お手元の国土交通省のパンフレットの6、7ページをご覧ください。この計画は、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにするマスタープランである。国の基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しながら、交通事業者等との協議の上で、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成などについて記載した計画を策定することとなる。この計画を策定し、地域の取組みを計画的に進めることで、国の財政支援を有効に活用しながら、持続可能な地域公共交通網の形成を目指したいと考えている。

二つ目の「地域公共交通再編実施計画」とは、同パンフレット、9ページに記載がある。一言でいうと、マスタープランである形成計画を実現するための具体的な実施計画となる。

各計画策定のスケジュールについて、資料5をご覧ください。

まず、今年度は「地域公共交通網形成計画」の素案を作成したいと考えている。今月から業務委託により、計画の検討に必要な材料である市内の公共交通網の現状調査や市民ニーズの分析などを行い、その結果をもとに、関係事業者等と調整を行いながら、計画の策定に取り掛かる。そして、素案を今年度中にまとめようというもの。

次の「地域公共交通再編実施計画」については、概ね平成29年度中を目途に策定することで考えている。

なお、再編実施計画については、関係事業者等と調整を行いながら、具体的な事業の実施に係る計画を策定することから、状況によっては、形成計画に立ち戻って修正することが必要となることも考えられるため、形成計画は素案としたまま、再編実施計画の策定に取り掛かるものである。

最終的に両計画の策定が完了し、本格運行を実施するのは平成30年10月と考えている。

協議事項(1)に関する説明は以上である。

○高野会長

何か追加的な説明はあるか。

○佐藤交通企画専門官

地域公共交通網形成計画とは、8の字の路線だけではなく、江別市内を走っているバスや鉄道など、まち全体の計画をどうしていこうかというものである。もう一つの再編実施計画というのは、その目標、計画に基づき路線再編などを定める実施計画である。

メリットとしては、国でもこれを勧めており、補助金の上乗せがあること。そういった後押しをすることによって、毎年膨らんでいく赤字を減らすための見直しを進めていってもらおうという趣旨の制度である。

○高野会長

地域公共交通網形成計画というのは、具体的にはバス路線図なども載せるものなのか。

○事務局

バス路線図などは再編実施計画になると思う。形成計画は、現状の課題などを文言やグラフなどで整理することも出てくると思うが、課題解決に向けて、こういった形で事業をやっていくべきかということと、そのスケジュール感を見せるというところまでが形成計画である。実際に、どの路線をどう動かすかというのが再編実施計画で、事業としてどうやっていくのかという中身を具体的に決めるという流れとなると思う。

○高野会長

色々決めていくと、それに従わなければならないということも出てくるので、厳しい面がある。

○事務局

活性化協議会を設置し、その中で事業者との話をしていく。活性化協議会で決めたことは、尊重されていくべきだという法的なある程度の拘束力が出てくるので、色々話を進めていかなければならないと思う。

○神保委員

一番大事なのは利用するお客様だと思う。アンケート結果による市民ニー

ズ分析とあるが、このアンケートとは、先ほどの資料にあるアンケートということか。それとも、新たにアンケートをするのか。

○事務局

過去に実施した全市的なアンケートの結果などからもデータを引っ張ってくる。今回の実証運行に関するデータも当然生かしていく。色々なデータを取っていく中で、足りない部分は改めて調査して補完していくというところで、追加でアンケートを行う部分も出てくると思う。過去のデータも踏まえた上で計画を策定していく。

○高野会長

大々的にアンケートをやったのは平成25年で、全市的に実施した。次の、活性化協議会への移行についても説明いただいた上で意見があればいただきたいと思う。

事務局から説明願う。

○事務局

当市において、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を策定することとし、その全体のスケジュール感を示したところである。

各計画に基づく本格運行までは2年以上の期間を要することとなるが、それぞれの計画を策定するためには、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を立ち上げる必要がある。

当市における協議会の具体的な内容としては、資料6をご覧いただきたい。名称は、「江別市地域公共交通活性化協議会」にしたいと考えている。

2の、既存の江別市地域公共交通会議と、この活性化協議会の取扱いであるが、位置づけとして、本日開催している公共交通会議の委員の皆様は、道路運送法に規定されている構成となっており、今後立ち上げる活性化協議会の委員は地域公共交通活性化再生法に基づく構成となる。この活性化協議会の委員の中には、公共交通会議の委員が含まれる形になることから、活性化協議会の設置要綱の中で、「地域公共交通活性化再生法」と「道路運送法」の両規定に基づく組織として位置づけたいと考えている。このことにより、今後は双方の法律の目的のための議論は活性化協議会に一本化する。

