

## 第6回北広島市地域公共交通活性化協議会議事録

日時：平成23年2月14日（月）

14時00分～16時00分

会場：北広島市消防本部3階会議室

協議会出席者：23名

区分	所属・役職	氏名	代理者	出欠
関係機関 及び団体 に属する 者	北広島市副市長	石井潤一郎		
	北広島市市民環境部長	川原 一志		欠
	北広島市建設部長	相馬 正人		
	ジェイ・アール北海道バス株式会社取締役営業部長	古川 明男	課長 山内近	
	北海道中央バス株式会社大曲営業所所長	川口 淳		
	広島交通株式会社代表取締役	藤根 悦雄		欠
	社団法人北海道バス協会専務理事	岩崎 友雄		欠
	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会副議長	阿部 敏彦	幹事 杉浦一秀	
	北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所計画課長	中井 健司		
	北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所計画課長	倉西 秀夫		
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所所長	東谷 和雄		
	北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官	新保 信一		
	北海道石狩振興局地域政策部地域政策課長	田辺きよみ		欠
	札幌方面厚別警察署北広島交番所長	寺分 三男		
	北広島商工会副会長	富田 辰夫		
	社会福祉法人北広島市社会福祉協議会会長	川島 光行		
	北広島市小中学校校長会（西の里小学校校長）	阿部 徹		
	北広島市PTA連合会理事	古木 敏和		
	北広島市自治連合会会長（西の里連合町内会会長）	大川 壽雄		
	大曲地区連合町内会会長（市自治連合会副会長）	麻生 昌裕		
西地区連合町内会会長（市自治連合会理事）	菊池 重敏			
北広島団地自治連絡協議会（北広島団地第3住区自治連合会会長）	依田 弘			
地域公共 交通の利 用者	公募委員	宇田川留美子		
	公募委員	小越 理子		
	公募委員	土屋 正紀		
	公募委員	成田 俊樹		
	公募委員	林 茂		
学識経験者	札幌大学大学院経営学研究科・経営学部経営学科教授	千葉 博正		欠

### 1. 開会

### 2. 会長あいさつ

#### ● 会長

第6回北広島市地域公共交通活性化協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日は消防の会議室を使用させていただいております。ご迷惑をお掛けしておりますが、よろしくお願いたします。本日の会議につきましては、事業者に対するヒアリング調査の結果、OD調査の結果の報告をさせていただき、公共交通の課題について協議させていただきます。それでは皆様にお配りしている資料を確認させていただいた後、始めたいと思い

ますので、よろしくお願いいたします。

● **事務局**

資料についてご説明させていただきます。まず、「ヒアリング調査結果」という横向きで青帯の資料、「OD 調査の結果について」という縦向きの青帯の資料がございます。次に「市民アンケート（市街地地区）の結果のまとめ」という横向きの青帯の資料がございます。そして縦向きで「北広島市における公共交通の課題の整理」という資料がございます。最後に横向きの図面がございます。これらの資料を基に本日はご説明したいと思います。

今回の協議事項につきましては、2月8日の作業部会でこの資料を基に協議させていただいた上で、本日皆様に御報告いたします。よろしくお願いいたします。レジュメをご覧くださいませでしょうか。1ページ目は各種調査に関する概要でございます。調査結果の詳細につきましては、青帯資料をもとに説明させていただきたいと思っております。

● **会長**

本日の資料について事務局よりご説明をさせていただきました。なお、広島交通株式会社の代表取締役の方が変わりましたので、委員も替わります。藤根悦雄様。

● **事務局**

先程欠席のご連絡がありました。

● **会長**

藤根様が森本様に替わって当協議会の委員になりましたので、お知らせをいたします。それでは早速、協議事項に入らせていただきます。

3. **協議事項**

【協議第1号】ヒアリング調査及びOD調査について

● **事務局**

それでは青帯のついた「ヒアリング調査結果」資料についてご説明させていただきます。1ページをご覧ください。調査の目的としましては、市内を運行する路線バス事業者、無料送迎バスを運行している民間業者、タクシー事業者、そして、企業や病院に対して今後公共交通の連携の可能性があるかといったことでございます。実施期間につきましては、今年の1月6日から2月1日の間で実施いたしました。調査先としては、無料送迎を実施している7社、商業施設・病院などが16社、バス事業者2社、タクシー事業者6社、合計31社となっております。4ページをご覧ください。今回の資料は、公開を前提として取りまとめているため、会社名を伏せている箇所がありますが、こちらで情報は押さえておりますので、ご了承

ください。まず、無料送迎バス事業者へのヒアリング調査結果をまとめています。また、5ページには、無料送迎バスの運行ルートについて記載されております。4ページについてですが、送迎目的は、自動車学校・道都大学であれば教習生や学生、クラッセホテルであればホテルの利用客、ヤクハン製薬㈱・見方㈱では、従業員・パートとなっております。4ページの左側には、各社の車両台数と運行ルートが載せてあります。運行の目的についてですが、交通の便が悪いため足の確保、PR、集客のためとなっております。運行形態についてですが、ほとんどの事業者が自社で運行しており、運転手は非正規社員が大半となっております。運行経費については、約420万円から最大2500万円となっております。課題点については、車両の更新費用、運行経費の抑制となっております。公共交通との連携については、どの事業者も検討の余地があると示唆しております。ただし、自動車学校につきましては、公共交通との連携は現実的には厳しいのではないかとという印象をお持ちのようでした。続きまして5ページの無料送迎バス路線についてですが、各事業者の運行路線を色分けしております。色が若干薄くなっている箇所が既存のバス路線です。無料送迎バスは幹線道路の他に比較的道の狭い補助幹線を細かく走っていることが分かります。特に図面左側の大曲地区から、図面右側の東部を結ぶ道々栗山北広島線や北広島団地内の幹線道路は、送迎ルートが重なっています。

