

南空知地域公共交通計画（素案）に対する意見募集結果

令和6年（2024年）3月28日

意見の概要	意見に対する考え方※	
<p>第6章-3 p110～112 「本計画で対象とする公共交通の維持・確保の方針」における各路線の方針について</p> <p>【中央バス岩見沢美唄線について】 JR 函館線と並行しており、そちらの方が便数・所要時間・運賃など利便性でほぼ全面的に上回っているため、路線をイオン三笠店で路線を分割し美唄～イオン三笠店はコミュニティバス化も視野に入れる等して、岩見沢～美唄の直通需要は JR に集約した方が良くと思う。</p> <p>【中央バス三笠線について】 第4章-2の乗降調査によると、岩見沢～三笠間の利用が最も多いことから所用時間の短縮で利便性が向上すると考えられる。岩見沢～イオン三笠店の区間は岩見沢美唄線と同じ森林管理署前・国道12号経由とし、道道30号から三笠市街へ向かうルートに変更するのが良いと思う（現行の5条東18丁目・道道116号経由は岩見沢～イオン三笠店に短縮し岩見沢市内路線に転換）。</p> <p>【中央バス月形線について】 現状のルートでは沿線に月形町の市街地がごく一部しか入っていないため、石狩川を渡り月形町内に入るルートを石狩川頭首工管理橋（みらい大橋）経由にし、終点を石狩月形駅跡から月形温泉付近に延長すれば、月形町市街地の大部分をカバーできるので利用が伸びると思う。</p> <p>【中央バス岩見沢栗山線・岩見沢由仁線・岩見沢長沼線・夕張線について】 第4章-2の乗降調査によると、現状の運行体系に比して栗山町を介する利用が少ないので、並行する JR 室蘭線と時刻が重複する便は岩見沢市内のみの運行（栗沢地区まで）に短縮しても良いと思う。 また、JR 室蘭線の沿線から外れる由仁～長沼は JR バス長沼線の一部をながぬま温泉から由仁駅に延長して JR 室蘭線と接続を取る形が良いと思う。</p> <p>【JR 室蘭線について】 利用が栗山・由仁→岩見沢の通学客に偏っているので、通勤に利用しやすい朝8～9時頃・夕方18～19時頃や、逆方向となる岩見沢→栗山・由仁の通学を考慮した便を増便すると利用が伸びると思う。 また運行系統を「岩見沢～追分～苫小牧」ではなく、追分駅から石勝線に乗り入れ「岩見沢～追分～千歳」の形態に変更すると、新千歳空港とのアクセスが向上し私用や観光などの定期外利用も増えるのではないかと。</p>	<p>ご指摘の点につきまして、利便性向上や利用促進、交通ネットワークの最適化は重要であると認識しております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の取組検討の参考とさせていただきます。</p>	
		C

意見の概要	意見に対する考え方※	
<p>空知総合振興局へのパブリックコメントの提出は、初めてでしたが、ホームページの構成がとてもわかりやすい印象を受けました。</p> <p>自分の住む長沼町に比べて、項目ごとにページが表示されるのがわかりやすいと感じました。</p> <p>また、受付方法も紙、Fax、郵送、メールなど、多くの人に対応していると思うが、さらに若い世代の意見を集めやすくするため、スマートフォンによる入力フォームで受け付けることも検討していただきたい。</p> <p>また、子ども向けのわかりやすい資料や、子どもからの意見を受け付ける仕組みをつくり、総合学習など学校と連携して意見を募集して、子どもの頃からまちづくりに参加するような仕掛けが必要と感じます。</p> <p>そういった学校と行政の取り組みを学校だよりや広報誌などで紹介し、忙しい子育て世代の方々にもっと自分たちの住むまちやエリアのことに興味を持ってもらえるようになればと思います。</p>	<p>ご指摘の点につきまして、幅広い年代の方々が意見を出しやすい環境の整備は重要であると認識しております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の取組検討の参考とさせていただきます。</p>	
		C

