

## 平成 26 年度第 3 回石狩市地域公共交通会議議事録

1. 日 時：平成 27 年 2 月 26 日（木）10：30～12：00
2. 場 所：石狩市役所 5 階 第 2 委員会室
3. 出席委員：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）  
今倫康（北海道地方交通運輸産業労働組合協議会副議長）  
福岡順子（一般公募）  
真田レイ（一般公募）  
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）、  
開発克久（浜益支所市民福祉課長）、木村弘一（浜益生涯学習課主査）
4. 傍 聴 者：4 名
5. 議 事  
(1) 浜益区生活交通ネットワークについて  
(2) 浜益スクールバスの運行経路及び運行時間の変更について
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】

定刻となりましたので、これより平成 26 年度 第 3 回 石狩市地域公共交通会議を開催いたします。私、会議の事務局をさせていただいております広聴・市民生活課の課長 田村と申します。よろしくお願ひ申し上げます。

本日の会議は、委員が変更となってから最初の会議となっております。委嘱状はお手元に配付させていただきました。任期が平成 27 年 2 月 25 日から平成 29 年 2 月 24 日までの 2 年間となっております。

会議を開催する前に、事務局の紹介をさせていただきます。

・・・事務局紹介・・・

以上のメンバーで務めさせていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

ここからは、次第にしたがいまして、進行させていただきます。

2 番目に会長あいさつがございますが、その前に会議設置要綱について、ご説明いたします。会議資料の 3～4 ページ目をご覧ください。

本会議の会長は、石狩市地域公共交通会議設置要綱の第 4 条の規定により、石狩市環境市民部長となっておりますので、環境市民部長の三国より、ごあいさつ申し上げます。

### 【三国会長】

おはようございます。通常の審議会等であれば、外部の方が会長を務めるのが一般的ですが、この地域公共交通会議の特性として、市域内の公共交通について、行政や関係機関、またはバス事業者など関係する方々で、どのような公共交通体系を構築していく必要があるのかをより具体的に議論していくことが重要となっております。これに市民の方のご意見を交え、より良い交通体系を構築していく趣旨であることから、一般公募という形で市民の方を委員として選定し、来ていただいております。

そのことから、関係部局の部長である私が会長を務めさせていただいております。ご理解いただくと幸いです。

今回、初めてご参加いただける委員もおりますが、この会議では専門的な議論もされます。しかし、市民代表の皆様には、普段利用される立場として、率直なご意見をおっしゃっていただけると幸いです。

本日の案件は 2 件ございまして、1 点目が浜益区の新たな公共交通ネットワークの方向性について、今回は中間報告でしたが、今回は方向性がまとまったことから最終報告をいたします。もう 1 点が浜益区内を運行するスクールバスの運行経路及び時刻の変更についてです。この 2 点について、ご議論賜ればと考えておりますので、よろしくご意見申し上げます。

簡単ではありますが、これを会長あいさつに代えさせていただきます。本日は忌憚のないご意見をいただけるよう、ご意見申し上げます。

### 【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 3 回目となりますが、今回は委員変更後、最初の会議となります。改めて自己紹介から始めさせていただきます。

会長と同様、副会長も充て職となっております、札幌運輸支局首席運輸企画専門官に努めていただいております。

・・・委員紹介・・・

ありがとうございました。委員の皆様、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また本日は説明員として、受託事業者でございます日本データサービス株式会社より大島主任技師、斉藤技師、また、浜益生涯学習課から課長の開発、主査の木村が出席いたします。それでは、議事に入ります。ここからの進行は会長の方でお願いいたします。

**【三国部長】**

本日の会議ですが、12時頃を目途に進行したいと思います。議事に入る前に、ルールの確認をいたします。今まで通り、議事録は全文筆記の上、出席者全員に確認いただき、会長の署名を持って確定いたします。

配付資料の確認を事務局からお願いします。

**【田村課長】**

事前に配付してございます資料が、会議次第、資料1「石狩市地域公共交通調査事業報告及び石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画に関する事項について」、資料3「浜益スクールバスの運行経路及び運行時間の変更について」となっておりますが、こちらはお持ちいただいておりますでしょうか。本日新たに資料2-①「地域公共交通確保維持事業の定量的な目標」、資料2-②「予約運行型バスの運行エリア」、資料2-③「予約運行型バス運行計画（案）」を配付させていただいております。