続きまして6ページ、商業施設のヒアリングです。まず左側の交通手段についてですが、利用者の多くが自家用車利用ですが、一部の店では、路線バスや自転車、徒歩による来店が多くなっているという結果となっております。続いて利用者への特典・サービスについてですが、3000円以上の購入で札幌市内の主要バス停、札幌駅、福住駅、大谷地駅の回数券を渡しているという事業者がございました。右側の無料送迎バスの意向についてですが、セール期間限定で無料送迎を実施している事業者がありました。また、オープン当初に無料シャトルバスの運行を計画していた事業者もございました。公共交通に関する課題や可能性について、事業者は北広島駅からのバス路線の変更や増便を希望している状況でした。特に大曲地区の事業者からは、交通渋滞による客離れの心配があったほか、公共交通連携に関して前向きな意見が多いという状況でありました。商業施設のヒアリング結果については以上でございます。

続きまして7ページ、病院へのヒアリング結果です。3施設から聞き取っております。右側の無料送迎バスの運行意向についてですが、1施設は計画を持っているが未実施でした。1施設は3ルートを実行しております。こちらの施設では、見舞いに行くことに利用することも可能ということでした。この3ルートについては、5ページにあります無料送迎バス路線マップにも載せておりますので、ご確認いただければと思います。公共交通の連携の可能性については、全ての病院で連携の可能性があるという回答をいただいております。

続きまして8ページ、路線バス事業者へのヒアリング調査結果でございます。中央バスとJR北海道バスにヒアリングしております。左側の北広島市内のバスの利用状況についてですが、中央バスからは、北広島市内は全体的に利用者が少ない状態であると回答をいただいております。昨年2割減便したが、乗車密度が低いいため、補助金を入れてもらえないのであれば、今後さらに減便する可能性があるということでした。JR北海道バスからは、北広島市内は年々利用者が減っている状況ということでした。バス利用者については、両事業者ともに

通勤・通学の利用者が多いとのことでした。中央バスからは、団地地区については高齢者の利用が多いとのことでした。また、冬になると自転車からの転換で10～15%程増えるとのことでした。今後の課題について、中央バスからは、毎年バス利用者が減少しているためバス利用者を増やす政策を行って欲しい。また、赤字路線については北広島市からの補助を入れて欲しいというご意見をいただきました。続いて、JR 北海道バスからは、北広島市内の路線は全て赤字となっており、バス利用者増加に結びつく政策が必要、このまま利用者減の状況が続くなら減便も考えている。補助制度は検討できないのかといった意見をいただいております。

続きまして9ページ、タクシー事業者へのヒアリング結果です。市内6社のタクシー事業者へヒアリングを実施しております。各社の近年の動向については、利用者が減少傾向にあります。主な利用者層について、6社の中で1社のみが札幌市内での運行となっております。また、乗り合いタクシーについて、積極的な参画意向を示した会社は1社、条件次第では検討する会社が2社となっております。ヒアリングの中で、1社単独で受注するのではなく、複数の会社で受注する形式が良いとのことをご意見をいただいております。タクシー事業者の課題と要望についてですが、同一地域・同一運賃が望ましいという意見があります。また、高齢者の交通手段の確保、観光事業への取組み、スーパーの買い物の配達と連携してできないだろうかというご意見もございました。

続きまして、「OD 調査の結果について」の資料をご説明させていただきます。北広島市内における主要バス停の具体的な乗降客数と行き先を把握するため、今回市内7ヶ所の主要バス停でOD調査を行っております。実施期間は、1月20日午前7時から午後7時までの12時間となっております。調査対象のバス停は、バス事業者に相談し、利用者の多いバス停、地域の主要となるバス停を対象としております。3ページ目に調査項目を載せております。項目としては、乗降するバス停、利用するバス会社、利用目的、満足度、個人属性を調査しております。4ページに今回、回答していただいた個人属性の概要を示しております。性別の比率としましては女性がやや多く、年齢層としましては10代20代が多く全体の4割を占めており、次いで50代60代となっております。職業等の状況は、学生が約3割、常勤で就労が3割弱となっていることから、通勤通学でのバス利用が多いという状況になっております。普通免許については、保有していない人が約6割弱となっております。5ページについてですが、利用するバス会社は中央バスが6割強、JR北海道バスが4割弱となっております。バス乗車の目的は帰宅が最も多く、次いで通勤・通学となっております。乗車バス停としましてはJR北広島駅西口が最も多く、次いで駅東口、大曲バス停となっております。また、降車場所については北広島団地地区が最も多く、次いで東部地域となっております。その他の地域としましては札幌市厚別区・清田区が多いという状況になっております。乗車バスにおける満足度をお聞きしたところ、どちらとも言えないという回答をした方が最も多い状況でしたが、やや不満と回答した方より、満足・やや満足と回答した方のほうが多いという結果となっております。

6ページはバス利用者全員の移動状況を示したものの、7ページは北広島市内在住者を対象とした場合の移動状況を示した図となっております。N値は調査対象の人数です。利用者全員の

