

平成 26 年度第 2 回石狩市地域公共交通会議議事録

1. 日時：平成 26 年 12 月 9 日（火）13：30～15：00
2. 場所：石狩市役所 4 階 403 会議室
3. 出席者
委員 会長 三国義達（環境市民部長）
副会長 樋口康弘（札幌運輸支局首席運輸企画専門官）
塚田みゆき（北海道石狩振興局地域政策部地域政策課長）
黒嶋昌紀（北海道中央バス(株)石狩営業所長）・河合保郎（厚田区自治連合会）
福岡順子（一般公募）・佐藤薫（一般公募）
事務局 田村奈緒美（広聴・市民生活課長）・吉田雅人（広聴・市民生活課主幹）
山田英世（広聴・市民生活課主査）・牧野敏幸（広聴・市民生活課主任）
寺山和孝（浜益支所市民福祉課主査）
4. 傍聴者：2 名
5. 議事
(1) 石狩市地域公共交通調査事業（中間報告）について
6. その他
今後のスケジュールについて
7. 議事の経過

【田村課長】

これより「平成 26 年度第 2 回石狩市地域公共交通会議」を開催いたします。私、地域公共交通会議の事務局を務めさせていただきます広聴・市民生活課長の田村と申します。会議まで進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い致します。
会議に先立ちまして、私どもの事務局の職員をそれぞれ紹介させていただきます。

ー 事務局員紹介 ー

以上のメンバーで務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、本日の資料を確認させていただきます。事前に会議資料を送付させていただきましたが、本日はお席にご用意させていただきました資料 1 から 6 までを使用して会議を進めさせていただきますと思います。申し訳ございませんが、事前に送付させていただきました資料 1 から 4 までは、本日お配りいたしました資料と差替えをお願いいたします。本日、新たな資料として資料 5「生活交通ネットワーク計画の策定に向けた課題と方向性」、資料 6「今後のスケジュールについて」を配布させて頂いております。ご確認をお願いいたします。

それでは次第に沿って進めさせていただきます。次第2番目の「会長挨拶」でございますが、当会議の会長は、「石狩市地域公共交通会議設置要綱」第4条の規定により、「石狩市環境市民部長」をもって充てることとなっておりますので、石狩市環境市民部長の三国よりご挨拶を申し上げます。

－ 会長挨拶 －

【三国会長】

みなさま、こんにちは。本日は足元が悪い中、本会議までお越し頂き有り難うございます。日頃から本市の地域公共交通事業にご協力賜り、誠に有り難うございます。石狩市の概況は、厚田・浜益と合併して10年が経過し、行政域は南北およそ80kmに細長く形成されております。最も北に位置する浜益地区の生活圏は滝川市と石狩市花川、その他に札幌市となっております。他市町村において、地域の疲弊・縮小・過疎化が大変話題になっております。ご多聞にもれず、本市においても都市部以外で人口減少が際立ってきており、高齢化も進行している状況です。現状、みなさま方の移動手段は自家用車によるものが多く、今後の人口減・高齢化の進行等、社会情勢変化を考慮致しますと、早急に本市の地域公共交通の見直しを図ることが重要と市として認識しております。

以上の背景を受け、本年度は高齢化の進行が際立っている浜益区における地域公共交通のあり方についての検証、住民ニーズの把握のためのアンケート調査を実施して参りました。

本日はその報告をベースとし、みなさま方からご意見を頂戴できればと考えております。本日、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【田村課長】

ありがとうございました。

この会議は平成26年度の第2回目となりますが、第1回目は書面会議とさせて頂きましたので改めて委員の自己紹介から始めたいと思います。会長と同様に副会長も充て職となっております、「札幌運輸支局主席運輸企画専門官」にお務めを頂く事となっております。

樋口専門官から順番にご挨拶をお願いしたいと思います。

－ 各委員紹介 －

【田村課長】

ありがとうございました。委員の皆様、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

また本日は説明員として、皆様のお手元の資料を作成下さいました日本データサービス株式会社から、東本次長、大島主任技師、斉藤技師が同席をさせていただきますのでよろしくお願い致します。

それでは議事に入ります。ここからの進行は会長にお願いいたします。

【三国会長】

先程、本日の議題というお話をさせてもらっていますが、おおよそ15時を目安として執り行いたいと思います。円滑な審議の為に協力をお願いしたいと存じます。議事に入る前に、この会議のルールを確認させていただきます。議事録につきましては、全文筆記の上、出席者全員の確認ののち、会長の署名をもって確定いたします。また、本会議は原則公開することとなっており、本日の会議での合意事項は書面による議事概要の公開を行いますので、よろしくお願いいたします。

それでは早速議事に入ります。本日の議題は「石狩市地域公共交通調査事業（中間報告）について」となっております。事務局から説明をお願いいたします。

【吉田主幹】

それでは私から今までの経緯についてご説明させていただきます。

先程、会長の冒頭のご挨拶でもありましたが、本年4月から石狩市では「石狩市地域公共交通調査事業」を実施しております。この調査事業は、石狩市浜益区を対象にした事業でございます。浜益区は現在、人口が約1,600人、870世帯の方が居住している地域でございます。先程の会長のお話でもございましたように、浜益区は市内でも高齢化が進んでいる地域でございます。現在は自家用車を使用されている方も多くいらっしゃるのですが、近い将来、自家用車を運転できない区民が増加し、公共交通以外の移動手段を持たない住民、いわゆる「交通弱者」と呼ばれる方々が、高齢化の進行とともに増加していくのではないかと懸念がございます。

