

平成 23 年度第 12 回石狩市行政評価委員会議事録（要点筆記、委員長署名方式）

日 時：平成 23 年 7 月 27 日（水）9：00～

場 所：石狩市役所 3 階 庁議室

出席者：次のとおり

委 員			職 員	
役職	氏 名	出欠	所 属	氏 名
委員長	松井 義孝	○	(事務局) 企画課企画担当主査	佐々木 大樹
副委員長	長谷部 清	○	(事務局) 企画課企画担当主任	笠井 剛
委員	岩崎 雄三	○	市民生活部長	大林 啓二
委員	堀内 秀和	○	市民生活課長	廣長 秀和
委員	堀 弘子	○	企画課長	松田 裕

傍聴人：0 名

1 開会

【事務局：笠井主任】

第 12 回行政評価委員会を開催いたします。

それでは、この後の進行につきましては、委員長よろしくお願いいたします。

2 議題 (1) 施策評価「公共交通環境の充実」について

【松井委員長】

おはようございます。それでは、本日の施策「公共交通環境の充実」につきまして、市民生活部長よりご説明をお願いします。

【大林 市民生活部長】

「公共交通環境の充実」につきまして、施策評価シートに沿って、説明させていただきます。まず、「施策の目的」でございますが、公共交通環境をより充実させることにより、快適で便利な暮らしを送ることができるまちを目指しております。

次に、「総合計画策定時の状況」でございますが、市内で唯一の公共交通機関である路線バスは、市民の身近な足として生活に欠かすことのできないものとなっているものの、近年、利用者数が減少傾向にあり、採算面で厳しい路線が次々に廃止されるなどの動きが出ていることから、交通空白地域を生まないようにするための対応が必要であるということと、軌道系交通としましては、検討を進めてきた「モノレール」などの導入について、近年の人口増加の鈍化や、国・地方自治体における財政環境の急激な悪化など様々な要因もあり、事業化の見通しは立っていないものの、本市のまちづくりの方向性を大きく左右することから、引き続き、導入の検討が必要であると捉えています。

次に、成果指標についてです。指標 1「市内バス路線数」につきましては、目標値 22 路

線に対しまして、平成 22 年度実績で 21 路線となっておりますことから、目標達成は非常に厳しい状況となっております。続きまして、指標 2「路線バスの利用が便利と感じる市民の割合」についてですが、平成 17 年度実績の 41.1 パーセント以上を目標値としており、平成 20 年度実績で 45.8 パーセントと向上したものの、平成 21 年度実績で 39.9 パーセント、平成 22 年度実績で 36.1 パーセントと低下傾向を示しております。

次に、現状把握と今後の方向性の「(1)現状の評価と課題」についてですが、市内バス路線数は、近年の急速な少子高齢化に伴う中高生の利用の減少、更には団塊世代の退職や核家族化による若年稼働世帯の流出などによる減少から、今後バス事業者においても事業の採算面から路線の更なる縮小も懸念される中で、現実的な対応として現状の路線数を維持していくことが肝要であり、路線数を増やすということになる目標の 22 路線の達成は、極めて厳しい状況にあります。今後は、行政、事業者、利用者である市民がそれぞれの役割と責務を認識し、一体となって取り組みを進めていくことが必要であるのではないかと考えているところでございます。また、その一方で、路線バスの利便性については、利用者数は減少傾向にあるものの、行政の役割として、周辺環境整備はもとより、老朽化するバス待合所の計画的な補修等を行うなど、これらを実施することで、市民の満足度を高めていくことが必要であると考えております。

次に、「(2)施策を取りまく状況の変化」についてですが、近年の少子高齢、人口減少時代にあっては、特に過疎化が著しい浜益区におきまして、区内全域を運行していたバス事業者の撤退など、市民の足の確保ということが、大きな課題としてありました。平成 19 年よりスクールバスとの一般混乗をはじめ、浜益滝川間乗合自動車運行事業、更には札幌浜益線を運行する事業者に対し、欠損額の 1/2 の限度額 300 万円を補助するなど、地域住民の交通手段の維持・確保に努めてきております。

最後の「(3) 今後の取り組み方針」ですが、今後は、急速な高齢化の進展に伴いまして、公共交通の利便性の確保が喫緊の課題であると私共も認識しております。しかしながら、現時点におきまして、行政として、果敢に取り組むべき、改善、改革の方向性というものは、まだ見いだすことができない状況にあります。過疎と市街地における交通体系の在り方と併せて、新港地域なども含めた、市域全体のバス交通体系について、行政、事業者、利用者がそれぞれの役割と責務を認識し、中期的かつ総合的な視点から検討が必要と考えているところであります。以上で説明を終わります。

