

令和6年度第3回石狩市地域公共交通活性化協議会 議事録(要約)

日 時 令和6年11月26日（金）10時00分～12時00分

場 所 石狩市役所4階 401・402会議室

出席者 小島郁也会長、岸邦宏副会長、佐々木宏嘉委員、熊谷貞治委員、竹内努委員、遠藤辰哉委員（代理出席：笹木 辰憲様）、木村敬委員、平井克典委員、小島義広委員、桑山渉委員、河合保郎委員、高眞一委員、經亀真利委員、高橋英雄委員、杉村勝彦委員、渡部道夫委員、小山玲子委員、渡邊恭子委員、早川真樹委員

事務局 企画課交通担当課長 佐々木拓哉 企画課交通担当主査 江島紀和
企画課交通担当主任 山本雅広

傍聴者 なし

次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1)【協議事項1】市内デマンド型交通事業実運用化に伴う運行エリア等の設定について 継続審議
- (2)【協議事項2】通勤デマンド型交通実証事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について 継続審議
- (3)【協議事項3】浜益区デマンド型事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について 継続審議
- (4)【協議事項4】厚田スクールバス事業における路線取り扱い方法の変更について 新規審議
- (5)【協議事項5】地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について 新規審議

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

- (1)協議事項1「市内デマンド型交通事業実運用化に伴う運行エリア等の設定について」
（※事務局より説明）

●変更点を中心に説明（新旧対照表 参照）

前回の協議会の中で、次期市内デマンド事業の概要及び協議事項についてご提案申し上げたところであるが、その中の運行エリア及び料金についてご意見等を

頂いているところである。運行エリアにおいては、市内路線バスの運行事業者である北海道中央バス様から、住宅地である「樽川 3 丁目」エリアについては、路線バスの乗客との重複により営業に支障が出る可能性があることから、これまで同様「花川・樽川エリア」として整理してほしいとのご要望を頂いているところ。

一方、「樽川調整区域」については、住宅地がなく、当該エリアへのバスによる移動はあまりないことから、新たなエリアとして設定することに同意を頂いたところ。また、「B&G 付近」エリアについては、既存バス停からの離隔距離があること、そして、B&G 付近へのバスでの移動については、札幌方面の方の利用がメインであることから、こちらのエリアについても新たなエリアとして設定することに同意を頂いた。

料金については、前回の協議会において、「デマンドの料金設定が非常に安く、受益者負担のバランスが崩れてしまう恐れがある」と考える。この点について何か見通しあるのか」とのご質問を頂いたところ。改めて、事務局側で精査する中、料金単価積算時に乗合の平均値を 2 名で見込んでいが、現状の実証の実績及び他市のデマンド事業の平均乗合数を鑑みるとやや過大な数字であることから、この数値を 1.5 名で再積算した。その結果、最低単価が 300 円から 400 円となった。

一方、距離の離れたエリアの単価について、同様の方法で積算したところ従来の単価から大幅に上昇したことから、遠距離エリアについては、従来の 2 名の積算で据え置く形で再整理させて頂いた。また、樽川 3 丁目・樽川調整区域エリアが樽川調整区域エリアに変更することに伴い、代表的なスポットが変わったので、改めて「樽川調整区域エリア」として料金を積算したところである。

【質疑・意見】

○特になし

（2）協議事項 2「通勤デマンド型交通実証事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」

（※事務局より説明）

●変更点を中心に説明（新旧対照表 参照）

前回の協議事項のうち、運賃にいて、本年 12 月に北海道中央バスの初乗り単価が 200 円から 240 円になることが予定されている。通勤デマンドの料金については、従来の中央バス新港 3 路線の市内料金を参考に 200 円と提示させて頂いていたところであるが、来年 4 月の事業開始時点の市内路線バスの初乗り単価との整合性を図るため、250 円とする修正を行った。

なお、小学生未満につきましては、据え置きで 100 円とさせて頂く。

【質疑・意見】

○この変更はいつからの適用となるか（岸副会長）

- 令和 7 年度 4 月から、市内交通結節点から新港地域への輸送というスキームに変更しての実証となる。
- 前回の基本的なポイントを押さえながらの議論が必要。上記のスキームということであれば料金体系については了である（岸副会長）
- 前回の議論の説明が足りていなかった。

（3）協議事項 3「浜益区デマンド型事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」

（※事務局より説明）

- 変更点を中心に説明（新旧対照表 参照）
修正事項として、今後のフィーダー線については、浜益区内に加え、厚田区安瀬及び濃屋についても対象エリアとして運行する形にさせて頂きたいと思う。
- スクールバスの路線が 3 つ分かれている理由について（岸副会長）
- 今後浜益学園が開校した場合は従来のスクールバス 2 路線に加えて、1 路線が加わる想定である。
- 今後部活動を行う生徒の帰り便についてはどうしていくのか（岸副会長）
- 部活の時間についてのスクールバスの運行については、将来的に混乗機能を循環線に移行していくことでスクールバスの機能を学校に寄り添った形で運行していければと考えている。
- 今後資料を地域に出していく際に、地域にどういう影響があるのかを分かりやすく伝える必要がある。（岸副会長）
- そのような形で検討する。
- 観光客の移動については公共交通を利用することは難しいということか（岸副会長）
- 域外の方が浜益を訪れる可能性についても捨てずに検討していきたい。
- 特定技能外国人のドライバー活用について、市として導入する予定はあるか（久保田委員）
- 外国人の検討はまだできていない。区内の移動サービスについて一元的な動きとして効率的に運行をしていくことを検討していきたいと考えている。