一方では、区全体の人口が減少している傾向がございます。このような状況の中で、現在浜益区を運行する交通事業者は、中央バスさんと沿岸バスさん、また市が自家用有償運送で運営しているスクールバス、滝川と浜益をつなぐ乗合自動車なども運行しています。しかし、いずれの交通形態をみても、利用率が減少傾向にあるという実情がございます。

そのことから、区民ニーズを的確に捉えた移動手段の確保・維持を検討する中で、これまで実施してきた市の公共交通に関わるさまざまな施策がそろそろ見直す時期に来ているのではないかと考えております。例えば現状運行している交通形態のうち省けるものはないか、あるいは改めるべきものがないか、手法としてニーズとずれているものはないかなどを把握するために、この調査事業を行ったところでございます。

この事業では、浜益での生活交通確保維持、それから地域の議題を解決するための交通ニーズの把握を行い、区民にとって使いやすく、持続可能な公共交通の構築を検討することを目的に調査を実施したところでございます。

先程もご説明がありましたが、この事業におきましては、こちらにいらっしゃいます日本データサービス株式会社さんに調査事業を委託しております。この度、事業で実施した調査結果がまとまりましたので、日本データサービスさんからその内容についてご説明頂き、皆さんからご意見ご質問を頂戴し、今後の検討につなげて参りたいと考えております。

それではよろしくお願いいたします。

【大島主任技師】

これ以降の説明は私、大島から説明させていただきます。どうぞよろしく申し上げます。私から資料の1から5までを説明させていただきますが、なるべく円滑に会議を進めたいと考えておりますので、資料説明は要所のみの説明とさせていただきます。

まず初めに資料1「石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画策定に向けた全体像」をご覧ください。こちらは吉田主幹がおっしゃった事を目的、地域交通の課題という形で緑の枠の中で整理させて頂いております。高齢化の進行や商業・医療施設までのアクセスが困難である、あるいは区外への移動が現状、中央バスさんと沿岸バスさんの各1往復のみで難しい、利用者減少に伴い平成25年度で2,400万円がバスの確保・維持に充てられていることから、バスの運行経費の増大が課題として挙げられます。

このような状況を改善することを目的に、今年度、調査事業の中で下の黒枠の中に記載しております住民ニーズ把握アンケート調査及びバス利用実態調査の2つの調査を実施し、課題解決に向けた方策を検討しているところです。詳細は後程ご説明いたします。

本年度は以上の調査結果等を踏まえ、生活交通ネットワーク計画素案策定し、その後平成27年度の初旬に生活交通ネットワーク計画を確定させるという動きを提示しています。その中で、浜益区の新たな公共交通の導入に向けては、アンケート結果やバス利用実態調査を踏まえ、「デマンド交通の導入」が現状、浜益区の公共交通として最も適していると考えております。生活交通ネットワーク計画の策定に向けては、デマンド交通の導入検討や運行計画の検討などをこちらの資料1で全体像としてお示ししております。

資料2以降からは、詳細な部分になってきます。資料2と書かれた「浜益区都市・交通情勢、バス交通の課題」をご覧ください。全体構成は、「浜益区の地域の実情」と「浜益区のバス交通の現状」ということで整理しております。始めに1ページ目ですが、「石狩市の人口」は、平成17年までは増加しておりますが、平成22年には減少に転じております。また、将来推計においても減少していくことが見込まれています。

2ページ目につきましては、年齢階層別人口割合を示しております。石狩市全域におきましても少子高齢化が進行しており、15歳から64歳あるいは15歳未満の方々の割合が減少しております。一方で65歳以上の人口割合でございます高齢化率は年々増加している状況が見受けられます。浜益区の人口割合をみますと、全域と比較しても深刻な状況であり65歳以上というのが15歳から64歳までの年齢の比率よりも上回っているという状況になっており、特に高齢化が進んでいる地域であると言えます。従って、浜益区における今後の公共交通体系のあり方を考えると、高齢化社会に向けた交通弱者への支援というのが必須である、という事が言えます。

3ページ目につきましては、「浜益区の現状」ということで、こちらは施設の張り付き状況を示しておりますが、こちらをみますと国道沿線以外の支線の中にも施設が張り付いておりますので、交通弱者にとっては移動しにくい状況であることが示唆されます。

次の4、5ページでは、人口と高齢者の人口を示しております。青い線がバス路線、それからピンク色の網掛けしている所がバスの乗降できる区間を示しております。このように人口は浜益ですとか、あるいは川下、柏木といったあたりで、人口が張り付いていることがわかります。ここで、5ページ目と

比較しますと、人口の張り付きつまりは高齢者の張り付き状況でもあることがわかります。その中にバス停はというと、比較的充実しているように見えますが、これは路線としては比較的乗れるのですが、実態はスクールバスが走っているだけですとか、そのような状況で時間帯別にみると不便を強いられている部分もあったり、あるいはバス路線も道幅が狭い等の理由から支線の奥まで入っていけないという状況があります。このような状況から、バス交通に対する不満項目として、バス停から遠いといった意見も後程のアンケート調査結果の中で出てきます。

