

令和 7 年度第 2 回石狩市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 令和 7 年 6 月 23 日（月）15 時 00 分～16 時 30 分

場 所 りんくる 2 階 交流活動室

出席者 小島郁也会長、石田眞二副会長、糸尾博樹委員、熊谷貞治委員、遠藤辰哉委員（代理：馬場様）、平井克典委員、小島義広委員、河合保郎委員、高眞一委員、池田篤司委員、門間俊也委員（代理：上野様）、高橋英雄委員、杉村勝彦委員（代理：熊倉様）、竹内努委員、山田浩明委員、木村敬委員、福井輝喜委員、青木仁司委員、久保田貴浩委員、飛鳥謙一委員、秋田谷順子委員

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 吉田有絵
企画課交通担当主任 山本雅広

傍聴者 14 名

次 第

1. 開 会

2. 議 題

報 告

(1) オンデマンド交通の実証運行について

協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画認定申請（令和 8 補助年度地域公共交通計画認定申請）について

(2) 石狩庁舎以北の公共交通について

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

報 告

(1) オンデマンド交通の実証運行について（※事務局より説明）

●令和 6 年度オンデマンド交通の実証運行についての説明＜資料 1 参照＞

令和 6 年度でも 2 つのオンデマンド交通により実証運行を行った。石狩湾新港地域で働く従業員を対象とした「通勤オンデマンド」と、生振地区等公共交通空白地の住民や、買い物をする市民を対象とした「市内オンデマンド」。それぞれ運行については、ダイコク交通様、三和交通様に委託をさせていただき、北海道中央バ

ス様につきましても、バス停を活用させていただくなど、ご協力を賜った。

実績は「通勤オンデマンド」が延べ 11,123 人、石狩湾新港立地企業からは会社として 21 社ご利用をいただいた。「市内オンデマンド」では延べ 4,366 人の方々にご利用いただき、ご利用の大半は「買い物」であり、利用頻度も堅調に増加した。

通勤オンデマンド利用件数のグラフについては、令和 6 年度から通年での実証運行となったが、8 月から 9 月の夏の利用が少なく、10 月から冬にかけて利用件数が多くなる傾向となっている。

通勤オンデマンドの満足度については、左側に 5 段階評価。その横に理由欄となっており、サービス及びアプリに対して大変評価をいただいているところである。

令和 7 年度からの変更点については、発着点が令和 6 年度実証運行までは、麻生駅・手稲北口を発着点として石狩湾新港地域へ行っていたが、南北約 10 km ある石狩湾新港地域への送迎は利用される企業が多くなるほど、出発時間が早くなるなど運用が難しい状況となったことから、令和 7 年度からは発着点をラルズマート花川南店から石狩湾新港西地域へ、石狩市役所から石狩湾新港東地域へと変更した。利用料金も距離に応じて 400 円・600 円・800 円としていたが、発着点が変更になったことから、250 円と変更した。令和 7 年 4 月から行っている実証運行では、4 月 5 月の 2 か月間、合計 1,033 人にご利用いただいている状況である。

市内オンデマンド利用件数のグラフについては、通勤オンデマンドと同じく、令和 6 年度から通年での実証運行となったが、1 月から 3 月の冬に利用する方が多く、それ以外の月についてはほぼ横ばいとなっている。

市内オンデマンドの発着地については、第 1 期及び第 2 期同様、「イオンスーパーセンター石狩緑苑台店様」及び「ラルズマート花川南店様」の利用が多くなっている。また、「石狩湾新港企業」への利用も上位となっており、買い物利用や、パートなど通勤デマンド利用時間以外に活用される方が多いと推測される。

市内オンデマンドの満足度については、左側に 5 段階評価、その横に理由欄があり、利用者からの意見が寄せられている。通勤同様、サービス及びアプリに対して大変評価をいただいているところである。

令和 6 年度の実証運行を踏まえ、市内デマンドについては今年の 4 月から本格運行となり、任意団体の石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会（通称 ILOT）で運営を行っている。また、今までハイエースを活用して運行していたが、タクシー営業車を活用し、予約が入った際にデマンドカーとして使用するスキームで行い、花川樽川エリアの方も今年度から、B&G 海洋センターやとれのさとに市内デマンドで移動することが可能となった。また、これまではご自宅近くのバス停やコンビニなどのパーチャル停留所までお越しいただく必要があったが、ご自宅前まで送迎するドアツードア方式を採用した。今年度の 4 月・5 月の実績は、2 か月で

