

第1回北広島町地域公共交通会議議事録

開催日時／平成28年9月7日（水）午後10時30分～

開催場所／北広島町役場 本庁 2階 会議室

■出席委員（敬称略）

加藤、河内、山根（辰）、松田、長廣、新枝、小田、友田、正地、
赤澤（代理）、寺口（代理）、山本、松田、堀田（高）田中、堀田（和）、濱田

■事務局 畑田（北広島町企画課長）
近藤（北広島町企画課地域振興係長）
中祖（北広島町企画課地域振興係主任）

1 出席状況

委員26名中、委任による代理出席を含め17名の出席があった。

北広島町地域公共交通会議設置要綱第9条第2項の規定による委員の過半数の出席を得たので、この会議が成立することを確認した。

2 議事進行

北広島町地域公共交通会議設置要綱第9条第1項の規定により、交通会議の議長は、加藤副会長が議長となり議事を進行した。

3 協議結果

- ・北広島町地域公共交通網形成計画は多少の修正をして、町へ送致することで了承を得た。
- ・事務局で案として作成した路線バスで担う幹線、ホープタクシーのエリア変更について関係者とより具体的に意見を伺い、今後の検討案に繋ぐこととした。

4 協議状況

（事務局）

ただいまから、平成28年度第一回北広島町地域公共交通会議を開催します。

箕野会長が本日所用により欠席となっているため加藤副会長にご挨拶をいただきます。

（副会長）

まだまだ暑い日が続きますのでご健康にはご注意ください。

第1回の会議等ということで、9月となってしまいましたが、久しぶりの交通会議となりました。今年の3月に北広島町地域公共交通網形成計画の案を皆さんに集中的に審議していただいたところですが、今日、再確認していただき、案をとって計画として認定していただきとっておるところということと、この計画に基づきまして具体的な再編の話事務局のからしていただいて皆さんにいろいろと忌憚のないご意見いただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

(事務局)

本日の会議は委員26名中代理出席を含め17名の出席をいただいております。北広島町地域公共交通会議設置要綱第9条第2項の規定による委員の過半数の出席を得たので、この会議が成立することを報告します。

議事に入る前に、事務局から報告事項があります。先日、安芸太田病院ロータリーの乗り入れの件で書面決議にご協力いただきありがとうございました。結果として賛成多数で了承されましたので報告させていただきます。また、4月の人事異動、役員改選で委員の変更がありましたので新しい委員の皆様には今後ともよろしく願いいたします。

委員名簿の方を資料につけているのでご確認ください。

それでは、議事に入ります。これ以降の議事は北広島町地域公共交通会議設置要綱第9条第1項の規定により、交通会議の議長は、加藤副会長が議長となり議事を進行します。それではよろしく願いいたします。

(議長)

では協議の1に入りますが、さきほど挨拶でも申し上げましたが北広島町地域公共交通網形成計画案ということで事務局から説明をしてください。

【事務局から説明】

(議長) 新委員もおられるが、3月の案から大枠はかわっていない。説明が重複するが2回目の乗降調査の結果や高校生アンケートの結果を追加したとか、目標値を一部皆さんの意見により修正したところが大きな変更点となっている。網形成計画はこれから具体的な事業を5年間で行うことになる、基本の計画である。

今の事務局からの説明やご覧になったところで何か質問をしていただき、今日で取りまとめたいと考えている。

(委員) 再編という言葉がでていますが、事務局として再編実施計画までは考えていないということではよかったか。

(事務局) 現時点では考えていない。

(議長) そのほかないか。

(委員) いま、町では長期総合計画を策定中であるが、その中で交通はアンケートを取る中で大きな課題となっていると思うが、長期総合計画との整合性はどうなっているか。

(事務局) 長期総合計画も現在策定中であり、今後も整合を取るようになっていく。北広島町交通網形成計画も、今回、立てて終わりではなく、必要なところがあればその都度変更していくつもりであるので、そういう中でも随時整合を取っていきたいと考えている。

(委員) 具体的なスキームというのはないのか。どう進めていくかというものはないか。

(事務局) 今の計画ではない。大枠のところ、こう進めていくというものである。

(委員) 今回、この計画を作るときに、部会を作るとかという話があったと思うが、その部会

での会議があったのかというところも聞きたい。どういう風に計画を具体的にしていくのかそのあたりのスキームが見えてこないのをそこを明確にしてもらえると事業者としても参加しやすい。