次の6ページ目を開いてください。バス路線ですとかタクシーの現状を示してありまして、バス路線は先程主幹からご説明がありましたけれども、札幌線は中央バスさん、それから特急はぼろ号は、沿岸バスさん、そして市が運行事業者としてスクールバスが運行しており、一般混乗として一般の方も乗れるようになっています。それと最後は浜益―滝川間の乗合自動車が運行しております。これはデマンド型の自動車で、滝川と浜益を結ぶ形で運行しております。また浜益区ではタクシーが営業していない状況で、地域内の移動には不便な状況であります。

これらのことから、課題としまして以下に4つ大きく掲げていますが、まず札幌線は赤字の補填額が年々増大しているという事、区内の医療施設や買物施設といった生活関連施設の立地状況が点在している、またタクシー事業者がいない、最後に区内の公共交通による移動は、スクールバスの一般混乗に依存している点が挙げられます。

7ページ目以降につきましては、各路線の現状と課題を示してありまして、7ページ目は「特急はぼろ号」と「札幌線」ということで、沿岸バスさんと中央バスさんの路線の状況を示してありまして、いずれも都市間を結ぶ幹線バスであり、国道231号を運行している路線になっております。その実態は、いずれも1日1往復のみという状況にありますので、住民のニーズと必ずしも合致しておらず、利用者が減少している状況にあります。また国道沿線しか通りませんので、それ以外の住民が利用する場合は不便な状況となっております。

8ページ目はスクールバスの状況ですけれども、スクールバスは一般混乗ができますし、比較的地域を網羅的に運行している路線となっております。一方でスクールバスの車両は、大きな車両になっておりますので、宅地の前まで乗り入れることが難しいという状況であります。また定時定路線、特に通学の時間を走らせていますので、高齢者の生活スタイルとは必ずしも一致していないという状況になります。

また9ページ目につきましては、浜益―滝川間の乗合自動車を示してありまして、こちらはデマンド型乗合タクシーということで、滝川市の主要施設を利用するためには非常に便利な路線なのですが、それ以外の用途には使えないという状況です。こちら利用者数が年々減少しているという状況にあります。

最後10ページ目になりますけれども、こちらは現在、浜益区の公共交通の維持にどれくらい石狩市として費用がかかっているのかという事と、利用者数の推移を示してあります。浜益区におきましては、バス交通の確保・維持に要している費用は年々増加してありまして、平成21年度から平成25年度にかけては、約2割増加してあります。特に平成25年度には中央バスへの補助金額が増加したことから一

気に増えているといった状況になります。それから下のグラフにつきましては、乗合自動車とスクールバスの利用者数を示しておりまして、年々減少傾向にあります。

以上で資料1「浜益区の都市・交通情勢、バス交通の課題」の説明を終わらせて頂きます。

続きまして資料3に入らせて頂きます。資料3は浜益区内で実施しましたアンケート調査になります。1ページ目をお開きください。本調査の目的は、公共交通の現状の使い方、あるいは今後のバス交通に対するニーズというものを把握するために実施しました。対象は浜益区全域、また一部厚田区濃昼も対象としております。調査期間は7月から8月にかけての1ヶ月間実施しておりまして、回収率は56.2%と、これは自治会の御協力を非常に頂きまして、非常に高い回収率を得られました。結果は3ページ目以降に続きますが、あとに続く部分だけを抜粋してご説明させて頂きたいと思っております。飛びまして6ページ目をお開きください。

「何歳まで運転したいか」という問いのところからスタートしますが、「何歳まで運転したいか」という質問に対して「出来る限りずっと」が6割であるのに対し、2割が「70歳までやめたい」という回答を得ております。この「運転をやめた時にどうするか」といった時には、「バスを利用する」と回答している割合が最も多く、やはりバスに対する必要性が非常に重要ではないかと考えられます。

続きまして7ページ目です。7ページ目につきましては「普段のバスの利用状況」をお聞きしておりまして、この中で「比較的に利用している」の状況は、スクールバスの一般混乗それから中央バスとなっております。さきほど、中央バスさんの利用状況は低くなっているという状況の説明をしましたが、普段利用するバスということをあえて聞くと、中央バスさんも比較的上位に挙がってくる状況になります。ただ、その利用頻度は、「月に数回」ですとか「減多に利用しない」が多く回答されており、この状況をなんとか改善しなければいけないという状況が見えております。

次の8ページ目につきましては、「バスで困っていることについて」で、「バスの便数が少ない」あるいは「乗りたい時間にバスがない」という状況がありますので、やはり朝1便と夕1便という形で運行されている状態では、ニーズには即していないのかな、というところで分析しておりました。

次のページ9ページ目になります。9ページ目につきましては「今のバスで困っていること」を地域的に分析した結果になっております。全体の傾向としては類似しておりますが、特に注目して頂きたいのは、柏木と毘砂別については「バス停が遠い」といった事で、近くにバス停が100メートル位にある方もこういった答えをされていますので、やはり高齢化社会においては100メートル未満の距離感でバス停が必要なのかな、というところで分析しておりました。

11ページ目以降は「通勤通学について」という事でお聞きしているのですが、「時間帯」については8時と17時という事で一般的な答えになっているのですが、12ページ目の「通勤通学先」では、浜益区内で移動されているという方が非常に多くなっているという実情でございます。