合計 697 人にご利用いただいている状況である。

最後に、令和7年度の運行について、市内デマンドは本格運行、通勤デマンドは運行方法を変更したことから1年間再度実証運行を行う。よって、通勤デマンドにつきましては前回同様、国土交通省の共創モデル補助金（2/3補助）を活用する。

【質疑・意見】

○料金設定について、採算性を考慮して設定を行ったか（石田副会長）

- R4当初からバス料金以上タクシー料金未満での料金設定、今年度新たに設定した通勤デマンドの料金についても市内バスの初乗り料金と近似の料金に決定した。採算性の観点から設定できているものではない現状だが、今後事業の継続の観点では、集積しているデータを深堀して検討をしていきたい。

○これまでの実証実験を踏まえて現状の課題などはあるか（石田副会長）

- 通勤デマンドについては昨年度まで札幌から職場まで直通で行けるというシステムに対する満足度が高かった一方、定時性の確保が難しいというのが課題として見えてきた。これを踏まえ、今年度からは、市内停留所からのピストン輸送としたことで課題解決を図ったが、ユーザーからは利便性が下がったという意見も寄せられている。今後ユーザーの方の要望等を踏まえて適宜改善を行っていく。

○利用拡大に向けて、利用された方の属性、目的、ルートなどの情報は把握しているか（石田副会長）

- 乗降場所や、年齢、性別といった情報は保持しているが、そういった情報を活用した分析まではまだ進んでいない。今後データを活用して、市にどういった移動需要があるかを把握していきたい。

協議事項

（1）地域公共交通確保維持改善事業に係る計画認定申請（令和8補助年度地域公共交通計画認定申請）について（※事務局より説明）

- 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画認定申請についての説明<資料2参照>

フィーダー（支線）系統補助は、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援しているものである。本市で申すと、北海道中央バス様の路線バスが厚田道の駅まで運行いただいております、こちらが幹線系統となる。そこから先、浜益地区までを運行をしている浜益厚田間乗合自動車いわゆる浜厚線がフィーダー（支線）系統となる。この、幹線系統を補完するフィーダー系統に係る運行経費への補助がフィーダー系統補助である。

次に補助対象経費については、図にあるように、全体の「経常費用」から「経常収益」を差し引いた「緑の部分」となり、補助率は1/2となる。

補助申請にあたり、当協議会において承認をいただき、「令和8補助年度申請書」を

国土交通省に提出するものである。計画案については、令和7年10月から令和8年9月の運行予定などをまとめたものになる。本日はこの計画案についてご審議の上、決定したいと考えている。この計画を6月30日までに国土交通省に提出する予定であることを申し添える。

資料2をご覧いただきたい。1ページ目が国土交通省に提出する申請書となっている。『計画の内容』ですが、昨年度からの変更点についてご説明する。

2の地域公共交通確保維持改善事業に係る定量的な目標・効果の（1）事業の目標は、定量的な目標値として、昨年度同様、利用者数及び収支率とさせていただいた。令和8補助年度の目標利用者数を1,406人とさせていただいている。収支率については令和5年度に地域公共交通計画を策定した際に、令和5年度の13%から令和12年度に向けて20%を目指すこととしており、令和7年度においては当初値から2%増の15%を目標にさせていただいたところである。

項目3、4について変更はない。

項目5は浜厚線の令和7年度における契約金額である。今年度からこれまで別々で契約を行っていたスクールバス及び混乗事業について契約をまとめたことから、総額から浜厚線の運行経費のみを抽出し記載をさせていただいている。

項目6以降については変更ない。

運行時刻表については、路線の変更はないが、運行時刻につきましては北海道中央バス様の令和7年夏ダイヤに合わせて第8便の運行時刻を若干修正させていただいている。今後も区民の日常生活の足として、多くの方にご活用いただけるよう、利用状況の分析等を図ってまいりたいと考えている。

【質疑・意見】

○令和8年4月には該当の幹線系統が無くなる可能性があるのでは（池田委員）

●事業年度として、令和7年10月から令和8年9月までの運行を対象としている。

申請時点では該当する幹線系統が存在するため、当初申請としては昨年度同様の申請となる。今後幹線系統に変更が生じたタイミングで、適宜変更申請などの対応をとっていく予定

