

平成30年度 第1回小樽市地域公共交通活性化協議会 会議録

1 日 時 平成30年8月29日(水) 14:00~15:30

2 会 場 小樽市役所 別館3階 第2委員会室

3 出席委員 21名(うち代理出席3名)

傍聴者 0名

事務局 3名

その他(説明員) 2名(調査委託業者)

4 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

《報告事項》

① 人事異動等に伴う委員の変更について

② 平成30年度第1回地域交通分科会の開催報告について

③ 地域公共交通に関するアンケート調査結果(速報)について

《協議事項》

観光客に対する公共交通のアンケート調査について

(3) その他

公共交通に関する道内他都市の状況について

(4) 閉会

5 議事の経過

(1) 開会

【事務局】

定刻になりましたので、只今より「平成30年度第1回小樽市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。

現在、代理の方も含め、20名の委員の出席をいただいております。委員総数23名のうち過半数の委員が出席されていることから、「小樽市地域公共交通活性化協議会設置要綱」第7条第2項の規定に基づき、会議が成立していることを確認します。

それでは、会議の進行につきましては、会長にお願いいたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

【会 長】

当初、平成30年度第1回協議会について、7月に開催する予定でしたが、本事業は国の補助金等を活用して実施しており、その手続きの関係で若干のスケジュール変更が生じているところがございます。

それでは、次第に沿って進行いたします。

次第の「2 議事 報告事項」の「(1)人事異動等に伴う委員の変更について」、事務局から報告願いま

す。

(2) 議事

《報告事項》

「(1) 人事異動に伴う委員の変更について」(資料1)

【事務局】

今年度は本日が第1回目の協議会になりますので、本年4月以降の人事異動等の関係から新たに就任した5名の委員の方を紹介いたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

また、事務局の担当者も変更となっておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で報告を終わらせていただきます。

【会 長】

ただいま事務局の変更も含め、説明がありました。昨年度までは地域公共交通の担当は主幹1名の体制でしたが、今年度からは専属という形で2名となっております。

続きまして、次第の「2 議事 報告事項」の「(2) 平成30年度第1回地域公共交通分科会の開催報告について」、事務局から報告願います。

《報告事項》

「(2) 平成30年度第1回地域公共交通分科会の開催報告について」(資料2)

【事務局】

まず、分科会報告の前段で、今年度のこれまでの経緯を御説明させていただきます。

先ほど、会長からもお話がございましたが、今年度からの計画の策定に当たっては、国の補助金を活用し、計画作成の検討をコンサルタントにアンケート調査の実施等を含めた業務の一部を委託として進めるということで、皆様にお伝えしているところでございます。

しかし、国の補助金の交付決定が当初の予定から遅れ、5月下旬となったことから、6月5日に委託業務の入札を実施し、委託業者は日本データサービス株式会社に決定したところでございます。

委託契約締結後は、アンケート調査の実施に向け、調査方法や調査票の内容等に関して数回に渡って、調査委託業者と打合せを行い、7月4日の分科会でアンケート調査について協議を行いました。

その結果を踏まえ、7月12日から8月3日まででアンケート調査を実施し、現在集計作業を進めているところでございます。

また、この間事務局では、道内他都市に訪問し、各自治体の公共交通に関する情報収集を行っておりますので、後ほどその結果について報告をさせていただきます。

それでは、改めまして、第1回地域公共交通分科会の開催報告として、資料2に基づいて説明をいたします。

今年度の計画策定に当たっては、分科会において専門的な検討や調整を図りながら進めることとしており、分科会委員につきましては、本年2月の協議会において会長から副会長を分科会会長として指名させていただいたほか、7月までに分科会長以外の10名の委員の皆様を指名させていただいたところで

ございます。

その後、資料2にございます通り、第1回目の分科会を7月4日（水）に小樽市役所にて、委員11名全員出席により開催したところでございます。

議事の内容につきましては、「(1) アンケート調査について」といたしまして、7月中旬からの実施に向け、調査票や実施方法の検討を行いました。これにつきましては、2月の協議会で委員の皆様以案を告示しており、その後の皆様からの意見と調査委託業者との打合せを基に修正を行い、分科会での検討を行っております。

当日の委員の皆様からの意見等を含めた大まかな内容として、資料2に記載しております。

また、調査票の配布については、分科会で一定の地区に偏ったアンケート結果とならないよう配慮するよう指摘がございましたので、市内5地区のサンプル数が同程度となるよう、丁町名別で無作為に抽出を行い、調査票の配布を行ったところでございます。

また、市内路線バスの利用実態調査については、直接乗客の方に質問する内容ということもあり、実施方法等について分科会委員の皆様から意見も多く、中でも、乗客が多い便で実施する場合の対応について懸念を示す意見があった一方で、通勤時間等の乗客が多い時間帯のデータがないと再編の検討を行うことが困難といった意見もありました。

これについて、調査委託業者から、他都市の実績を踏まえ、本調査の実施方法であれば、乗客が多い時間帯においても多くの回収が見込めるとの見解を示していただき、予定通りの調査方法で進めることで合意いたしました。

また、学生を対象としたニーズ把握調査については、市内全ての学校に配布を行わない理由に関して指摘がございましたが、これについては、事務局で抽出した学校でサンプル数を確保できることから、原案で実施する旨の説明をさせていただきました。

通勤者を対象としたニーズ把握調査については、特に質問はなかったところでございます。

このほか「(2) 今後のスケジュール」として、次回協議会を8月に実施することをお知らせしたほか、「(3)その他」として、今後の協議事項にもなります。観光客に対する公共交通の実態把握に向けた調査の実施についても意見交換を行ったところでございます。