【松井委員長】

有り難うございました。

それでは、私の方から、2つの指標について確認させていただきます。指標 1「市内バス路線数」の 1 路線が減少していることにつきましては、以前の勉強会の際に、生振の 1 路線が廃止したことによるものと記憶しておりますが、平成 18 年度から廃止ということでしたか。

【大林 市民生活部長】

そうです。

【松井委員長】

指標 2「路線バスの利用が便利と感じる市民の割合」についてですが、企画課のアンケートで把握している実績でしょうか。

【事務局：笠井主任】

そうです。

【堀内委員】

路線別、地域別での満足度は、分かりますか。

【松井委員長】

確かに、地域別だと満足度も違ってくると思います。

【事務局：松田課長】

路線別での満足度は分かりませんが、地域別の満足度を把握することは可能です。

ただ、アンケートの標本数の振分けが、旧石狩で 1,800、厚田で 100、浜益で 100 となっていますので、旧石狩と厚田、浜益とでは、かなり分母が違ってきますので、割合としてかなり違ってくるものと思われます。

【大林 市民生活部長】

ただ、地域別での満足度と言いましても、裏を返せば、確実に 64 パーセントの方々は、不便と感じていますので、市としましては、どういう理由で、不便と感じているのかを押えることが必要だと考えております。

【松井委員長】

そのことは、大事です。

【岩崎委員】

単純に考えると、バス停が遠い、バスの本数が少ないなどの理由ではないでしょうか。

【大林 市民生活部長】

昔は、時間どおりに来ないなど、冬期間での不満がほとんどでした。

【松井委員長】

今では、不便の感じ方が違っているかもしれません。総合計画のアンケートでは、不便だと感じる要因の把握ができませんので、この件に関する個別の調査が必要だと考えます。

【堀内委員】

単純な質問ですが、昔は、飲み会などがあると、最終便に乗れないという状況でしたが、現在のバスの最終便の時間帯は、結構遅くまで走っているのでしょうか。

【大林 市民生活部長】

確かに昔は、地区によっては、最終便の時間帯が早いなど、最終便の時間を遅くしてほしいという声が多く聞かれていました。ただ、そのような声が多くあったからなのか、今では、地下鉄の最終時刻にリンクさせるなど、改善されています。

【松井委員長】

指標については、わかりました。

あと、今後の取り組み方針の中で、行政、事業者、利用者がそれぞれの役割と責務を認識し、中期的かつ総合的な視点から検討が必要とのことでしたが、行政と事業者の役割は、事業者は運行を継続できるようにする、行政は、そこへの支援などの取り組みは、イメージできますが、利用者である市民の役割については、もっとバスを利用するという事なので、そこへの仕掛けとして、何か働きかけはしているのでしょうか。

【廣長 市民生活課長】

厚田・浜益では、地域協議会などを通して、色々と話し合いの場を設けてきたのですが、旧石狩市域では、そこまで踏み込んだ取り組みはありません。

【松井委員長】

石狩市は、車を所有している方がほとんどなので、バスは必要だが、乗らないというのが現状なのでしょう。

【堀内委員】

今は、私も含めて、廃止への危機感がないです。いざ廃止という話しが出てからでは、遅いと思うのです。気付いたら、廃止ということにならないように、今の段階から、「このままだと、10年後、20年後には、廃止になってしまいます」というような広報を行っていくことが必要であり、まず現状を知らせることが大事だと思います。

【廣長 市民生活課長】

我々としても、広報やホームページなどを使って、現状の周知ということを考えています。

【堀内委員】

周知にしても、一回の情報提供に終わるのではなく、何度も何度も、しつこく情報を出していくということが大事だと思います。

【松井委員長】

企画課の事業で、「総合交通体系業務」がありますが、最近のパーソントリップ調査の結果などから、石狩市の総合交通に関する計画というのは、作られているのでしょうか。

【松田 企画課長】

総合交通体系については、札幌市などの隣接するまちとの関係もあり、本市だけで完結する交通体系を考えるということは、現実的ではありませんので、現在、市としての単独の計画は作っていません。ただ、委員長からお話がありましたように、札幌市を中心とした道央都市圏では、協議会を立ち上げ、パーソントリップという調査に基づく「道央都市圏の都市交通マスタープラン」を 22 年 3 月に策定していきまして、その中では、概ね 20 年後の交通施策に関する方向性を示していることから、本市としては、このマスタープランの方向性に沿った取り組みを展開していくこととしています。

