

第4回北広島町地域公共交通会議議事録

開催日時／平成28年3月28日（月）午後10時～

開催場所／北広島町役場 本庁 4階 会議室

■出席委員（敬称略）

箕野、加藤、河内、山根（辰）、松田、山根（清）、平田、橋渡、小田、友田、櫻井（平賀代理）、寺口（木村代理）、山本、友廣、田中、堀田（和）、濱田

■事務局 山根（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19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

4 協議事項

（1）北広島町地域公共交通網形成計画（案）における計画の目標設定と事業計画について

議長：P53に4の計画の策定状況の評価が出ているが、P54～55にモニタリングの方法後に実施スケジュールがあるが、文はその後に持ってくるものだと思う。ページが前後していると思う。モニタリングの方法、スケジュール、それをPDCAサイクルで交通会議が管理すると思っていただきたい。その上で事務局から説明があり、特に前回はP41の検討すべき課題の部分が4項目提示されていたが、今回は2項目が追加されたとともに、基本方針と目標設定がP43以降、P47以降にその達成のための事業計画として10の事業が挙げられている。以上の説明を中心にして委員の皆さんから意見や質問をいただきたい。

委員：PDCAサイクルにおいて、H28年度に検討してH29年度から実施をし、1年毎の見直しをするというのは良いことだと思うが、例えばH29年の4月に実施し、それをH30年度に反映しようと思うと、半年程度で様々なデータを集めていかなければ指標としては難しい気がするが、その辺の計画はどのように考えているのか。

事務局：事業の動き出しは、もしかするとH29年の4月ではなく10月になるかもしれないが、新しいものにして利用者の方に定着するまでに3か月以上掛かると思う。

性急に変えても難しいため、あくまでも時期が来たタイミングで検討し、変更する場合には変更がきちんとできるようなタイミングを待って行う。必ず1年に1回変えるというわけではなく、その中で見直しを行って、可能なタイミングで変えていくということになる。

委員：要は毎年検証してその結果を、H29年度のものH31年度になるかもしれないと。検証は毎年するということか。

事務局：そうである。

委員：満足度の指標の設定が難しすぎると思うが、満足度はどこで判断するのか。

事務局：満足度はアンケートで取るしかなく、満足度はいくら施策をしても上がらないこともあり非常に難しい指標にはなるが、施策の特性上、他の指標では分からないこともあり満足度としている。できるだけきちんと回答していただけるようなアンケートの設問の設計をしていく必要があると考えている。

委員：現状の把握のところにあるように、住民アンケート調査を本年度に町内3,000世帯を対象に実施し、公共交通の満足度については5段階で評価してもらい、集計している。説明にもあったように、それぞれの回答者によって満足度のレベルも違ってくるため、これが絶対ということではないが、1つの指標として使用するということである。これに関連して、例えばP48等に評価指標として「65歳以上の高齢者の満足度」が現状21.3%で、これを30%にするというものがある。現状把握のところP31あたりに今年度実施した住民アンケート調査の満足度が出ており、ここは路線バス等の種別ごとの運行便数等の規模が示されている。しかしこの事業3の評価指標に対応した「65歳以上の高齢者の満足度」21.3%という数字が出てこないため、それに対応するようにP31あたりにも、例えば全体の満足度を出し、その中に21.3%があつて目標30%にしていくという現状調査の値が示されていると良いと思う。先ほど説明されたとおり、手元にあるデータを入れていけば良い。同じくP50に事業7で「バス停環境について」が22.8%であるとか、P51に「公共交通に関する情報提供に対する住民の満足度」が22.4%であるといったことを計画書の中ではかいつまんでいるが、ここに事業として挙げてありその評価指標になっていることから、その部分は少なくとも前編の方に挙げてある方が良いのではないかと。

事務局：承知した。

議長：他に何かあるか。

委員：P48～51の満足度には目標値が定めてあり、30%や40%など具体的な数値にしてあるが、確たる根拠が無いように思う。「これぐらいの値にしたい」という希望的な数値が入っているのではないかと。そういう考え方でいくと、P48の満足度が30%で、残りの3つが40%で整合性が無い。満足度を高めるとするならば、同じ40%にしようという決意が見えた方が良いのではないかと。