お手元がない方がいらっしゃいましたら、事務局までお申し付けください。

**【三国会長】**

それでは、議題にはいります。「浜益区生活交通ネットワークについて」事務局から説明をお願いします。

**【吉田主幹】**

それでは、議題の1番目「浜益区生活交通ネットワークについて」をご説明いたします。本件につきましては、昨年12月に開催いたしました本会議で、本市浜益区の公共交通の再構築を目的に実施しております石狩市地域公共交通調査事業について、中間報告をさせていただいております。この度、調査を委託しております日本データサービス株式会社から最終報告がまとまりましたので、ご報告を申し上げます。また、調査事業から導き出された方向性を基に、生活交通ネットワーク計画に記載する事項についてご提案をいただきます。

本日はその内容等について、ご議論いただき、計画の策定につなげて参りたいと存じます。それでは、日本データサービス株式会社よりご説明いたします。

**【大島主任技師】**

日本データサービス株式会社の大島と申します。本日はよろしくお願ひいたします。お手元の資料1「石狩市地域公共交通調査事業報告及び石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画に関する事項について」をもって、説明いたします。

目次をご覧ください。先ほど、吉田主幹からご説明がありました通り、1章では今年度実施いたしました調査事業の報告をまとめております。2章では生活交通ネットワーク計画に関する事項として、運輸局に申請する様式に合わせた構成としております。

内容のご説明をいたしますが、内容については前回の中間報告でご説明しておりますので、割愛しながらの説明といたします。

1 ページ目では事業の目的として、公共交通の利用者は、人口減少等により、減少の一途を辿っております。特に札幌浜益線の浜益区内を運行している区間は、不採算路線となっており、今後、継続的に運行することが困難な状況となっております。また地域性に着目すると、浜益区の高齢化率は非常に高い数値を示しており、高齢社会における地域住民の足の確保が重要となっております。そのことから、先ほどから会長を含め、申し上げておりますが、持続可能な公共交通体系の構築が必要となっております。

1.2 で区域を記載しており、浜益区全域としております。

1.3 以降で現状と課題について整理しておりますが、こちらにつきましては、前回の会議でもお示ししておりますので、割愛させていただきます。

5 ページ目では、1.4 公共交通の現況として、浜益区内を運行しているバス路線などを整理しております。都市間バスになりますが、①中央バスの札幌浜益線、加えて②沿岸バスの特急はぼろ号、石狩市で運営している③スクールバス、こちらは一般の方も利用することが可能な路線となっておりますので、この表で整理しております。その他、石狩市で運営している④浜益滝川間乗合自動車、こちらは予約運行型であり、ドア・トゥ・ドアで利用できる路線となっております。

タクシー事業者については、現在は運営している事業者がございませんので、そのような面からも課題がある状況です。

各路線の状況を 8 ページ目まで示しておりますので、そちらをご覧ください。

9 ページでは、バス交通に関する運行経費及び利用者の推移を整理しております。運行経費は年々増加しており、平成 21 年から平成 25 年で約 2 割の増加となっております。一方で乗合自動車とスクールバスの利用者は約 3 割の減少となっております。

10～11 ページで住民ニーズ調査の結果をお示ししております。今回の調査事業で石狩市浜益区の住民を対象にアンケート調査を実施していただき、調査から見出された課題について、整理しております。「住民ニーズに即し、日常生活を支援できる公共交通の構築が必要」として、「バス停が自宅付近にない」や「乗りたい時間に便がない」などのニーズに対して、現状では必ずしもマッチしていない公共交通体系になっていることから、それらに対応した公共交通体系を構築する必要があります。また、区民のバス利用頻度を的確に捉えたきめ細かい公共交通の検討を行うことも必要となっております。

12 ページは、現在、浜益区内を運行している都市間バスである札幌浜益線や特急はぼろ号の利用者を対象としたバス乗降調査の結果を示しており、現状、どのような利用があるのかなどを分析しております。

13 ページで地域公共交通の課題を整理しており、地域の課題として高齢化の進行や浜益区には大型商業施設や総合的な医療施設がないことを整理しており、区外への移動を支援することが必要となっております。また、交通の課題としては、区外への移動を支援するバス交通は限られた本数のみの運

