

## 平成28年度第2回江別市地域公共交通活性化協議会開催結果（要旨）

日 時：平成28年12月21日（水）13時00分～14時09分

場 所：江別市野幌公民館2階 研修室3・研修室4

出席者：北川裕治会長、高野伸栄副会長、中村哲也委員、本間憲明委員、佐藤憲明委員、三坂敏文委員、布施純委員、坪西国夫委員、中田正士委員、山田昌志委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、和田禎穂委員、遠藤雄一委員、今田美幸委員

※（一社）札幌ハイヤー協会より照井幸一委員の代理として総務部総務課業務課長 増田厚志氏、北海道空知総合振興局札幌建設管理部より野田昌孝委員の代理として施設保全室長 小林毅英氏、北海道運輸局札幌運輸支局より中山俊彰委員の代理として運輸企画専門官 佐藤彰也氏が出席

（一社）北海道バス協会 日野健一委員、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 今倫康委員は都合により欠席

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：1名

### 会議概要

#### 1 開 会

#### 2 報告事項

##### (1) 江別市公共交通検討会議報告書について

○事務局から説明

資料1 江別市公共交通検討会議報告書をご覧願う。

市では、平成24年7月に、市民、学識経験者、交通事業者、各種団体等で構成する「公共交通検討会議」を設置した。検討会議では、アンケートや改善策の事例などを参考に、取り組むべき方向性や改善策について検討を行い、平成26年3月に、この報告書をまとめ、市長に手渡した。

報告書には、当時の「現状」、「課題」、「今後の取り組むべき方向性」、「本検討会議で出された改善案」が記載されている。

課題としては、（1）検討会議における主な意見として、交通アクセス、交通不便地域、事業運営など4項目、13個の意見が記載されているほか、（2）では、アンケート調査の結果、バス交通の主な課題として、運行便数、乗り継ぎ、情報提供の3点に取り組むべき重点項目であるとされている。

この課題を踏まえ、今後の取り組むべき方向性が示されており、この中

では、「それぞれの取組における基本には、公共交通施策が、市民の『暮らしぶり』に関係する交通行動の集積であり、これまでの『バス交通サービス提供者』と『利用者』という関係から、行政のみならず地域が積極的に関与することにより、地域が自らの足を守る姿勢が不可欠であるとの考えのもと、それぞれの役割に応じた協働による取組が有効である」という新たな視点が盛り込まれている。

5 ページ以降には、改善案として、(1) バス交通の利用促進に関することとして、小学生や高齢者、転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施など4項目、(2) 情報提供の推進に関することとして、ホームページ等による情報提供の検討など8項目、(3) 交通機能の向上に関することとして、JRとの乗り継ぎ向上に向けたバスダイヤの見直しなど11項目が記載されている。

これらのなかには、既に取り組んでいるものもあるが、今回の計画策定に際して、改めて参考にしていきたい。

報告書の末尾には、詳細資料やアンケート結果、設置要綱を添付しているので、後ほどご参照いただきたい。

説明は以上である。

## 【質疑等】

なし

## (2) 地域公共交通網形成計画策定に係る追加アンケート調査結果等について

### ○事務局から説明

第1回協議会の際にご承認いただいた追加調査について、同日開催された専門委員会にて協議し、日常の移動やバス路線再編に関するアンケート調査及びバスの利用実態を把握するための調査を実施した。

アンケート調査は、資料2及び資料3を使用して実施したが、今回は、平成26年度に野幌地区で実施した調査を補完し、全市的な傾向を把握するため、調査票は平成26年度とほぼ同内容となっている。

資料4は、平成26年度と今回の調査結果を併せて集計したものである。2ページ、回収状況について、配布数は合計3,025世帯5,849票、回収数は合計1,083世帯1,799票、世帯回収率は35.8%、票数としては回収率30.8%であった。調査期間は、前回調査が平成26年11月25日～12月8日まで、今回調査が、本年9月14日～30日までであった。