13ページ目以降につきましては、「買い物について」という分析をしておりまして、買い物については「月に数回」もしくは「週に1、2回」という状況が多くなっておりまして、その行く曜日というのは「土曜日、日曜日」に行かれるという状況です。

14ページ目は「買い物に到着する時間」という事で、これほどこの市町村でも同じような傾向になるのですけれども、「10時台」の方が非常に多くなっておりまして、また、下の「買い物先に滞在する時

間」という事で質問した結果、「30分以内」が一番多くて、次いで「30分から1時間」という状況になっております。こちらはグラフには出てこないのですけれども、行き先によって滞在時間というのが異なっておりまして、浜益区内で買い物する方はやはり「30分以内」、「30分以上」という方は札幌市内に行かれています方が多かったという状況になっております。

15 ページ目につきましては、こちらは「買い物をする場所」という事で、今私が申し上げたような「浜益区内」というのが4割、それから「札幌市」が約3割という状況になっております。

16 ページ目につきましては、「買い物の交通手段」という部分を地域別に分析した結果ですが、高齢者になればなるほど自動車の運転から公共交通、具体的には中央バスさんですとかスクールバスを利用されている、という状況になっております。

続きまして17 ページ目以降につきましては、「通院について」を示しておりまして、通院は先程の買い物よりもさらに頻度が低くなっておりまして、「月に数回」から「滅多に行かない」という状況が出ております。こちらの「到着する時間」は「9時台から10時台」というかたちになっておりまして、「滞在時間」は買い物より少し伸びて「30分から1時間」が最も多くなっております。

19 ページは「通院に行く場所」です。先程は「買い物に行く場所」という事で浜益と札幌市が半々くらいでしたけれども、通院については圧倒的に「浜益区内」という方が多くなっているという状況になります。

飛ばしまして21 ページ、こちらは「浜益区における今後の公共交通について」という事で、「バスの必要性」という事をお聞きしましたところ、8割強の方が「必要」と回答されております。これに対して「新しい公共交通手段」についてのパンフレットをお配りしながら、デマンド交通なのか定時定路線のコミュニティバスなのかという事をお尋ねしたところ、右のような回答が出ておりまして、「両方利用してみたい」という方が3割、「コミュニティバスを利用したい」という方が2割ということになっております。

23 ページ目になりますと、「新しい公共交通手段を利用する目的」は何か、という事をお聞きしましたところ、約8割の方が「通院」と答えられておりますので、やはり新たな公共交通を今後考える上では、「通院」という部分をターゲットにしながら、プラス「買い物」というような事に重きを置いて考えるべきではないかと考えております。

最後24 ページ目以降は、まとめになっておりまして、私のほうで説明した事がまとめておりますけれども、最後28 ページ目をお聞きください。「新たな公共交通の検討のポイント」という事で、バスの利用頻度というのが「月に数回」といったような状況ですとか、あるいは多くても「週に1、2回」といったような回答が出ておりましたので、そういったバスの利用頻度から区民のニーズを的確に捉えた生活効率を支援する公共交通のあり方を検討したほうがいいという事ですとか、あとはきめ細かい公共交通の検討というのが必要だという事で、アンケート結果としてとりまとめました。

引き続きまして、資料4をご覧ください。先程はアンケートでしたが、こちらのほうは乗降調査という事で、沿岸バスと中央バスさんの利用実態を、傾向を把握するための調査として実施しました。調査期間としましては10月30日の一日限りですけれども、その中で利用者に対して、目的ですとか利用頻度といったものをヒアリングでお聞きしております。その結果につきましては、次のページをご覧くださいま

して、路線図ですとかグラフをお示ししております。上のほうが沿岸バスさん、下のほうが中央バスさんという形で整理しております、こちらの図の見方ですが、右側に青い四角で囲っているものが利用者の属性で「性別」「年齢」「職業」といった形で整理しております、この中の円グラフの外枠に「乗られた方全員のお客さんの状況」、内側に「浜益区内を乗降されたお客さんの状況」を示しております。一つ一つの細かい説明を割愛させていただきますけれども、「利用者の傾向」を右下に書いておりました、まず沿岸バスさんは我々が調査した結果では、往路復路ともに5名ずついらっしゃいました。これは沿岸バスさんにヒアリングした結果でも大体10人くらいと話を伺っておりましたので、大体いいところを調査できたのかなと考えておりました、この利用者はいずれも浜益区内あるいは浜益区内から札幌ターミナル間の利用となっております。それから中央バスさんのほうにつきましては、浜益区内の利用者の傾向という意味では、乗降客数は5名いらっしゃいました。5名のうち4名の方は石狩市街地を利用されておりました、往路につきましては10代と60代、70代の方が石狩市街地へ通学と通院という形でされています。復路に関しましては、全ての方がお帰りという事で、5名の方を調査できましたという状況です。