以上で報告を終わらせていただきます。

【会 長】

ただいま、事務局より分科会の開催報告について説明がございましたが、何か御質問はございますでしょうか。

ないようですので、続いて次第の「2 議事 報告事項」の「(3) 地域公共交通に関するアンケート調査結果（速報）について」、事務局から報告願います。

《報告事項》

「(3) 地域公共交通に関するアンケート調査結果（速報）について」（資料3）

【事務局】

7月から8月にかけて実施した各種アンケート調査等の実施結果について、回答期限が8月上旬ということもあり、詳細な分析はこれからの作業になりますが、本日は質問項目ごとの集計結果を速報版として御報告させていただきます。

資料3は、今回のアンケート調査の種類、概要、実施期間、回答数を取りまとめたもので、1. 市民を

対象とした公共交通へのニーズ把握調査について、調査目的は、市民における目的別の公共交通の利用実態などを定量的に把握するとともに、公共交通へのニーズを把握するための基礎データの収集を目的に実施したものです。

調査対象は、小樽市に居住する18歳以上の男女であり、市内を5地区に分割し、総勢5,000世帯を無作為抽出し、かつ1世帯に2通の調査票を同封の上郵送いたしました。

調査の実施は、平成30年7月20日～8月3日の2週間で行了しました。

今回の調査は、市内を5地区に分けて結果を分析することを予定していることから、必要サンプル数を1,900票程度、回収率を約30%として設定しました。結果的に回収できた票数は、2,305票で地区別のサンプル数も満たしている結果でございます。

なお、より多くの意見を計画に反映させたいと考えていることから、今後も一定の期間までは受け付ける予定でございます。

このアンケート調査結果については、後ほど基本的な集計を御説明させていただきます。

次に2. 市内を運行する路線バスの利用実態調査について、調査目的は、路線バスの目的別の利用実態把握のため実施したものです。

調査対象は、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール・北海道バス株式会社、ニセコバス株式会社が運行する市内路線バスの利用者に対し、7月12日、18日、19日の3日間で実施しております。

調査方法は、調査員が運行車両に同乗し、運行車両に乗車してきた利用者に対し、ビンゴ式アンケート票を配布し、降車時に回収する方法により実施いたしました。

調査対象路線は、市内31路線を対象とし、始発から終発の中からサンプリングで調査を実施しております。なお、サンプリングの考え方として、利用が少ない日中時間帯（10時から15時）は2時間に1便、その他の時間帯は1時間に1便を抽出し、全552便での調査を実施しております。

この結果についても後ほど、御説明をさせていただきます。

次に3. 学生を対象とした公共交通へのニーズ把握調査について、調査の目的は小樽市内の高校や大学に通学する学生の移動実態を把握するとともに、公共交通へのニーズを把握するための基礎データの収集を目的として実施しております。

調査方法は、市内の高校生、大学生を対象とし、学校への直接配布及び回収により実施いたしました。

配布先としては、資料に記載のある高校8校、大学2校の協力をいただき、調査票は7月10日から配布し、夏休みに入る前までに各学校で実施していただいたものを7月末までに回収しており、合計3,341票の回答が得られました。

この調査の結果については、多数の回答が得られたこともあり、集計に時間を要しており、本日は回収数のみの報告とさせていただきます。

また、4. 通勤者を対象とした公共交通へのニーズ把握調査について、調査の目的は、市内の企業に通勤されている方の移動実態の把握、公共交通へのニーズを把握するための基礎データの収集となります。

調査方法は、企業への直接配布及び回収で実施しており、調査対象企業は、小樽市役所、市内郵便局、北海道信用金庫、小樽掖済会病院、済生会小樽病院、ウイングベイ小樽に御協力をお願いし、7月10日から配布、8月中旬に回収が終了しております。回収できた票数は、2,563票となっております。

こちらについても、多数の回答が得られたこともあり、集計に時間を要しており、本日は回収数のみの報告とさせていただきます。

なお、この学生及び通勤者を対象としたアンケート調査は、平成29年度第2回協議会でも説明をさせていただきましたが、市民を対象とした無作為抽出のアンケート調査のみでは、高齢者の回答が多くなることが予想されることから、若い世代や働いている方からの回答を補完するために行ったものです。

学生及び通勤者を対象としたアンケート調査結果については、次回協議会でお示しできるよう、作業を進める予定でございます。

本日は、市民アンケート調査結果及び路線バス利用実態調査結果について、基本的な集計内容を説明員より、説明差し上げます。

【説明員】

私から御説明する資料として、お手元に配布しております、小樽市バス利用実態調査結果（A4、横版冊子）及び公共交通に関するアンケート調査結果（A4、横版冊子）を用いて説明させていただきます。

なお、説明の順番としては、先にバス利用実態調査の結果、その後に公共交通に関するアンケート調査結果について説明をさせていただきます。

それでは、小樽市バス利用実態調査結果について、説明させていただきます。

1 ページ目に調査概要を記載しておりますが、(1)から(4)については、先ほど事務局から御説明がございましたので、割愛させていただきます。(5)に調査項目を記載しておりますが、今回の調査は大きく分けて2つの調査を実施しております。1つ目が各路線のバス停ごとの利用者数をカウントする利用者数カウント調査です。さらに2つ目として、各バス路線の利用目的等の利用実態を把握するためのアンケート調査です。とりわけ、アンケート調査については、各便に乗車される利用者を対象に、性別、年齢、職業等の利用属性の他、利用目的、利用頻度等の利用状況について、お手元に配布しております、ビンゴ式アンケート票を活用して調査を実施しております。