(事務局) 次の協議で具体的なところも話をしたいと考えている。分科会については設置し、こちらでも検討しようということにしたが、実際のところ協議会の委員とほぼ変わらない構成だったため、地域公共交通会議で検討をしてきた。

具体的な検討のところは、もう少し絞った人数で行うほうが良いかと考えている。事務局内で検討しているところでは、全体的なところで協議をする場合と、地域別や優先的に考えていく場合もあると思うが、その場合はその地域にお住いの方、その地域を担当している運行事業者の方とたたき台を検討し、協議会に提案するといった方法もあると考えている。

(議長) 補足をすると、確かに昨年度、分科会は開かれていない。網計画の検討にあたっては交通会議で分科会の機能ももって協議してきた。この協議の2つ目は、具体的な再編をどうするかを協議する予定としている。そのようにしていくうえで、事務局は分科会的なものを開く必要があると考えているようである。網計画は町の大枠的なところで、詳細な再編の部分については今後ということでご理解いただきたい。

(委員) 網計画が策定となると P64、P65 で実施スケジュールを記載されており、計画期間は5年でPDCA サイクルを回していくことになっている。一年ごとに進捗のチェックをしていくことになっている。28年度は検討、29年度には一部検討もあるが、実施となっている。

32年度までの5年間で実施なり、なんなりとなるのだろうと思う。目標にむかって、どのように進めていくのかということはこの後に説明があるということでもよろしいか。

(事務局) そうである。

(議長) スケジュール的なものが準備されている。

具体的な再編をどうするか、交通網計画は、事務局からもあったように長期総合計画と整合性を図るために、場合によっては修正もしていく。今日、この時点では計画としてご了解をいただきたい。

(委員) P56 公共交通の機能のところであるが広域的な路線は町内外を結ぶもの、P55の模式図もそのようになっている。ホープタクシーは旧町内での移動手段としての機能強化となっているが、旧町間の移動手段というのはP55の模式図では旧4町間を結ぶものであるという趣旨と考える。模式図上のホープタクシーの将来のイメージとは表現が異なっていると考えるので修正された方が良いと考える。

(議長) 確かに、そのとおりであるのでそのように修正を事務局に願います。

以前の交通会議では、旧町域のデマンド交通を旧町外へのばすと、時間がかかることもあり旧町の方に結節点を置いた方が良いとの意見もあった。今後検討していく。

また、ホープタクシーの再編案も事務局が用意している。一部旧町地域をまたぐようなことも考えている。

(委員) P1の計画の位置づけについて、第2次北広島町長期総合計画の中で、この交通計画が反映されていくのだと考える。長期総合計画と連動したという文言の方が適切では

ないかと思う。例えば P1 の図で新町建設計画と整合するようになっているが、10 年前の計画と連動するよりはこれからの計画と連動していく方が良いと考える。

(事務局) そのとおりであるので、元となる計画は北広島町長期総合計画となるので、そのように記述する。

また、新町建設計画についても継続分はあるものの、つながりとしては長期総合計画となるので新町建設計画は削除する。第 2 次北広島町長期総合計画を上位計画とするという記述でよいか

(委員) 第 1 次、第 2 次かと言われれば、第 2 次長期総合計画とした方が良いのではないか

(議長) ちなみに長期総合計画は今年度末の計画策定となっているのか。

(委員) その予定で、平成 29 年度から 10 年間の計画である。

(議長) 交通網形成計画は長期総合計画の部門部分の計画になっていくというイメージで良いと考える。

(事務局) 長期総合計画の「平成 19 年 3 月策定」の文言が、混乱する部分だと考えるので、この部分の書き方を変える。他の部分も判りやすいように事務局で検討させていただく。

(議長) 例えば平成 28 年度に策定中の長期総合計画と整合を持つといったように変えていただくようにするとか考えてもらえれば良いと思う。

(委員) 計画の最後のところに金額目標があげてあるが、公共交通の運行経費にかかる支出額のことだと思うが、行政の考え方によって運行形態が変わる可能性がある。その場合、変更に伴う経費が発生するがそれも含めて、削減ということになるのか。経費面ではわれわれ事業者に直結する問題である。すべての経費をただ単に削減することになれば、安全の確保が担保できなくなる。