最後、資料5に入らせて頂きます。こちらは今の乗降調査ですとか、アンケート調査を踏まえまして、課題と今後の方向性というのを、今の時点のものを整理させて頂きました。開いて頂きますと、緑の枠の中というのは今私が説明しましたような中身を、概ねこんなところかという事で抜粋して整理したものになっておりました、施設が点在しているがために、交通弱者にとって不便な状況であるとか、あるいは高齢化社会が今後どんどん進んでいきますので、そういった交通弱者の方が増大していくという状況、あるいはタクシーの廃業、また札幌線というのが利用者が非常に少ないという状況ですとか、あとは札幌への利用者というのが少ないのですが、その中でも利用目的というのが通院ですとか通学といったような日常生活を支えるような移動になっておりますので、こういったものを支えていく必要があると。あるいは一部の地域で、「バス停が遠い」といったようなお声も頂いておりますし、普段の利用というのがスクールバスというのが高い比率となっておりますので、そのあたりも改善していかなければいけないというふうに認識しております。そのようなことを踏まえまして、下の黄色の枠の中で、居住地と生活関連施設を効率的で効果的にネットワークさせる公共交通の再構築が必要であるとまとめております。また住民ニーズを踏まえ、浜益区全域における効率的な生活交通体系の構築を考える必要があるという事で整理しております。下につきましては、各路線の今後の方向性を示しております、まずは都市間幹線につきましては、札幌線の潜在的なニーズあるいは地域の足を支える路線として運行形態の再構築、あるいは現状より質の高いサービスの提供、といったものを検討する必要があるのではないかと考えております。またスクールバスにつきましては、現状は運行体系を維持しつつも、長期的な目線ではデマンド型の新たな運行形態と一体的な運行をするということも検討する必要があるのではないかと考えております。また乗合自動車の滝浜線につきましては、現状では利便性が高く、毎日利用されている方もいるという事で、頻度の高い利用者もいらっしゃるという事ですので、当面は維持していかなければならないという実情もあります。ただし利用者の動向を勘案しながら継続的に他の路線との連携という部分も考えながら検討していかなければならないと捉えております。

最後のまとめとして、現時点ですけれども不採算路線の動向を踏まえた区内公共交通体系の再構築、あるいは浜益区内における、ドア・トゥ・ドアといった書き方をしましたけれど、「バス停が遠い」といったご意見を頂きましたので、そういった方々へのサービスの提供ということでデマンド型がいいのかなというふうに見えてきております。また、生活交通を支えるフィーダー交通の検討という事で、やはり札幌市あるいは石狩市街地へのニーズというものも少なからずあるということが実態として明らかになっておりますので、そういったことの幹線に対する接続の幹の部分をしっかり整備していかなければならないというふうに捉えておまして、最後に右の図ですけれども、「デマンドバスの運行エリア（案）」ということで、こちらは滝浜線の運行エリアをイメージとして出しておりますけれども、おおむねデマンド交通にすると、路線ではなくエリア別に運行していくというような形のイメージになってくるのではないかという事で、現段階の調査結果ということで御報告をさせていただきます。説明は以上になります。

【田村課長】

私の方から、資料の修正をお願いいたします。資料の3をご覧ください。資料の3の16ページ、その中程になるものですが、買い物の交通手段（地区別）というふうになっておりますが、グラフのY軸からも分かるように年代別の資料となっております。説明の中でも地区別というふうに申し上げましたが、こちら年代別へと修正をお願い致します。同じく20ページも同様の設問でございまして、通院の交通手段（地区別）となっておりますが、こちらも年代別となります。御手数ですが修正をお願いいたします。以上です。

【吉田主幹】

もう一点、私の方から説明させていただきたいのですが資料5の最後のページを開けて頂まして、この中の緑のところですが、9つの現状のニーズとか交通課題が挙げられていますが、厚田中学校と浜益中学校の部活動の共同支援対策ということについて若干補足説明させて頂きたいと思っております。現在浜益中学校は、生徒数が少なく、例えば団体競技の部活をやりたい、野球ですとかバレーボールなどをやりたい時には、単独のチーム編成ができない状況ですので、厚田区の中学校の生徒と合同で部活動を行っております。浜益では2つの競技が盛んなので、小学校までやってきて中学校に入ってもやりたいけれど部活がない、ということで厚田区の中学校で部活動を行っております。ただ既存の公共交通とスクールバスは、その生徒さんが学校間を移動して、移動したあと家に帰る際に利用できないという問題が発生しており、このような地域独特の課題についても、一般的な公共交通の課題と併せて今回の検討の中では配慮が必要ということで挙げさせて頂いております。以上でございます。

【三国会長】

各資料について、1か5まで終わったのですが、分けないで1から5全体の一括で、お気づきの点やご質問を受けたいと思っております。ご質問に関しましては、お願いなのですが、議事録作成のため録音をしておりますので、お名前を名乗って、できる限り大きな声でお願いしたいと思います。それとビ

デオカメラで撮影しておりますが、これは議事録作成時にどなたが発言したのかを把握するために撮影しております。その他の用途では使用しませんので、ご理解頂けると幸いです。

では御質問受けたいと思います。どなたでも結構ですので、ご自由にお名前を言って発言して頂いて結構です。

いかがでしょうか。では最初に私のから口火を切ってご質問を1個させて頂きます。先程のご説明でちょっと分からなかったのですが、「デマンド交通」、「デマンド型」それと「コミュニティバス」、「予約運行型バス」、「フィーダー交通」といった言葉がいくつか出てきましたので、それぞれの違いをご説明頂ければと思います。