3ページ、調査に際しては、市内バス路線沿線の地域を、鉄道、主要道

路、石狩川などで区切り、江別地区を江別地区1～4の4地区、同様に、野幌地区を3地区、大麻地区を2地区に、それぞれ分割して整理している。グレーの網掛けをしている野幌駅南側の市街地と3番通以北は、平成26年度に調査を実施した区域である。

4ページは回答者の属性であり、性別では女性の割合が高く、年齢層は60代以上が半数を占めている。

次に7ページをお開き願う。江別地区1における通勤・通学の状況をまとめたものである。左図、地区別ODでは、江別地区1にお住まいの人が、通勤・通学の際にどこに移動しているかを示している。黒線で示しているとおり、回答者の50%が札幌市へ向かっており、市内への移動は、各地区とも1割未満となっている。右図、代表交通手段別ODでは、凡例のとおりに分類し、通勤・通学の交通手段ごとに移動の状況を示している。札幌市への移動需要のうち、28%がJRを利用しており、17%が自動車・自動二輪である。この地区全体の交通手段のうち、バスによる移動は、野幌地区2と江別地区4に向けて存在するが、それぞれ1%である。

通勤・通学では各地区について同様に15ページまで、通院については16～25ページまで、買物は26～35ページまで集計結果を記載しているので、後ほどご覧いただきたい。

36ページには移動実態のまとめを記載しており、通勤・通学については、札幌市への移動が多く、JR利用の割合も高くなっていることから、JR駅までの速達性の需要があること、通院については、市立病院が立地する江別地区2のほか、野幌地区2への移動需要があること、買物についても各地区から野幌地区2に向かう需要があることが分かった。

37ページ以降は、地区ごとに、バス路線が再編された場合の希望路線と利用意向を集計したグラフを載せている。41ページにまとめを記載しており、新さっぽろや札幌中心部までの所要時間の短縮に関する回答が多いこと、JR駅までの速達性に対するニーズが高いこと、東西方向や南北方向に乗り継ぎなく行ける路線や乗り継ぎなく目的地まで行ける路線に対するニーズは多くないこと、などの結果が得られたところである。

次に、資料5の「補足資料」について説明する。

4～16ページでは、JR駅へのアクセス手段を目的別に集計し、16ページにまとめているが、通勤・通学の多くは、札幌市への通勤・通学で利用しており、全体で見ると、JR駅への主なアクセス手段としては「徒歩」、「自転車」、「路線バス」及び「自動車」の順に回答が多くなっている。地区別で見ると、JR駅から比較的近い地区では、「徒歩」や「自転車」が「路線バス」や「自動車」よりも多く、JR駅から比較的距離が

ある地区では、「路線バス」が多くなるという一般的な傾向が見られる。

通院では、市内・札幌市を問わず、ＪＲ駅への主なアクセス手段は、「路線バス」が最多で「自動車」、「徒歩」、「自転車」が続いている。

買物では、ＪＲ選択者でも市内への移動が多く、ＪＲ駅への主なアクセス手段は、多い順に「徒歩」、「路線バス」、「自動車」となっている。

１７～３０ページでは、冬期の交通手段変更について整理している。

通勤・通学では、全体でみると、冬期に移動手段を変更すると回答した人のうち、普段の移動に「自転車」を利用している人の割合である７５％が、冬期にはほぼ無くなることから、「自転車」からの手段変更が多いことがわかる。また、「徒歩」や「路線バス」は冬期に増加している一方で、「自動車」は、冬期に減少している。

通院も同様に、「自転車」利用からの手段変更が多く、「路線バス」、「ハイヤー・タクシー」及び「ＪＲ」は冬期に増加し、「自動車」は冬期に減少している。

買物も「自転車」からの手段変更が多く、「徒歩」が冬期に約１１％増加しているものの、それ以外では１割以上の増減は見られなかった。

路線バスへの手段変更としてまとめると、通勤・通学を目的とする移動においてはＪＲ利用の有無を問わず、「自転車」からの手段変更が多くなっている。

また、通院及び買物を目的とする移動では、「徒歩」、「自転車」及び「自動車」からの手段変更が多くなっているが、先に開催した専門委員会において、「集計結果では自動車が減っているように見えるが、一般的に、自転車は、冬季には徒歩、バス、自動車のどれかにシフトするため、自転車がゼロになり、自動車は増えるはずである。ということで、合計してしまうと中身がよく見えない。」というご指摘を受けている。