（2）石狩庁舎以北の公共交通について（※中央バス、事務局より説明）

○中央バスの現状についてご説明する。＜資料3＞（中央バス 熊谷所長）

- ・「石狩線」、「厚田線」、「トーマン団地線」の3路線の石狩庁舎以北の廃止について、昨年12月末に石狩市へ申し出を行った。
- ・その後代替交通の構築時期など継続的に協議を行い、石狩線は令和7年11月末、厚田線、トーマン団地線は令和8年3月末をもって廃止せざるを得ないことから、協議会終了の翌日に廃止届を北海道運輸局に提出する。
- ・当社としても長い歴史のある路線であることから、断腸の思いである。

- ・背景として、全国的なバス運転手不足がある。道内ではこの10年で大型二種免許保有者が60%減少したというデータもあり、新規ドライバーの採用は今後ますます困難となる。
- ・当社としても、免許取得補助制度や定年延長をおこなったところではあるが、長時間勤務や不規則な勤務であることから、従業員が増えない。
- ・新型コロナウイルスの影響で、運行便数が減少し、給与が減少したことにより退職者が急増。
- ・高齢化も進んでおり、石狩営業所は従業員140名の内20代は0人、30代は2名となっている。
- ・乗務員に休日出勤をお願いして何とか運行している状況である。

●石狩庁舎以北の公共交通について（※事務局よりP1～4説明）＜資料4＞

昨年12月27日に、中央バス社様から石狩線、札厚線・トーメン団地線の3幹線路線について、石狩庁舎以北の路線廃止の意向表明を受け、年明け以降市と中央バスの間で路線廃止に伴う代替交通移行期間について協議を進めて参った。

市内の幹線路線廃止の事例として、平成28年に廃止となった札幌線の際には、平成20年から中央バス社で地元説明を行い、経営状況の悪化を踏まえて今後の対応策の協議を進め、赤字額の一部を市が補填する形で事業を平成27年度まで継続した経緯がある。そのため、幹線路線廃止の際には、財政的支援による事業延長の協議、代替交通となった場合、検討までに一定期間を頂ける可能性があるかと認識していた。しかし、中央バス社からは、先ほどご説明があった通り、コロナ禍以降、退職者数が就職者数を大幅に上回り、コロナ禍以前と比較し、運転手が3割以上減少するという状況下において、これまでと同様のスケジュール感で廃止を協議することは不可能である。財政的支援をもらって収支改善を図りたいのではなく、人がいないので、1日も早い撤退が必要となっているというスタンスでの協議となった。

「いつ」までに廃止できるか、すなわち代替交通策をいつまでに構築できるかという時間の調整が主題となる中で、協議を進めて参った。

その中、本年5月、石狩線については令和7年11月末での廃止、そして札厚線・トーメン団地線については、令和8年3月末をもつての廃止という具体的な協議を受けたところところある。

一方、廃止の時期について、路線バスの廃止は、道路運送法第15条の2第1項に廃止日の6か月前に国土交通省に廃止届を提出すると定められております。また、道路運送法施行規則第15条の4第2項において、当該路線の休止又は廃止について地域協議会において協議が調った場合には、30日前までの届け出に短縮することができるかとされている。

今回の協議のうち石狩線については、先ほど熊谷所長からもご説明ありました

通り、本日の協議会の協議を踏まえて届出を速やかに提出する算段と伺っている。

中央バス社から協議されている11月末日については、すでに6か月前を経過していることから、本協議会の協議が必要となる。市としては、代替交通の構築に期間を要することから、一日でも長く運行をして頂きたいと考えており、中央バス社から協議されている11月末日の廃止は同意できない。ただし、法律のルール上6か月後の廃止となった場合、代替交通の運行開始が年末年始にかかってしまい、地域交通事業者との調整の中で、代替交通の運行開始が年末年始になると、運行開始直後のトラブル等に対応することが難しいなどリスク管理に課題が出ることから、年末の運行期間を考慮して、12月14日を以ての廃止に同意すると考える。