【大島主任技師】

アンケート調査の中で、デマンド型ですとかコミュニティバスというのを、パンフレット等でイメージをお配りしながらアンケート調査をさせて頂いたのですけれども、まず、今回案を出させて頂いている「デマンド型」というのは、代表的な例を説明させて頂きますと、「予約すると家までバスが来て、そこから目的地まで運んでくれる」といったような形で需要に応じて運行する形態となっております。限りなくタクシーに近いような形態、という事がデマンド型タクシーですとかバスといったような事で言われております。また、「コミュニティバス」という言い方をしておりますが、いわゆる定時定路線で走るバスでその中でも地域の中で運行していくようなものでして、より細かいところを定時定路線で走っていくようなバスを、いわゆるコミュニティバスというような呼び方をさせて頂いております。あとは「フィーダー系統」ですが、フィーダー系統というのは、例えば浜益ですと支所のほうですとか、あるいはもう少し中のほうに入っていくような、枝葉の部分のことをフィーダー系統という呼び方をします。ですから、中央バスさん等が運行している都市間幹線バス路線に接続する枝葉の部分の部分をフィーダーという呼び方で整理しております。

【三国会長】

皆様の方からご質問等ございますか。

浜益区での調査なのですけれど、今日はあいにく浜益区の高田さんは欠席です。御三方は厚田区にお住まいという事で事情は大分違うかもしれませんが、おそらくその浜益の事情で大変苦勞されている点をご理解していただけるのかなと思っております。

ご質問の他にご意見でも合わせてございましたら、伺いたいと思います。

【福岡委員】

厚田区の福岡です。厚田の便も段々と少なくなってきております、使いたい時に使いたい時間にバスが走っていないというのは、厚田・浜益共通だと思います。本日は、厚田のことではなく、浜益区のことですが、結局使いたい時にそのバスがないというので使う人が少なくなるのではと思いましたが、この時間に運行して欲しいと要望があると思いますが、例えば石狩市役所あたりに10時位にまで出てくる

バスが欲しいとか、帰る時も学生さん方がクラブ活動を終わっても間に合う時間というのは、そういう希望ではないでしょうか。

【三国会長】

今、アンケートにいくつかあるかと思うのですけど。

【田村課長】

本調査は浜益区のみを対象としておりまして、厚田区の住民の方の意見が反映できておりませんが、先程ご説明がありましたように、乗りたい時間にバスがないという不満な点がそれにあたると思います。次いで、資料3でいくところの8ページ、バスの便数が少ない、それに対し乗りたい時間に便がないというが半分以上の方がお困りになっていますので、そういうものご不満もおありだと思います。運行便数についても、乗る方が少ないから増えないのか、便数が増えないから乗らないのか、ちょっと微妙なところではございます。

【三国会長】

そういうことがあって先程のご説明で、「デマンド」という予約運行型を検討したらいいのではないかというご提案なのですね。

【佐藤委員】

厚田区佐藤と申しますが、今日はバスで来たのですが、本当に乗っているのが厚田から私一人で、トーマンの団地に来てはじめて少し乗車される方がおりました。いつもは厚田でバスに本当に乗って無くて、危機感を持っております。この委員に今回応募したのもこれから浜益地区だけでなく厚田地区も考えなければならないなと思っております。本日は、とても良い資料を見せていただいて、この通りなのですが、乗らないから便数が減るのか、そこら辺にも非常に関係しているのではないかなって思っております。私も実は冬期間だけは危険なのでバスに乗らせていただいています。ですから、なるべく乗らなければ厚田線も無くなるのでないかなと思って危機感を持っております。これから本当に高齢者が増えていきますので一緒になって考えていきたいなと個人的にそう思っております。

【三国会長】

丁度今日、中央バスの黒嶋さんがいらっしゃっていますけれど、どうですかね、そういった声を乗っている方から聴くことはありますか。

【黒嶋委員】

本日議題に挙がっている路線に限らず、色々な路線でどこをとか、こういう経路で走って欲しいとか、それから時間帯を変えて欲しいとか、そのようなご要望は多々ございます。全てが全てということではありませんけれどもできる範囲でやらせて頂いているという状況です。特に便数については、乗らない

から減る、減るから乗らないという、どっちもどっち、卵とニワトリみたいなどころもあるのですが、便数が少ない所は特に時間の融通性という観点からも増便は難しいところです。実際、時間を変更する事でダイヤが組めないとか、そのような問題も出てくるものですから、できる範囲でというか極力ご要望にお応えしていこうと考えてはいるのですが、全部が全部お応えできるわけにはいかないというのが現状です。

【三国会長】

そのようなこともあつてご提案があるのですが、幹線を走っている路線バスに対して枝葉をデマンド型でカバーして、みなさんを乗り降りしやすい場所に集めていって利用度を増していくという事は考えられるでしょうか。

【黒嶋委員】

はい。

【福岡委員】

すみません、質問なのですけども、厚田の福岡なのですが、今このアンケートは地域に住んでいる方のアンケートですよ。

【田村課長】

はい。

【福岡委員】

浜益に外から行きたいという人の要望はないのでしょうか。昔は浜益にバスで行って、一日いろいろ遊んで、そして帰って来られました。今は、浜益に行けないという声を多く聞きます。札幌の人からです。現状は朝早くに来て浜益に帰るのが夜ですので、とても不便に感じているようです。なので、逆のパターンというのも、やっぱり浜益区外の人から見たら必要なかなと感じております。