2 ページ目には、調査対象とする路線の一覧を記載しておりますが、先ほど事務局からも説明がございましたので、割愛させていただきます。

続いて3 ページ目を御覧ください。3 ページ目は、路線別の利用者数を整理した内容となります。この表の見方として、左から路線名、その路線の実運行便数、さらに今回調査を行った便数、そして本調査で得られた利用者数、さらにその利用者数を調査便数で割り返した1 便当たりの利用者数を記載しております。この表を見ますと、小樽市内本線（ベイビュータウン経由）やおたもい・ぱるて築港線、赤岩・ぱるて築港線、小樽線（宮6 5）については、他路線と比較して、1 便当たり40人以上の利用者となっております。一方で、山手仲通線や銭函・桂岡線については、1 便当たり利用者数が10人以下と他路線と比較して、少ないことが分かります。

また、4 ページ目については、時間帯別の利用者数を整理した結果であり、利用が多い時間帯としては、通勤・通学時間帯にあたる7 時台周辺あるいは帰宅時間帯である1 7 時台周辺の利用が多くなっております。この結果については、他都市とも同様の傾向となっております。一方で、小樽市の特徴としては、1 2 時台や1 4 時台にも利用者が多くなる傾向にあり、サンプル調査ではございますが、そのような傾向が見て取れます。他都市では、日中時間帯は少なるのに対し、小樽市は多いということが特徴と言えます。

5 ページ目以降は、各路線の利用状況を整理した内容となっており、6 ページ目以降も同様の見方となっておりますので、本日は時間の都合上、5 ページ目のぱるて築港線について説明をさせていただきます。

この資料の見方として、左側には各路線の路線図や運行便数、始発・終発時間、1 便当たり利用者数といった路線概要を整理しております。また、右側にはバス停ごとの利用者数を上り・下り別に整理している他、時間帯別の利用者数等も整理しております。この内容から読み取れることとしては、バス停ごとの利用者では、小樽駅とウイングベイ小樽の利用者が多いこと、一方で稲穂2 丁目から小樽協会病院前までは、乗車と降車を合わせた利用者数が10人未満で他のバス停と比較すると少ないことが分かります。

これ以降も同様の見方で御確認いただければと思います。

以上で小樽市バス利用実態把握調査結果についての説明を終わらせていただきます。

続いて、公共交通に関するアンケート調査結果について説明させていただきます。

1 ページ目には、調査の概要を整理しておりますが、この内容については事務局から御説明がございましたので、割愛させていただきます。

2 ページ目には、本調査の調査項目を整理しておりますが、大きく分けて5つの項目をお聞きしており、質問1として年齢、居住地等の個人属性、質問2として通勤・通学、買い物、通院等の交通手段、質問3として市内バス路線の運行サービス水準に関する認知度・利用状況、また利用されていない方については、バスを利用しない理由をお聞きしております。質問4からはバスを利用されている方にお聞きした内容ですが、路線バスの満足度や許容できる運賃や運行してほしい時間帯などのバス路線への要望をお聞きしております。

3 ページ目以降がアンケート調査の基礎集計結果ですが、時間の都合上、個人属性については全て説明をさせていただきますが、質問2以降については、説明を割愛させていただく箇所がございます。

本調査の回答は、比較的、女性の高齢者からの回答が多くなっております。とりわけ年齢については、小樽市の年齢構成と比較しても、高い結果となっております。

続いて4 ページ目には、回答者の居住地等を整理しておりますが、市内5地区で回答割合は概ね2割と同程度の回答を得られております。さらに職業は高齢者からの回答が多かったことから、無職の割合が高く、一方で、会社員からの回答も2割程度ございました。

また、5 ページ目には回答者の自動車免許あるいは自動車の保有状況を整理しておりますが、免許も自動車もあるとした回答は全体の約6割であり、そのうち約2割は将来的に免許の返納を行うと回答しております。

この免許返納の時期については、6 ページ目に整理しており、5年以内が最も多い一方で、10年後とした回答も多くなっております。

7 ページ目には、現在免許を保有していない方が将来的に免許を取得するのかや、現在保有している自家用車についてお聞きしており、現在免許を保有していない方は、98%近くが今後も取得する見込みはないと回答しております。また、現在保有している自家用車については、約8割の回答者が自由に使える自家用車を有していると回答しています。

8 ページ目では、自宅からバス停までの所要時間及び距離を整理しておりますが、回答者の半数以上が10分未満の距離もしくは500m以内にバス停があると回答しています。

9 ページ目以降、通勤・通学や買い物、通院時における日頃の移動手段にお聞きした内容です。回答者の通勤・通学先としては、市内が約7割と最も多く、この傾向は買い物や通院、私用時も同様の傾向となっております。

また、10 ページ目には、通勤・通学時の移動手段を示しておりますが、最も多い移動手段は路線バスとなっており、次いで自動車（自分で運転）が多くなっております。この結果は本調査の中で、最も特徴的な内容として、他の自治体では路線バスの利用割合は1割に満たないケースが多く見受けられます。一方で、小樽市では通勤・通学時で4割、その他の目的でも同様の傾向となっており、市民の多くの方がバスを利用されていることが分かります。

続いて11 ページ目には、自宅を出る時間帯あるいは目的地から出発する時間帯を示しておりますが、通勤・通学時では7時台から8時台、通院時では8時台から10時台、買い物及び私用時では9時台から10時台にピークが来ております。また、帰宅する時間帯は、通勤・通学時は17時台から18時台、通院及び買い物時は12時台まで、私用時は15時台がピークとなっております。

12 ページ目以降22 ページ目までは通院、買い物、私用時の移動手段を整理した内容ですが、概ねこれまでの内容で御説明させていただきましたので、一部移動頻度と移動する曜日のみ説明をさせていた

できます。

14ページ目を御覧ください。ここでは通院時における移動頻度と移動する曜日を整理しておりますが、通院時の移動頻度は、月に1～2回や年に数回など、比較的少ない頻度で移動を行っていることが分かります。これが買い物の場合、週に1～2回や週に3～4回など、比較的高頻度で外出する傾向にあります。また、移動する曜日としては、通院時は病院が開院している平日に移動を行っており、一方で、買い物では土曜日や日曜日の休日に移動を行っており、おそらく、家族などが休みの日に買い物を行っているのではないかと考えております。