(議長) 公共交通だけだとかこういうことに表現になるのだと思うが、全体の学校の再編とかあるとトータルコストとして下がっていても、公共交通ではコストは上がってしまうことはあり得る。その辺の但し書きをどのようにするかだと考える。

(事務局) 議論はあったが、安全安心面を排除してまで削減するという考え方ではないと考えている。文言については事務局で考えさせていただくことで良いか。

(委員) 計画ではこの 2 億 5 千万円以下という記述になる。今後、ここを指摘された時にすべてが削減事項ではないとのことが皆さんにわかるようにしてほしい。

(議長) 原則としてはこうだが全体的な情勢や政策の中では変わり得るということがわかれば良いのだと考える。その他の質問がないようなら次の議事に移りたい。

今いただいた指摘は、事務局に一任して修正していくことで了承をお願いします。

(議長) では、協議事項 2 の「北広島町地域公共交通網形成計画に沿った具体的な再編について」事務局から説明をして下さい。

【事務局から説明】

(議長) 具体的な再編で、事業スケジュールについては優先度をもって取り組んでいきたいということである。その中でホープタクシー、路線バスの再編を先に取り組みたいというものである。そのうえでのホープタクシー、路線バスの事務局の再編案である。こ

のようにしたいという訳ではなく、全くの案であるとのことなのでぜひご意見をききたい。

(委員) 豊平から考えると、今年の3月29日に広域農道が完成し、芸北の溝口区地区から豊平の琴谷が開通した。豊平病院もあるので芸北方面からくることもできる。そういったことも検討してもらいたい。

また、町内の吉木地区では移住者が入ってきている中で、通学用の車両を準備してもらった。このような報告をここでしてよいかは分からないがしておく。

(議長) これはご意見として、事務局で整理することとする。広域農道の件と豊平病院への移動の件と吉木地域の件のことであった。その他意見がないか。

(委員) 事務局の案は、今後このようなかたちを目指してはどうかということで提案された物だが、先ほどの堀田委員からもあったように、分科会等で実際、学校輸送も含めてできるのかできないのか検討すべき。ホープタクシーの運行の運行予定時刻であるが、始発地と終着地での乗降が半分程度であり、運行時間で言えば30分の運行を見込んでいたところ15分程度であるという実態もある。こういうことも含めて、分科会で協議をする中で運行目安表の見直しもあわせてすすめていくのか。

(議長) 具体的実施計画についてはそのように進めていく予定である。事業者の方とも話していく。ホープタクシーのエリア図についてご意見はないか。

(委員) エリア図については良いと考える。

(議長) 他の事業者の方はいかがか。

(委員) エリアに関しては今の段階では判断できない。

目標の中で、乗り換え一回以内で中心部への移動ができるよう再編するとあるが、この乗り換え1回以内と中心部とは、どこをとらえているのか。これはかなりハードルの高い内容だと考える。中心部とはどこか

(議長) P57に書いてあることであるが、北広島町役場または大朝駅を想定されている。

(委員) その場所へ全地域から乗り換え一回で移動できるようにするとの考えに合わせてこのエリア図は作成されているということで良いのか。

(議長) 例えば、豊平の方が⑩‘のところまできて乗りかえて千代田に行けるといった考えでよいのか。

(事務局) この案ですべてが解決できるものとは考えておらずこの案の変更案や、また違う案もあるといった意見を伺いたいと考えている。

(議長) まずは提案ということである。

(委員) 物理的にはそれを行うには芸北地域が難しい。では、どうするかという議論になると考える。

特に路線バスの方を見ると八幡線、中野北部線が廃止という案になっているが、そうすると乗り換え一回で移動は難しいのでどうするかという議論していくことになる。その他の芸北地域ではこの案でできるように思う。いまの一回以内という話であればそうなる。

(委員) ホープタクシーからホープタクシーへの乗り換えはあるが、ホープタクシーから路線バスへの乗り換えはあまりない。大朝駅位である。それをそういうふうに行っているこ

う、小さい地域から大きい地域へ出そうと思うと路線バスとホープタクシーを組み合わせようというイメージだと思うが、それをちゃんとシステム的にできるようにするのはかなり手間と時間が必要なことで、かなり大変な取り組みとして受け止めた。そこまでやるのかという確認をこめて質問した。事業者もそのつもりでやっていかなければならないので。