３１～３９ページでは、路線バスが再編された場合の利用意向について整理し、３９ページにまとめている。

再編された場合の望ましい路線を「新さっぽろ駅までの所要時間が短縮された路線」と回答した人の居住地は、野幌地区１が多くなっているが、利用意向を有する回答者に占める「新さっぽろ駅までの所要時間が短縮された路線」の回答割合は、江別地区１、野幌地区２、大麻地区１、大麻地区２で半数を超えている。

次に、路線バスが再編された場合に行きたい場所を「新さっぽろ」と回答した人の居住地は、大麻地区２が多くなっているが、利用意向を有する回答者に占める「新さっぽろ」の回答割合は、大麻地区１が２９％と最も高くなっている。年齢では大きな差は見られなかったが、職業・就業の状

況では「専業主婦・主夫」の割合が全体よりも9%高く、「無職」の割合が約11%低くなっている。

運転免許保有状況による利用意向について、再編された場合の望ましい路線では、「新さっぽろ駅までの所要時間が短縮された路線」、「札幌市中心部までの所要時間が短縮された路線」及び「市内の商業施設や医療施設、公的施設を隈なく巡る路線」において、全体の傾向に大きな差は見られなかった。再編後の路線バスの利用意向は、運転免許の保有に関わらず、「利用したいと思う」との回答の割合が高い傾向にあるが、運転免許非保有者のほうが、若干割合が高くなっている。利用したいと思わない理由で最も高い回答は、運転免許保有者の「自動車のほうが便利」に対し、運転免許非保有者では、「高齢のため乗り降りしづらい」となっている。

次に、資料6をご覧いただきたい。

この資料は、バス事業者にご協力をいただき、実際のバス利用者のデータを取得して、動向について分析したものである。

3～12ページでは、市内のバス停留所における乗降数と、JR各駅、新さっぽろ、市立病院で降車した人が実際に乗車したバス停留所とその乗車人数、13ページ以降は、地区ごとの移動実態を図示している。資料は、各事業者のデータを取得することができた平成28年10月27日（木）のデータで作成している。

まず、2ページだが、アンケート調査と同様の地区ごとに整理しており、1日の利用状況は、右端の欄のとおり、乗り降りとも札幌市内という移動を除くと約9,000人の利用がある。このうち、大麻地区で乗車している人が3,000人程度、野幌地区で乗車している人が2,000人程度、江別地区で乗車している人が1,500人程度となっている。

4ページの図では、停留所ごとの乗車人数、5ページの図では降車人数を停留所名の横に示している。6ページは、乗車人数と降車人数を合計したもので、利用者数としてとらえられる数字になる。大きな傾向としては、大麻地区で、利用者数の多いバス停留所が多い傾向がある。野幌地区においては、野幌駅周辺や国道沿線、鉄東線での利用が多く見られ、2番通以北では、野幌高校や3番通9丁目、白樺通、野幌錦町での利用が多くなっている。江別地区では、江別駅前、江別市立病院、国道沿線やあけぼの方面で利用者の多い停留所が見られるが、江別地区全体では、10人程度の利用に留まる停留所も散見される。

なお、凡例のとおり、停留所ごとに丸印が付いているが、概ね、市内で完結する路線の沿線にある停留所はあまり利用が多くないということが推察される。

7ページ以降は、江別駅、高砂駅、野幌駅、大麻駅でバスを降りる人は、どこの停留所から乗っているのかを整理している。各駅の傾向については、図のとおりなので、後ほどご参照いただきたい。

