



北海道大学

第1回石狩市地域公共交通活性化協議会

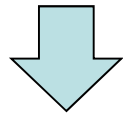
地域を活性化するために
公共交通で考えるべきこと

平成29年11月20日

北海道大学大学院工学研究院
岸 邦宏

石狩市でいまやろうとしていること

- 少子高齢化、自動車社会の進展
- バス利用者の減少

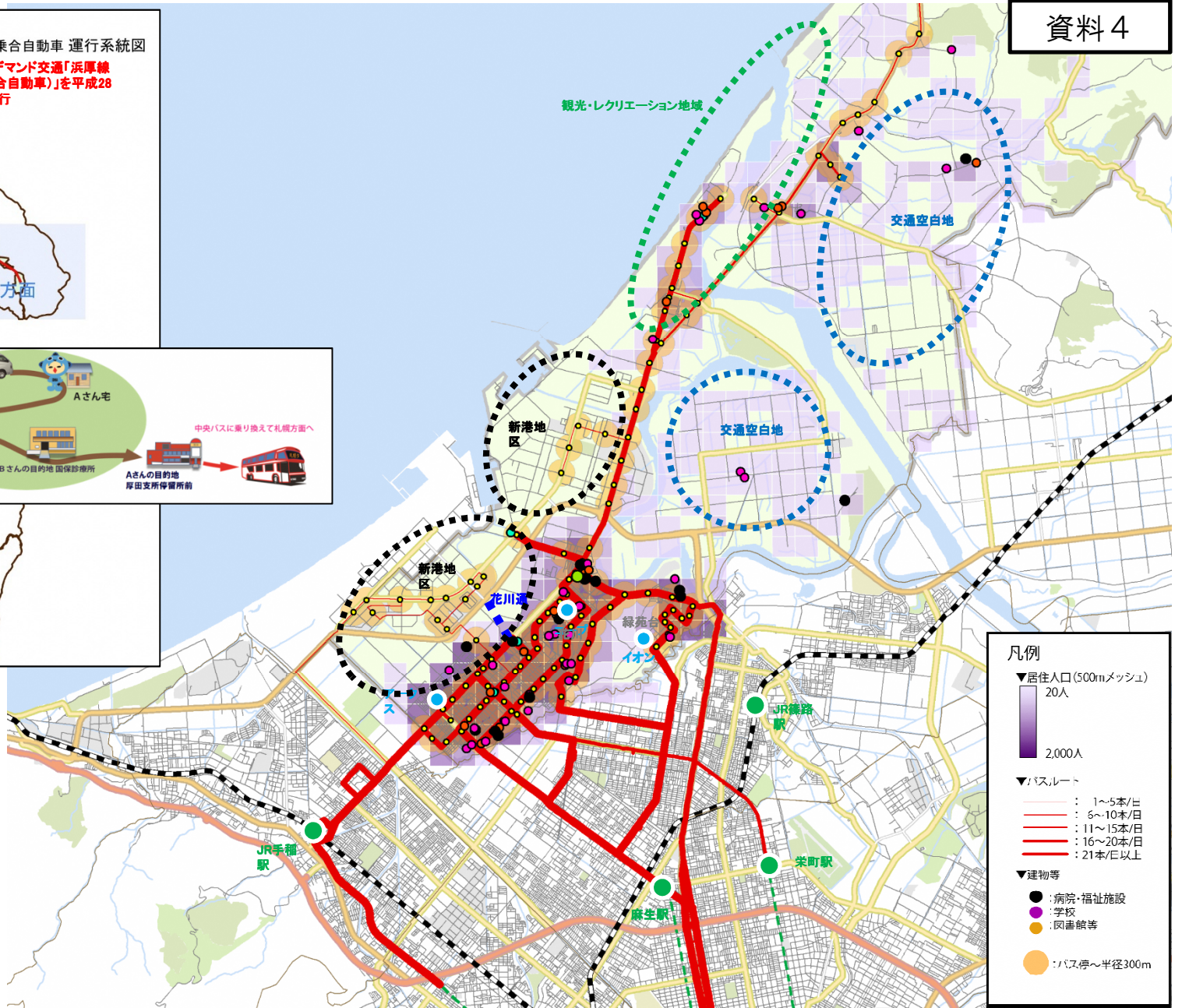


- **いかにして公共交通を維持するか？**
 - 特に浜益、厚田
- 公共交通の改善
 - 既存バス路線の再編
 - 公共交通空白地域の解消(石狩湾新港ほか)
 - バスの利便性向上



石狩市現況図

資料 4



凡例

- ▼居住人口(500mメッシュ) 20人
- 2,000人
- ▼バスルート
 - 1~5本/日
 - 6~10本/日
 - 11~15本/日
 - 16~20本/日
 - 21本/日以上
- ▼建物等
 - : 病院・福祉施設
 - : 学校
 - : 図書館等
 - : バス停〜半径300m

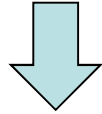
公共交通の改善

- 既存バス路線の再編
 - －ルート、運行便数、運行時間帯の検討
- 郊外部の公共交通空白地域の解消
 - －乗合タクシー、デマンドバスの導入
 - －予約運行方式
- バスの利便性向上
 - －バス待ち環境の改善、ターミナルの整備
 - －バスロケーションシステムの導入の検討
 - －バリアフリー



地域の活性化

- 地域公共交通の活性化？



- 地域の活性化
- 交通の面から考えると、市民が「おでかけする」こと

- 「おでかけする」ためには

– 行く場所、行く目的がある

– そこに行くための交通手段がある

両方がそろっていないといけない！



近年の公共交通政策のうごき

- H19 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
 - 地域公共交通活性化協議会の設立
 - 地域公共交通総合連携計画の策定
- ↓
- バス路線の再編、デマンド運行の導入
 - 補助金獲得が主目的になってしまった反省
- H26 交通政策基本法
 - H26 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正
 - 地域公共交通網形成計画に改正
 - まちづくりとの連携・公共交通の位置づけを明確化



公共交通を考えるポイント

- どこに行くか？ 中心市街地に行くのか？ 札幌か？
- クルマを使うか？ バスを使うか？
 - 便利な方に行く、便利な方を使うに決まっている
- バスを便利にするためにはどうしたら良いか？
- 石狩の拠点を便利にするためのバスサービスの改善方策はないか？(バス停、待合所、ターミナルの場所など)
 - 時は待ってくれない
- 便利になったバスをいかにして利用してもらうか？
- クルマからの転換をどうやって進めるか？
(便利さではクルマにかなわない。市民の意識をどうやって高めるか)
- 行政・事業者・市民のそれぞれの立場から検討



過去にうまく行かなかった自治体の特徴

石狩市はこうならないでください

- 行政
 - 特定の路線、エリアの対策に終始している
 - 国から補助金をどうやって獲得するかに終始している
 - 住民の意見を聞いているフリして実は聞いてない
 - 縦割り行政で横断的な連携ができていない
- 事業者
 - 赤字分は補助金をもらえれば良いと**だけ**考えている
 - 利用者の確保は行政の役割だと思っている
- 住民
 - 今はクルマが使えるけど、将来のためにバスが必要と思っている
 - バス路線の維持は行政の役目だと思っている

