

## 第6回石狩市地域公共交通活性化協議会 議事録

**日時** 平成31年3月22日（金）14時00分～14時55分

**場所** 石狩市役所2階 201会議室

**出席者** 岸邦宏会長、小鷹雅晴副会長、新岡研一郎委員、有路剛委員、田岡伸義委員、増田厚志代理、菅野誠委員、梅本利男委員、岡田祥治委員、吉田卓己委員、作田和仁委員、貝田保史委員、高島健委員、河合保郎委員、大久保満彦委員、福岡順子委員、久保田貴浩委員、中山俊彰委員、原口ゆみ子委員

**事務局** 企画課交通担当課長 上窪健一、企画課交通担当主査 鈴木徹哉

**傍聴者** 2名

### 次第

1. 開会
2. 議題
  - ・パブリックコメント実施結果について
  - ・石狩市地域公共交通網形成計画書について
3. その他
4. 閉会

===== 審議内容の記録（審議経過、質疑、意見等） =====

※ 以下の質疑・意見については、○は委員発言要旨、●は事務局発言要旨

### 1. 開会

### 2. 議題

- ・パブリックコメント実施結果について（※事務局より説明）
- ・石狩市地域公共交通網形成計画書について（※事務局より説明）

- パブリックコメント実施結果について <資料1>
- 石狩市地域公共交通網形成計画 <資料2>
- 石狩市地域公共交通網形成計画【概要版】 <資料3>

### 【質疑・意見】

○バスを待ってる間にいろいろな人と話をすると、パブリックコメントの意見にもあったが、小型のバスでも良いから日中走らせて欲しいという意見が多い。

今走っている路線バスが無理であれば、石狩市が運営して小型バスを走らせるという気持ちはあるのか。

- 基本的に今の路線バスについては現状維持を考えており、現在の路線バスを小型化し、さらに市が運営することは考えていない。

なお、本協議会でも議論があったが、公共交通空白地や石狩湾新港地域については、今後、新たな交通システムや利便性の高い交通システムを検討する予定である。

○もうちょっと小型のバスを走らせてくれれば良いという意見については、道庁の会議で全道のバス会社が集まって議論した際に小型のバスにすれば経費が削減されるのではないかと調べてみたことがある。

イメージとしては、小さいバスのほうが運行経費がかからないと思われがちだが、バス会社が口を揃えて言うのは、結局小型のバスを買うにしても何千万というお金がかかり、維持管理費もそれなりにかかってくるため、大は小を兼ねるそうである。

それであれば、大型バスで間に合わせたほうがよっぽど効率的だとなり、カタログやメーカーを確認して調べた結果、やはりそのとおりであった。

小型バスは、細街路や住宅街などをコミュニティバスのような形で運行する際には、車輛が入っていけるメリットがあるため、一長一短があるというのが、その道庁の会議の結論となった。

○パブリックコメントで寄せられた意見と検討結果については、資料1の検討内容で回答しようと思うがよろしいか。

※委員異議無しとのことから承認された。

○資料2の目標値（74ページの目標1：公共交通の利用増加）を再検討した。

本日の資料では、公共交通利用者数の現状値は年間785万人で、目標値は800万人としているが、前回の協議会では目標値は「現状値以上」としていた。

その理由は、多くの自治体で人口が減る分、当然、公共交通の利用者も減るということで、いろいろな取組みはするが、利用促進の結果、目標値を現状値以上としているところが多かったため、そのようにしていたところである。

しかし、後から「現状値以上」ではなく年間の利用者数を増やす目標値を設定すべきと考え、事務局のほうで改めて目標値を検討した結果、目標値を800万人とした。

●資料2（本編）の修正は次の箇所である。

① 2ページの2つの計画名を最新の名称に修正

- ・石狩市都市マスタープラン⇒石狩市都市計画マスタープラン
- ・石狩市水とみどりの基本計画⇒石狩市緑の基本計画

② 90ページに参考資料ということで、検討経緯、検討体制（委員名簿）を追加

③ 33ページ、62ページ、71ページに公共交通を取り巻く話題ということで、3つの「地域公共交通活性化コラム」を追加

④ 73ページの公共交通利用者数の目標値を修正

・現状値 785 万人/年⇒目標値 800 万人/年（1 便あたり 1.5 人増で目標値）

以上のとおり、前回の協議会で指摘された内容は、反映されてるということでご理解いただきたい。

○補足になるが、いただいた意見の中で、「公共交通の持続可能は経済性とか効率性だけで考えるのではなく、地域の皆さんが住むことも持続可能ではないのか」といった意見については、74 ページの基本方針①で「まちの持続に向けた利便性の高い公共交通網の形成」という形で文言を変え反映していることを補足させていただく。