【質疑・意見】

- 中央バスに確認したいのですが、花畔便については廃止にならないのか（久保田委員）
- 花畔発着便については、今後残す方向で検討している。（中央バス 熊谷所長）
- トーマン団地線の花畔中央がなくなるとの認識で間違いはないか。石狩庁舎から以北についてなくなるとの認識か（久保田委員）
- 石狩線、厚田線、トーマン団地線について、石狩市役所から以北の路線がなくなる。それ以外の路線で花畔中央に停車する路線は廃止路線と別の路線として残る。（中央バス 熊谷所長）
- 市としてフィーダー線をどのように考えているのか（池田委員）
- 厚田線が厚田の道の駅まで行っており、浜厚線が厚田の道の駅まで運行しているので、幹線交通と繋がっている路線ということでフィーダー補助をもらっている。今後厚田線が庁舎迄しか行かないとなると、浜厚線がフィーダーの補助から外れる形になるが、代替交通を検討する上で、浜厚線がフィーダー補助の該当となるような仕組みについて運輸局様をはじめ関係団体に相談しているところである。

●石狩庁舎以北の公共交通について（※事務局よりP5～22説明）＜資料4＞

今回、石狩線、札厚線・トーマン団地線の3路線廃止に伴い、石狩庁舎以北が交通空白地となる。また、浜益区で現在運行を行っているデマンド交通浜厚線についても、幹線交通廃止に伴い、札幌方面への公共交通による移動ができない状況となる。できれば、庁舎・厚田間を一気通貫で行う形で代替交通を事業化したいと考え、複数の交通事業者と交渉して参ったが、厚田発の早朝便（6時）を踏襲するのであれば、人の手当てをするのが非常に困難であるといわれている。また、一气通貫で運行した場合、1往復にかかる時間が長くなることから、特に朝・夕の需要の高い時間帯に効率的に運行することが困難であることが想定される。

以上の状況を踏まえた上で、原案としては、

- ・八幡エリア（八幡コミセン）を交通結節点とし、以南・以北それぞれに新たな交通モードを創設

- ・八幡以南については、本町経由で路線バスとの結節点である石狩庁舎前及びラルズ花川南店（花川南 5-3）に向かう路線を構築
- ・八幡以北については、トーメン団地、望来経由で厚田道の駅に向かう路線を構築したいと考えている。

代替交通案検討にあたり、地域交通事業者であるダイコク交通様、三和交通様、そして新厚商事様にご協力を頂けることになった。路線バス廃止に当たって、地域事業者と協調関係が取れずに代替交通が構築できない事例が全国各地で散見される中、3者からご協力頂けること、篤く御礼申し上げる。

また、幹線交通の代替を構築するのと合わせて、既存交通モードの新たな活用も検討してまいる。現在増毛町から市内を経由して札幌に向かう沿岸バス社の都市間バス「ましけ号」について、現状厚田以南での市内駐車場はない状況となっているが、新たに乗降箇所を設置する方向で沿岸バス社及び増毛町と協議を進めて参る。このほかにも、現在市内で運行している交通モードで、代替交通として機能するものがないか継続的に検討してまいる。

<資料6 ページ>八幡・ラルズ花川南デマンド事業

- ・（月～金（土日祝日除く））八幡・ラルズ花川南店間（本町エリア経由）を1日4往復（午前5便、午後5便）、1台体制で実施
- ・AI デマンドシステムを採用し、全便予約制とする。
- ・停留所は中央バスのバス停やコンビニ、公共施設などをバーチャル停留所として運用（花川エリアは降車（乗車）専用区間）
- ・八幡コミセンで厚田・八幡間シャトル便と乗換する

本路線については、ダイコク交通様、三和交通様に運行して頂くことで調整を進めている。

<資料7 ページ>厚田八幡デマンド事業、

- ・（月～金（土日祝日除く））厚田道の駅・八幡コミセン間を1日5往復（午前5便、午後6便）、1台体制で実施
- ・AI デマンドシステムを採用し、全便予約制とする。
- ・停留所は中央バスのバス停やコンビニ、公共施設などをバーチャル停留所として運用（花川エリアは降車（乗車）専用区間）
- ・八幡コミセンで庁舎・ラルズ行きシャトル便に乗換
- ・厚田道の駅で浜益デマンド（厚浜線）に乗換する

本路線については、新厚商事様に運行して頂くことで調整を進めている。

<資料8 ページ>

只今ご説明した新路線及び既存の浜益厚田線を含めた市内南北の交通路線の時刻表を重ね合わせたものになっている。黄色及び青色になっているセルについては、乗継便となっている。赤色のセルについて、上り線の最終便である厚田八幡線