事務局：そのとおりであるので、変更する。

議長：一応根拠はあるのか。

事務局：現状値を倍増し、きりのいい数値を設定した。

議長：現状値をほぼ倍増するということだが、48 ページの 30%は低いのではないかということ、ここを 40%に引き上げるということが良いか。もっと高い方が良いという意見もある。

委員：考え方の 1 つとして、事業の目標の 3 は町の財政支出が 2 億 5000 万という数字があり、この 2 億 5000 万を下げるためにどの事業を中心にやらなければならないか、それによって財政支出が少なくなってくる。逆に言えば非常に難しい話だろうが、利便性の向上を伴うこともさることながら、町の財政も削減をするということも 1 つの目標になる。今回出された 9 の事業の中でどこの目標値を上げれば、結果的に町の財政支出も下がってくるということに連動するだろう。この事業 3 の 30%の目標値というのは、満足度は言い換えれば利用者数だと思う。30%の満足度というのは、100 人中 30 人しか利用しないということにも置き換えられるかもしれない。先ほどあったように、ここの目標値の持って行き方が今回の大きなポイントだと思うため、最終的には町の財政も合わせた目標値の設定、事業の重点的な取り組みというところから検討していただきたい。

議長：今の点についてはいかがだろうか。要は 2 億 5000 万の支出を減らしていくために、重点的に取り組んでいくものを選定してやっていくべきではないかということと、私の解釈としては、満足度を上げるということはそれだけ支出も伴う可能性もあるため、トレードオフの関係もあるのではないかということかと思う。

事務局：指標を設定する時に悩んだことを含めて申し上げると、確かに今ご指摘にあるように、「この事業をこのようにすれば満足度が上がって、お金がこれだけ減る」ということが明示できれば分かりやすいが、そこまで今の段階では難しいということが 1 つある。もう 1 つは明確な論拠は無いが、色々なデータを見ていると、「ある一定のお客さんを運ぶためにお金が掛かりすぎているところがあるのではないか」、もしくは「補助金をたくさん出して路線バスを運行しているが意外と客が乗っていないのではないか」ということが見受けられた。そこを改善することによって満足度を上げ利用者を増やして、しかも安いお金でできるというところがあるようにも思う。例えば「通学に特化した路線はスクールバスを適用しよう」などが盛り込まれている。それをトータルで実施すれば、費用が減る中で満足度は高まるはずだという計画になっている。そのため目標としても、「町の費用負担は下がるし、利用者の満足度も上がる」という書き方になっている。うまく説明できないが、そういう兼ね合いになっているということを理解していただきたい。

議長：今の説明で良いか。

委員：P46 の利用特性に応じた運行形態が一番大きなポイントである。地域公共交通機関というのは利用のニーズが非常に限定的であるため、その限定的なニーズにきっちり応えるということが一番大事である。私は長い間市内にいたが、市内であれば天気の良い時には「ブラッとバスに乗って、どこかへ出てみようか」ということにもなるが、こちらへ来たら利用というのは、買物か通院か通学かという非常にニーズが限定的なので、その限定的なニーズにどう応えるかというのが一番

大きなポイントである。そこを中心に事業を展開していけば、当然満足度も上がるだろうし、結果的には町の財政支出が少なくなるのではないかと。

議長：この計画のポイントをご指摘いただいた。ありがとうございます。その他はいかがだろうか。

委員：路線バスの利用者は確かに限定的である。今利用していない住民の意識を高めるというものがあつたが、利用が無い方の利用を促すということが結構重要ではないか。だから言われたように、「ちょっとプラッと行ってみようか」というのがバスにできればというのが我々の思いである。ある特定のところへ特化してしまうと、どうしても利便性が伴わなくなり、その辺は難しいことだとは思ふ。色々な項目で評価指標が満足度になっていると、アンケート調査はこれまでのやり方でしないと比較ができないのではないかと。しかし、新しいアンケート方法で取っていかねばならないところもあると思う。だから単純に「現状の 21.7%を 40%にする」ということだけではいけないので、具体的な人数等の目標設定がもう少しあつても良いのではないかと。確かに便数が少なければ満足度が下がるわけだから、朝晩しかバスが行かなければ不満となる。その辺の兼ね合いが非常に設定として難しいのはよく理解できるが、先程言われたように利用人数が満足度というように捉えて、人数設定が必要などころもあるのではないかと。また、P49 の基本方針 2 の中で、観光客の方の目標値は 1 日あたりか。