これ以降、少しページが飛び、23ページ目を御覧ください。

23ページ目では、路線バスの運行便数や乗り方を含めた認知度について、お聞きした内容です。回答者の約半数は路線バスの運行便数や乗り方などのサービスを知っており、かつ利用していると回答しております。一方で、約3割は知っているにも関わらず、利用していないと回答しております。

また、路線バスを利用していない方の理由を整理しているのが24ページ目ですが、そもそも自動車を使える環境にある回答者が最も多く約6割となっておりますが、一方で運行便数が少ないや買い物などの荷物を持って乗車するのがつらいといった回答も比較的多くなっています。

25ページ目以降はバスを利用している方にお聞きした質問で、25ページ目には路線バスの満足度を整理しております。回答者の路線バスの満足度については、経路地や自宅もしくは目的地からバス停までの移動、運賃、運行時間の遅れについては、回答者の半数以上が満足している傾向にあります。一方で、始発・終発などを含めた時間帯や運行頻度などについては、他項目と比較し、突出して不満の割合が高いことが分かります。

そこで、回答者が許容できる運行時間帯について、整理したのが26ページ目でございますが、始発時間帯では6時台、帰宅時間帯では22時台あるいは23時台が多くなっており、現在運行している路線バスのうち、一部はこれらの時間帯を満たしていない状態であります。

今後具体的な再編を検討するに当たっては、地区別に詳細な分析を行い、どの地区でどのような不満が多く、また、どの路線の時間帯を検討すればよいのかなど、深堀で分析を行う必要があります。

また、27ページ目には回答者の許容できる乗継回数と乗継の待ち時間を整理しており、全体傾向としては、乗継回数は1回までであれば、約8割の回答者が許容でき、一方で乗継の待ち時間は15分程度でも許容できないとの回答が多くなっております。

これら回答結果から検討し得ることとしては、例えば市内バス路線網の中で複数の路線が重なっている区間を幹線と位置づけ、居住地からこの幹線までの区間を支線とし、結節する箇所に乗換拠点を設け、市街地までの間で1回だけ乗り継いでいただくなどが考えられます。

その際、待ち時間は出来る限り短く設定する必要があります。

また、この施策を実施することで、1路線当たりの運行距離を短くすることができ、現在全国的にも問題となっている運転手不足の改善に寄与することができます。

続いて28ページですが、バス停まで許容できる移動時間は10分程度であり、遅れ時間について5分程度であれば約9割が許容できると回答しております。

29ページ目は、望ましい運行間隔について整理しており、約7割の回答者は15分間隔での運行を望んでいます。また、許容できる運賃としては、220円から400円程度であれば、許容できるとの回答が約5割となっておりますが、これは利用する路線などで傾向が異なることが想定されることから、地区別などの詳細な分析を実施する必要があります。

最後に30ページ目ですが、許容できる乗車時間帯としては、約5割が30分から45分未満と回答しており、こちらも先ほどの結果同様に居住している地区などによって、大きく傾向が異なることが想定さ

れますので、地区別の分析を行う必要があると考えております。

以上で、公共交通に関するアンケート調査結果についての説明を終わらせていただきます。

【会 長】

ただいま、説明員から調査結果について、2つの資料について説明いただきました。まず初めにバス利用実態調査の御説明がございましたが、この資料自体、完成形ではないと考えております。この調査の目的は、利用者の利用目的等の利用実態を明らかにして、各路線のカルテを作成していくこととなります。その結果を活用して、路線の特性を把握するということが重要です。現状は、アンケート調査の集計が膨大な作業ということもあり、まだそこを反映できていない状態ですが、今後は利用目的等の利用実態の他、バス停間の動きいわゆる個々人の起終点も整理する必要があります。さらにこの動きの背景、例えば、バス停付近に大型商業施設があるとかマンションがあるなど、これらを図面で整理することで見える化を行うことが可能であり、この作業を今後行っていくこととなります。

また、公共交通に関するアンケート調査結果については、この膨大なデータを本日初見で理解してくださいというのは難しいかと思いますが、先ほど他都市との比較についても説明をしていただき、なんとなくの理解はしていただけたかなと思いますが、この割合が高いのか低いのかななどは、現状見えない状態であり、本日はあくまで速報値としての報告として捉えていただければと考えております。また、このアンケート調査結果だけで、市民のニーズを捉えているという考えではなく、先ほど、事務局から学生や通勤者のアンケート調査の実施についても説明がございましたが、これら調査結果を総合的に捉えて、市民ニーズの把握に努める必要があると考えております。

本日お見せして、急遽で大変恐縮ですが、ここまでで何か御質問がございます方はいらっしゃいますでしょうか。

【委 員】

バス利用実態調査について、この資料の37ページ目に小樽線（宮65）ですが、右側の真ん中のグラフの始発は宮の沢だと思いますが、この降車というのはどのような条件で調査したのでしょうか。

【説明員】

降車の取り扱いは、各利用者がバスを降りたバス停でカウントをしておりますが、本資料では小樽市内は各バス停で掲載をしておりますが、小樽市内を出たバス停から宮の沢までのバス停は一括で集計をして表示をしております。