N 値が 868 人。北広島市在住者の N 値が 679 人となっております。矢印は利用者の動きを現しております。矢印が太くなるにつれて利用者が多くなっております。まず左側の図を見ていただきますと、駅西口から団地地区への移動と、大曲地区から札幌・清田方面への移動が非常に多いことがわかります。次いで西の里地区から札幌・厚別方面への移動と、駅東口から長沼方面への移動が多くなっております。その次は団地地区内の移動と駅東口から東部地区、駅西口から東部地区への移動が多くなっており、駅西口から大曲地区、駅東地区から南幌方面への移動が若干多い傾向が見られる状態です。北広島市内在住者の動きを見ていただきますと、基本的に左側の図と同じような動きが見受けられますが、駅東口から長沼方面と南幌方面への移動が大きく減少している状況でございます。

8 ページをご覧ください。これは、性別・年齢別・職業別の乗車バス停と降車バス停をクロス集計した結果でございます。9 ページにコメントをまとめておりますが、駅西口から北広島団地地区へ移動している人は 50 代 60 代 70 歳以上の高齢者が比較的多く、常勤で就労、無職、主婦（専業主婦・パート従事者）が多い状況でございます。バス停大曲から札幌清田豊平方面へ移動している人は 10 代 20 代の若年層が多く、バス停西の里から札幌厚別方面へ移動している人は各年代に分布しており、常勤で就労が最も多く専業主婦が多い状況となっております。団地地区内の移動について申しますと、60 代 70 歳以上の高齢者が多く無職と専業主婦が多い状況となっております。

10 ページをご覧ください。目的別・時間帯別の乗車バス停と降車バス停のクロス集計をした表でございます。駅西口から北広島団地地区へバスを利用している人は、13～15 時台、16～18 時台の利用が多く、目的は帰宅が殆どという結果となりました。大曲地区から札幌清田豊平方面へのバス利用者は、7～9 時台、10～12 時台の利用者が多く、目的は通勤通学が多いという結果となりました。バス停西の里から札幌厚別方面へバスを利用している人は、7～9 時台の利用が最も多く次いで 16～18 時台、10～12 時台となっております。目的は通勤が最も多く次いで買い物帰宅となっている状況でした。団地地区内をバスで移動している人は 13～15 時台の利用が多く目的は帰宅が殆どという結果でございます。

12 ページをご覧ください。満足度のクロス集計を行っております。団地地区内を移動している人はやや不満が多いという結果となりましたが、団地地区以外ではどちらとも言えないといった人が一番多い結果となりました。

続いて「市民アンケート（市街地地区）結果のまとめ」をご説明したいと思います。前回の協議会でアンケート結果については御報告しましたが、その際地域間の動きについて触れる必要があるとご指摘いただきましたので、今回改めて御報告させていただきます。地域間の動きを示すにあたって地域特性を把握し易くするために、アンケート結果の市街地地区を基に地域間の動きを表しております。まず移動の現況について買い物・通勤・通学・その他の目的毎に地区の動きが把握できるように矢印を使って結びつきを現しております。それでは目的毎にご説明したいと思います。

まず買い物ですが、北広島団地地区はコープエルフィン店、東光ストアを代表とする地域内の移動、東部地区へ移動の動きがございます。また、東部地区については、コープ北広島

店、マックスバリュなど域内での移動と北広島団地地区の商業施設への移動が見受けられます。西の里地区につきましては、フード D といった域内移動と札幌市厚別区等への移動が見受けられます。大曲地区に関しては地区内のアークス、ジョイフル AK などへの域内移動と札幌市清田区等への移動があります。西部地区につきましては、大曲の商業施設への移動と札幌市への移動がある状況でございます。

続きまして通院でございます。北広島団地地区と東部地区につきましては、その地域内移動の他に、両地区間の相互の移動と札幌市への移動。大曲地区につきましては域内移動の他に札幌市への移動。西部地区につきましては大曲への移動、域内移動、札幌市への移動となっております。西の里地区につきましては、域内の移動もありますが札幌市への移動が多くなっている状況でございます。

続いて、通勤・通学につきましては、いずれの地区も札幌への移動がありますが、各地区とも域内移動も存在する結果となりました。その他の目的についてですが、各地区への移動の割合は変わりますが、総じて通院に近い状況が見受けられます。以上が、移動の現況を示したものでございます。

続いて、3 ページにアンケート結果から得られた移動のニーズをまとめております。上段の図は、公共交通がもっと便利になった場合の買い物の移動ニーズの結果で、現状の買い物の動きより札幌市への移動傾向が強く出ていますが、大曲地区の三井アウトレットパーク、ジョイフル AK、アークス等インターヴィレッジ大曲への移動のニーズが高くなる結果となっております。その下の図は公共交通がもっと便利になった場合の通院交通に関する結果です。各地区への移動が分散している状況ですが、札幌市への移動傾向が強くなっている状況でございます。以上が、「市民アンケート（市街地地区）結果のまとめ」についての説明となります。

今回事前に配布しております厚めの資料はアンケート調査結果でして、これは前回協議会で、A 委員からご指摘がございましたアンケート集計の無回答の取り扱いについて、有効回答を抜粋してグラフ化したものを追加しております。また、アンケート回答者のご意見の欄をグループ分けしておりますので、ここで御報告させていただきます。

また、この他に A 委員から前回協議会の中でご質問があったことについて御報告させていただきます。前回のご質問で、市街地地区の質問 5「できるだけバスを利用しようと思いませんか」に対する回答が、西部地区は他の地区と傾向が違い高いのではないかとございましたが、その点について回答させていただきたいと思えます。質問 5 の前に「出来るだけ徒歩や自転車で移動しようと思いませんか」という移動モードが違った形で聞いている設問がございます。移動手段として、徒歩、自転車が多い地区では、「出来るだけ徒歩や自転車で移動しようと思いませんか」という設問でも肯定的な意見が多いという状況になっております。今回のご質問にある西部地区につきましても、自動車による移動が多い地域ですが、路線バスでの通勤者も多く、有効回答率で 18%あります。つまり比較的バス利用が多い地区ということから、バス利用に対するマイナスのイメージが少なかったのではないかと推測されます。以上、説明を終了させていただきます。