事務局：そうである。

議長：前段に言われたことは、先程他の委員が言われたことに加えて、新規の利用者の掘り起こしである。確かに高齢化等でマイカーを利用する町民が増えると予想されるが、公共交通を維持していくという意識を高め利用を促すことも重要ではないかという指摘があつた。また、満足度だけではなく 2 億 5000 万円といった数字はあるが、現在の公共交通の利用者が何人であつてそれを維持していく等の、利用人数の目標設定が無い印象は受けるが、そうした辺りはいかがだろうか。

事務局：利用者数というのは、5 年後の人口変化がある中であまり高めに置くと、非常に難しいところはあるが、分かりやすいという意味では必要であるため検討する。

事務局：人数そのものとするとも人口が減っていく中で大変である。例えば町民 1 人当たりの利用者数、75 歳以上の人口 1 人当たりの利用者数といった形での設定の仕方も含めて検討する。

議長：前回までのところで、現状のデータのところに現在の利用者数のデータは挙げているか。現状の運行頻度等は出ていた。財政負担の額については過去 5 年間のものが出ている。乗降調査はどうか。

事務局：P19 の表 3 に乗降調査の 1 回目の数字が出ている。

議長：可能であれば、現状の北広島町内の公共交通の利用者数があると、それをどうするか議論はできる。そういうデータは町としてあるのか。乗降調査はある 1 日の時点のデータしかない。

事務局：乗っていただいた分の内、定期で乗った部分というのは定期を買った人のデータを出しているが、乗降した人数については事業者から頂いたものでデータは出せる

と思う。

事務局：利用人数については、事務局で扱い方を検討する。

議長：その他はどうか。

委員：要望だが、私もいずれ免許を返納し、タクシーやバスで管内を移動しなければならなくなる。市内であればパスピーを1枚持っていれば、バスやアストラムラインや電車で基本的にどこへでも行ける利便性がある。観光客も広島市からパスピーで来て町内を周る。コストの面もあるかもしれないが、パスピーのようなカードで町内の色々な公共交通に乗れるような仕組みを将来的には考えていただきたい。

議長：運賃支払いの面でもシームレスで乗り換えがスムーズで利用しやすい。今後の事業実施の来年度以降の検討の中で出しても良いかもしれない。

委員：P48の事業2であるが、持続可能な公共交通として継続していく上で、状況に応じた循環線等を検討していくと入れていただいた。今後計画に沿って相談させてもらえればと思う。もう1つは、事業10の実施スケジュール一部の色が、事業10のみ「検討・随時実施」になっている。これはH28年度から実施される事業が想定されていることでの表現か。

事務局：事業10以外については計画をしながら作っていく必要があるが、事業10に関しては、各運行事業者との相談しながら進めていく。事業者で変更が可能なものは早くから実施できるため、H28年度からでも実施可能ということでこのような表現にしている。

議長：よろしいか。P48の北広島町としては、広島電鉄や中国JRバスの町内から広島市を結ぶ現在の路線バスを維持するという計画である。ただ、今までの議論の中にもあったが、相手方の広島市や、広島市以外でも北広島町と隣接している広域路線の維持に関しては、相手方の意見や意向もあるかと思う。その辺りの調整はこれからということか。

事務局：これからになる。このような形で進めていく。

議長：北広島町としての意思表示を、そこでしていただきたい。その他はいかがだろうか。

委員：P49の高速バスについてだが、「通学者数の平成27年度の水準を維持する」とあるが、現状値114人というのは、P22の停留所別の利用者数の高校生と大学生を足した数字なのか。若干数字が合わないと思う。高校生や大学生を合わせて「通学者数の水準を維持」とあるが、これから少子化が進んで子供が減っていく中で、現状維持というのは大変厳しい目標になるのではないか。当初の説明の中で独自の調査項目で「高校生に対するアンケート調査」があったが、結果はどういう風になっているのか。