行となっていることを挙げております。ここまでが石狩市浜益区の現状として、既存資料や調査結果を基に整理した結果となっております。

14 ページでは、類似事例として、他都市の事例を整理しており、前回の会議でもお話があった当別町では、定時定路線のふれあいバスを運行しており、運行当初は利用者が多かったようですが、現在は1便あたり1.3人まで利用が低下している状況です。そのような中で、現在は予約運行型の交通を検討しており、実証調査を経て、本格運行に向けた検討をしている状況です。

その他、むかわ町、ニセコ町、池田町は、浜益区と同様にスクールバスを運行しつつも、更に新たなバス交通を導入した事例です。

16～17 ページは、道外の事例として、安芸太田町や越前町の事例を整理しており、こちらは都市間バス等様々なバス交通が運行している中、更に新たな交通を導入した事例であります。

これらを踏まえ、浜益区においてスクールバスと予約運行型がどのような住み分けで運行していく必要があるのか、あるいは統一していく必要があるのかなど検討してきました。

18 ページでは、浜益区の現状や調査結果、事例などから、見出した計画の目標です。新たな公共交通の導入を見据えた目標として、目標①では「住民ニーズを踏まえた浜益区全域における効率的な生活交通体系の構築」を挙げております。こちらは、浜益区全域を対象としたドア・トゥ・ドアによるサービスレベルの高いデマンド型の新たな運行形態の検討としております。こちらは、既存公共交通であります滝川浜益間乗合自動車をイメージしていただけるとわかりやすいかと思いますが、浜益区内の移動においてドア・トゥ・ドアの予約運行型を提案させていただいております。

また、目標②として「居住地と生活関連施設を効率的・効果的にネットワークさせる公共交通体系の再構築」を挙げており、浜益区主要施設である支所や学校、診療所などを効率的にネットワークできるように既存公共交通を再構築することを記載しております。その際、買物・通院などの支援のため、石狩市街地や札幌市とのつながりを意識したバス路線網の構築を行うこととしております。

フィーダー交通とは、幹線交通ネットワークに対して、枝葉のような形で突き刺さる交通のことを言います。このフィーダー交通には定時定路線型の交通もありますし、予約運行型の交通もあります。

また19 ページからは、目標を達成するために行う事業を記載しておりますが、目標①については、「①利用実態を考慮した予約運行型の新たな運行形態の導入」と「②利用に関する周知方法の検討」をご提案させていただいております。特に②については、予約運行型は、定時定路線とは異なり予約に応じて運行することから、どのように予約するのかなどの利用方法について、周知を徹底することを記載しております。

20 ページでは、目標②と対応しており、「①浜益区内における生活関連施設の接続を考慮した公共交通体系の再構築」では、区内に点在している学校や医療施設への接続について記載しております。また「②フィーダー交通を意識した区外移動の支援」では、浜益区内の移動のみではなく、厚田区とのつながりやそれ以降の札幌市までの移動を意識することを記載しております。

22 ページにはスケジュールを記載しておりますが、こちらは後ほど、事務局からご報告があるかと思しますので、私からは割愛させていただきます。

23 ページ以降は、生活交通ネットワーク計画への記載事項として整理させていただいております。1 つ目が「事業に係わる目標・必要性」であり、今までご説明させていただきました社会情勢の変化から必要となる公共交通のあり方について整理しております。

24 ページに 2 つ目である「定量的な目標・効果」として、後ほど資料 2 で説明させていただきますが、具体的に何人程度が利用するかなどの目標や事業の効果を整理しております。

25 ページ目以降は、補助申請における具体的な数値でございますので、割愛させていただきます。

26 ページ目の「2.6 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法」として、運行するだけでなく、利用状況やニーズへの対応として継続的に調査を実施し、運行改善に努めるといった趣旨の記載をしております。

それ以降については、補助の要綱に沿った記載事項となっておりますので、割愛させていただきます。以上で資料 1 の説明を終わらせていただきます。

#### 【吉田主幹】

今の説明に補足したいと思います。先ほど補助という説明がございましたが、こちらは新たな公共交通の導入にあたり、国土交通省の補助メニューを活用し、運行経費などに補助を受けることを考えております。この補助メニューは運行経費の赤字額の半分を補助してくれるものであります。