【吉田主幹】

はい、そうですね。たとえば浜益温泉がありますので浜益区外から来たいというニーズは確かにあると思います。やはりバスのニーズというのは地域交通のみならず幅広いものなのだなという風に思います。ただ、今回のこの公共交通会議でかけているこの議題につきましては、浜益の方々が札幌や滝川へ行って帰って来る、または、区内を移動する足を検討しております。特に今回のアンケートでは、交通弱者が区内の移動や札幌までの移動を行うのに対し、最適な交通体系を構築していくことを目的に実施しております。そこでさきほどご説明がありましたけども、アンケートの傾向から浜益区民の現状生活に合わせた交通体系の構築を行うことが求められております。市としては観光の施策としても大事なことだと思っているのですが、今回は、まずは生活交通の支援を目的にしているところです。

【三国会長】

先ほどのアンケートでご説明顶きましたが、買物と通院が並列した表記になっていましたけれども、考えてみれば買物というのは日常茶飯事どなたでもご利用されますが、通院は確かにその必要性がない人には実際に必要ない訳ですが、かといって一番厄介なのは、買物というのは、代替手段、例えばトドック等の家まで商品を届けてくれるようなサービスもあります。病院だけはそのようにはいかないもので、なので結局利用者意向に出てきているという認識でよろしいでしょうか。

【大島主任技師】

はい、そういう認識しております。

【三国会長】

どうでしょうか。他ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

塚田課長、管内で他にこういったデマンドとか、コミュニティバスとかは運行しているのでしょうか。コミュニティバスは当別町も運行していますよね。

【塚田委員】

現状、管内では当別町のほか、千歳市、恵庭市でコミュニティバスを運行しております。デマンド型については、新篠津村で運行しているようです。

また、当別町では、市街地循環線の利用者があまり伸びないということで、デマンド型の導入を検討していて、11月から実証実験を始めているようです。

【三国会長】

石狩振興局管内は、やっぱり北石狩と南ではだいぶ事情がちがいますよね。

どうでしょうか。樋口専門官からもご覧になられて、このような手法というのは、将来的にも維持可能で運行できるものなのでしょうか。

【樋口副会長】

デマンド型を活用してフィーダー系統を設定するとして、問題は幹線が貧弱な状態なことです。そのような貧弱な幹線に接続しようとする朝1本夕方1本しかない、そこだけに集中する形で果たして住民の生活の足を確保することはできるのかなと心配に思います。

【三国会長】

実際、黒嶋さんなんかもお判りなのでしょうけれど、現状からするとやっぱりそこに便数が増える要素というのは、それだけの乗客が見込めないと難しいのでしょうか。

【黒嶋委員】

そうですね。現在運行便数が少ない路線について、今後便数を増やすというのは、将来的に利用者が見込めないと厳しいです。

【大島主任技師】

具体的な運行計画自体はこれから煮詰めていきますけれども、今我々のほうで考えている運行形態につきましては、札厚線については日中も走られていますので、その厚田支所にぶつけるようなフィーダー系統はいかがかなということで、検討段階ですけれども、考えておりました。既存の浜益から札幌に出るような路線ですと、朝1便と夕1便しかないのですけれども、札厚線にぶつける事によって、少し柔軟な対応ができるかなと考えておりました。以上です。

【三国会長】

はい、ありがとうございました。

【吉田主幹】

今回のネットワーク計画の中では、デマンドという動きの中で、一つには今お話のありました幹線へのフィーダーという部分の整理が一つあります。これは現行で今、朝夕と、朝一番早いのが通勤通学で走っている時間帯がまず中央バスさんだと思うのですが、札幌の通院ということであれば沿岸バスさんがそれよりやや遅い時間から浜益を出て、札幌に着く時間が、中央バスさんは8時台ですけれども、沿岸バスさんだと10時台に着くという、そういう使い分けがまず一つありえます。

そうした中でも、まずは、国道沿線のの所以外、例えば川下とか柏木でも、一旦国道から中に入ると、バス停が遠い方がいらっしゃいますので、まずは柏木のバス停までデマンドで行って、それから中央バス、それから沿岸バスで札幌に行くフィーダーというのが一つ考えられると思います。

それから現状、中央バスさん沿岸バスさんが走っていない昼の時間帯は、例えば浜益診療所に運行することも考えられます。浜益診療所へはスクールバスを活用し、多くの区民が区内移動されています。また厚田区への部活動の話があり、厚田区のエリアに運行するということを考えなければなりません。さきほど日本データサービスさんからあったように厚田支所から札幌までの便であれば中央バスの便数はありますので、それに接続ということも選択肢にはあるかと思います。滝川については、今は滝川浜益乗合自動車というのがありまして、これは平均毎日3人~4人以上の利用がありますので、これは当面続けていけると思います。そのような観点から、まず浜益区に厚田区までのデマンド型を導入することで、まずは浜益区内のニーズ応えることを考えております。フィーダーのやり方については、いろいろな条件もありますので、たとえば中央バスさんが札幌線の便数を増やすことが厳しいという事情がありますので、札幌線が運行していない時間帯を補うような路線、かつ区民のニーズに即した路線の構築できないかということでデマンドというような発想を持っております。

【三国会長】

うまくやれば相乗効果になるということですね。

【吉田主幹】

そうですね。

【三国会長】

河合さん、何かいかがですか？

おそらく将来的にはこの浜益のことが厚田地区の実情にもなり得ると考えられます、これは花川についても意外とそんな遠い話ではなくて、花川の現状の高齢化率、結構団塊の世代の方の居住状況等、10年後には皆さん70になってくることになりますので、20年後には80になりますから、もう車を運転なさらない時にこの地域内でどうやって移動するのだろうかというのは重要な課題になってきます。