議長：今のご指摘は、事業後の現状値と現状維持という目標が良いかどうか、そして高校生に対するアンケートの結果とその分析ということだが。

委員：114人は116人のミスである。

議長：利用者層別外出目的の大学生の中に「通勤」と「買物」が入っているが、差し替

えたのか。

事務局：114人のところは114人で合っている。高校生と大学生を足したのから買物利用を引くと114人になる。

議長：現状維持という目標値の件についてはどうか。少子化等もあるが。

議長：高校生のアンケートに関しては現状の状況等を主に聞いて出すもので、5年後となると今の小学生の話になるため、将来のことまではこのアンケートからは分かりにくく、何人乗るかというのは出せない。

議長：高校生アンケートの結果というのはいかがか。

事務局：本日持参しておらず申し訳ないが、資料にまとめたものを載せることとする。

事務局：事業5については、どちらかというのと定住促進が表題になっている。そのために便利な公共交通、特に通勤・通学に利用できる広島市内への公共交通を維持して定住を図るという意味が込められている。確かに人口が減っていき少子化も進み中で高校生の人数の確保というのは難しいが、あえて現状維持という形にした。

議長：今の質問の中で出た高校生アンケートについては、確かに現状分析の中に出てきてないが、実施したとのことで計画案の中に盛り込みは可能か。

事務局：可能である。

議長：入れるということで良いか。

事務局：承知した。簡単に説明すると、「どの高校に行っている人がどういった交通手段で通っているか」や「朝の利用がどうなっているか」等を聞いている。その中で「改善すべきだと思うバスのサービス」も聞いており、「運行本数を増やす」「料金を安くする」といったことが高校生の意識の中では高くなっている。あと、「サービスが改善された場合、今以上に通学に路線バスを利用したいか」という設問に対して、「現在利用しており、サービスが改善されても利用したい」が44%で、今利用している人はそのまま利用する。「現在利用していないが、サービスが改善されれば利用したい」が17.6%いる。この17.6%をどのようにすればバス利用に持っていけるかというところが利用増に関しては重要であると考えている。このアンケートは高校の生徒とその保護者にも取っており、自家用車の送迎について聞いている。若干高校によって違うが千代田高校で言うと、81.8%の保護者が送迎することがある。全部の高校で言うと、69.1%が送迎することがある。その理由だが、「登下校の時間に合う公共交通が無い」が全体で約50%ある。そういった部分を考えて、通学用のバス路線については検討していく必要があると考えている。具体的なものについては、次年度以降の実施の段階でこの結果を活用していきたいと考えている。

議長：今の回答で良いか。P49に事業5の評価指標の図があったが、目標は通勤・通学で定住人口を増やすとなっていて、評価指標が通学だけになっているが、通勤は入れなくても良いのか。通勤も目視による調査で分かっているが、通学に特化しているのか。

委員：通勤者も入れた方が良いのではないか。基本方針のところで「定住化」というのがある。仕事は市内で勤めてもらって住むところは北広島町というの、ある意

味では定住促進になろうかと思う。勤務者の人数目標も必要である。

議長：他の委員からも賛同があったが、通勤者の人数も加えて現状維持を検討させていただきたい。その他はいかがか。

委員：P54のモニタリングの方法の部分だが、事業5と事業4がそういった話になっており、対応する指標がP49に書かれている指標と違う指標が書かれているのは、どのように解釈したら良いか。

議長：具体的に言うと？

委員：事業5であれば、P49とP54で内容が異なっている。事業4で言えば、「公共交通を利用する観光客数」がP49であったが、ここでは「通学者数」と記載されている。