● 会長

ヒアリング調査と OD 調査、また前回の協議会の中でのご質問について説明をさせていただきましたが、調査の内容等ご質問あればいただきたいと思います。

● A 委員

まず、OD 調査についてですが、これは 2 ページに書いてある 7 箇所のバス停から乗車する方にアンケートを取ったとすると、例えば、北広島団地から駅方面に出勤される方は入っていないのですか。同様のことは、各地区について言えるわけですね。

● 事務局

そうでございます。

● A 委員

そうしますと、この OD 調査は半分しかデータとして役に立たないと思うのですが。通勤は行ったり来たりですから 2 倍すればいいという考え方もありますが、朝は車で行き、帰りはバスで帰るという方も結構いると思いますので、これはあまり正確な数値ではないと思います。その辺をどのように補完できるのかちょっと心配です。もう 1 つ、この業務を請負うにあたって JR の乗降カウント調査をする内容で応札していただいたはずですが、これについてはどうなっていますでしょうか。

● 事務局

まず 1 点目、資料の精度に関するご指摘ですが、まずアンケートによって市民の方の移動を把握し、OD 調査はそれにプラスしてバス利用者の傾向を取るためにやっております。A 委員のおっしゃるやり方がベストだとは思いますが、傾向を取るために今回 7~19 時に乗車する方を調査しております。

JR の乗降カウント調査につきましては、当初の仕様を整理していく中で、OD 調査の追加することになったものですから、仕様を変更し JR の乗降カウント調査は行わないことになりました。

● A 委員

私は選定委員にもなっておりますが、私のポイントとして高かったのが OD 調査と JR の乗降調査です。なぜかと言いますと、OD 調査は現況把握をするために最も有効な手段だと思います。アンケートもいいのですが、全数調査によって時間推移による変化を把握し、また、アンケート調査でどの程度の割合で JR からバスに乗っているかを推定すれば、その時間帯においてどの程度の人数がバスに移行するか、又は自家用車利用者はどの程度いて、どういった形で公共交通に移行できるのかが推定できます。しかし、JR の乗降カウント調査がなければ基本的なデータが無く、時間帯での推移、JR からバスに乗っているのか、まったく分からない状態です。

私としては、JRの乗降カウント調査をやらずにOD調査というのは、まったくのナンセンスだと思いますがいかがでしょうか。

● **事務局**

今のA委員のご意見でございますが、後で見ていただくことになる「北広島市における公共交通の課題の整理」の資料の中にも、一部JR利用者数等を載せております。市内路線の状況等が入っておりますので、100%というわけではありませんが、内容が反映できるのではないかと考えております。

● **A委員**

私はその資料を見させていただきましたが、年間のJRの乗車数だけですね。月毎、日毎、時間毎のデータが出ていれば非常に有効だと思いますが、いま説明のあったデータは単にJRの乗車人数が減っている、乗車率が低くなっている、そして、バスの乗降密度が減っているというデータです。路線別のデータでもありません。十把一絡げにしたデータが何の役に立つのですか？わざわざお金をかけて正確でないデータを出して、どうやって検討するのですか。

● **事務局**

確かにご意見として承りますが、毎日の状況を取得することは、不可能なことですので、その中で過去のデータを示しております。これは1日当たりの乗車数として書いておりますので、決して間違った数字ではないと考えております。

● **B委員**

OD調査の時間帯なのですが、午後7時で終了していますね。JRの帰りの利用アンケートでは、18時台39.8%、19時台10.8%、合わせて半数以上がこの時間帯にJRを利用しております。午後6時台に帰って来ますと午後7時のバスに乗るのは少し大変です。そうするとこの利用者の半数以上は、それ以降のバスを利用していると思います。

午後7時に帰って来られるのは、民間の会社に勤めている方では殆ど無理な状況ではないでしょうか。帰って来られるのは、道庁や行政に勤められている方だけではないかと思えます。帰りの便が少ないことで色々苦情が出ているのですから、たった1日の調査であれば、もう少し遅くまでやっていただけなかったのか、と残念に感じます。

● **事務局**

ご意見として承ります。

● **会長**

一般的に時間帯の取り方はどうするものなのですか。



● **事務局**

今回オープンにはしておりませんが JR 北海道バスと中央バスからは、乗車データ等を提供いただいております。そういった部分を含めて検証をしていく方向で考えております。細部のデータ全てを皆さんに開示する資料に載せるのは難しいですが、各路線の状況については、概ねこちらで把握しております。

● **A 委員**

そうすると、以前中央バスや JR 北海道バスから、ダイヤ改正のデータをいただき、個別の運行に関しても OD 調査をされていると聞いておりますが、そのデータがあるのですか。また、JR の個別の時間帯や車両別のデータがあるのですか？

● **事務局**

ご説明が足りず申し訳ありません。JR 北海道バスについては、系統毎のデータを 1 ヶ月間分いただいております。中央バスについては、1 日のある時間の 3 日間の乗降情報を、一部の路線分いただいております。JR の鉄道利用者に関するデータは把握していません。