12ページは、市民の通院先としての利用が見込まれる江別市立病院で降車した人の乗車停留所とその乗車人数である。利用者数はそれほど多くはないが、江別駅前や野幌駅前では2桁の利用がある。それ以外の利用状況はまばらになっている。しかし、現金で利用している人もいるので、通院目的で利用しているICカードを持っていない高齢者など、実際にはもう少し利用が多いのではないかと推察される。

14ページ以降は、アンケート調査と同様に、地区ごとのバスでの移動を図示している。

14ページは、江別地区1を起終点とする移動だが、この地区は発地と考えられ、江別地区2への移動が多くなっている。アンケート調査の結果と合わせて考えると、江別駅を経由して札幌方面への通勤、もしくは、江別市立病院への通院がここに含まれると考えられる。

以降、説明は割愛するが、全体のまとめとして、市内との移動が極めて多い札幌市との間における移動に着目すると、大麻地区は、大学や高校が立地していることもあり札幌市との移動が極めて多いが、野幌方面、江別方面と、市内の東側へ行くにしたがい、少なくなるという傾向がみられる。

また、停留所別の利用状況からみると、先ほど、市内完結路線の停留所での利用が少ないことをご説明したが、札幌市へアクセスしづらい停留所は利用が少ない傾向にあるということが推測される。

こういったことから、市内のバス路線については、国道などを走る地域間幹線系統が路線の骨格を担っていると考えられる。

バス路線の再編に向け、利用者の増加に着目すると、アンケート調査結果では、「新さっぽろへの所要時間が短縮された路線」という回答が多かったが、一つ目として、新さっぽろと市内を結ぶ地域間幹線系統におけるアクセス性や速達性の向上、二つ目として、市内完結路線においては、JR駅への速達性の向上、というところが重要になってくるのではないかと考えられる。

また、利便性の向上を考える一方で、赤字が多いという現状を考えると、運行の効率化を考えることは必須であると考えられる。

今回の結果から、乗車密度が高い新さっぽろから大麻や野幌の区間を運行する地域間幹線系統などのサービスを確保しつつ、それらの路線を市内完結路線が補完するということも考えられるが、市内完結路線には、市内移動を目的とする利用者がいることから、このバランスをどのように取る

かなどを、今後、議論していくことが必要になると思われる。

資料の説明は以上である。

なお、前回協議会後に開催した専門委員会における主な意見等について、追加資料1として机上配付しているので、ご確認いただきたい。

また、現在、事務局にて、市内におけるバス停留所の位置と人口メッシュ図を組み合わせて、路線バスのカバー範囲を示した図を作成しており、完成次第、今後の専門委員会や協議会にお示しできればと考えている。

机上配付した参考資料がイメージであり、メッシュの中に「999」という数字が入っているが、ここに実際の人口が入るかたちとなる。また、道路上の丸印がバス停留所の位置を示しているが、往路と復路で位置にずれがある場合は、中間地点に丸印を付している。

### 【質疑等】

○北川会長

資料6の2ページ、バスの乗車データについては、10月27日の一日のデータと書いてあるが、天気はどうだったのか。

○事務局

雨は降っていなかったが、晴天でもなかったと思う。

○北川会長

中央バス以外は全利用者、中央バスはICカードデータということで、現金や回数券の人は含まれていないとのことだが、ICカード以外の利用者はどのくらいいるものなのか。

○本間委員

札幌などではICカードの利用は6割程度だと思うが、札幌の場合、地下鉄の利用もできるので、江別に単純に当てはめられるかどうかはわからず、はっきりとは言えない。

○北川会長

今後、路線ごとに分析する際には、中央バスの路線は、データを取得できていない利用者が4割くらいいるということイメージしながら分析すると良いということかと思う。

机上配付している参考資料は、赤い四角が一辺250mのマス、これは歩いて4～5分程度の範囲だが、事務局で、この中に人口やバス停留所を落とし込む作業をしているとのことである。停留所の往路復路は、かなり位置が離れているところもあり、落とし込むのがなかなか難しい。完成次第、次の専門委員会に提出して具体的な議論をさせていただくということで、今日はイメージをお示ししたものであるということだと思う。