ネットワーク計画を策定するにあたり、必要な数値などについて、資料 2 にまとめておりますので、引き続き説明をお願いいたします。

#### 【斉藤技師】

資料 2 を説明させていただきます日本データサービス株式会社の斉藤と申します。よろしくお願ひいたします。

資料 2 をご覧ください。先ほど、大島からも説明がありましたが、生活交通ネットワーク計画を策定するにあたり、導入する公共交通に対して定量的な目標を設定することが求められております。

資料 2-①を説明する前に、資料 2-②をご覧くださいと思います。浜益区予約運行型バスの運行エリアの設定として、現在運行しております浜益滝川間乗合自動車のエリアを参考にしております。こちらは浜益地区を境に「北方面」、「東方面」、「南方面」の 3 方面を設定しております。これに加えて、厚田支所までのアクセスを考慮し、「厚田方面」の合計 4 方面の運行エリアを設定しております。続いて資料 2-③については、予約運行型バスの運行計画（案）を記載しておりますが、予約運行型バスは月曜日から金曜日まで運行しており、北方面は月曜日と木曜日でオレンジ色の部分、東方面は水曜日で青色の部分、南方面は火曜日と金曜日で緑色の部分の運行となっております。また、厚田方面は黄色の部分で月曜日から金曜日までの毎日としております。こちらは、現在、運行しておりますスクールバスの運行曜日を参考に設定しております。

これらを踏まえ、資料 2-①を説明しますと、上段に事業の目標を記載しておりますが、この数値目標は、下段の「参考」に記載しております数値より設定したものであり、平成 26 年度に実施した診療所調査では、北方面で平日 20.2 人/日であり、南方面で平日 19.5 人/日、東方面で平日 7.8 人/日

の方が新たな公共交通の利用について、利用意向を示しております。この数値を先ほどの運行計画（案）の便数を割ると、北方面 5.1 人/便、南方面 4.9 人/便、東方面 3.9 人/便といった数値が導きだされます。

また、平成 26 年度に行ったバス乗降調査からは、中央バス路線の利用者は平日 5.0 人/日であり、運行計画（案）の便数で割ると 1.0 人/便となります。また、再編後は浜益中学校から厚田中学校までの生徒の部活動支援を行うことも考えており、現在、移動人数は 7 人となっており、特に毎日利用すると考えられるバレー部の生徒は 5 人となっております。特に生徒は往復で利用すると考えられるので 10 人/日となり、運行計画（案）の便数で割ると 2.0 人/便となります。そのことから、厚田方面の利用者は 3.0 人/便であることが推測されます。

また、平成 28 年度から平成 30 年度では社会情勢の変化も生じることから、高齢者の減少率を考慮し、各年度の便別利用者数を設定しております。

これら数値を用い、平成 28 年度から平成 30 年度の利用者を推測すると、平成 28 年度では 3,019 人、平成 29 年度で 5,990 人、平成 30 年度 5,965 人となります。平成 28 年度は、各種準備の関係から、平成 28 年 4 月から運行することを予定していることから、他年度と比較すると利用者数が少ない推計となっております。

#### 【三国会長】

ありがとうございました。事務局から補足説明はございますか。

#### 【吉田主幹】

ただいま説明の中で、平成 28 年度が半年分の計算であると説明がございました。今回、新たな公共交通の導入に向けては、平成 28 年 4 月の運行開始を目指しております。公共交通の年度は前年 10 月から 9 月となっております。そのことから、平成 28 年度は平成 27 年 10 月から平成 28 年 9 月となります。そこで、平成 28 年度は半年のみの運行となります。

また、予約運行型でしようとしている車両は、推計値の 1 便あたりの利用者数が、10 人を下回る人数ですので、10 人乗りのワゴン車 1 台での運行を考えております。

以上、補足説明を終わります。

#### 【田村課長】

もう 1 点補足ですが、先ほど申しましたバスの運行年度における平成 28 年度は平成 27 年 10 月から平成 28 年 9 月までとなります。そこで、現在検討している平成 28 年 4 月は平成 28 年度になりますので、運行が半年分となることから、半年分の利用者数で算出しております。

平成 29 年度は平成 28 年 10 月から平成 29 年 9 月といった形で年度をみます。

補足説明を終わります。

#### 【三国会長】

先ほどの補足説明は、バスの事業年度の説明であり、あくまで平成 28 年度から実施する場合の数値と捉えてよろしいでしょうか。また、来年度の春には選挙がございますので、新しい市長のもと、議会の承認を得て、運行するということがよろしいでしょうか。