● **A 委員**

そうすると、私としては JR の乗降数を知りたいですね。データは無いのですか？ JR の乗降カウント調査は他社には無い内容でしたので、私は選定委員として特にこの会社を押ししたわけです。それが無く、補完するデータも無い。この内容で支払いができますか。私としては非常に不満ですし、選定委員としての責任が果たせません。予算の範囲内で結構ですから、JR の乗降カウント調査をやっていただきたいと思います。何故私がここまで強調するかというと、先生が仰ったとおり、正確なデータに基づいて計画を立てなければいけないからです。やはり北広島団地は JR を利用して移動される方が多いのですから、そこに接続するバスをどういう様にやったら良いかという方向性を探るために、その基礎データとしてどうしても必要です。まだ時間がありますし、検討と調査は連動してできるはずで、JR の乗降カウント調査を進めていただきたいと思います。

● **事務局**

ただ今の A 委員のご意見につきましては、再度内部で調整をいたしますが、時間が限られておりますので、現段階で実施するとはこの場では申し上げられません。内部で検討させていただきます。

● **会長**

その他に何か質問はございませんか。このヒアリング調査と OD 調査等に関しては、よろしいですか。

## ● A委員

ヒアリング調査お疲れ様でした。多くの事業者が公共交通に対して、共同でやっていけたらということで心強く思います。その中でバス事業者は、実際に運行していて非常に厳しい状況ということは、よく分かります。補助金についても書いておりますが、もしも、補助金を市から出すとすれば、収支の詳細等を最終的には出していただかなければ、納税者に対する説明責任を果たせないと思います。そういった意味で、できる範囲はバス事業者にやっていただき、できない部分については、別の組織を立ち上げたりしないといけないのかなと思っております。一つだけ残念なのは、どこまでバス事業者が企業努力をされているのか、という点が見えないことです。もし何か特にやっていらっしゃることや今後一緒にやっていく中で考えていくこと等、ヒアリングの中であったのなら、教えていただけますか。

## ● 事務局

具体的なことに関するヒアリングはしておりません。ご理解のほどお願いいたします。

## ● 会長

A委員が仰ったように、補助金を出すということになれば、状況等についてシビアにいかなければならないと、私個人としては考えております。

それでは、今後これらの調査結果を受けて、公共交通をどのようにしていけば良いのか、課題も見えてきましたので、この課題の整理について説明をお願いします。

## 【協議第2号】北広島市における公共交通の課題の整理について

## ● 事務局

それでは、「北広島市における公共交通の課題の整理」を基に説明させていただきます。よろしく申し上げます。この資料は、今回行ったアンケート結果や、各種統計資料を基に、北広島市における公共交通の課題について取りまとめたものです。

まず、1つ目の課題として、市内には交通空白地帯が点在しており、地域の足としての公共交通整備が必要となります。また、交通空白地帯では、特に高齢化率が高い状況となっております。図1 市内の高齢化率と路線バスの運行路線を見ていただきますと、赤系暖色の地域が、高齢化率が高い地域で、薄青系寒色の地域が、高年齢化率が低い地域となっております。路線バスのない地域は、高齢化率が高い傾向が伺えます。また、下の表をご確認いただきたいのですが、特に市街地地区外が高齢化率が高い状況となっております。続きまして2 ページですが、高齢化率が著しい地区においては自動車に依存しない交通の実現、高齢社会に対応した公共交通整備が重要とさせていただいております。図3 の表では、市街地地区外で送迎交通が一定程度存在する結果を示しております。その下の図4 の表とグラフを見ていただきますと、自家用車以外の交通手段の必要性を感じている人の割合が約5割で、必要性を感じていない人の割合より多い結果となっております。このことから、下の矢印に記載してお

りますが、交通空白地域における地域の足としての公共交通整備が必要とさせていただきます。交通空白地域につきましては先程の別図の鉄道・バス沿線地域と交通空白地域に図示しております。黄緑色で JR 駅から半径 1km、バス停から半径 500m を描いたものが表示されておりますが、この円の囲みから外れているところが、交通空白地域となります。

資料の 3 ページ目をご確認ください。課題 2 として、北広島市の更なる高齢化は必然であり、高齢社会に対応した新たな交通システムが必要とさせていただきます。北広島市の高齢化率は平成 22 年 3 月末現在で 21.4% となっており、図 5 を見ていただくと、北海道で 9 番目に高齢化率が低い自治体となっております。しかし、その下の図 6 についてですが、年齢構造上で最も多い年齢は 61 歳であり、5 歳区分の年齢構造でも、60～64 歳の方が全体の 9.5% と最も割合が高い年齢層であることが伺えます。以上のことから、北広島市は現在のところ高齢化率が低い自治体となっておりますが、今後は高齢化が急激に進むことが推測されます。図 7 をご覧ください。市街地地区のアンケート結果ですが、将来の運転意向について、何歳くらいまで運転をしようと思えますかとの問いに対して、70～79 歳くらいまで運転しようと思っている方が最も多く、約 5 割を占めております。先程、60～64 歳の年齢層が多いとご説明しましたが、この年齢の方が今後 5 年ないし 10 年後にはアンケート結果に示されております 70 歳台に到達することとなりますので、今後、問題が出てくるといえます。また図 8 を見ていただきたいのですが、高齢運転手が当事者となる死亡事故の割合をグラフ化しております。割合として、増加傾向にあることが伺える状況です。また、アンケート結果からも将来の運転の不安や高齢によって運転を控えた場合の日常生活を不安に考えているというご意見もございました。以上のことから、現在は高齢化率が低い状況ではありますが、今後の課題として高齢社会に対応した新たな公共交通整備が必要であるとさせていただきます。