なお、小樽市外のバス停についても調査対象便については、各バス停で利用者数を把握しております。

【委 員】

宮の沢から星野中央の前までのバス停をまとめて集計しているということでしょうか。

【説明員】

その通りです。

【会 長】

小樽市内はバス停ごとに表示しているが、市外についてはまとめているということでしょうか。

【説明員】

その通りです。

【委員】

もう1点ですが、1便当たり利用者数について、これは往復の全利用者から算出した数値でしょうか。また、運行便数の考え方として、1便というのは往復で1便でしょうか。

【説明員】

1便当たり利用者数については、全利用者数から算出した数値です。また、運行便数の考え方は、片道で1便として考えております。

【委員】

わかりました。

1便当たり利用者数について、札幌市内での乗り降りも含んでいる。特に利用者数の約8割は札幌市内であり、小樽市内での乗降は少ない傾向にありますので、例えば小樽市内だけの利用者数で表示するなど、表示方法を検討した方が良いと思います。

【会長】

委員の御意見のとおりで、右側では札幌市内を省略しているにも関わらず、1便当たり利用者数では札幌市内を含む数値なので、ここは小樽市内だけの数値で1便当たり利用者数を算出するなど、表示方法を検討する必要があると思います。

ここについては、改めて検討をさせていただきます。

他、いかがでしょうか。

【委員】

公共交通に関するアンケート調査結果の23ページ目について、路線バスの認知度をお聞きしておりますが、路線バスのサービスを知らないという回答が2割もいます。これはどこかの地区が突出して多いのか、あるいは全体で2割の方が知らないという結果なのか、分かる範囲で教えていただけますでしょうか。

【説明員】

23ページ目の結果について、今回の資料は全体での集計結果ですので、回答者全体の2割の方が知らないということになります。また、地区別の傾向把握については、今後行っていく予定です。

【委員】

今後で構いませんので、分かれば教えてください。

【委員】

2点ほど、御質問させていただきたいのですが、先ほど、バス利用実態調査とアンケート調査の2つの調査について、御説明がございましたが、これの調査については分科会で議論をさせていただいた後に実施をしております。

バス利用実態調査について、3ページ目に記載している利用者数は延べの利用者数でしょうか。

【説明員】

延べの利用者数です。

【委員】

例えば、ぱるて築港線であれば、上り下り合わせた全17便のうち、15便に乗車して調査を行ったということでしょうか。

【説明員】

その通りです。

【委員】

15便の利用者数が225人であり、225人を15便で割って、1便当たり利用者数を算出しているということは、この1便当たり利用者数は、1便ごとのバラツキというのは考慮されていないということですよ。

時間帯別で多い便、少ない便というのは、各路線のカルテを見ればわかるということでしょうか。

【説明員】

バラツキは考慮しておらず、全体の平均です。また、利用者の多い時間帯などはカルテの詳細版を見ていただくことを想定しています。

【委員】

わかりました。

もう1点ですが、公共交通に関するアンケート調査について、本日示している内容は全体集計でしかなく、これで議論を行うことは難しいと思います。今後分科会でもこの調査結果をさらに分析した内容を活用して、議論を行う必要であり、これを可視化していく作業が必要になると思います。

例えばですが、図面でこの地区にはどのような人が居住しており、その人たちはどこに移動しているのか、どのような目的で移動しているのか、さらに年層はどうなっているのか、などを詳細に分析する必要があると考えております。

そして、将来的にはどのようなニーズがそこに生まれるのか、いわゆるマーケティングを行う必要があると思います。それは将来的にこの地域では、自動車を使える人は少なくなり、この地域であればバスを利用する人が増えていくなどを検討することが重要です。

また、バスを利用しない理由や満足度なども地域性がかなり出ると考えられるので、次回以降はそこを明らかにしていく作業が必要だと思います。

また、バスの運行状況について、市民のニーズを聞いている設問がありますが、これらを有効活用して例えば運賃の分布などについて、距離や待ち時間とどのような傾向にあるのかなど、地域性を出せればと思います。また、運賃によってはこのくらいの待ち時間は許容できるなどの関係性も見い出せればと思います。

【会長】

委員の御指摘の通りで、現在小樽市役所内部でも公共施設の老朽化が問題となる中で、公共施設等管理計画という計画を検討しており、公共施設の立地状況によっても人の流れも変わっていき、バスの利用者数も変動することが想定されますので、いわゆるまちづくりと公共交通の連携というところも意識しながら、分析や議論できればと思います。

この他、何か御質問はございますでしょうか。

【委員】

バス利用実態調査結果及びアンケート調査結果は、これが最終版なのでしょうか。

また、調査結果を取りまとめとして、その内容はどのように公表するのでしょうか。あるいは公表自体するのでしょうか。

【会長】

バス利用実態調査もアンケート調査結果もこれから分析の深度化を図っていきますので、最終版ではございません。

また、これら調査結果については、支障がない限り、公表していく予定です。

他、いかがでしょうか。

【委員】

公共交通に関するアンケート調査についてですが、29ページ目の許容できる運賃について、220円以上400円の区間で約5割という回答割合となっておりますが、これは聞き方によって結果が大きく異なることが想定されます。

どのような聞き方だったのでしょうか。

【説明員】

お手元に配布しております、アンケート票を御覧いただきたいのですが、このアンケート票の質問5の問7で運賃に関する内容を聞いており、こちらから何円から何円などの項目を設定するのではなく、自由に金額を記載していただくようにいたしました。

その結果を集計する際に、ある程度の区分で区切った結果です。

【会長】

その他、何かございますでしょうか。

ないようですので、続いて次第の「2 議事 協議事項」の観光客に対する公共交通のアンケート調査について、事務局から報告願います。

《協議事項》

観光客に対する公共交通のアンケート調査について（資料4）

【事務局】

観光客に対する公共交通の利用状況調査について、御説明差し上げます。

小樽市において持続可能な公共交通ネットワークを形成するに当たっては、年間800万人を超える観光客が訪れる観光都市であることを踏まえた検討を行うことが必要です。したがって、地域住民の生活交通の観点のみならず、観光客等の利用促進も図る必要があると考えております。