専門委員会の高野委員長から、補足等はあるか。

○高野副会長

追加資料1の、専門委員会における主な意見があるが、これまでの専門委員会の中で、こういう分析もした方が良いという意見も出ているところである。事務局の説明にもあったが、夏の自転車利用は相当数あり、冬は自動車が減っている。しかし、自転車からバスに移るとい人もいるが、車に移る人も相当いる一方で、自動車利用は一般的に冬の方がかなり落ち込むので、結果的に自動車が減るということである。必ずしも、自転車の利用者全部がバスや徒歩に移っているわけではなくて、自動車に移っているということもあるので、今後、パターン別に分析しなければならないという気がしている。

専門委員会では議論として出ていなかったが、会長がおっしゃっていた中央バスのICカード以外の部分については、何割くらいの捕捉率であるということ、少しデータを当たっていただいて、それを単純に割り返して、何倍というかたちで一応全部機械的に拡大したうえで、ものを考えていった方が良いのかなと思う。

○中川委員

平成26年度に行ったアンケート調査があり、その課題等も書いてあるが、事務局としては、平成26年度に調査を行った分析と、平成28年度の調査の分析で、特徴や課題の整理は、今後どのように詰めていくのか。

雑ぱくでも、平成28年度のアンケートはこういう結果で、こういう課題があったというものはあるか。

さきほど、すでに取り組んでいるものもあるという話があったが、こういうものは取り組んできたが、こういうところはまだ出来ていないとか、そういう分析があって、今回、平成28年度に行った調査を分析して計画を作っていくと思うが、そういった整理はこれから行うのか。今後、会議の中で示していただけるのか。今後の進め方について、どう考えているかを教えてほしい。

○事務局

平成26年度と平成28年度の調査については、重複している地区はなく、平成26年度は野幌地区、今回はそれ以外の地区を補完したということで、質問内容については同様の内容でお聞きしている。それぞれの傾向については、一つ一つの特徴的な部分というところまでの精査は出来ていないが、傾向として、新さっぽろに向かうとか、JR駅へ向かう速達性という大きなところは同じような意識を持たれているという調査結果となっている。

取組に関しては、最初の公共交通検討会議での改善策に関することをお話し。

○中川委員

さきほどの説明の中で、平成26年度のアンケート結果を踏まえて、手を付けているものもあるというふうに聞こえたのだが。

○高野副会長

今の議論の中で、混乱が生じてくるが、調査は今までに3回行っている。新しくは平成28年度。平成26年度に行った調査は、野幌周辺でバス路線を実験するために野幌駅周辺だけで行ったものである。もう一つは、冒頭に説明された資料1に関する調査を行っており、これは平成25年3月1～15日までという期間で、資料1の7ページに書いている。今お話しになっているのは、この3回行った調査の1回目、平成25年に行った調査の結果を踏まえて、この報告書で3つの方向性を出しており、その一部は、取り組んでいるものもあるという話である。

○中川委員

今後、議論していくうえで、基本となる共通認識として、江別市における課題をある程度、事務局で整理して、それにプラスアルファとなる議論を進めていくことができれば、次のステップに進みやすいのかなと思う。

○事務局

まさに、協議事項の内容に入ってくるところであり、市で作る公共交通網形成計画の章立てを今回お示しして、その中で、今後、課題や基本方針を提示させていただき、そこを議論して肉付けしていただく方向になるというのが次の説明である。

○北川会長

内容が膨大過ぎてわかりづらいので、事務局でポイントを整理して、何が肝になるのかを、次回以降、わかりやすくまとめていただきたいと思います。

○遠藤委員

2回目の野幌地区で行ったアンケート結果をもとに、バス路線の実証運行をしたと思うが、その実証運行の結果、それが想定していたとおりの結果だったのか、想定していたよりも良くない結果だったのかをお聞かせいただきたい。