事務局：書類上の不備があった。P47～52が正しいため、こちらで修正させていただく。

議長：その他はいかがだろうか。

委員：目標の指標がいくつか掲げてあり、他の委員からも目標値は1日当たりかと質問があったが、他の欄に書いてある数値もおそらく1日ではないか。記載にあたって単位期間を設けた方がより分かりやすいため、追加をしていただきたい。加えて、目標9の事業10の現状の支出減ということで、現状2億5000万円と掲げ、目標値の方も2億5000万以下を目指すということだが、全体の事業の中で今後スクールバスへの混乗等の大きな見直し等を考えておられるため、単純に「今ある形態のものがこうなって支出が減りました」という風を書くのは難しいかもしれないが、この目標というのはあくまでも見直した結果全体で2億5000万円以下であれば良いということなのか、それともターゲットがあり、そこにお金を掛けすぎている部分を減らすことで、「ここは増えるが2億5000万円までなら良い」というものか。もしそういうことであれば、内訳のようなものを指摘したうえで書く方が良いと思う。全体としてなのか、個別ありきなのかというところを教えてください。

議長：単位期間は入れさせていただく。2億5000万円トータルで減れば良いのか、もう少し内訳ごとでやるのか、その辺りはどうか。

事務局：事務局としては、全体としての感覚を持っている。実際に再編等をしていくと費用が掛かるところもあれば、逆に下がることもある。そこはやってみなければ分からないため、全体としての感覚で2億5000万という数字を考えている。

委員：それは交通結節点の整理や、バス停環境の整理も含めているのか。

事務局：運行補助金の部分で、2億5000万という数字が出ている。ここは補助金の部分でということ考えている。

議長：松田委員が言われたような、例えばハードの整備を含むところは別口ということになる。P17に北広島町の公共交通の負担額が載せてあり、それぞれの補助金額が積み上げられている。それが現状値よりも少なくなるのを目標にするということである。その他はどうか。年度末で今日皆さんからいただいたご意見等を事務局で集計して公共交通網形成計画としたいため、できるだけ今日のうちに意見を出していただきたい。事業者の委員はいかがだろうか。こういう計画で良いか。

委員：以前「バスに乗ろうデー」というイベントを実施した。今後もそういったことで乗客を増やすことも検討していただきたい。もう1点は、「乗り継ぎを1回で中心部に」というのがあったが、バスとバスを乗り継ぐということは、なかなか時間通りに行かない場合がある。特に冬は乗り継ぎたい時間にバスが来ないこともあるため、できれば無線やGPSで今どこを走っているか状況が見られるようなシステムもあれば、バス会社としてはありがたい。

議長：ありがとうございます。先程利用促進の話も他の委員から出ていたが、「バスに乗ろうデー」というような取り組みの話と、「乗り換えは1回で」という時に運行上のシステムがあるとありがたい、ということだった。

事務局：利用促進策については、色々と状況を見ながらやっていきたい。無線やGPSについては乗継結節点の整備もあるため、そこと併せて検討させていただく。

議長：2点目に言われた点は、例えば基本方針3の事業6や7の辺りに付随して検討していく。最初に言われたことは全体を通して必要なことだと思うが、どこかに利用促進を図るといような記述があると良いかもしれない。

事務局：利用促進に際して私の持論を方々で言っているが、今は車が便利になり皆さんが車を使って生活している中で、スッとバスに乗り換えることはありえない。ただ、「利用できる時に、年に1回でもいいからバスに乗ってくれませんか」という話をしている。北広島町の人口は約2万人である。仮に2万人全員が年に1回片道200円の運賃を払って往復バスに乗ると、400円×2万人で800万円の増収となる。年に1回乗っていただくだけで。もう少し頻度を高めて年に3回乗ってもらうと2400万円になる。「どんな時でも良いので、年に1回だけでも良いので、工夫してバスに乗ってもらえませんか」という運動を是非してはどうかという話をしている。例えば夏休みにお孫さんが帰ってきて千代田のバス停まで送っていく時に、「今日は車ではなくバスで行こうか」でも良い。「工夫して年に1回だけ乗ってください。それで随分助かります」ということを展開できると思う。