また、このマスタープランの本市だけに關する部分では、軌道系という部分についても、触れられています。実現の可能性は極めて低いのですが、軌道系という文言を残していただいております。

このマスタープランにおいても、人口の減少に伴い、公共交通機関の将来需要は落ちて行くということが示されていますので、先程のお話でありましたように、今から、公共交通の現状を広報するという事は、必要なことだと思います。

【松井委員長】

このマスタープランの内容を噛み砕いて、分かり易く広報誌などで情報提供することは可能だと思いますので、旧石狩、厚田・浜益とでは、それぞれで課題などは違ってくると思いますが、まずは、こういう情報を出していくことが必要だと思います。

また、広報誌やホームページ以外でも、大学の先生を招いて、講座や市民フォーラムを開催するという事も一つあると思います。いかに市民の意識をバス利用に向かわせるか、バスを利用しないと、無くなってしまふという意識をいかに持たせられるかということだと思います。中央バスから、急にこの路線は廃止しますということが可能性として、ゼロではないと思いますので、いまから、こういう仕掛けをする必要があると思います。

【廣長 市民生活課長】

既に中央バスからは、厚田－札幌、トーマン団地－札幌、本町地区の石狩－札幌の 3 路線が赤字路線となっており、そのほか、現段階で利用者が落ちてきている、栄町－花川、手稲－石狩の 2 路線についても、厳しい状況ということの情報が上がってきています。

【松井委員長】

ですから、こういう情報を積極的に出した上で、路線を維持するために、我々、市民として、何が出来るのかということを考えさせるために、今から意識付けをしていくことが重要だと思います。まずは、そこへの意識を高め、例えば、この路線であれば、朝の 1 便を減らしても良いだとか、そういう細かいところまで踏み込んだ議論を市民自らが、積極的に展開していくような仕掛けを行っていくことが必要ではないかと思うのです。広報などの情報提供で終わってしまうなど、行政からの一方通行ではダメだと思うのです。

【堀内委員】

総合計画の「施策の内容」の「①バス交通の維持・充実」でも「自家用自動車から公共

交通機関への転換を促進することにより、公共交通機関の維持・確保など、様々な効果が期待されることから、啓発などを通じた公共交通機関の利用促進のための取り組みを進めます。」と書かれていますが、具体的には、これまで、どのような取り組みを行ってきたのでしょうか。

【松田 企画課長】

路線維持に関して、特に路線の収支状況が悪化してきている厚田・浜益では、毎月、厚田と浜益で開催されます、地域協議会において、年間の利用状況などを報告しています。

また、その報告の中では、現在、市で行っている補助について、中央バスへの赤字補填については、赤字額の1/2、上限300万円の補助としているが、実際の赤字額は、既に600万円を超えている状況で、このままですと、中央バスからは、撤退という話が出てくることも可能性としてありますので、皆さんも、もっとバスを利用してくださいということは、常に言ってきています。ただ、なかなか、利用率の向上には繋がっていないのが現状ではあります。

【堀内委員】

施策評価の今後の取り組み方針に「行政、事業者、市民がそれぞれの役割と責務を踏まえ、中期的かつ総合的な視点から検討が必要」とありますが、行政は、赤字補填をしている、事業者は赤字を覚悟で運行してきている、では、市民はどうか。この利用者が何をしているかというところが問題だと思うのです。いかに、もっと利用するという気にさせられるか、それには、もっと現状を知ってもらう必要がある、そういう取り組みがこれまでには、なかったのかなと思います。現状を知らないから、利用しないということもあると思うのです。

【松田 企画課長】

厚田・浜益の方たちは、そういう現状を十分認識されていると思います。ただ、仮にバスが廃止になりそうですと言われた時に、自家用車を止めて、バスを利用する方は増えると思いますが、生振の廃止の時もそうでしたが、一過性で終わってしまうということが現実にある訳です。いかに持続したものとするか、難しい問題ではあります。