小樽市内に在住または通勤・通学する方に対して、アンケート調査を実施しましたが、観光客等の一時的な利用者は、地域公共交通の利用状況や意識・意向が対象地域の住民等と異なるものであることから、観光客等その地域の交通事情に詳しくない地域外からの来訪者に対し、来訪する又は来訪してからの周遊に関する移動の状況や公共交通の利用に対する意識等を把握するため、アンケート調査を実施するものです。

観光客に対する公共交通の利用促進に必要性につきましては、7月の分科会のみならず、昨年度の2回の協議会の中でも委員の方からの意見があがっていた内容でもございます。

前段での各種市民に対するアンケート調査は国の補助金の対象となるものでしたが、観光客へのアンケートは対象外となっているため、今回別途行うこととしたという経緯がございます。

1の調査の目的としましては、いま前段でお話しましたが、観光を目的とした方の小樽市内公共交通の利用促進を図るための資料とするため、観光客の利用実態や意識等を把握しようというものです。

2の調査の方法につきましては、小樽市の観光振興室で5年に1度、観光客動態調査というものを行っているのですが、今年度がちょうど実施年度となっており、この調査との連携も視野に入れながら実施方法を検討いたしました。

一つ目はまず観光地や駅などで直接観光客の方に聞き取り調査を何日か実施する方法を考えております。

二つ目として、小樽の観光客は外国人の方々も多く、当然ながら、調査票は翻訳が必要であり、聞き取りにしても外国語で対応しなければならないということを考慮し、その対応として運河地区の観光物産プラザ内に設置された小樽国際インフォメーションセンター（英語・中国語・韓国語が話せるスタッフが常駐）に依頼し、おおむね1か月程度の期間で調査をお願いする予定としております。

三つ目として宿泊施設の中で御協力いただけるところには、1週間程度の中で調査票の配布と回収をお願いするといった、3つの方法で実施したいと考えております。

なお、この調査に関しましては、小樽市と北海道科学大学が平成30年4月1日付けで「北海道科学大学・北海道科学大学短期大学部と小樽市との包括連携に関する協定」を結んでいることもあり、北海道科学大学の学生さんに協力をいただきながら実施する予定としております。

3の調査日程につきましては、9～10月の間でそれぞれ日程を調整して、進めていきたいと考えております。

4の調査票につきましては、この後御説明させていただきますが、外国人対応を踏まえ、4か国語で作成を予定しております。

また、今回の必要なサンプル数につきましては、400票を目標と設定しております。

調査票に関しまして別紙を御覧ください。

こちらは実際に行う際の調査票として、副会長と調査委託業者にもアドバイスをいただき、事務局からの案として本日お配りしております。

個人に属する基本的な項目から公共交通を利用した状況や公共交通に対する意識などについて新たに聞き取るものです。

問13-1に関しては、鉄道やバスを利用しなかった理由を聞き取ることで、それを改善するための施策を考えることを目的とした質問内容としております。

また問14や15は交通機関の情報をどのように収集しているのかを聞くことで、今後の情報提供の

方法として何を充実させるかを検討するためのデータとなると考えております。

さらに、問16～18は各交通機関について、項目ごとに満足度を調査し、各項目の課題を把握していくための質問内容としております。

【会 長】

ただいま、事務局より観光客に対する公共交通のアンケート調査について説明がありましたが、何か御質問などはございますでしょうか。

【委 員】

これだけの内容のアンケートを日本人であれば回答できると思いますが、海外の方や旅行者が回答してくれるのでしょうか。もう少し簡素化すべきだと思うのですが。

【事務局】

観光客動態調査と同程度の分量で、その点は問題ないかと思います。

また、裏面の問16については、日本人と外国人で内容を変更することを想定しており、外国人向けには、簡素化した内容でお聞きする予定です。

全体でも選択式のものも多くしているので、問題ないと考えております。

【委 員】

まともにこの内容で外国人にお聞きしようとした場合、英訳した段階で、2ページには収まらなくなることが想定されます。なので、外国人用に表現を変えるなど、もう少し検討すべきだと思います。また、調査員側のテクニカルな部分もありますが、全てははじめから記入していただくのではなく、分かる範囲については調査員の方で記入をするなど、負担軽減を考える必要があります。

そして、問16の満足度については、感覚的な話であり、外国人にそのまま回答していただくには難易度が高いことが想定されます。

一方で、300人近くは日本人を対象に調査を実施いたしますので、問題はないかなと思います。

また、実績として、私の方で、旭川や新千歳空港のレンタカー屋で学生がこのくらいのボリュームで聞いています。ただし、中には回答を拒否される方もいらっしゃいますが、そこは回答してくれる方を探してニーズ把握を行うことが重要かと思います。また、これ以上簡素化すると、あまり意味のない調査になりかねないので、この内容で実施させていただきたいと思います。

本来は消費額のような質問を聞ければよいと思ったのですが、難易度があがりますので、今回は小樽市内での移動について把握することを目的に実施を想定しております。

【会 長】

その他、何か御質問などはございますでしょうか。

【委 員】

分科会でも御指摘いただきましたが、現在、海外の旅行者からは民泊の需要が高まっている中で、そのような設問を設けた方が良いのではないのでしょうか。

また、問13についてですが、これは小樽市内での移動の話でしょうか。あるいは小樽市から次の観光

地への移動に関する設問なのでしょうか。

【事務局】

民泊については、分科会でも委員から御意見がございましたことは理解しております。このアンケート票はまだ完成ではございませんので、皆様からの御意見を基に再検討をさせていただければと思います。

問13については、市内だけではなく、市外の移動も含めた内容を想定しております。

【委員】

小樽市に入ってから移動なのか、小樽市から市外へ出ていく移動なのかは把握可能なのでしょうか。

【事務局】

次にどこに行くかは把握可能です。

【委員】

小樽市内の移動の際に、JRを活用することは想定しにくいです。また、市内はバス路線が充実しているので、どの方面に行く際にバスを利用したいかなどを聞けるともう少し調査に深みが出ると思います。