（4）【協議事項 4】厚田スクールバス事業における路線取り扱い方法の変更について

（※事務局より説明）

- 協議事項 4 についての説明（協議資料 NO 4 参照）

資料「協議事項 No.4」3 ページの別表をご覧いただきたい。現行の厚田区のスクールバス混乗事業は、「発足スクールバス」として、厚田学園から藤本前までの路線を平日 6 便運行しているところである。平成 19 年より、厚田小学校及び厚田中

学校の生徒のスクールバスに混乗機能を設けて運用を行っていたが、児童数の減少及び混乗利用者の減少などから、都度、路線の見直しを行って参った。

今後も路線内の利用箇所が変化していくことが想定される中、これまでの路線による登録から、区内全体のエリア登録に変更したく考えている。

なお、それ以外の項目につきましては、これまでと同様の運用で行います。

○何かがどう変わるのかあまり理解ができない。（池田委員）

●運行方法が変わるものではない。運輸局への申請などの事務手続きに関して変更したいという内容である。

（５）【協議事項 5】地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について

（※事務局より説明）

●フィーダー補助金の令和 6 補助年度における自己評価についての説明（協議資料 NO 5 参照）

昨年 6 月に本協議会にて協議させていただいたフィーダー補助金の令和 6 補助年度における事業評価であり、昨年 10 月から今年の 9 月までの内容となる。

資料 1-1 をご覧いただきたい。フィーダー補助金の申請路線である、浜益南北方面、浜益東方面、厚田方面ですが、中ほど④番事業実施の適切性につきましては、浜益南北方面につきましては浜益南北方面の系統は実績運行回数が計画を上回った一方、浜益東方及び面厚田方面は下回りましたが、事業は適切に実施された。

また、⑤番目標・効果達成状況だが、利用者数については、目標を下回る実績となった。

資料 1-2 をご覧いただきたい。事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連についてであるが、本市の概要及びこれまでの経緯や地域の高齢化率などを記載し、高齢者等交通弱者の「生活の足」確保の必要性や生活利便性向上を図る目的を記載している。

資料 1-3 をご覧いただきたい。これまで申し上げた内容に加えて、本市の地域公共交通の現況やこれまでの協議会の開催状況などを記載している。

・令和 6 年度の事業の実施状況について、札厚線における車内アナウンスなどの利用促進や運行系統を地図で示している。

利用実績と収入実績については、どちらも利用実績、収入実績ともに前年度を下回る実績となった。利用実績では、前年度が 1,478 人、今年度が 1,279 人。浜益南北方面、浜益東方面については、ほぼ前年並みであったが、厚田方面は前年よりも約 25%少ない実績であり、年明け 1 月から 4 月までの利用が特に少ない状況であった。次に収入実績については前年度 637,000 円に対し、今年度は 604,350 円である。利用実績と同様、厚田方面の 1 月から 4 月までの収入が落ち込んでいる状況である。

資料1-3のP4をご覧ください。先ほどまで申し上げてきた内容を「事業実施の適切性」「目標・効果達成状況」「事業の今後の改善点」に落とし込んでおり、以上の内容を札幌運輸支局に提出する予定である。

○東方面及び厚田方面に利用が前年を下回った理由について分かるものがあればお示しいただきたい（池田委員）

●支所にも確認をしたが明確に原因はつかめていない。人口の減少に伴い、複数回利用される方が利用をやめてしまうと、割合としては大きく跳ね返ってくるものであると認識している。

○浜益南北方面と厚田方面のカウントの仕方について（岸副会長）

●規程上は時間帯ごとに運行方面が決まっているが、実際の運用上は柔軟に対応しており。厚田方面に向かう利用者の具体的な数字は把握できていない。

○この議論については、ルーチンワークではなく、実際の利用動態や利用促進について議論をする必要がある。（岸副会長）

●今後しっかりと議論ができるようにデータの精査等も進めていく。

○データ上厚田方面の移動者数については把握できているのか（池田委員）

●実際の運行日誌があるので拾い上げることは可能である。

3. その他

- ・ミニさっぽろというイベントにおいてバス運転手の確保に向けてブース出展を行った。（石狩振興局）

4. 閉会

令和6年/2月25日 議事録確定

石狩市地域公共交通活性化協議会

会 長 小島 郁也

