

第4回石狩市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 平成30年12月12日（水）14時00分～15時20分

場 所 石狩市役所4階 401・402会議室

出席者 岸邦宏会長、新岡研一郎委員、有路剛委員、田岡伸義委員、増田厚志代理、笠松周悟委員、菅野誠委員、岡田祥治委員、吉田卓己委員、作田和仁委員、高島健委員、河合保郎委員、大久保満彦委員、福岡順子委員、池田篤司委員、山崎智美代理、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

・各種調査結果の報告、課題の整理及び計画の基本方針と今後の施策について

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

・各種調査結果の報告、課題の整理及び計画の基本方針と今後の施策について（※事務局より説明）

●「石狩市地域公共交通網形成計画」策定に向けた公共交通の現状と課題について（資料1）

●「石狩市地域公共交通網形成計画」の計画の基本方針及び今後の施策（案）について（資料2）

【質疑・意見】

○資料1（13ページ）の回答数「n」というのは何を指すのか。

●「n」は数になり、この表で言えば、1,087の回答があったということである。

○資料2（2ページ）の基本方針①（現行サービスレベルの維持・確保）の本文にある「デマンドバスの維持・確保」とは具体的にどこのことを言っているのか。

●「維持」は、現在運行している浜厚線と滝浜線のことなので、本文にこの2路線を記載す

る。

また「確保」とは、公共交通空白地のことであるが、デマンドバスに決め打ちしているわけではなく、各地域の住民の皆様の見解を聞いて実現可能なメニューで検討を進めていきたいと考えている。

○資料2（1ページ）の基本方針は、今回はじめてきちんと分析したので評価できるが、石狩市の財政状況では、全て実現するのは無理ではないのか。国の補助金も考えないとならないのではないのか。

●今後の財政状況を考えたときに全部実現できるかということについては、現時点では明言できない状況である。基本方針については、財政計画まで考えて決めたものではなく、維持の一方で活性化ということで皆様が利用してほしいという考えのもと、まずは利用につながるようなものを盛り込んでいる。

○現在、デマンドバスに幾ら費用がかかっているのか。

●デマンドバスの費用は、平成30年度については、経常費用が約520万円で収益は約60万円であるため、約460万円が赤字となっている。

また、平成29年度については、約500万円の経常費用に対し約80万の収益であるため、約420万円の赤字となっている。

○資料2（1ページ）の基本方針①（持続可能かつ利便性の高い公共交通網の形成）の「持続可能」とは、財政面や費用負担とかのコストの話につながるが、今の書き方だとあまり伝わってこない。

●費用面も考慮した分かりやすい表現の仕方を検討する。

○資料2（6ページ）の「モビリティ・マネジメントの推進」のところは、少しずつ変えていく一連の取り組みというような形で書いているが、「公共交通を守るということを市民にも理解いただきながら積極的に使ってもらおう」など、もっとはっきりと書いた方が良くはないのか。

また、資料2（7ページ）の「公共交通マップの作成」は、マップを作って終わりという自治体が多く、できて満足で後は何もしなくて、結局誰も見ないというようなところが多いため、「公共交通マップの作成および普及」まで書いたほうが良いと思う。

●御指摘を踏まえて検討する。

○石狩庁舎から北側については中央バスの収益は赤字のため、何らかの手を打たないと将来的には無くなってしまいう路線があると思うので、利便性を図るための方策を考えないと持続可能は不可能だと思う。

例えば、本町や八幡町から地下鉄やJRの乗り継ぎで札幌市中心部には「何分くらいで着きます」と公共交通マップに書き込むことで利用促進に繋がり中央バスも黒字転換になるかもしれない。

●利用促進策として、例えば札厚線は幹線交通であり、この路線の維持を考えたとき、一次交通としてバス停まで来ていただいて、そこから乗り継いでいただけるように幹線とその枝線みたいな機能を考えるのもありだと考えている。

また、何時に目的駅に着くとかということを知りやすくすることは、また利用しやすい環境に繋がっていくと思うので、しっかりと検討したい。

○このように取り組むべきことは、具体的に書けることはどんどん書いて良いと思う。

○難しいことだとは思いますが、必要な時にバスが走れるように工夫してもらえると、もっと乗りたいと考える人がいると思う。

○今の意見は、資料2（2ページ）の「現行サービスレベルの維持・確保」というところで、おそらくまだ改善の余地もあるのではないかとご指摘だと思う。現行路線の改善の余地は、あるとするならば「現行サービスレベルの維持・確保・改善」というように、「改善」という言葉は入れていいのではないのか。

○バスダイヤは基本的には利用されるお客様が利用しやすい時間帯に設定すべきだと思う。どこまで要望に沿うことができるかは内部で検討できると思う。

●維持・確保・改善という形で、「改善」の要素については追加で入れさせていただく。

○乗りたい時間に乗りたいという話では、浜益区のアンケート結果を見ると、デマンドの運行時間帯について、不満の割合が高いようだが、市役所と地域の方は話し合っていないのか。もっとちゃんと話し合って運行時間帯や便数を確保しない限り持続可能にならないのではないのか。

●デマンドバスは運行前の段階において各地域に担当部が入ってニーズについてはしっかり聞くとともに全戸にチラシを配り、利用についてPRをしているが、電話の仕方も含めてなかなかまだ浸透していない状況である。

今後は、なるべく不満を解消しながら利用に繋がるようなことに向けたPRをさらにしていく必要があると考えている。

○資料1（25ページ）の「石狩市民のバス利用に関する満足度」の「バスの利用変化」に関する浜益区のアンケート結果で一番多かったのが、「わからない」というのは、デマンドバスは必要とされていない交通網というようにしかとれないと思う。

●今年、浜益においてデマンドバスの全戸調査（アンケート調査）を行ったが、「今は車に乗れているが、数年後は使いたい」という声や、「確実に使っていくので残してくれ」という声が一定程度あった。不満自体はありながらも「逆に使いたいのので残してくれ」という声が多かったので、財政投入しながら今後も浜益区の足として確保すべきものだと考えている。

○去年だと思うが、市議会の委員会で岐阜の交通網が素晴らしいということで視察に行ったことがあると思う。視察の結果をこの計画に活かすことはできないのか。せっかく議員がお金と時間をかけて行ってるので、市政に活かさないとならないのではないのか。

●議員からは委員会の視察として他県の優良事業を見てきたという声は聞いており、昨年の11月に岸会長の方から交通の大事なポイントとして「行く目的とそこに行くための手段があることが大事なポイント」ということで、大事なポイントの観点が同じだなというような話は議員と意見交換させていただいており、視察の結果は、一定程度反映できていると考えている。

○資料2（2ページ）の「公共交通空白地域解消に向けた検討」の中で、「デマンドバス、公共交通空白地有償運送等」と書かれているが、この地域は、乗合タクシーも営業できるので、「乗合タクシー」も追記できないのか。

●乗合タクシーも追加する。

3. その他

●今後のスケジュールについて

次回の第5回協議会は、1月16日14時に開催を予定している。

次回協議会では、本日いただいた議論を盛り込みながら計画素案を示し、内容について協議していただくとともに、本計画の策定費用に、国から地域公共交通確保維持改善事業として補助をいただいております。本協議会で事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行う必要があるため、その協議も予定している。

第4回石狩市地域公共交通活性化協議会（H30.12.12）

その後については、計画素案に対する協議を反映し、計画案を作成してパブリックコメントを2月に実施し、市民の意見を盛り込みながら、3月に第6回協議会を開催し、計画を決定する予定である。

4. 閉会

平成31年1月30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