【堀内委員】

ただ、対策としては、どうしても利用率の向上ということになってくると思うのです。

また、「地域生活バス路線運行対策事業」では、浜益区の人口約1,700人に対し、300万円の補助を行っているが、中央バスの赤字はまだ膨らんでいる状況であって、仮に補助の上限を上げるということになった場合、費用対効果の面で考えると、補助が本当に有効なのかなど、また違った問題が出てくると思うのです。

【松井委員長】

厚田・浜益の方たちが、現状を認識しているとのことですが、厚田では、住民の手でこうした問題への対策を講じられてきていますが、浜益では、補助や滝川浜益間の運行など、

行政が行うものだけとなっていますので、今後の懸念はあると思います。

【松田 企画課長】

確かに、厚田のように NPO などが主体となった取り組みが、浜益へも広がっていくことで、バス利用への意識というものに繋がっていくのだらうと思いますし、そういう期待はしているのですが、これについては、行政からやって下さいと言う話しでもありません。そのきっかけ作りとしての情報提供の必要性というのは、我々としても十分認識していますが、まだ足りていないとも感じますし、工夫して出来る余地もあると感じています。

ただ、厚田のような取り組みが出来たからと言って、全ての課題を解消できるというものでもありませんので、これとは、別の方策を複合的に取り組む必要はあります。

【松井委員長】

そういう意味では、先程のアンケートの話しの中で、不便と感じている方の理由やその要因を探る必要があると思うのです。総合計画のアンケートに追加するという事になれば、質問のボリュームが大きくなってしまいますので、別の手段で聞き取る必要があると思うのですが、例えば、町内会にお願いして、各町内会で、ランダムに 20 人を選んでいただき、結果を報告してもらうなどの調査をできないでしょうか。町内会であれば、全ての調査結果が上がってくるとも思いますし、地域交通ということ言えば、地域での考え方ということも分かってくると思うのですが、いかがでしょうか。

【大林 市民生活部長】

町内会につきましても、私どもの所管で担当しているのですが、町内会にランダムに選んでもらうというのは難しいと思います。また、その取り組む内容によって、町内会で温度差が生じてくるということが、事実としてありまして、確実にある程度のサンプル数を集められるかということも正直見えませんので、難しいのではないかと思います。

【堀委員】

町内会に依頼するということは、年代や意見、考え方が偏るという問題もあると思います。

【松井委員長】

やはり、総合計画のアンケートのような調査を個別で行う必要があると思いますね。

【大林 市民生活部長】

あと、委員長がおっしゃっていた地域交通ということに関しまして、市としては、札幌浜益線が、地域交通での喫緊の課題だと捉えています。いま、赤字額の 1/2 の上限 300 万円として、財政支援を行っている訳ですが、実際の赤字額からすると、現在で、約 480 万円程度の補助額となってきます。

従いまして、中央バスとしては、180 万円のリスクを背負って運行している状況になりますので、近い将来、廃止ということと併せて、補助の上限 300 万円からの増額という要望

はあると思っています。この増額につきましては、市は、どこまで財政支援が出来るのかということになりますので、市としては、現段階から様々なシミュレーションを行い、その見合いとなるボーダーラインの設定が必要だと考えています。

そして、我々としては、この札幌浜益線を何とか維持していきたいと思っております。

【堀委員】

一点確認させてください。勉強会の時にも聞いたのかもしれませんが、収支率 55 パーセントなどの要件で国の補助の対象となる路線があるとのことでしたが、この札幌浜益線については、国の補助の要件に当てはまらないので、市が単独で補助をしているということでしたか。

【大林 市民生活部長】

そうです。合併前の浜益村の時代では、補助をもらっていた時期があったのですが、その後の補助制度の改正などで、現在では、収支率以前に運行本数などの要件があり、補助要件の入り口で、はじかれてしまう路線です。

【堀委員】

今、確認させていただいたのは、国の補助が、この先も使えないということであれば、市が単独で補助を続けていくことになると思うのですが、仮に、今後とも赤字が膨らみ、市としてもこれ以上の補助はできないなどの状況になった場合、中央バスとしては、当然廃止ということになり、この地域の方にとっては、通院などの足が無くなる訳で、様々な面で、市民サービスを受けることができないなどの問題が出てくると思います。

この地域の実情というものを分かった上で、合併している訳ですから、どこに住んでいても、同じような市民サービスを受けられるように、ここの地域の足を確保するということは、とても大事なことだと思います。

また、地域協議会などで、情報提供や利用してくださいということを書いてきたことでしたが、利用状況が変わらないから、中央バスに補助をしているという状況だと思うのです。ただ、この地域にとっては、この 300 万円の補助は、必要なことだと私も思いますし、今後も維持をしていかななくてはいけない路線だと思います。