【河合委員】

厚田区についてはもう4年も5年も前からこの問題が見えてきております。そこで区民にアンケートを取ったら足がないと、病院や買い物に行くにしても行けないということで、1年間ボランティアで、無料で送り迎えを実施したことがあります。その結果を踏まえて、今はNPO法人になってライフサポートという事で車を運行しています。これは自宅から病院・買物、それからバス停まではいいよ、ということでも有料でやっています。料金はだいたいタクシーの半額以下という金額で、そして予約制で、1人でなくて3人乗ったらその料金は3等分するという料金体系で乗合で利用してもらっています。その中で、「石狩市街地までいけないのか」というご意見も出ましたが、それはできないということで、結局バス停まで送って、バスで来てもらって、帰り何時のバスで来るからということで、その時間に合わせてバス停まで行って自宅へ送っている状況です。老人のリハビリとかいろんなものも時間を何時までに行きたいというニーズに応えるような事業をやっています。厚田の場合は、札幌間のバスは浜益からみたら便数が多いから、何とか成り立っていると思います。だけど将来的に厚田からも人がいなくなった場合、どうなるのかなという不安もあります。浜益もバス停やバス路線がなくなることが想定されるので、買い物や市内移動を支援できる団体を作って運行することは必要になると思います。

【三国会長】

そうですね。厚田区の導入は早かったですよね。有償での移送ですよね。

【河合委員】

そうです。当時はガソリン代もそれほどかからなかったもので、そのような状況であれば、1年間無料で試験しようということになりました。1年間無料で実施したのですが結構需要があるので、それで正式に申し込んで今は結構利用者がいます。

【三国会長】

バス停までだから結局路線バス利用の相乗効果になっていますね。

【河合委員】

聚富とか望来の方からの利用があり相乗効果があるようです。厚田までは発足当時からスクールバスが運行しているので、利用は全然ありませんけれども、厚田の市街の人は老人会で行きたいからとか温泉行きたいからとかという事で送り迎えをしている。大体 200 円位の運行です。

【三国会長】

ありがとうございます。あと何か御意見御質問はございますか。なければ、今後のスケジュールについてお願いします。

【田村課長】

はい。では資料 6 の今後のスケジュールをご覧いただきながらご説明したいと思います。

【大島主任技師】

資料 6「今後のスケジュールについて」ご説明いたします。資料 6 につきましては、予定・実績という形で整理しておりまして、この赤線のところが実績になっております。ですので、本日説明しました調査結果などにつきましては実績として書いておりまして、今後の予定ですけれども、方向性・事業の検討という事で、本日のご意見等も含められまして反映して、生活交通ネットワーク計画の素案作成というのを、3 月中に策定いたします。それを基に次回の公共交通会議を開催しまして、年度いっぱい素案を確定させるというスケジュールを提示しています。最後には本格運行に向けた準備という事で、各種交通事業者様との協議ですとか、あるいは新しい公共交通という事ですので、地域住民の方への周知ですとか、あるいは利用促進策の検討といったものもしていかなければならないのではないかと考えております。という事で、来年度の 7 月以降には、本格運行に向けた準備という事で作業に入って頂くという事になっております。具体的な本格運行の時期につきましては、交通事業者様との協議等により決定するという予定になっておりますので、来年度につきましては不透明なところも一部ございますけれども、予定としてこの様に進めるとよいのではという事で、今後のスケジュールを説明させて頂きました。以上になります。

【田村課長】

全体でご質問はありますでしょうか。

【三国会長】

今日の一件の中で、地域の方々からのデマンド型の足の必要性とかもありましたし、それから、個別の事業の採算性のリスクのチェックの重要性の話もありました。それから実際に実証を行っている当別さんなどの動向なんかもありましたし、熟度の高い議論を進めていきたいと思っております。

あとよろしいですか。

【田村課長】

最後になりますが、地域公共交通会議に関する今後の予定をご案内したいと思います。会議資料の2ページをご覧くださいと思いますが、皆様全委員の任期は来年2月24日までとなっておりますので、改めて公募の方の募集をさせていただきます。募集の期間が来年、年を明けまして1月5日から30日まで、人数は2名、厚田区及び浜益区の路線バスを利用されている方を対象としております。新たな委員につきましては平成27年2月25日から2年間の任期で委嘱をさせていただきますので、またその節はよろしくお願ひします。第3回の交通会議につきましては、平成27年3月頃を予定しておりまして、その時には浜益区生活交通ネットワーク計画の素案についてお示しをして、ご意見等を頂けると思っております。近くなったら日程調整をさせていただきますので、改めてご協力をお願いします。最後に何かご確認したいことはございますか。

【福岡委員】

デマンド型は予約が必要なのでしょうか。利用当日に乗りたい場合は利用できないのでしょうか。

【吉田主幹】

大体、他の事例を見ますと前日までの予約が必要になります。当日の午前中の予約でも利用できるケースはございますが、本市におけるデマンド型の導入は前日までに、というのが基本になると思います。

【三国会長】

他にご意見がなければ、これで本日は終了したいと思います。

よろしいですか。どうもありがとうございました。

— 議事録署名 —

平成27年1月7日

会長 三 国 義 達