

吉小牧市地域公共交通計画（素案）に寄せられた意見と市の考え方について（パブリックコメントの結果）

意見提出期間 令和7年12月15日～令和8年1月13日（30日間）
意見提出人数 2人
提出意見件数 2件
提出意見と市の考え方・提出意見を考慮した結果とその理由 次のとおり

項目No.	提出人数	提出された意見	提出された意見に対する市の考え方
1	1	吉小牧市公共交通の分散化と新交通システム導入の提案 現状と課題 吉小牧市の公共交通は吉小牧駅周辺に集中しており、山側の集落（例：有珠の沢町）では災害時に孤立する可能性があります。また、今後予想される以下の変化に対応するには、現行の室蘭本線・千歳線の輸送力では不足する恐れがあります。 ・北海道日本ハムファイターズ二軍の移転 ・ラピダス千歳工場の稼働開始 ・吉小牧市がベッドタウンとして機能する需要増 提案内容 ウポポイ（白老）⇨吉小牧高専⇨有珠の沢町⇨中央インター⇨新千歳空港を結ぶ**軽量軌道鉄道（LRT）**の整備を提案します。 メリット： 1.防災性向上 室蘭本線や千歳線が災害で麻痺した場合でも、距離が離れているため代替路線として機能可能。 2.進学通学・地域活性化 吉小牧高専、北大、ウポポイとの連携強化。日ハム二軍選手輸送やラピダス関連人材の移動にも対応。 3.経済効果 過疎化の抑制、観光・産業の活性化による地域経済の底上げ。 4.環境・安全対策 並行して道路整備を行うことで、市街地への野生動物の侵入を減少。 実現に向けて 確かに多額の資金と人員が必要ですが、長期的には吉小牧市全体の持続可能な発展に寄与し、災害リスク低減と経済効果をもたらします。 ご検討のほど、よろしくお願い申し上げます。	LRTの導入については、他自治体の事例等、費用が大きくなることが予想される。そのため、利用者数、利用者属性等のデータに加え、イニシャルコスト、ランニングコストに対する費用対効果について、慎重に調査を行い、見定める必要がある。「施策③通勤・通学利用が多い東西基幹軸への通勤バス導入可能性調査」において、LRTを含め、「他のモビリティの導入事例」についても調査を行う旨を明記する。 具体的には、p.52「施策③：通勤・通学利用が多い東西基幹軸への通勤バス導入可能性調査」において、「移動需要が集中する通勤・通学時間帯や帰宅時間帯、及び利用者が増加する冬期における市内路線バスの車内混雑緩和のため、<u>他のモビリティ導入の事例と費用対効果等を比較しつつ</u>」、東西基幹軸となる路線への通勤バス導入可能性について、検討します。」とする。
2	1	P4改訂計画課題2「公共交通の持続可能性～」 （1）公共交通の維持 ・運転手の確保～昼間や夜間の空いている時間帯にポンチャを活用することによって、運転手の確保もしやすく、ポンチャ購入費もありますが、長い目で見たら収益増え、維持費も少なくなるのでは。 （2）利用者数等厳しい状況下においても～ ・昼間や夜間の混まない時間帯は大型バスを使わずポンチャ等を活用する。 ・今駅南口からの出発が多く、国道方面まで出るバスが多い。 ・・・・そこまで乗車も少ないのでは。 駅北口を起点にし、錦岡方面や沼ノ端方面等のバスを時間帯を増やすことも能なるのでは。市立病院までのバスもあればよいと思います。 例えば・・・有珠の沢郷だと、有珠の沢～登北二丁目～北光小学校～駅北口だと時間も短縮できる。何回も行き来できる。駅北口通って市立病院方面へとか。 ・J R吉小牧との乗り継ぎが非常に悪くなった。 朝や帰宅の時間帯の乗り継ぎの時間を改訂してほしいです。 例えばJ R札幌行き吉小牧より7時発車。しかし、有珠の沢線では以前のバス時間から変更になり、有珠の沢会館前6：50だと間に合わなく、結局送迎がバイパス通歩いていくという手になり、バスが使えません。 朝より19：15吉小牧駅発ですが、J R吉小牧着が19：15なので、これも送迎かバイパスから歩きの手段になります。 これから年齢を重ね、便利になるはずの交通が不便になり、年を重ねても車が手放せなくなる状態が出てきて危険です。どうか、時間帯やバスの見直しをお願いします。	現在、市内路線バス事業者は、より利便性の高いノンステップバスの導入を進めているが、対応可能な中型バス車両については、中古においても高価である。一方、自動運転バスやデマンド交通においては小回りが求められることもあることも踏まえ、「施策⑤新たなモビリティとして、自動運転車両の導入検討及び勇払地区でのAIオンデマンド交通の実装化の検討」において、中型車両等を活用することを明記する。 具体的には、p.54「施策⑤：新たなモビリティとして、自動運転車両導入検討及び勇払地区のAIオンデマンド交通の実装化検討」において、「公共交通の運転手不足に対応するため、<u>中型車両等を活用し、自動運転車両の導入に向けた情報収集や、採算性の確認を継続実施</u>します。また、令和7年度に実証運行を行った「あいとまタクシー」は、実装に向けて交通事業者、地域住民と協議を継続します。」とする。 また、鉄道とバスの乗継を円滑に行うための運行時間帯の見直しについては、鉄道のダイヤ改正時期と市内路線バスのダイヤ改正時期がずれているために、乗継接続に不具合が発生することがある。「施策①東西基幹軸及び支線軸の維持」において、適宜調整することを明記する。 具体的には、p.50「施策①：東西基幹軸及び支線軸の維持」において、「東西に長い本市内における日常的な移動手段を確保するため、東西基幹軸は現状水準の維持を目指します。東西基幹軸と接続する支線軸は、<u>鉄道と市内路線バスの乗継について、適宜調整を行う等</u>に努め、市内路線バスデマンド及びタクシーを組み合わせることで、地域の移動実態に応じて適切な移動手段の確保を図ります。」とする。