意見の概要	意見に対する考え方※	
<p>南空知地域の一部は、空知だけではなく、さっぽろ連携中枢都市圏に含まれており、生活面でも、観光面でも札幌や千歳等交通の拠点となる都市へのアクセスを充実させることがとても重要であると感じます。</p> <p>既存の路線体系にこだわることなく、今そしてこれから必要なシステムづくりがこれからの南空知地域には必要だと思います。</p> <p>車に依存しなければ生活できない、そんな地域から脱却することが必要だと思います。</p> <p>まずは、計画を策定する職員の方から、車を使わないで、このエリアを2週間過ごしてみてください。はじめの1週間は生活者として、その後の2週間は旅行者として。そうすれば、このエリアが抱える問題が自然と見えてくるでしょう。</p> <p>そして、その問題点をどのように解決できるかを地域の人たちと何度も話し合うプロセスを取ることが最も大切なことだと思います。</p> <p>その際には、幅広い年代、子ども含めてさまざまな職種の人々が参加することで、いろいろな方向からアイデアが出たり、他の先進事例も積極的に取り入れてほしいと思います。</p>	<p>ご指摘の点につきまして、持続可能な交通ネットワークを構築する上で、地域の実情や利用ニーズ、要望等の把握は重要であると認識しております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の取組検討の参考とさせていただきます。</p>	
		C

意見の概要	意見に対する考え方※	
<p>地域内交通として、町営デマンドバス・スクールバス・タクシー・福祉有償運送が記載されていますが、カーシェアリングやファミリーサポート制度での送迎なども含めて考えてはどうでしょうか？</p> <p>その際、スクールバスに高校生等の学生や習い事後の学生の乗車を認めたり、車輛に余裕がある路線には、一般の人も乗車できるようにして、同じ時間帯に複数のバスが走る無駄をなくす必要があると感じます。開かれた学校を目指すとのことですから、教育委員会としても、地域住民がスクールバスに乗車して、普段から身近な見守りがあるのが望ましいと感じます。保護者も子どもの送迎に時間を割くことなく生活できて、ありがたいと思います。</p> <p>町営デマンドバスの利用者数が少ない原因は、1日4便と利便性が悪いことに尽きると感じます。エリア区分をなくし（町営デマンドバス間の乗り継ぎが自由自在になる）、1日5便程度の運行がないと不便で時間の余裕がなければ使うことができないと思います。利用時間を希望制にするなどの利用者のニーズにあった運行も必要ではないでしょうか。</p> <p>1時間の通院に10時台のバスで行っても、帰りの便は15時台となる現状では、積極的な利用は望めないと思います。もっと実際に利用することが可能な時間帯または、希望する時間帯に運行するように考えてほしいです。実際利用してみて計画を策定してください。</p> <p>広域交通として、既存路線のほか、道央圏連絡の南長沼ランプがオープンし、新千歳空港とのアクセスがよくなっており、今後の長沼ランプのオープンを見据え、曜日指定や予約制でもよいので、空港連絡バスを運行することで、観光客の流入が期待できると考えます。</p> <p>道の駅やながぬま温泉や役場にカーシェアリングのステーションを作り、観光客と地域の人が車をシェアすることができれば、車がなければ観光しにくい長沼町が少しだけ近い存在になるのではないのでしょうか。</p> <p>加賀団体エリアと室蘭本線の古山駅は車で10分程度です。JRの時間に合わせて、古山まで行くバスがあれば、廃線危機路線である室蘭本線を利用し、長沼町・由仁町・栗山町の南空知三町がつながるので、エリア内で協力できると思います。</p> <p>また、栗山町で夕鉄バス廃止に伴い、北広島駅までのデマンドバスの試行運転を行っていましたが、経路の間にある長沼町は通過されるという路線になっておりました。こういうところは、他市町村だからといって独立に行うのではなく、互いに協力しながら進めることで、利便性も増すし、経費節減にもなると思います。長沼町からも協力して進めてもらいたいです。</p>		<p>ご指摘の点につきまして、持続可能な交通ネットワークを構築する上で、地域間の連携は重要であると認識しております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の取組検討の参考とさせていただきます。</p>
		C

※「意見に対する南空知地域公共交通活性化協議会の考え方」のA～Eの区分は次のとおりです。

A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

問い合わせ先
南空知地域公共交通活性化協議会 事務局
(北海道空知総合振興局地域政策課内) 福士
電話：0126-20-0036(直通)