市としては、今後も赤字が膨らんでいった場合には、廃止という選択になるのか、別な方策を講じて、足を確保するのか、現段階で考えなどはありますか。

【大林 市民生活部長】

現時点では、現状の交通環境を維持し、確保していきたいと考えておりますし、今後、補助の増額といった場合には、そういう姿勢で、中央バスとの交渉に臨みますが、ただ、堀委員がおっしゃいますように、今後、補助が 400 万円、500 万円という要望になってきた時には、補助の継続など費用対効果を考えた中で、例えば、厚田支所からは、札幌方面へのバスが数本ございますので、浜益と厚田支所を結ぶ交通体系を業務委託などで行うなど、そういうことも視野に入れて考えて行かなければならないとは思っております。

また、医療機関や介護、福祉施設への足の確保ということで言えば、現在、浜益では、「浜

益滝川間乗合自動車運行事業」で、滝川の医療機関へ行くことが出来ますし、「スクールバス混乗事業」では、浜益国民健康保険診療所へも行けます。厚田においても、既存の路線バスや「スクールバス混乗事業」、「ライフサポート組織育成支援業務」の過疎地有償運送などにより、あつた中央クリニックや高齢者福祉施設へ行けるなど、医療機関などとの接続ということに関しては、確保できていると思っております。

【堀委員】

仮に中央バスが廃止した場合の考え方の一つとして、浜益と厚田支所を結ぶということでしたが、現在、厚田一札幌の収支率も落ちてきているとのことでしたので、この接続により、収支率も上がると思えますし、これが現実的な方策だと思いました。

【松田 企画課長】

補助が良いのか、業務委託などで厚田と浜益を繋ぐのが良いのかは、これからの検討課題としてありますが、いずれにしましても、最低限の社会インフラとして、必要な足ということには間違いありませんので、市としては何らかの方策を考えていくこととなります。

【松井委員長】

今の説明から、市としては、補助と中央バスから市の運行への切り替えなどとの見合いの中で、検討を進めていくということが、分かりました。

【大林 市民生活部長】

あとは、これからの地域交通を考えた時に、あつたライフサポートの会のような取り組みを広げていくということが大事であり、こういう事業展開への支援も重要な方策だと思っております。

【松井委員長】

その方が、地域自らが知恵を出していくことに繋がっていきますし、こういう路線の維持などでは、大事なことだと思います。

【長谷部副委員長】

あつたライフサポートの会では、若い方といますか、担い手の問題は抱えていないのでしょうか。

【松田 企画課長】

今は、普通の主婦の方ですとか、60歳代、70歳代の方たちが、がんばってやっています。先々を考えていくと、担い手という部分で、大きな問題となってくるとおられますので、厚田支所でもこの担い手の問題も含めて、この事業が継続していけるよう、意識しながら取り組んでいます。

【長谷部副委員長】

あと、個人的に思ったところで、これまでのお話を聞きますと、特に厚田と浜益では、今後、利用が増えるという状況にはないと思いました。

そう言うことから考えますと、既に現状維持ですら、難しい状況にあると思うのです。

また、市としても補助を無制限に出せる財政状況ではないので、あつたライフサポートの会に限らず、まったく新しい取り組みが必要となってくるのではないかと思った訳です。

例えば、タクシー会社との連携で、タクシーを活用して、乗合タクシーとして、区内を循環させるというような方法は出来ないのでしょうか。道路運送法などの縛りもあるのですが、タクシーということで、デマンド交通のような形になり、地域の方にとっては、今のバスよりも非常に便利になりますし、今の時代、タクシー会社もかなり厳しい経営だと聞いていますので、市が、その事業へ補助することで、タクシー会社の収入となってくる訳です。こういう事業展開は、可能なのでしょうか。

【松田 企画課長】

先程の大林部長の説明でありましたように、市有自動車による運行と補助の見合いや、あつたライフサポートの会のような取り組みへの支援も重要な方策だということで、我々も中長期的な検討課題として認識していますし、長谷部副委員長がおっしゃるような取り組みにつきましても、まさに支援の一つに入ってくるものと考えますので、そういう取り組みの可能性の検証や支援策なども含めて、今後、検討を進めていく必要があると思っています。