事務局：P51の基本方針4で、「町民参加による公共交通の確保」という方針が掲げられているが、見ると公共交通の基準設定の話になっている。それに留まらず、今言ったような「年に1回でも乗りましょう」といようなことが、むしろ「町民参加による公共交通の確保」になると思う。上のところはガイドブックを作成して周知しようということであるが、その中に「1人が1回乗ればこれだけ利用者数も増えて、持続可能性が高まっていく」といような書き方をする等できると思うため、その辺り何か書き換えることはできないか検討させていただきたい。住民代表の皆さん、先程橋渡委員と小田委員からは意見をいただいたが、その他の委員の皆さんからも何か意見があれば、是非出していただきたい。

委員：町内の高速バスのところで、基本方針3の目標6の「バスターミナル等交通結節点利用環境整備」があるが、千代田インターのバス停に隣接する道の駅では高速バスのダイヤの表示が見られない。バス停には以前テロップのようなものがあり、「あと何分で着きます」と表示されたが、今は取り払われている。あれは非常に便利が良かったが、なぜ止めたのか。あのようなものが道の駅にも付くのか。ど

ういう風な形になるのか。

事務局：バス停での表示については事業者で設置していたが撤去されてそのままになっている。ここで主に考えていたのは待合の利便性である。吹きさらしの改善等の整備を主に考えていたが、意見が出たため、そういったところも含めて考えていきたい。

議長：むしろ広電やJRバスが詳しい。整備局の事業で高速バスの近接システムがあったが、整備局のほうで辞めたのだろうか。

委員：導入のスキームとしては、整備局の事業で事業者が参画して実施をしたが、電波法の改正の関係で設置した機械が運用できなくなり、改修事業費の目処が立たなかった。今は新しい仕組みに順次切り替えをしているが、インターネットで見られるものを高速バスで行っている。インターネット経由での提供はしているが、バス停での表示機は新しい仕組みでは未導入で進めた関係で、今のところバス停への設置はしていないのが現状である。

議長：確か広島県でそういったバスロケを導入し、スマホ等では見られるということであったと思うが。

委員：そうである。昨年度と本年度にバスロケを整備したが一般路線バス用ということで、高速バスについては先程説明したように、先行してシステムを導入していたが更新時期にインターネットのみのサービスに切り替えた経緯があり、それが現状である。

議長：ということでよろしいか。

委員：どのような利便性になるのか、検討していただきたい。

議長：その他は何かあるか。箕野町長、いかがだろうか。

町長：非常に前向きな発言を色々頂いてありがたく思う。現在基本方針や事業を整理し方向性を出しているが、実際にやることになれば、まだまだ色々知恵を出していかなければならない部分は多い。GPSの話も先程あり、私も前から思っていたが、高齢者がホープタクシーを利用するのに会員登録をもらった際にタブレットを配り、それで予約をして運行していくという簡単に使える仕組みを作ることができれば効率的な運用ができるのではないかと。また、ホープタクシーの料金500円がもっと安くなれば、利用率も多くなるのではないかと気もするが、一方では財政の限りがある中でやらなければならない。そのため、例えばホープタクシーで店へ行った場合に店でスタンプを押してもらい、何回かの押印で割引があるという形にしてはどうか。銀行等どこまで協力してもらえるか分からないが、店を利用することで多少は利用者に還元するような仕組みができれば皆で支えていくことができるのではないかと。いずれにしても様々な知恵を出して進めていかなければ、簡単に理論上だけでできる部分ではないため、本日様々な意見を頂いたが、今後とも意見を頂きながら工夫をして知恵を出して進めることができればと思う。今後ともよろしく願います。

議長：主に高齢者にタブレット等で簡単にデマンド予約ができるようなシステムや、店や金融機関にも協力してもらおう仕組みといったアイデアを出していただいた。次

年度具体的に進めていく中で色々な知恵を出して、それを実現していくためには汗もかく必要がある。引き続きご協力いただきたい。

一通り皆さんに意見を伺ったが、出していただいた、例えば「現状分析に高校生アンケートを入れる」「住民アンケート調査で結果を追加する」「利用人数で目標値を1人当たりの利用回数に設定する」ということを検討、あるいは追記してほしいという意見や、「整合を図る」「単位期間を入れる」等の分かりやすく見やすくするための工夫が必要なところもある。その辺は事務局に一任していただきたい。よろしいか。では修正を加えたものを北広島町地域公共交通網形成計画として町に送致し、町で諸手続きをしていただくため、皆さんの総意で承認されたということで進めさせていただく。ありがとうございます。