が18:48分に八幡コミセンについた後、八幡ラルズ線に乗り継ぐ便が車繰りの関係上ないことから、厚田八幡線の最終便のみ、八幡コミセンからラルズ花川南までいくことを想定している。

<資料9 ページ>各路線に分けた形の時刻表

<資料10 ページ>運賃案

運賃については、これまでのバス停単位の料金から、6つのエリアを設定し、エリア間での運賃体系としている。資料右下の表については、新しい運賃と現状の運賃の差を示している。乗降が多いことが想定される花川北・花川南エリアへの運賃は既存料金と比して若干下がる形で設定している。

本原案について、今後、地域の皆様のご意見・ご要望を伺いつつ、本協議会設置要綱第7条の規定に基づき協議会内に分科会を発足し、集中的に原案の審議を進め、路線廃止後切れ目なく代替交通事業を実施できる専門的な体制を構築して参りたいと考えている。

【質疑・意見】

- 持続可能な公共交通ということで話し合っているの、浜益を6時に出て花川に7時30分頃に着く便は、厚田と浜益の人が望んでいるのか。誰が乗るのか。朝の時間設定については地域のニーズをとらえてきちんと考えるべきである。（池田委員）
- 持続可能な体制が重要と考えているので、地域とも協議をしながら検討していく。
- 通学定期の考え方は可能か（久保田委員）
- 定期料金については、どこまで対応ができるかはまだ議論が進んでいない。現状、定期料金設定が難しいところではあるが、地域の意見を聞きながら、検討していきたい。
- 中央バスさんに聞きたいが、3路線が庁舎から以北にかけて廃止となるが、それ以外についても減便等を考えているのか。（池田委員）
- 将来に向けての話しを今することは難しいため、今後減る、増えるの話を今はすることができない。（中央バス 熊谷所長）
- 代替交通を検討するにあたって、補助金の検討をしていくと思うが、補助金が足切りになるような乗車人数なども出てきてしまうと、持続可能な交通確保が難しいと思うので気を付けてほしい。（上野様（門間委員代理））
- 中央バスの現状をお聞きすると、路線廃止も仕方ないことと思う。浜益地区からは通院のため札幌へ向かう高齢者が多いので、高齢者に優しいシステムや運行方法を考えてもらえればと思う（高委員）
- 昔と今で便数が大きく減っていると感じている。コロナ禍以降に色々と情勢も変わっているので、合わせていかなければならないと思う。（秋田谷委員）
- 中央バスさんが廃止するという事で、それに代わる代替交通を検討するという事はいたちごっこになる。中央バスさんが難しい路線を今回はダイコク交通さんと三和交通さんが対応して実現できるという事は奇跡に近いことで、本来はこういう助け

がない地域がほとんどである。石狩市としても交通事業者への手当等をしっかり考えていかないといけない。北海道自体もあと10年ほどしたら帯広市が一つなくなるくらい人口が減る。16万人ぐらい。そうすると、石狩市が今の現状の交通手段を考える前に、石狩市の都市計画をどう考えるか先手を打たないとこれから石狩市民のみなさんがどういう暮らしをどこでどのように生きていくかという事を考えていかなければ、交通の水準だけを確保しようとしても到底無理なので、都市計画から今度は考えていかなければいけないというところにきている。根本的に石狩市のまちづくりをこれからどう考えていくか、そこの暮らしを支える交通をどう動かしていくかという事をエビデンスして持ち帰って市の審議会等でお話していただければと思う。（石田副会長）

●分科会のメンバーについて（※事務局説明）

- ・会長、副会長、交通事業者（ダイコク交通 竹内委員、三和交通 山田委員、北海道中央バス 熊谷委員、新厚商事 澤田委員）、地域自家用有償運送事業（NPO 法人あつたライフサポートの会 渡部委員）、関係行政機関（札幌運輸支局 門間委員）の合計8名の方を分科会委員として提案

【意見なし】

○会長より本議題のまとめ

- ・石狩線の廃止について12月14日とする
- ・代替交通については、分科会を立ち上げ、集中審議を行う
- ・分科会については、事務局案によるメンバーにて協議等を行う

3. その他

- 庁舎以北交通実装のロードマップについてご説明（※事務局説明）＜資料5＞
- シン・石狩市地域公共交通計画についてご説明（※事務局説明）＜資料6＞

4. 閉会

令和7年7月22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