【田村課長】

はい、そうです。

【三国会長】

バスの車両は 10 人乗りということで、算出している乗車人数よりも余裕があるようですが、定員が 10 人であるということは、それ以上は乗れないということでしょうか。

【吉田主幹】

実際には、運転手の人数が入りますので、最大乗車人数は 9 人となります。

【三国会長】

ワゴン車のサイズは他にもあるのでしょうか。

【田村課長】

一般的には、7 人乗りや 10 人乗りというサイズです。11 人を超えると大型車の免許が必要になり、運行するにあたり人員確保が非常に難しくなってきます。現在では、普通免許で対応することが可能な 10 人乗りがふさわしいと考えております。

また、日本データサービス株式会社が算出した人数を勘案しても、7 人乗りでは運転手の人数を考慮すると、乗りこぼしが発生する可能性があるため、10 人乗りを検討しております。

【三国会長】

ただいま、説明がございましたが、委員の皆様からご質問がございませんでしょうか。

【福岡委員】

13 ページにバス運行経費が約 2,400 万円となっておりますが、札幌浜益線の札幌市の区間は非常に利用が多いと思うのですが、なぜ経費が増加しているのでしょうか。

【吉田主幹】

9 ページをご覧いただきたいのですが、2,400 万円はスクールバスや乗合自動車、札幌浜益線に対し、市が負担している総額です。特に札幌浜益線は、浜益区間で利用者が少なく、赤字運行となっております。その赤字額に対し、市から 500 万円を上限に補助をしている経費です。

【福岡委員】



中央バスへの補助だけではなく、3つのバス交通への補助ということでしょうか。

**【吉田主幹】**

スクールバスと乗合自動車は市が運行しているもので、その運行経費です。札幌浜益線は中央バスの運行にかかる赤字額の一部を市が補填しているものです。赤字額とは、人件費や車両維持費などの運行経費から、利用者が支払う運賃などの運行収入を差し引いた金額のことを言います。

**【三国会長】**

運行経費ではなく、市が負担している金額は500万円となります。

**【福岡委員】**

この2,400万円には、中央バスのみではなく、他のバス交通に係わる運行経費も含まれているということでしょうか。

**【三国会長】**

その通りです。中央バス及び滝川浜益間乗合自動車、スクールバスの運行経費の合計となっております。わかりやすくするために、事務局は13ページに運行経費の内訳を記載するようお願いします。

平成21年度から平成22年度で補助額が増加しておりますが、これは乗客数が大きく落ち込んだのでしょうか。

**【田村課長】**

乗客数が落ち込んだという要因の他に、燃料費の高騰も挙げられます。平成25年度の2,400万円の運行経費については、今回の計画が浜益区全体の計画ということもあり、全ての経費を記載しております。

**【真田委員】**

これには沿岸バスへの補助金も含まれているのでしょうか。

**【田村課長】**

沿岸バスについては、補助をしておりませんので、経費として含まれておりません。

**【三国会長】**

沿岸バスの始発はどこでしょうか。

**【田村課長】**

羽幌町の沿岸バス本社ターミナルです。

**【三国会長】**

中央バス札幌浜益線の幌の始発の際は、乗務員は前泊するのでしょうか。

**【黒嶋委員】**

そうです。

**【三国会長】**

前泊は始発の時間の関係から必要ということでしょうか。

**【黒嶋委員】**

その通りです。6時45分から運行なので、回送で幌に向かう場合、営業所を4時頃に出発しなければなりません。勤務時間や運行管理体制の関係から、幌の宿泊施設に宿泊することとしております。

**【三国会長】**

通常、バス交通はそのバス路線のこののみを考えがちですが、遠い場所である幌発の場合、前泊をしなければならないということで、その時間から勤務時間が始まっているということです。