次に 5 ページについて、課題 3 として、公共交通は暮らしを支える大切なツールであることから、持続可能な確保が必要とさせていただきます。市内には、中央バスと JR 北海道バスが運行しており、一定程度の路線系統数と運行便数は現状ではありますが、市内路線バスの輸送人員はピーク時に比べ半減している状況でございます。6 ページ目をご覧ください。図 10 には市内路線バスの輸送人員のグラフを記載しております。これを見ますと北広島団地区内の人口減少と、市内輸送人員の減少が確認できますが、その他の要因として、就業人口の減少や学生などの減少も考えられます。図 11 の表には北広島市の各種統計情報を載せております。中央にある JR 北広島駅 1 日当り乗車人員の欄をご覧ください。平成 8 年をピークに減少しております。また、右端の市内路線バス 1 便当りの利用人員ですが、平成 4 年と 7 年をピークに減少し、平成 20 年には半分近くまで減少していることが分かります。7 ページの図 12 をご覧ください。市街地地区のアンケート結果ですが路線バスの評価として、運行便数が少ないというご意見が多く、運行ルートやバスの遅延についての評価は、西の里や西部、大曲地区で低くなっております。乗車運賃についての評価は、大曲や西部地区で低い評価が出ております。8 ページの図 13 をご覧ください。今回 JR 北広島駅を利用する通勤通学者からアンケートを取っておりますが、JR との乗継が良いという点をあげている方が多くいらっしゃいました。その下に書かせていただいておりますが、現在の路線バスと JR との乗継時間は朝夕夜を見ても最大で 18 分、平均で約 9 分となっております。通勤通学の利用者の

方には、許容いただける範囲ではないかと考えられます。こういった点を踏まえて、課題を暮らしを支える持続可能な公共交通の確保が必要とさせていただき、1番目として交通事業者との連携強化が必要。2番目としてバス路線の維持安定を図るため、市民への交通情報の提供等の意見を掲げさせていただきました。

9 ページ以降は、JR と路線バスの朝夕夜の乗り継ぎ時間を取りまとめた表となっております。ここではご説明を省略させていただきたいと思います。以上、大きく 3 点を課題とし、まとめた結果を御報告させていただきました。よろしくお願いいたします。

## ● 会長

9 ページ以降の図 14 は説明したほうが良いのではないですか。見たら分かりますか？

## ● 事務局

失礼しました。9 ページの図 14 の見方についてご説明させていただきます。左端、赤色が中央バス、青色が JR 北海道バスとなっております、例えば図の一番上の中央バスは系統番号 9 となっており、北広島団地線山手町 4 丁目から北広島駅に向かう方向となっております。6 時に出発し到着時刻が 6 時 12 分、これは北広島駅に到着するというございます。6 時 12 分に到着したバスが、右を見てくださいと、JR 発車時刻ーバス到着時刻の欄があり、11 分となっております。これが乗り継ぎ時間でして、JR 発車時刻ーバス到着時刻が 5 分未満の場合は、間に合わないの次列車に乗ると設定しております。

10 ページ目の表では、中央バスの系統番号 1 が上の方にございます。北広島団地東部中部から北広島駅行きということで、8 時 56 分に出発し北広島駅に 9 時 7 分に着きます。9 時 7 分に着いてから JR に乗ろうとした場合、JR は 9 時 9 分に快速がございますが、発車まで 2 分しかないので乗り継ぎができません。次の 9 時 24 分の JR に乗ることになりますが、24 分から 7 分を引いて、17 分が乗継に要する時間となります。そこで、乗継時間の欄に 17 分と書いております。

## ● 会長

図 14、図 15 の見方はよろしいですね。それでは、公共交通の課題について 3 点、事務局からご説明いただきました。何かご意見ご質問ございますか。

## ● A 委員

意見の前にお聞きしたいのですが、JR のことばかり言って他の地域の方には申し訳ありません。1 点目、8 ページ以降の図 1 3、図 1 4、図 1 5 のバス路線から JR への乗り換えについてなのですが、乗継時間が最大で 18 分、平均では 9 分と書いてあります。18 分あれば相当長いと感じます。図 14 は 8 時 50 分発 9 時 37 分着の 23 番までしか載っていません。図 15 は、JR については 15 時 55 分着のものからしか書いていないのですが、乗継時間として評価した場合、平日昼間の乗継が悪いと私は感じているのですが、その辺は検討したのでしょうか。

2 点目、図 15 ですがこれは計算の仕方がおかしいと思います。図 14 はバスから JR への乗

継で、図 15 は JR からバスへの乗継です。図 15 では、JR で着いたら何分バスを待たなければいけないか、というデータが必要です。乗ったバスに最適な JR がどうだといってもあまり意味がないでしょう。例えば、札幌で電車で飛び乗り、北広島駅に着くとバスが行ったばかりで、あと 20 分待たなきゃいけない。そういうような状態が、この図には反映されていないと思うのですが、いかがでしょうか。

● 事務局

1 点目でございますが、JR の利用者アンケートからのご意見が乗継とございまして、JR のアンケート配布が 15 時以降から配布しましたので、今回朝夕夜という形で資料をまとめさせていただきました。2 点目についてですが、一般的に公開されているのは JR の発車時間となっております、JR 到着時間から追いかけて、この表をまとめております。

● A 委員

そういう質問ではありません。具体的に言いますと、図 15 の JR16 時 26 分着についてですが、この JR で着いて北広島団地に向かうバスに乗るとしたら 16 時 49 分発となります。16 時 30 分発には乗れません。山手町 4 丁目行きは 16 時 50 分発となります。24 分も待ちます。これではバスには乗りませんね。ということです。この表にはこういったことが何も反映されていません。アンケート回答者が不便と言っているのは、こういうところだと私は思います。