○コンパクトシティとは具体的にどういう意味なのか教えて欲しい。

●コンパクトシティとは、都市計画の用語であり、「住む場所を集約しましょう」という考え方である。病院や商店などに近づくように近いところに住もうということである。

近いところに住めば住むほど、その移動にも時間がかからないし、移動する手段というのも少なくて済むため、住む場所を小さくしていこうという考え方である。

○言葉では分かるが、自分の生活に当てはめた場合は難しいと思う。自然がいっぱい離れたくないと思ったり、離れたところが好きで住んでいる人はたくさんいる。

コンパクトシティは、ちょっと私には無理がありすごく難しいことだと思った。

○コンパクトシティについて補足をすると、「都市計画としては、まちの規模を小さくしましょう」ということで、いま言ったような形で、住むところもどちらかと言うと、郊外に広がっていたのを街中にみんな住んでくれたほうが、都市の経営としてはお金もかからないということであり、街全体をひろく維持管理し、お金をかけるよりは、ある地域に絞ったほうが良いというのがコンパクトシティの考え方である。

誤解のないようにして欲しいのは、「引っ越して来い」と言うことではない。たとえば郊外部に人が住んでいると、道路の除雪や電気、水道とかの整備にもお金がかかるから、「もうちょっとみんなが集約してくれれば」ということで、それをやったのが夕張である。

○夕張の場合は、本当ににっちもさっちも行かなくなったため、「昔炭鉱があったところの山奥に住んでいる住民に市営住宅を作るので皆さんまちに引っ越してきてください」とお願いをして集まってもらった感じである。

ただ、実際にコンパクトシティを全国各地で行おうとした時に、「当然私はここに住みたい」と言う人がいるので、そういう人達に強制的なことはできないため、コンパクトシティというのは現実問題としては、そういう理念があってもなかなかできないのがほとんどの街である。

また、都市機能の集約化っていうのは最近の主流になっていて、その集約化した地域をちゃんと公共交通で、隣の街や隣の自治体とつなげようっていうのがいまの流れになっている。

浜益区と厚田区にしても、やはり将来的には、あの中でどうやって集約化していくかを現実問題として考えていかなければならない。

この計画の基本方針の一つに「コンパクトなまちづくりにつながる交通結節点を中心とした交通網の構築」というのがあがるが、交通の拠点の一つ作って、そこにいろんな施設を集めることができれば、路線の設定がすごく楽になり市民にとっても便利になっていく。

○63 ページの職員アンケート調査は、浜益や厚田の職員からの回答はあったのか。

●アンケートの回答はなかった。

○何人の職員に出して、15 人の回答が得られたのか。

●およそ 400 人である。

○以上、計画書本編の修正箇所について、何か意見はあるか。

※委員意見無しとのことから計画書本編の内容について承認された。

### 3. その他

●来年度のスケジュールについて

来年度については、策定した本計画に基づく施策の調査・検討を随時実施、進行していく予定であり、検討にあたっては、集中的、機動的に議事を進行する必要があることから、作業部会のメンバーで行いたいと考えており、開催回数は年 1~2 回程度を予定しているがよろしいか。

※委員異議無しとのことから今後の検討体制について承認された。

○2 点ほど報告事項がある。1 点目は、平成 31 年度新規事業として、交通事業者に協力してもらい、買い物支援介護予防事業を実施する。具体的な内容としては、旧石狩地区において公共交通空白地区を 2 地区選定し、その地区の特定高齢者をドア to ドアでスーパーへジャンボタクシーやジャンボハイヤーで輸送し、そこで買い物をするという買い物支援を行う。

そして、スーパーの空きスペースを利用して、ボランティアによる介護予防サロンを実施するといった介護における移送支援を兼ねる事業を新年度実施する予定である。

2 点目は、今年度実施した事業で、りんくるの憩いの家の送迎バスが月曜日に公共交通空

白地区である右岸地区を走って憩いの家まで送迎しているが、利用者は空いた時間でスーパーや銀行に行くことができるので、送迎バスは石狩中心部に來る交通手段としても機能している。

同様に違う公共交通機関の無い地区で、憩いの家の送迎を今年度1回、2ヶ月ほど実証で行ったが、非常に利用は高く、皆さん喜んでくれた。

しかし、その後、地域の方と協議して、この事業を今後も実施するか協議したところ、地域の方の回答としては、非常に意外であったが、現時点では地域でできるから、「わざわざ行わなくてもいい」という回答であった。

○今後はバスやタクシー、福祉有償輸送との連携や都市計画との連携も必要になってくると思う。

#### 4. 閉会

令和元年5月16日 議事録確定

石狩市地域公共交通活性化協議会

会 長 岸 邦 宏