そのことから、このまま現状維持で運行するという事は運行経費もかさんでしまうことが予想されます。これは前回もご説明いただいております。

**【樋口副会長】**

資料2-①に記載している目標値ですが、各方面で記載している数値も目標値とするのでしょうか。それとも、年度合計値の数値を目標値として設定するのでしょうか。

**【田村課長】**

それぞれの方面で数値は設定しておりますが、全体合計を目標値としております。

**【樋口副会長】**

それであれば、各方面の数値は参考に記載する方がよろしいかと思えます。

ここに記載すると、それぞれが目標値のように捉えられます。

**【田村課長】**

生活交通ネットワーク計画の申請を行う際は、参考部分に記載するようにいたします。

**【福岡委員】**

全体の運行経費として、2,400万円が運行経費としてかかっておりますが、今後は札幌浜益線のみならず、他のバス路線についても再編するのでしょうか。

**【三国会長】**

バスの運行を検討する際、費用対効果のみに囚われると、赤字だからバスの便数を減らす、バスの便数を減らすと減らした分だけ利用者が減少する、利用者が減少すると赤字額が膨らむといった負のスパイラルになってしまいます。この分岐点を模索するために、いくつかの調査を実施いたしました。

その結果、他のバス路線の削減を行うのではなく、予約運行型をうまく活用し、乗りたい時間帯に乗れるように運行形態を変更することを検討しております。かつ車両をコンパクトにすることで、車両の維持費用も縮減しようという考えです。

**【真田委員】**

一軒一軒の対応となると、現在よりも幌発の時間帯が早くなるのではないのでしょうか。

**【三国会長】**

幌発というより、例えば、御料地や実田などで例示すれば、どのような利用方法になるのでしょうか。

**【田村課長】**

資料2-③「予約運行型バス運行計画（案）」をご覧ください。御料地の方が札幌市まで利用する場合、運行計画（案）の札幌方面幹線バスの厚田支所7時1分発にアクセスする必要があります。そのため、水曜日の黄色の雄冬5時40分発の便を予約していただく必要がありますので、予約センターにその旨を伝えていただくと、札幌方面へ行くことができます。

なので、始発時間が早くなるかは予約状況によりますが、現在作成している運行計画（案）は余裕を持った運行時間としていることから、7時1分厚田支所発の中央バスにアクセスするためには、最も早くても5時40分に雄冬発の便をご利用していただくこととなります。予約が一人の場合、時間は遅くなるのが予想されます。

**【三国会長】**

運行計画（案）によると、予約状況にもよりますが、大体この時間にはご自宅まで向かいに来ていただけるということですか。

**【田村課長】**

そうです。

**【真田委員】**

中央バスの方にお聞きしたいのですが、御料地や実田ですと、現在の予約運行型を利用して札幌方面に行く方が多いのでしょうか。それとも滝川の方が多いのでしょうか。

**【黒嶋委員】**

申し訳ございませんが、御料地や実田は運行しておりません。

**【三国会長】**

おそらく、御料地や実田の方はスクールバスをご利用していると思います。

**【田村課長】**

滝川方面に行く際は、滝川浜益間乗合自動車をご利用している方が多いと思います。また、区内移動にはスクールバスを利用して移動している方が大多数かと思います。

今まで、スクールバスを利用していた方も、新たな公共交通を利用することによって、都市間バスを利用しやすくなりますので、ご利用する方は増えると思います。

**【三国課長】**

交通の課題でも挙げておりますが、都市間バスは札幌浜益線もはぼろ号も国道のみの運行となっているので、区域外への移動は路線沿線住民でない限りは移動しづらい状況となっております。

**【真田委員】**

これから高齢化が進むのが見えていますから、私もバス停まで遠いので不便さを感じていますが、そのように国道から離れた人も利用できるようにしてもらえると大変助かります。ただ、そういう風にしていくと、運行経費が増加するのではないかと考えてしまいます。

**【三国課長】**

利用の仕方なのかと思います。例えば、車の小型化、また、先ほどもありましたが、現在の中央バスの運行のやり方でやろうとすると前の晩から泊らなければならないことになってしまう。その組み合わせによって色々できるのではないかということだと思います。