【長谷部副委員長】

ただ、いざ、中央バスから廃止ということを言われた時に、市としては、ここまでは補助できるが、これ以上の増額はできないので、市として、こういう運行ビジョンを持っているので、補助を打ち切り、そちらへ移行します、と言えるくらいまでの準備が、今から必要だと思うのです。こういうことを詰めておいた方が良いのではないかと思いました。

【廣長 市民生活課長】

今後の方策の一つとして、補助額の上限を考える際には、市有自動車による直営で運行した場合に、車代や人件費、燃料代などの一定の運行経費というものが出てきますので、それら経費が、中央バスへ支払う補助額の上限の目安になると考えております。

【岩崎委員】

一つ聞きたいのですが、例えば、中央バスなどが路線の廃止を決定する場合、関係する市町村へ1年前など、一定程度の期間を設けて、事前に申し入れするというようなルールなどは、あるのでしょうか。

【松田 企画課長】

平成14年度までは、そういう協議期間などの取り決めがありましたが、今は、事前の協議も必要なく、廃止しますという通告だけになっています。ただ、そういうことで、来月

から廃止しますというような対応は、これまでにないです。

札幌浜益線への補助を行う際にも、ある程度の事前の期間を置いて市に打診がありました。中央バスとしましても、廃止などの方針を決定する際は、市への申し入れや、地元への説明会など、1年から数か月前などの期間を設けて行っています。

【岩崎委員】

そういう状況ということであれば、中央バスからは、いきなり廃止ということではなく、1年から数カ月前には、打診があるということですか。

【松田 企画課長】

そのようになると思います。

【松井委員長】

こういう路線の廃止などに備えるという意味でも、厚田・浜益に限らず、旧石狩市域も含めて、いまのライフサポートの会のような取り組みが拡大できれば良いと思います。

【廣長 市民生活課長】

ただ、タクシー会社との兼ね合いもありますので、単純に拡大というのは、難しい問題もあります。厚田・浜益では、それぞれタクシー会社が1社ということもあり、競合しないような調整は取りやすいと思いますが、旧石狩市域では、難しい問題だと思います。

また、ライフサポートのようなものを利用される方というのは、自分で運転できない、運転できる家族がいないという方で、体が悪いですとか、高齢で運転ができないなどと言った理由で利用されることが多いと思うのです。厚田・浜益では、特にこの高齢化という問題があって、そもそもサポートする人材が少ないなどの問題もあり、これをいかに改善できるかが課題ということも言える訳です。

【堀委員】

軌道系について、お伺いしたいのですが、「総合交通体系業務」の事業評価シートで、事業の内容「⑤この事業に対しての関係者からの意見・要望」の中で、「議会並びに市民から軌道系交通機関の延伸について要望が出されている」とあるのですが、この市民からの要望では、どういう形の軌道系で延伸を要望されてきているのでしょうか。

例えば、地下鉄で麻生駅からの延伸ということなのか、モノレールや鉄道などの新たな軌道で札幌市とつなぐということなのか、どういう軌道系を市民はイメージでして要望しているのでしょうか。市がイメージしている軌道系と違いがあるのか、市と市民との考え方で違いがあるのでしょうか。

【松田 企画課長】

地下鉄を延伸ですとか、モノレールが欲しいですとか、そういう具体的な要望としては、上がってきていません。要は、どういう形でも良いので、軌道系を導入してほしいということだと思います。

【堀委員】

例えば、JRを導入するにしても、札幌駅との接続ではなく、発寒駅などとの接続ということになれば、いらないと思っている方もいる訳です。JRでもバス、地下鉄でも、同じく乗り換えが発生するのであれば、従来どおりバスで地下鉄の麻生駅まで行って、地下鉄で札幌駅に向かう方が、ずっと便利だと言う意見も市民の中にはあります。

こういうことも踏まえた中で検討されてきているのかなど、これまで、どのような検討がされてきて、今後どのように検討を進めていくのかということをおもいました。

【松田 企画課長】

札幌と石狩間でどの程度の移動があるのか、そういう枠の中で、基本的には、麻生からの延伸ということで考えていまして、JR サイドの考え方などでは、札幌・石狩間での JR による軌道系の導入は、ほぼ不可能だということも言われています。

また、昨年の道央都市圏の都市交通マスタープランの策定時でも、軌道系の導入の可能性は、限りなくゼロに近いということも言われましたが、本市としては、これまでの色々な経緯などもありますので、可能性としてゼロにしないでいただきたいということで、今回のマスタープランにおいて、軌道系という文言が残ったという経緯があります。