● 事務局

はい。そういった整理をさせていただきたいと思います。

● 会長

A 委員のおっしゃるように、確かに JR からバスへの乗り継ぎ時間は確かに長くなりますね。待ち時間をについて、次回までに資料の整理をお願いします。

● C 委員

1 ページ目の図 2 交通空白地域について、西部地区と北広島団地の世帯数や入居者数などの値が入っていないのは何故でしょうか。

● 事務局

市街地地区では北広島団地と西部地区につきましては、交通空白地域がないため、0 としております。市街地地区外では、北広島団地を外した形で整理させていただいております。図の枠の中に、丸型で 1km、500m の枠がありますが、この枠に入っているところは交通空白地域ではないという状況です。

● D 委員

資料「北広島市における公共交通の課題の整理」の 6 ページ目の図 11 についてです。JR 北

広島駅の1日あたりの乗車人員が平成8年をピークに下降傾向にあるというご説明でしたが、下降傾向と言っても現時点で8000人強の利用者がいます。それに対して、市内路線バス1便当りの利用人員、やはりこれも平成7、8年がピークで平成20年になると半分近くになっています。同じ下降傾向ですが、バスが急降下していて、JRの方が多少下降している状況です。高齢化も確かに進んでおりますが、路線バスの利用頻度が急激に落ちている原因について、事務局としてはどのように考えていますか？

● **事務局**

市内路線バスについては、図10の表を見ていただきたいのですが、北広島団地線と共栄線、スクールバス線となっております。これを見ますと北広島団地線が多く影響していることが伺えます。市内路線についても団地で完結しているのはこの3路線となっております。また、共栄線につきましては、昨年の9月末を持ちましてJR北海道バスさんの方で廃線し、今はJR北海道バスのスクールバス便が入っております。JR北広島駅の乗車人員につきましては、北広島団地からの乗車人員が減っておりますが、東部地区等では人口が増えておりますので、駅の性格上そういったことで乗車人員がある程度維持されているのかと思います。また、北広島団地内については車による送迎が多く、また1世帯で車2台をお持ちになる家庭も多いので、そういったことも影響しているのではないかと思います。

● **会長**

北広島団地の利用者が少なくなってきたこと、東部地区が人口増加傾向にあり、東部地区の方は比較的徒歩でJR駅まで行く方が多いということが、こういった結果に現れているのかと推測されます。

● **A委員**

この図11について、特に平成11～12年の変化と、平成14～16年の変化の2点が気になります。平成11～12年は、殆ど他のデータが変化していないのに運行回数が9%程変化しただけで、輸送人員が4000人も減っています。平成14～16年は、15年に運行回数が7万とすごく増えています。おそらく努力して運行回数を増やせば人が戻ってくるのだろうとしてやったと想定したとすれば、その結果全く変わらなかった。この結果は、今後我々が計画を立てる上で、便数を単純に増やせばいい訳ではないということがわかると思います。そして、逆に便数を減らすと2割も運送人員が減ってしまっています。これは今後の計画を立てる上で、非常に重要なポイントじゃないかと思います。特にこの変化に着目し、どうしてこのような変化が起こったのか是非解析していただきたいと思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

● **事務局**

ただいまのご意見につきまして、その通りだと思います。人口の状況や年齢構成、北広島団地・東部地区の利用状況については、これから解析をしていきたいと考えております。

● 会長

お願いします。その他に、皆さん何かありますでしょうか。

● B委員

4ページの図7についてですが、市民アンケートのところ、何歳くらいまで運転しようと思うかについてですが、この設問の目的意図はどこにあるのでしょうか。個人の希望を聞いても意味が無いのではないのでしょうか？

● 事務局

確かに個人の希望という部分もありますが、勤務の状況、家族の状況など大まかな部分で、自分が何歳まで運転しなければならないのか、運転できるのかということを考えていただく趣旨で、このような設問を設けました。単純に個人の希望のみを聞くための設問ではないことをご了解いただきたいと思います。

● E委員

今北広島を經由しているバス路線というのは20路線あると思いますが、中央バスとJR北海道バスは、失礼ですが採算の取れている路線と赤字路線はどのような比率になっているのでしょうか。また、このようなことは公にしているのでしょうか。

● 事務局

ヒアリングでは全体の状況としてお聞きしておりまして、この路線が赤字という風には、押さえておりません。

● E委員

バス会社のヒアリングの結果、補助してもらいたい、今後の状況によっては路線を廃止する、減便するといった話が出ているわけですが、協議会でやっていることと、問題としてリンクしていると思います。私は大曲在住で、大曲は人口が増えてきていますがバス路線しか利用できない状況です。バス路線について状況の把握調査等をおこなえば、今後の方針を決める際に問題が出てくるのではないかと懸念します。こういったことはどのようにお考えですか？

● 事務局

現在実際に走っている路線の利用状況などについては、北広島市地域公共交通協議会というものが別にあります、その中で補助金制度等の対応も含めて考えております。この経過を踏まえた中で、今後の連携を考えていかなければならないと思っております。近い所言えば、南幌から北広島経由の路線については、非常に赤字であるとJR北海道バスから話があり、この件を協議している流れになっております。

● 会長

今回の調査の結果、公共交通の課題として大きく3つの課題があるのではないかとということで結論を出していただきました。この3つの課題で特に問題が無ければ、次回から課題に対し具体的にどう対応していけば良いのかということを経済局からご提案し、協議会の中で練っていただくということになるかと思います。