**【三国会長】**

他にご質問はございますか。

**【福岡委員】**

アンケート調査結果は、浜益の皆様にお知らせしているのでしょうか。

**【田村課長】**

この結果は、浜益区民の皆様には回覧という形でお渡ししております。

**【福岡委員】**

回覧ということは、各家庭に届いている訳ではないのですね。それは、不親切なお知らせ方法だと思います。

**【真田委員】**

若い人はわかるかも知れないですが、高齢者はちょっと見て次に回してしまうと思います。一軒一軒に調査結果を渡すような方法は検討できないのでしょうか。

**【三国会長】**

浜益区にとって、交通問題は最重要なテーマだと思います。今後、浜益の交通ネットワークに関する情報は全戸配付を前提として情報を提示してほしいと思います。

**【真田委員】**

新たな交通は、朝については聞いていたのですが、帰りも含め毎日走ることですか。全て予約制なのでしょうか。

**【田村課長】**

現状は予約制を考えております。黄色の部分は中央バスにつながる部分で毎日走りますが、黄色以外の部分は曜日運行で考えています。

**【真田委員】**

滝浜線は予約運行ですが、そういう風にしたほうが経費もかからないと思います。滝浜線でしたら通院の予定にあわせて1週間前から予約しますので、例えば、ある程度10人なら10人とか、何人が予約が集まったら運行するという感じがいいと思うし、帰りも中央バス、沿岸バスを利用するかを聞いてから運行したほうが経費の節約になると思います。浜益の将来のことを思うとそう思います。

**【田村課長】**

ご意見として参考にさせていただきます。

**【吉田主幹】**

予約運行型をイメージしておりますので、原則、すべて予約があった場合のみ運行することとしております。今回運行表案みたいなものができていますが、乗る人がいなくても、必ずその時間帯はそこを走るということでなく、デマンドなので予約があった時だけ走りますが、まずは、ある程度のエリアや方面の整理した上でやってみたいと思っています。

**【真田委員】**

行きは浜益で待機していてもいいですが、帰りは乗るかどうかを聞いてからの方がいいと思います。

**【三国会長】**

今はまだ、細かいところまで決める話ではないのですが、おそらく区民の方は今みたいな話を運行する側と話したいという気持ちがあると思いますので、これが実施に向けて進むのであれば、地域別の意見交換会、説明会など、実際の生活パターンを聞いてそこを工夫していれていくような場を設けていただきたいと思います。

真田委員が利用するとして、診療所に行くことが最も多いのでしょうか。

**【真田委員】**

そうです。一軒しかないので、多くなると思います。

**【三国会長】**

支所に行く用事はないのでしょうか。

**【真田委員】**

ほとんどありません。診療所もしくは郵便局です。

**【三国会長】**

買物は最近ならば、宅配のほうが多いですか。

**【真田委員】**

その通りです。今は3社来ています。川下でも生協で火・木・土と週に3回来ています。たまには、病院のついでに買ってもいます。もし、厚田に集まって中央バスから乗り換えて帰るとなると、そこに何かひとつ小さなお店でもよいので作ってもらえるといいと思います。そうすれば、わざわざ札幌まで行った帰りに買い物しなくてもよくなるので、そこを利用するようになると思います。

**【三国会長】**

この案件について、ご意見があればご発言をお願いします。

**【福岡委員】**

厚田支所につなぐという話が出てきていますが、厚田支所につなげても、厚田からの便も多くはないので、不便さの解消にはならないのではないのでしょうか。中央バスのバス便数を増やすことや時間帯の変更などの対応はできないのでしょうか。

**【黒嶋委員】**

現状の収支を考えると便数を増やすことは難しいと思います。時間の調整に関しては、石狩市の計画との中で検討したいと思います。

**【三国会長】**

おそらく乗車する人数が増えるのであれば、便数はおのずと増えると思いますが、なかなか難しいかと考えております。また、厚田支所の結節点についてご意見がございましたが、結節点が魅力的な場所であれば、利用が増えることが考えられます。もし、フィーダーでやるのであれば、今後は結節点の魅力向上についても検討することが重要になってくると思います。

**【福岡委員】**

浜益区には観光資源がたくさんありますので、そのシーズンに区外、市外からの需要を取り込めるような方策があると良いと思います。

**【黒嶋委員】**

そのご意見に対しては、石狩市と連携を取りながら、人員の見込みもしながら例えば臨時便対応するなど、可能な範囲で運行を検討させていただきたいと思います。

**【田村課長】**

今回の計画は浜益区民の生活の足を守るための計画を策定したいと考えております。中央バスや区民の皆様と協議をしながら、進めていきたいと思っております。

周知の方法についても、しっかりと事務局として検討したいと思っております。

**【三国会長】**

今後のスケジュールについて説明をお願いします。

**【吉田主幹】**

本日、ご提案いただいた案について、事務局で検討し、生活交通ネットワーク計画（案）を策定したいと考えております。その後、この会議で計画（案）について承認いただきたく、もう一度会議を開催したいと考えております。