【堀内委員】

地下鉄の延伸では、札幌市北区の屯田地区での動きはないのでしょうか。

【松田 企画課長】

屯田地区と本市が一緒になって、地下鉄の延伸に向けて要望するなどと言ったことは、ここ数年の間では、私としては承知していません。

過去には、本市の商工会議所や各業界関係者の方々と協議会を立ち上げ、軌道系の導入に向けて活動もしていました。

ただ、このような状況の中では、導入促進に向けた活動をしなくても如何ともしがたいということで、現在は協議会としての活動を行っていません。ただ、今後の社会状況の変化の中で、可能性を見いだせる時がきたら、また、考えていきたいと思いますということで、協議会としては、休止という状態となっております。

【松井委員長】

JRとしては、学園都市線を整備した段階で、道央圏での目標をある程度クリアされていることと思いますね。

【岩崎委員】

この地下鉄の延伸については、札幌市の地下鉄に関する計画などの将来的な考え方というような情報を石狩市として、何かしら持つてはいますよね。

【松田 企画課長】

現在、札幌市では、道央都市圏の都市交通マスタープランの策定に併せ、札幌市の今後

10年間の交通戦略となる「札幌市総合交通計画」を平成23年度末の策定に向けて取り組まれているところでして、札幌市の考えとしては、この10年間の中では、札幌北部方面への延伸は考えていませんということは確認しております。

【岩崎委員】

札幌市も地下鉄の運営は、赤字ですからね。

【松井委員長】

ずっと先の話しになってくるのかもしれませんが、中国、ロシアと言った海外との貿易の拡大や新たな産業の創出など、石狩湾新港地域の今後の発展によっては、軌道系に関する新たな可能性が生まれてくると思います。そういう部分では、軌道系という可能性を残しておくということも大事だと思います。

【松田 企画課長】

今の石狩湾新港地域に関しまして、現在、この交通に関連して検討を行っているものがあります。この地域に立地している企業の中で、多くのアルバイトを雇っているところでは、そのアルバイトの送迎に自社バスを走らせている企業もそれなりの数でありまして、その自社バスを共同で運行できないか、中央バスの路線変更により、改善を図れないかなどの検討を実際に自社バスを運行している企業の方にも入っていただいた中で話し合いを行ってきています。

ただ、経費の問題、企業ごとに繁忙期や勤務時間が違うなど、なかなか実施に向けた方策を見いだせていない状況にはあります。

【堀内委員】

この交通施策については、石狩湾新港地域にしろ、旧石狩市、厚田・浜益地区にしろ、色々な課題を抱えているということが分かりましたし、また、利用してもらうための意識付けもさることながら、利用する人の数、人口にも比例してくる訳で、高齢によって、札幌市のマンションなどへ移り住むといったことも実際にある訳ですから、いかに石狩市に住み続けてもらうか、定住に関する施策など、色々と影響してくるものだということが分かりました。

私もこの行政評価委員会の委員として参加することで、こういう厳しいバスの状況などを知ることができたのですが、裏を返せば、我々市民、特に花川北や南の方は、こういう現状を知らないと思うのです。だから、いざ廃止ということになる前の現段階から情報提供や周知が必要だとも思うのです。

【松井委員長】

他にご質問等ございませんか。それでは、これでヒアリングを終わります。ありがとうございました。

～ 休憩 ～

【松井委員長】

それでは、再開します。

(1)の「現状の課題認識」について、指標1は、「市内バス路線数は横ばいで推移しており、現状維持を確認」とし、指標2は、「路線バスの利用が便利と感じる市民の割合は、減少傾向にあり、目標達成に至っていない。」という意見、また、「バスは必要と認識しているが、利用していないのが現状であり、その要因分析が必要。」という意見になりましょうか。

この(1)「現状の課題認識」の意見から、(2)の「今後の方向性」の評価意見としては、「バス利用の市民への広報については、広報誌などにより、市民の利用促進を図る必要がある。」という評価意見を入れましょう。

【堀内委員】

この利用促進を図るといえることと言えば、「なぜ、利用しないのか」ということを押える必要があると思います。

【堀委員】

実際に改善を図るためのネタを集めることが重要だと思います。

【松井委員長】

それでは、評価意見の2つ目として、「アンケート等により、(利用しない・利用できない) ことの理由を把握する必要がある。」という意見としましょう。

そのほか、何かございますか。

【岩崎委員】

「地域生活バス路線運行対策事業」についてですが、ヒアリングポイントを整理した際に、路線を維持していくことを前提に、今後の赤字額の増に伴う助成の在り方について、検討が必要ではないかという意見があったと思うのですが、評価意見として入れておくべきかと思います。