○事務局

おっしゃるとおり、昨年から今年の頭にかけて119日間、野幌見晴台線ということで、野幌駅をスタートして新栄台・見晴台方面を8の字で結ぶバスの実証運行を行ったところである。一つは、野幌駅までの速達性という部分については、かなりの高評価を得ており、123人の新規需要と

推察される利用があったということで、一定の効果が出ている。速達性に対する期待度は高いことが結果として出ているが、競合する路線がある地域で実証運行を行ったということもあり、収支に関しては、必ずしも良い結果ではなかった。周りの路線との組み換えなどを考えながら可能性を活かしていくことをしなければ、採算性が向上する路線を作るのはなかなか難しいという結論に至ったところである。

○遠藤委員

競合する路線というのもあると思うが、新しい路線を作ったときに、それが住民に認知・周知されるかというのは非常に重要だと思う。全員に認知・周知されていると、それなりの効果が出てくると思うが、認知・周知がされていなければ、一部の認知している人だけしか利用は見込めないと思う。おそらく今後、路線の見直しをしたときにもそうだと思うが、新しい路線にすると、従来使っていた人も混乱してしまうし、新しく利用する人も、そういう路線があるとは知らなかったというのが出てきて、大きく路線の見直しをしたときは、必ず最初に利用者の減少が起きると私は思っている。大きな見直しをするときや新しい路線を作るときは、その辺は、バス会社も市側も覚悟する必要があると思う。

また、周知されたとしても、人間は今までの生活リズムやルーチンを変えることに、非常に苦痛を感じるものなので、今まで車を使っていた人がバスを使った方が便利になったとしても、今まで車を使っていたというルーチンを変えるということは非常に難しい。そうなると、やはり一定期間を経たうえで、その効果が表れてくると思う。

○事務局

今回、実証運行の際、事前に周知のビラを配布するなど、徹底してはいたはずではあるが、最近たまたまお聞きしたところによると、実証運行をしていたことも知らなかったという人もいたので、今、遠藤委員がおっしゃったことは実際に起きるのだろうと実感しているところである。周知方法等については、改めて検討させていただければと思う。

### 3 協議事項

#### (1) 江別市地域公共交通網形成計画構成案について

○事務局から説明

資料7と追加資料2をご覧ください。

地域公共交通網形成計画の記載事項については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第5条第2項で定められており、追加資料2がその一覧である。記載のとおり、①「基本方針」から⑦「その他、基本方針

に基づき記載すべき事項」までの7項目となっている。

当市の構成案は、資料7のとおり、第1章「計画策定について」として、計画策定の背景と目的のほか、計画の位置づけ、区域、期間を記載する。これは、追加資料2の①、②及び⑥に当たる。

第2章は、「本計画に関連するまちづくり計画」として、えべつ未来づくりビジョンや都市計画マスタープランなどの関連計画を列挙し、これら計画の考え方などをベースとして公共交通のあり方を記載する。これは、追加資料2の①に当たる。

第3章「地域の現状」として、人口動態や主要な施設の立地状況などの社会経済動向と公共交通の概要、交通手段ごとの状況など交通の現状を記載する。市民ニーズの把握として、これまでに実施したアンケート調査結果などがここでまとめたかたちで反映される。これは、追加資料2の⑦に当たる。

第4章「地域公共交通の課題と基本方針」として、アンケート調査やバス利用実態調査等の結果を踏まえ、市の公共交通がどうあるべきか、どのような課題があり、その解決にはどのような方向性が良いのかを記載する。ここでは、第2章で記載した公共交通のあり方と、利用状況などのデータを踏まえた課題を整理し、基本方針として記載する。これは、追加資料2の①に当たる。

第5章「計画の目標及び目標達成のための施策」として、課題解決のための手法、例えば、バス路線の再編や情報提供の強化による利用促進策など、今後、実施あるいは検討をしていく具体的な事業を記載し、そのスケジュールを示す。同時に、PDCAサイクルを回すための数値目標を設定する。これは、追加資料2の③、④及び⑤に当たる。