順調にいけば、平成28年4月からの運行することになると思いますが、運行までの間に運行をしていただける事業者などの選定や料金に関する条例の整備などを検討して参ります。

料金の設定に関しては、9月～12月の議会で決定したいと思っております。

会議の開催時期は、6月に開催し、計画についてご審議いただきたくと考えております。

**【福岡委員】**

6月の会議前に、計画（案）に関する浜益区民の意見は、どこで聞くのでしょうか。

**【三国会長】**

この会議内容について、フィードバックを行うことと、浜益区の協議会でも報告することで意見の集約を行いたいと思います。

**【真田委員】**

高齢者が多いので、浜益区でもう一度集まって周知するのが良いのではないのでしょうか。

**【三国会長】**

一箇所に集まるよりも、具体的な話になった際に、地域ごとに回ってご説明に上がるのがよろしいかと思います。できるだけ具体的な話になった段階の方がよいと思います。

他にございませんか？なければこの件については、以上とします。

次の議題についてお願いします。

**【吉田主幹】**

それでは議題の2番目「浜益スクールバスの運行経路及び運行時間の変更について」をご説明いたします。資料3をご覧ください。

本件については、平成27年4月の新学期から、浜益小学校に新入学児童がおりますので、現状のスクールバス4系統について運行経路と運行時間について変更を行いたいと考えております。具体的には、今回新たに柏木中央から乗車される児童がおりますので、そこを経由地とする乗車場所を設定いたします。また滝の沢の冬期間の運行について、利用状況、安全性の観点から、冬期間の運行を取りやめることを考えております。

スクールバスは児童・生徒の通学支援のために運行しており、その運行に一般の方も乗車できるという運行方法です。資料の1～2ページに図が4つございますが、星印が児童の居場所ですが、一番上の図で⑤の右側に星印がございますが、今回はこの部分に新たに乗車する児童がおります。今まで①の右上から下がって②、③、④と運行しており、上の川沿いを運行しておりましたが、今回は下のルートを運行するように変更したいと思います。下の路線⑤は①、②、③と行き、その後引き返し、④に向かっていましたが、引き返さずに行くこととします。

下図も同様に安全性を考慮し、ルートを変更したいと考えております。

**【三国会長】**

要するに、小学校の入学する方にご自宅方面にルートを回すということです。

**【吉田主幹】**



3 ページ以降は一般混乗の関係で、運輸局に申請を届出する書類です。この書類は変更をする際、地域公共交通会議で承認をいただくことが条件となっていることから、今回お諮りしたところです。

【三国会長】

ルート変更前で一般混乗の方はいたのでしょうか。

【吉田主幹】

朝の登校便についてはおりません。しかし、下校便については一般の方が乗車することもあり得ますが、今回の変更よって影響が出るようなことはありません。

【田村課長】

沿線住民の方にもご意見を伺っており、影響が出ることはありません。

【三国会長】

この件について、ご質問・ご意見がある方はいらっしゃいますでしょうか。

【真田委員】

川下から幌に行く場合、浜益支所で乗り換えが必要になります。日中、乗り換えなしで幌に行けるようにして欲しいです。

【吉田主幹】

新たに設定する予約運行型の方で検討したいと思います。

【三国会長】

この件には同意をお願いします。

【田村課長】

今後については、事務局からも説明があった通り、平成 27 年 6 月に第 1 回の会議としてご案内を差し上げたいと思います。その際は浜益区生活交通ネットワーク計画（案）について、ご議論を賜りたいと思います。

最後に何かご確認したいことなどございませんでしょうか。

【福岡委員】

この調査事業について、委託費はいくらでしょうか。

【田村課長】

予算として 350 万円です。

【吉田主幹】

最後に資料の訂正をお願いします。

資料 1 の 29 ページの 2.15 でパブリックコメントの実施期間について、実施期間を変更したいと思います。記載の実施期間を削除していただきたいと思います。

【田村課長】

今日は、長い時間にわたりご議論いただいたこと感謝申し上げます。

これで、平成 26 年度 第 3 回 石狩市地域公共交通会議を終了いたします。

ありがとうございました。

－ 議事録署名 －

平成 27 年 3 月 16 日

会長 三 国 義 達