(議長) 網計画として承認を受ければ、このような方針で進んでいく。

(委員) そして、これがこのスケジュールにのって来るわけだから平成 29 年度末には計画をまとめて平成 30 年度からは実施していくということになるのか。会議を集中的にもってしないとできないのだろう。いままでのペースでは実現できないと考える。

(議長) この方針は良いことだと考えられるか。

(委員) 実現できれば良いことだし、利用者の利便性はあがると考える。

(議長) あとは実現するためのスピード感とか手法だとか、一時的に財政負担も高くなる場合も甘受しなければならない。

(委員) そのとおりで、先ほどのところにもつながる。

(議長) 方向性としては良いとのことなので、町が事業者と協議してやっていくことが重要になる。

(委員) 芸北地域では現状において、ホープタクシーから千代田行のバスに乗り換えれば、乗り換え一回で行ける。さらに他の地域にむけての乗り継ぎがうまくいくようにできれば良いと考える。

(議長) 住民代表の方の意見はいかがか。

(委員) 中心地の捉え方だが、千代田地域となっているのだがこの考え方が町民に理解されていないと難しいと考える。長期総合計画の中の住民アンケートの中でも芸北地域、豊平地域の交通に対する不満は大きい。確かに施設等は千代田、大朝に集中しているので中心地として捉えられることも理解できるが、どうして千代田、大朝が中心地となるのかということに理解をしてもらわなければ難しい。また、一回の乗り換えで確実に行けるということ、きっちりやるということが求められると思う。中心地については両刃の刃のように感じられるため慎重な議論が必要だと思う。

(委員) 乗り継ぎ一回で中心部へ行けるというのは、帰りも乗り継ぎ一回で帰れるように考えてもらいたい。

(議長) 当然そのように考えている。

(委員) 終日を使って往復という、朝出て夕方遅く戻るというのも困るので、しっかり考えてもらいたい。

(議長) そこも考えていきたい。

(委員) 芸北から大朝へ行く方を知っているが、介護タクシーを利用しておりかなり費用がかかっているようである。いまのようなことをしっかりしてもらえれば高齢者の方も喜ばれるだろう。

(委員) 中心地については私も良くわからないが、さっきのような想定で良いと思う。住む場所として芸北、豊平はどうしてもハードな場所になると思う。乗り継ぎということ考えた場合、豊平の琴谷車庫や豊平病院を拠点としても、イメージして考えて

もらいたい。

- (委員) 川戸方面について案では路線バスがなくなり、デマンドでということになっている。新庄方面にはデマンドで行っていると理解している。千代田高校へ直通で行くには方法がなくなるのではないか。デマンドで幹線まででて路線バスに乗り換えることになるのかという不安がある。
- (議長) 川戸壬生線がなくなり、デマンドのエリアが変更されなければそのようになると捉えられる。
- (事務局) 今後、検討させていただくが川戸の⑦番と⑩番のエリアは同じ運行エリアであり、車両も入って行けるので⑩番のエリア内に千代田高校があるので直通で行くことができる。
- (議長) そうとしても川戸壬生線がなくなるということについても不安があるということか。
- (委員) 便自体がなくなれば、小中学校への通学との調整も必要と考える。
- (委員) 概要的な話とのことで聞いたが、デマンドのエリアが相互に乗り入れて、改善していこうというものであるが、逆に問題が起こることはないのかと思う。要するに複雑になっている。
- 達成事業として5つの事業をH28年度からスタートする中で、いろいろな懸案事項が、どこまで整理できてスタートできるのか疑問がある。案にしても現実的にできる部分もあるのかもしれないが、また、アンケートの内容で裏付けられる事業もあるのだろうが、すべての要望を達成するのは不可能なので、体制の中で出てくる懸念材料、課題点を整理して取り組むべきだろう。
- 現時点でこのように課題がでてくるのは、そのあたりが見えていない証拠だと思うので、再整理が必要と考える。
- (議長) デマンドの相互乗り入れ逆に複雑化を招くのではないかと指摘もあった。今後の参考にしたいと考える。
- (委員) ホープタクシーの再編は、今の車両の台数のままでしていこうと考えているのか。幹線がなくなるとその利用者に対応する必要があるし、共通エリアが増えれば移動距離も長くなり逆に不便になると考える。車両台数を増やす、増やさないまで事務局では検討しているか。
- (委員) そのあたりは、再編案においてできるところ、できないところの整理とあわせて事業者会議で具体的なところを話させてもらってからが良いのではないか。
- (議長) その意見も踏まえて今後検討していくことでよいか。
- (委員) 事務局としての案で説明がなかったので質問した。エリアの設定は良いと思うが、現在の9台でこの中を運行するのかということを考えてほしい。
- 千代田地域は利用が増えてくると考えているので、台数が少ないと安全安心の面で脅かされると感じている。
- (委員) 路線バスの再編案で、寺原今田線の廃止が出ているが、スクールバス化して学校がある日しか運行しないといった形態を考えているのか。
- (事務局) スクールバス化するとなると、学校と調整して運行することになると考えている。
- (委員) 長期の休みの間は、登校日を除いて運行しないということになるのか。