【松井委員長】

(2)の「今後の方向性」又は、「個別事業に関する指摘事項」のどこかで、「路線維持に向けて、札幌浜益線については、助成の在り方を継続検討すること。」という意見を入れることにしましょう。

このほか、「あつたライフサポートの会」などの取り組みなどで、何かございますか。

【堀委員】

「あつたライフサポートの会」は、浜益も走ることができるのでしょうか。

【岩崎委員】

厚田区内のみの運行です。

【堀委員】

あつたライフサポートの会が、浜益も運行しますと言っても、簡単に運行できるというものではないということでしょうか。

【事務局：笠井主任】

道路運送法に定められた過疎地有償運送運営協議会というものがあり、これにつきましては、市、運輸局、一般の事業者などの関係者で構成している協議会になりまして、そこでの合意を得ることが、運行条件の一つになっています。

あつたライフサポートの会は、厚田区内のみの運行ということを条件として、当協議会からの合意をいただいている状況でして、現状では、浜益での運行はできないこととなっております。

【堀委員】

浜益でも、同じ取り組みを行うためには、あつたライフサポートの会のような組織を立ち上げるか、その協議会から浜益での運行への合意をもらう必要があると。

【松井委員長】

あつたライフサポートの会で、浜益まで網羅できれば、一番簡単な方法だと思いますが、やはり、浜益においても厚田のような取り組みが行われるような機運の高まりが重要だと思いますし、最終的にこれらの取り組みが、路線バスが廃止になった場合の代替手段となってくるのではないかとも思います。

【堀内委員】

いまの段階から、仮に廃止となってしまった場合のシミュレーションは、必要だと思います。

【松井委員長】

それでは、「(3)施策等に関する評価意見」では、「路線バスの代替交通手段の総合的な検討を行うこと。

例えば、「あつたライフサポートの会」のような NPO の取り組みを浜益区でも展開できるよう働きかけるなど。」という意見としましょう。

そのほか、軌道系については、いかがでしょうか。ただ、これについては、評価意見として入れ込めるものではないとも思いますが。

【岩崎委員】

ここで、議論できるものではないのかと。

【堀委員】

そう思います。

【岩崎委員】

よほど大きな社会変化が起きない限り、軌道系の導入ということにはなりませんので。

【松井委員長】

軌道系については、評価意見として入れないこととします。

それでは、もう一度整理させていただきます。

(1)「現状の課題認識」については、指標 1 は、「市内バス路線数は横ばいで推移しており、現状維持を確認」とし、指標 2 は、「路線バスの利用が便利と感じる市民の割合は、減少傾向にあり、目標達成に至っていない。」という現状確認と、「バスは必要と認識しているが、利用していないのが現状であり、その要因分析が必要。」という意見。

(2)「今後の方向性」の評価意見としては、「バス利用の市民への広報については、広報誌などにより、市民の利用促進を図る必要がある。」ということと、「アンケート等により、「利用しない・利用できない」ことの理由を把握する必要がある。」という意見。

また、(3)の「施策等に関する評価意見」に入るのかもしれませんが、仮置きということで、「地域生活バス路線運行対策事業」について、「路線維持に向けて、札幌浜益線については、助成の在り方を継続検討すること。」という意見。

(3)「施策等に関する評価意見」については、「路線バスの代替交通手段の総合的な検討を行うこと。例えば、「あつたライフサポートの会」のような NPO の取り組みを浜益区でも展開できるよう働きかけるなど。」という意見。

以上のような意見のまとめでよろしいでしょうか。

～ 各委員了承 ～

【松井委員長】

それでは、まとめた意見の細かい表現などの整理は事務局にお願いしまして、本日の施策「公共交通環境の充実」については、これで終了したいと思います。ありがとうございました。

次回は、8月3日（水）9：00 から、401 会議室において、これまでのヒアリングで、行政評価委員会意見の案としてまとめてきましたので、次回はそれらの総括を行い、最終的な評価意見として固めていきます。よろしくお願ひします。

平成 24 年 1 月 16 日 議事録確定

石狩市行政評価委員会 委員長 松 井 義 孝