【会長】

今回の調査は、小樽市から市外へというよりは、小樽市内でどのような移動を行っているのか、つまりは路線バスを利用する可能性があるのかという視点でアンケート票を作成していました。ただ、先ほど、委員からの御指摘もございましたので、再度事務局で整理し、アンケート票を完成させて実施させていただきたいと思います。

その他、何かございますでしょうか。

ないようですので、続いて次第の「3 その他」の公共交通に関する道内他都市の状況について、事務局から報告願います。

(3) その他

公共交通に関する道内他都市の状況について

【事務局】

道内他都市の現状ということで、平成30年度になってから、事務局で道内の千歳市、苫小牧市、岩見沢市、江別市を訪問し、聞き取り調査を行い、それらの市の公共交通の現状を簡単にまとめておりますので、今後の参考として説明させていただきたいと思います。

参考と記載された資料を御覧ください。

記載のとおり聞き取りを実施した4市と小樽市を加えた5市の状況を比較する形で作成しております。

上段から説明いたしますと1段目は各市の人口を記載しております。この中では苫小牧市が17万人ほどの人口ですが、このほかはおおむね10万人前後の市であり、比較的人口の数が近い市での比較となっております。

次は路線バスの状況を記載しており、2段目は路線数を記載しております。単に路線数だけをみますと小樽市が31路線でも最も多く、小樽市より人口の多い苫小牧市は路線数としては21路線で、小樽市より少ない状況がみられます。他都市は15路線程度です。

また本日資料には記載しておりませんが、便数に関して確認したところ、複合している路線の体系や停留所によって違いがあるとのことですが、単体の路線だけで日中の10時から15時の時間帯で確認いただいた結果、おおむね1時間に1便程度という市が多く、少ない路線は2時間に1便、多い路線でも1時間に2～3本という状況、また路線によっては土日運休というところもあり、これに関しては、少なくともバス時刻表で時間を確認してから、バス停に向かうのが普通であるということは、いずれの市の担当者も言うておりました。

小樽市は市内路線が網羅され、路線ごとにみても1時間に3便程度走っている路線が多く、時刻表を見なくても、バス停で少し待てば乗りたいバスが来るといった感覚があり、そのようなことから小樽市の路線数、便数はこれらの市よりは充実していると考えられます。

3段目は各市を運行しているバス事業者を記載しております。おおむね3社くらいの複数の事業者で構成している現状です。

苫小牧市に関しては、以前は市営バスでしたが、平成24年度に道南バスに完全移譲しているという経緯がございます。

次が市内の運賃で、各市で金額の違いはありますが、区間により金額が変わる設定が基本で均一料金を設定しているところもあります。小樽の場合は御存知のように主に均一220円が基本ですが、一部中心部から離れた場所は段階的に金額があがります。

千歳市では、普段は徒歩で向かいそうなちょっとした距離でもバスを利用してもらえるよう初乗りで1.3kmの距離までは100円という区間も設けているようです。

また路線バスの運行に関しては、路線の内容に応じて活用できる補助金もあり、国の補助金としては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金という内容で、地域間幹線系統補助という複数市町村間をまたぐ路線に対する補助金や、地域内フィーダー系統補助という、幹線バス等の補完する目的で、一定の地域内で運行し、幹線までの接続を果たす目的で運行する路線に対する補助金といったものがあり、それらを活用している例も多く見られます。

また市としてのバス事業に対する事業者への補助の例も多く、各市での状況について補助金名のみですが、参考までに記載しております。

ここから下の記載事項については、市内のバス路線がない地域等に対して、各市では地域限定で走行しているコミュニティバスや、予約のある時だけ走行するデマンド交通を行っておりますので、その内容を記載しております。

たとえば苫小牧市ではデマンド型コミュニティバスを東西2つの地域で運行しており、実施主体は苫小牧市で両方とも各事業者に委託する形で実施しております。

上の樽前予約運行型バスは、運行経路が重複していた当該地区の市内路線とスクールバスを一元化して運行しているものです。平日8往復16便で、このうち4便が固定、残りは予約があれば運行という方式とのこと。利用者については対象者の限定はしてませんが、現状としては、一般利用者は少なく、小中学生の利用が多いとのことでした。

また、下のとこバス利用者は地域住民だけが対象となっているもので、事前の予約をうけた場合にのみ運行するもので、自宅から市内の利用の多い施設までの運行しているものです。

運行経費から運賃収入を引いた差額は市が委託料として事業者に補助しております。

千歳市では、デマンド交通として、中心地から離れた2つの地域でそれぞれ地域のバス運行協議会が運行主体となり、対象地域住民のみを利用対象者として運行しております。

上に記載のある、長都（おさつ）、中長都、釜加デマンドバスは車両としては7人乗りのワゴン車で1日3便平日のみ、下の定期タクシーの方は、9人乗りのジャンボタクシーで平日は3便、土日は2便運行

形態となっており、いずれも予約に応じての運行となります。

市の事業費としては、苫小牧同様、運行経費と運賃収入の差額を協議会に対して補助しております。

また、岩見沢市の場合は、栗沢地区で市営バス、北村地区で混乗バスという形で運行しております。市営ということで市が保有するバスとなっています。

運行と管理は各事業者へ委託して、市は委託料として事業費がかかっているという状況です。

利用対象者は沿線住民、料金は無料、混乗バスの方はスクールバスをかねており、学生を送った帰りの便に住民に乗ってもらうシステムとのことです。

また平成30年4月から乗り合いタクシーをはじめており、以前に実証運行していたケースを実際に開始したという状況です。

タクシー協会が運営しており、対象地域の住民を利用対象者として1日3往復、自宅から市内5箇所に乗車場所を設けて、行き先に応じて金額を3段階設定して運行しております。