- (事務局) スクールバス化するとなると、そうなるが、その間の住民の移動をどうするかも考えていかなければならないと考えている。
- (委員) 今後計画が具体化していくと思うが、すべての町民が利用されるわけではないと考えるので、現状、乗っている方の意見を聞いて再編を進めていくようにすべきだと考える。
- (議長) 乗り込み調査の際の聞き取りデータもあるので、分科会等でも利用して検討していくべきである。
- (委員) 現状、実際、使われている方が困るようなことにならないようにしてすべきである。
- (委員) 実際の運行時間等をみて、検討するべきと考える。
- (議長) 分科会等での具体的な協議が必要ということである。
- (委員) 資料については、弊社の路線があがっていないが町内路線と競合して運行しており、そのあたりを加味した形で考えていくべきである。
- 資料 2-2 の方で千代田から飯室方面に黒線がでていますが、新たな路線を設置するという意味か、それとも、弊社の路線もこの線の中に入っているという意味か。
- (事務局) 黒線は路線バスで生活交通を維持したいという意味である。
- どの事業者という訳でなく路線バスで維持したいという考えである。
- (議長) 資料の 2-2 はこのような幹線網のイメージ図といった理解となる。
- 既存の事業者で運行するのか、新規の事業者が運行するのかはわからないということになるのか。
- (事務局) その路線を維持することになれば既存の路線バスを運行している事業者を優先することになると考えている。
- (議長) 広島市内と北広島町を結ぶ広域路線についても町内外の移動を担うものであるので、位置づけて検討する必要があるということである。
- (委員) 広域幹線についても、広い視点で見れば町内の公共交通ネットワークの一部を担っているものであるから、ホープタクシー等とも一体的に利便性を提供できるものにするべきである。
- また、持続可能との両立といった観点も必要である。そうでなければ公共交通ネットワークの持続といった網計画の目標から外れてくる。再編には総合的な視点が必要と考える。
- 今回の説明にはなかったが事業としては 11 に相当するのかと考えるが、11 は利用特性、利用実態に応じた公共サービスの維持ということで、逆にいえば利用特性、利用実態に合っていないものは見直しをしていくことになるかと考える。検討実施時期は随時となっているが再編という大きなテーマの中でなくても、見合っていないものについては適正な状況に見直すことが必要だと考える。そういう内容で事業者として検討しているものは随時提案させていただく。
- (委員) 警察からとしては安全・安心面でいえば、高齢者の交通事故防止が一番となり、公共交通機関の利便性が良くなれば私有車両から公共交通に移行していくことがこれから重要となってくる。そういった意味で免許返納者に対する支援を検討してもらいたい。免許返納者には証明カードを渡しているの、それで料金が割引されるとかがあれば、

高齢者も免許返納を考えるのではないかと思います。

(議長) 後半にいただいた意見は、事務局の方で検討して今後、分科会等で協議をしていくことになると思います。貴重なご意見をいただき感謝します。

その後、交通会議等を開かせていただき目標達成に向け、よりよい北広島町の公共交通ネットワークができるようにすすめていきたいと考える。

議事については以上とさせていただきます、会議の進行を事務局に返す。

(事務局) 以上をもって北広島町地域公共交通会議を閉会する。