なお、2枚目以降には、最近、計画を策定している岩見沢市と千歳市の目次を添付しているが、岩見沢市は、ほぼ同様の章立てとなっており、千歳市はかなり細分化されているが、骨格の部分は同様という作りである。参考として、岩見沢市の網形成計画と、その概要版であるので、イメージとして、後ほど、ご参照いただきたい。

今後は、第4章と第5章の具体的な中身を中心に、市が内容を示して、ご議論いただくことになる。

説明は以上である。

## 【質疑等】

○北川会長

最近、策定した岩見沢市の計画では、ほぼ同様の章立てであるというこ

とである。千歳市も同様だが、細かく書いてあるということだが、内容として特徴的なものがあるというわけではないのか。

#### ○事務局

千歳市の場合は、JR千歳駅前の開発を絡めたかたちでの計画策定となっているので、その辺りはかなり細かく練っているようである。

## (2) 江別市地域公共交通網形成計画策定スケジュール等について

#### ○事務局から説明

追加資料3をご覧願う。

前回の協議会で、計画策定スケジュールを示していたが、作業を具体的に進めていくなかで北海道運輸局と調整し、スケジュールを若干修正したので、改めて説明する。

まず、路線再編後、平成30年秋の本格運行開始を目指すというスケジュールに変更はない。

1段目の地域公共交通網形成計画については、まず、来年3月末を目標に形成計画の骨子を作成したいと考えております。この網形成計画は、公共交通のマスタープランとなる計画であるが、具体的な取組を記載する地域公共交通再編実施計画の策定過程において、一部調整が必要となる可能性があることから、最終的な案として確定するのは、平成30年の2月頃になる。その後、パブリックコメント等を経て同年6月末に完成と考えている。

また、平成29年度においては、公共交通空白地域における対応について調査・検討をしていきたいということで、下に矢印で表記を加えている。

次に2段目、地域公共交通再編実施計画だが、今年度末までに作成予定の網形成計画の骨子をベースとして、再編する路線案を作成し、専門委員会や本協議会でご議論いただきながら、運行方法や収支試算、財政支援策など、具体的に事業者、北海道運輸局等との調整を進め、策定していくこととなる。この再編実施計画についても、網形成計画と同時期にパブリックコメントを実施して、市民のご意見を伺う機会を設け、6月末に完成としている。

下の2段には、今後の協議会及び専門委員会の日程を記載しており、基本的にはこのスケジュールで進めたいと考えているが、進行状況により前後する可能性があるので、ご了承いただきたい。

また、今後の協議会及び専門委員会の開催に当たり、日程設定後、委員の皆さまに対しては、期間に余裕を持ってご連絡させていただくので、よろしく願いしたい。

説明は以上である。

#### 【質疑等】

○北川会長

平成30年10月の再編路線の運行は変更せず、直近の他市の事例を踏まえて、具体的なスケジュールについて北海道運輸局と調整した結果、こうなったということか。

○事務局

そのとおりである。最終的に国の認定を受けることとなるが、10月からスタートするための、補助事業を組み込んでいくスケジュールを考えて、そこから逆算して組み直しをさせていただいたものである。

○北川会長

調整に時間がかかることが予想されることと路線再編の時期を考えてこうなったということ。拙速に、早くできれば良いというものでもなく、地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画を同時並行で検討しながら、相互調整もあり得るので、両計画とも来年度を目途に策定する。また、公共交通空白地域の対応も検討するというもの。

#### 4 その他

○事務局から説明

次回協議会については、先ほど説明したスケジュールのとおり、3月の開催を予定している。この時には、さきほど説明した追加資料2の第4章、第5章がみえてくるので、その後議論をお願いしたいと考えている。後日、事務局から、ご連絡するので、よろしくお願いしたい。

#### 5 閉 会