次の設置要綱等であるが、本内容を一度持ち帰りいただき、同意をいただいた後に、第1回目の活性化協議会を開催し、その際に提示したいと考えている。

次に、任期、委嘱であるが、現在、公共交通会議の委員の任期は、平成29年10月14日までとなっているが、第1回目の活性化協議会の開催時点で委嘱は失効する。そして、同日付で新たに活性化協議会の委員として、委嘱状を交付させていただこうと考えている。任期は2年間を予定している。

なお、市民公募で参加いただいている和田委員には、任期延長ということ
で、お力添えいただければと考えているので、ご検討願いたい。

また、活性化協議会の立ち上げの同意書、推薦書等に関しては、後日、文
書を送るので確認と提出をお願いしたい。

次に、審議会に準ずる組織について、現在の公共交通会議は、審議会に準
ずる組織として、原則公開としている。今後、活性化協議会への移行となる
が、取り扱いについては、これまで同様、原則公開としたいと思う。

続いて、3の構成員の増について、両計画の策定に当たり、より広範囲な
知見が求められることから、地域公共交通活性化再生法第6条に規定されて
いる構成員を一定程度増員し、組織としての強化を図りたいと考えている。

次に、4の作業部会の設置について、活性化協議会は構成員も多く、中核
となる機関であることから、まずは専門的な調査や研究を行う作業部会を設
置し、そこで計画に関する詳細を検討して、活性化協議会にて議論するとい
う方法を取りたいと考えている。

作業部会の名称は、江別市地域公共交通活性化協議会専門委員会とし、そ
の構成員は、後日、第1回活性化協議会で互選される会長の権限により、活
性化協議会委員の中から選出していただきたいと考えている。

5の会議開催等スケジュール（案）であるが、6月中旬頃までに、前述の
同意書、推薦書等を提出いただきたいと思います。

また、7月中には、第1回活性化協議会を開催し、委嘱状の交付と、協議
事項として、活性化協議会の会長の互選、設置要綱等の提示、専門委員会の
設置と、その構成員の選出を予定している。

裏面に活性化協議会関係のイメージ図を付けているので、参照いただきた
い。

協議事項(2)に関する説明は以上である。

○高野会長

この地域公共交通会議を、発展的に解消して、活性化協議会を作り上げる
わけだが、基本的には、このメンバーにプラスして何人かの方に加わって
いただくということ。

○事務局

中身については、こちらの腹案だが、例えば道路管理者であれば、市の担
当しかいないので、国道、道道の管理者とか、あとは札幌地区のタクシー協
会の方に参加いただけないかと。現在は振興局が入っていないので、そちら
の知見をいただきたいということで、構成員の拡充を考えている。

○高野会長

同意書というのは、どういう趣旨のものか。

○事務局

活性化再生法に基づいていけば、協議会への参加には応諾義務があり、基本的には断れないということがあるが、事業者として協力いただけるという意思を表していただければということで同意書という表現を使っている。

○高野会長

全員必要ということか。

○事務局

公共交通会議に出られているときも、所属の団体から推薦書と同意書をいただいているところである。

○高野会長

どこかの組織に入っておられる方は、その所属長の同意書がいるということか。

○事務局

同意書は本人の同意書で、今回、計画を策定するのに協力していただける前提ということで、同意書という表現を使わせていただいている。

○高野会長

活性化協議会に参加するという同意を委員の皆様を求めるわけか。

○事務局

継続される方には任期の延長ということで考えており、名称が変わるので、改めて提出していただきたいということ。

○高野会長

市民の代表を追加する考えはあるのか。

○事務局

改めて複数名の公募をすると、立上げには間に合わないので、現行のメンバーと、市民公募は和田委員に任期の延長をお願いしているところである。今後、策定の間までは公募委員を追加することは難しいと思うが、その後は柔軟に考えていけると思うので、協議会に諮った中で、市民公募を増やしたいという話があれば、追加していこうということである。

○神保委員

団体に所属していたら、その任期があり、職を外れる場合もある。そういう場合はどのように考えるのか。交代のものを出すということか。

○事務局

人事異動などがあつた場合については、後任の方がそのまま委員として引き継いでいただくということをお願いしたいと思っている。

○下段委員

うちの会社は3月まで路線をやっていたが、終わってしまった。委員を継続しても良いし、終わっても良いが、どういう事業者が参加するのか位置付けを決めていただいた方が良いと思う。

○事務局

下段委員には、別途相談させていただきたいと思う。

○高野会長

持ち帰って同意を得た後というのは、活性化協議会に残るかどうかの同意を考えてくださいということか。

○事務局

組織が変わるので、その辺りを検討いただきたいということ。

○高野会長

これは極めて重要な会議なので、特に事業者については今後も是非ともお願いしたいと思う。

議事はこれで終わりだが、全体を通して何かあるか。(なし)

それでは以上をもって、本日の会議を終了する。