繰り返しになるが、これは北広島町の5年間の計画であって、具体的に肉付けしていくのはH28年度ということになるため、引き続きご意見等頂戴したい。

事務局：この計画は現在のところ一旦とりまとめているが、変更点等があれば随時計画を変更し、良い方向に持っていければと考えている。忌憚の無いご意見を頂きたい。

また、先程議事1でお伝えするのを忘れていたが、前回の会議で第2回目のバス乗降調査の概要・データが欲しいと言われており、説明は割愛させていただくが、資料を3枚ほど付けているのでご覧いただきたい。

議長：それでは、議事1については以上で終わりにさせていただく。議事2と議事3を併せて事務局から説明をお願いします。

(2) 平成27年度 北広島町地域公共交通会議第1号補正予算(案)について

(3) 平成28年度 北広島町地域公共交通会議当初予算(案)について

事務局：<説明>

議長：これはH28年度にもし協議会で何か事業をするということになれば、補正予算対応ということになるか。

事務局：そうである。

議長：H27年度の補正予算案とH28年度の当初予算案について、意見質問等あるか。

委員：歳入と歳出が合わないという話だったが、少なくとも財政からの話は別にして、表面上は負担金を少なくして収支を合わせてはどうか。通常予算の形態から見れば当たり前ではないか。実際お金をもらったために繰越金があったということならば来年の当初の決算に入れるだけの話である。表面的にはプラスマイナス無しの方が収支予算書というからには辻褄が合うのではないか。単純な間違いと思うが、事務費の目の数字が歳入歳出ともに今年と来年が2になっているが、1になるのではないか。

事務局：ご指摘ありがとうございます。

議長：歳入歳出を一致させることと、2項2目は2項1目にする。

その他はいかがだろうか。

全員：<異議なし>

議 長：議事2と議事3はこのようにさせていただく。

それでは議事については終わったが、せっかくの機会であるので「その他」ということで、皆さんのから何かご意見等あれば出していただきたい。

前回の貸切バスを乗合で使うという件はどうなったのか。

事務局：運輸局から指導をいただき、事業者と調整をしている最中である。今しばらくお待ちいただきたい。

議 長：その他はいかがだろうか。

委 員：確認だが、計画の策定はいつ頃の予定なのか。

事務局：修正が終わり、会長と副会長の確認が取れ次第、計画策定ということになる。

委 員：明確な月等はまだ出ないか。

事務局：4月になる。

議 長：逆にそれは28年の3月の方が良いということか。

委 員：こちらとしては、いつまでに策定しないといけないということはない。町の判断でということになる。こちらでも上に報告するに当たり時期を伝えなければならぬため、その確認である。

事務局：4月中には出せる。

委 員：承知した。

議 長：表紙には年月と、主体としては北広島町地域公共交通会議になるのか。

委 員：北広島町である。

議 長：新年度になるがH28年の4月中には、先程頂いた修正点や利用促進に関する点等を精査して確定したい。よろしくお願ひしたい。来年度はこれを具体的に検討して事業を具体化していくわけだが、いつ頃第1回目を開くのか。

事務局：5月の中旬を目処に第1回目を開催したい。

議 長：皆さんには日程を組む調整の段階で事務局からお知らせがあると思うが、連休明け頃か。

事務局：今回交通会議の委員は、各事業者には1年の計画で入っていただいているが、28年度も同様の具体策を話す上で引き続き来年度も委員として参加していただくと助かる。よろしくお願ひしたい。

議 長：事業者の皆さんには、引き続きよろしくお願ひしたい。本年度は分科会があまり開催できていないため、来年度持ち越しとなる。他に無いようであれば、私での進行は以上とさせていただき、事務局にお返しする。

5 閉会

事務局：ありがとうございました。以上をもって北広島町地域公共交通会議を閉会する。