● G委員

調査の中で西部地区・大曲地区の方々が、JR 駅を基点としたバスの交通網を引いたとき、どう利用されるのかという設問は考えていたのでしょうか。これは重要な問題だと思います。今のバラバラの交通網をどうするのか、JR とバスを繋ぐことについては事務局では検討されたのでしょうか。

● 事務局

資料「北広島市における公共交通の課題の整理」1 ページをご覧ください。大曲・西部地区ですと国道 36 号を串刺しの様に千歳ー北広島線が入っておりますし、西部地区と北広島団地地区を結ぶように北広島線が入っております。既存のバス路線があると認識しておりましたので、新たな交通という形では設問を設けておりませんでした。

● G委員

市の中の交通網ですから、やはり充実させるということも考えなければ、あまり意味の無い議論をしているのかなと思いますが、いかがでしょうか。

● 事務局

路線バスがある地域につきましては、路線数の便数増の要求が上がっております。しかし、仁別や大曲地区、西の里地区等のまったく公共交通が無い場所、交通空白地域が一番優先順位の高い問題ではないかと考えております。

● E委員

図 11 の見方について、平成 20 年度の市内路線バス、輸送人員（千人）と書いておりますが、これは年間 79 万 2 千人と理解してよろしいのでしょうか。

● 事務局

はい、そうです。

● E委員

JR 北広島市駅 1 日あたりの乗車人数 8240 人と書いてありますが、これを 365 倍するということですか。



● 事務局

降車人員については不明ですが、1日当りの乗車人員は8240人で、年間の乗車人員としては、概ねこの数字の365日分になると思います。

● A委員

先程の2前の質問（G委員）に関することですが、北広島市は5地区に分かれており、その地区間交通が不便という意見が強いとありましたが、確かに路線バスはそれぞれあり、その地区のものを利用するということはアンケートにあったと思います。逆にJR駅を使って移動するという設問はなかったかと思います。今の利用状況と便数を増やした場合の利用人数の予測を出していただけると、交通量の推計にもつながりますので、是非お願いしたいと思います。

● 事務局

A委員の仰ったことは、強いて言えば、先程の市民アンケートの中で、「仮に公共交通が便利になった場合」という質問の回答状況から推計を検討させていただきたいと思います。

● 会長

国勢調査で、例えば大曲からJRに乗ってどこかへ行くなどの質問はありませんでしたか？

● 事務局

国勢調査ではありませんが、平成18年に国交省でパーソントリップ調査を実施いたしております。また、平成19年に公共交通の検討の際にパーソントリップ調査を確認しましたが、その結果では、大曲・輪厚地域の方々が北広島団地・東部地区へ動いているという状況はあまり見られないというものでございました。今後公共交通が整備された場合、人の動きがどう変化するかにつきましても、同じような傾向になるのではないかと感じておりますが、時間をいただいて改めて検討してみたいと思います。

● B委員

直接関係はないのですが、花ホールコンサートや講演会に行けないという意見がアンケートの中にありました。場合によっては臨時バスが出ると聞いたのですが、臨時バスはどこに行くのですか？

● 事務局

詳細は分かりませんが、恐らく大曲方面ですと夢プラザや大曲中央などの主要なバス停を降り口としていると思います。

● 会長

課題の部分の整理は、以上でよろしいでしょうか。それでは次回協議会の日程等の説明を事務局からお願いいたします。

4. その他

● 事務局

今後のスケジュールについて、次回の協議会は2月18日金曜日午前10時を予定しております。場所は芸術文化ホールの2階活動室1,2ですのでよろしくお願いいたします。内容といたしましては、総合連携計画の素案を提出させていただきまして、審議していただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

● 会長

今回の活性化協議会につきまして、よろしくお願いいたします。本日、皆さまから色々お寄せいただいたご意見を参考にさせていただきながら、連携計画の素案を事務局でまとめ、また皆さまからご意見をいただくという形にしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。何かご意見ありますでしょうか。

● A委員

先程、駅前の中央バスの所へ行って時刻表を見てきました。そこに運賃も記載されておりました。アンケート結果では、大曲地区の最大の不満は交通料金でしたが、この仕組みがどうなっているかデータをいただきたいです。特に札幌駅から来た場合は大曲350円、一つ前の札幌市内ですと230円です。福住駅からですと三里塚は200円、大曲310円ですと110円上がっています。補助金が当然出ているのだと思いますが、どの位の補助金がどういう形で出ているのか教えていただきたいと思っております。是非お願いします。

● 事務局

料金に関しまして事務局で押さえている範囲でご説明いたします。札幌市域内は基本的に特殊区間料金制となっており、北広島市域内に入った段階で、対キロ区間料金制に変わります。特に大曲の方々はご負担が多いというアンケート結果でございますが、そういった料金体系が切り替わるためであると認識いただきたいと思っております。

● E委員

特殊区間料金制というのは、どういった内容なのでしょう。ここで議論することではないと思っておりますが、私は大曲に住んでおり納得できません。

● F委員

特殊運賃につきましてご説明いたします。札幌市内で言いますと札幌市交通局が市営バス

を走らせていた路線をバス会社 3 社に譲渡されました。路線の譲渡とあわせて札幌市の運賃も移行されたのです。それが特殊区間運賃でして、札幌市でいきますと札幌駅を基点に 200 円と 230 円の 2 つしか料金がありません。

● **事務局**

この問題につきましては議会等でも何度も要望が出ておりますが、なかなか難しい問題で未だに解消できていないのが実態でございます。

● **会長**

その他にご意見ご質問が無ければ、本日の協議会は、これで終了させていただきます。次回協議会が 18 日ということで、皆様大変お忙しいところ恐縮ですが、またお集まりいただきたいと思っております。本日はありがとうございました。