予約があれば、悪天候や道路状況により運休もありますが、基本的に年中無休での運行とのことです。

運行経費と運賃収入の差額を補助する形で、この部分は苫小牧や千歳と同じような考え方になっているようです。

いずれ市営バスや混乗バスは利用状況等からデマンドタクシーへの意向もありかえるかもしれないとのことでした。

先ほど小樽は、全体的にバス路線が網羅されているという説明をいたしました。一方、小樽市は山坂が多く、地域によっては近くのバス停までいくのに苦労している地域もある。

今後の、小型の車両運行等による一部の地域でのデマンド交通といった取組みも視野にいれる可能性もあるため、今回参考とするための記載をさせていただきました。

なお下の項目で、参考としまして計画に関する事項を記載しております。

現在地域公共交通網形成計画は、千歳、岩見沢、江別がすでに策定済みとなっております。

計画期間は、千歳市は10年、岩見沢、江別は5年の計画期間を設定しております。

小樽市と苫小牧市は計画策定がこれからとなりますが、苫小牧の場合は苫小牧市連携計画というものを平成23年度に策定し、施策をすすめております。

それから一番下は、各市の計画に記載されている主な施策として、実際に実施されているものも含めて記載しております。

基本的には、バス路線の再編、路線が行き届かない地域への対応として2つの項目は位置付けられています。先ほどまで参考として説明した内容に関連してくるものです。

このほかは利用促進へ向けマップの作成ですとか、待合環境の整備等が上げられています。

その中で各市の特徴として、千歳市さんがバスロケの導入が始まったケースがあります。計画には他市でも記載されていますが、千歳市は大学の研究協力ですべてスタートしております。

また、江別市の施策でバス路線に関する除排雪という項目を施策にしております。小樽市も雪が多い街ですので、こうした施策も計画の中で記載していくことも考えられるかもしれません。

また小樽の場合は、観光のまちであり、さきほどの観光客に対する地域公共交通のアンケート等も行うといったことから、観光客も意識した施策の位置付けということ必要になるかもしれません。

この資料の全体的な説明をさせていただきますと、これは、訪問の結果報告の意味合いもございますが、今後の計画を作成する上で、実際に行う施策を記載していくことになるため、そのための参考資料とした目的もございます。

さきほど報告しましたアンケートを今後さらに詳細に分析し、地域ごとの特徴や課題を整理して決定してからの議論にはなりますが、現段階で次の施策に対するイメージをもつための資料にもなるかと考えております。

施策は小樽の特性にあった内容で設定していく必要があります、当然他都市と同様になりませんが、実施する施策自体はある程度限られてくると思いますので、あとはその施策の何を重点にするか、また施策の実施方法をどうするかということを今後議論するに当たり、参考としていただければと思います。

概要は以上でございます。

【会 長】

ただいま、事務局より公共交通に関する道内他都市の状況について説明がありました。この資料を御提示した背景としては、これから小樽市内の公共交通網を見直していく中で、参考にできるものがあると、検討していく道筋が立てやすいということもあり、御提示をさせていただきました。一概にこれが参考になるなどとは言えませんし、当然地域性があるものですので、そのまま運用することはできないかと思えます。とりわけ、小樽市と他都市の決定的な違いは、小樽市は山や坂が多く、夏でも自転車をを使う人が少ないということが挙げられます。他都市であれば、夏は自転車、冬はバスとはっきり分かれていますが、小樽市は通年を通してバスの利用があるということは、特徴だと言えます。

苫小牧市の事例ですと、デマンド型交通が運行している地域は、市域の端の空白地域となっている地区でして、そこに居住する方の生活の足を確保するために苫小牧市で運行させているといった状況です。

このような公共交通が小樽市にマッチするののかというと、うまくいかない部分も当然あると思います。先ほど説明員からも説明がありましたが、今後詳細な分析を行っている中で、小樽市にマッチする公共交通とは何かを検討していく際に、このような事例を参考に検討を進められればと考えております。

最後に事務局から、今後のスケジュールについて説明がございますので、お願いします。

【事務局】

前回の協議会では計画策定の今後のスケジュールとして、平成30年度中に計画を完成させるというスケジュールを示しておりましたが、今後少しスケジュールの変更が必要な状況となっております。

理由といたしましては、冒頭でもお話いたしましたように、計画の策定に関わる国の補助金の交付決定時期やアンケートの実施時期が当初より少し遅かったこともありますが、今回のアンケートの分析を詳細に行った上で、施策の検討に入っていく必要があります。

簡単な集計結果だけで施策を考えても、小樽の地域性にあったものにはできないので、やはり、アンケートの結果を色々な項目の組み合わせによるクロス集計するなどし、さらに必要に応じてアンケートで把握しきれない地域の特性等を別途確認するということも含めて、分析した上で、施策の検討につながっていくものと考えております。

国の補助金の関係については、今年度中は調査事業としての申請であり、計画素案までの報告でよいので、最終的な国への計画の報告は年度中でなくてもよいということもあり、現時点では今年の3月までに素案をつくるというスケジュールになると想定しております。

具体的なスケジュール表としましては、各取組の進捗をみながらの協議会や分科会の実施となる関係で、再度変わってくることも考えられますので、本日お示ししておりませんが、もう少し具体的に見えてきた時期にあらためてお示ししたいと考えております。

本日は、当初年度中の計画策定というスケジュールを示していた関係で、報告させていただいたものです。

また、次回協議会は11月末、分科会は11月上旬を目途に開催したいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

以上です。

【会 長】

全体を通して、何かございますでしょうか。

(4) 閉会

【会 長】

それでは質問もないようですので、以上をもちまして、本日の第1回小樽市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。皆様、お疲れ様でした。