

令和4年度 第5回 帯広市地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時：令和4年12月20日（火）10時00分～12時00分
場 所：帯広市役所10階 第5B会議室
出席委員：和田会長、長沢委員（池田代理）、小森委員、道見委員、千葉委員、石崎委員、塚本委員、齊藤委員、酒井委員、久保委員、山田委員、大江委員（宮西代理）、桐山委員、加藤委員（阿部代理）、村木委員、永田委員、佐藤委員、西島委員（以上18名）
アドバイザー：北海道大学大学院 岸 邦宏 教授（オンライン出席）
調査受託事業者：一般社団法人北海道開発技術センター 吉田主任研究員、竹口研究員（オンライン出席）
事務局：篠原都市建築室長、岡田都市政策課長、屋仲主任、豊田主任、川筋主任補
配布資料：会議次第、出席者名簿（資料1）、業務進捗及び今後のスケジュールについて（資料2）、帯広市地域公共交通計画策定調査業務 中間報告（資料3）、帯広市地域公共交通計画策定調査業務 中間報告 別添資料（資料4）、帯広市地域公共交通計画 計画構成案について（資料5）

【次第】

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 議 事
 - (1) 報告事項
 - ・報告第1号 帯広市地域公共交通計画策定調査業務 中間報告について
 - (2) 協議事項
 - ・議案第1号 帯広市地域公共交通計画について
 - (3) その他
- 4 閉 会

【会議概要】

3 議事

- (1) 報告事項
 - ・報告第1号 帯広市地域公共交通計画策定調査業務 中間報告について

《事務局より資料2について説明》

- ・調査実施項目「帯広市の概況整理」、「公共交通網の現況調査」、「公共交通の利用実態調査」について、概ね当初の計画とおりに進捗
- ・「住民ワークショップ」について、実施対象地域の連合町内会との事前相談において、事務局提案内容での協力は困難との意見があり、代替調査として「民生委員向けアンケート」を追加
- ・今後の調査について、1月中に市内路線バスOD調査・市内路線バス状況調査の冬期分を実施する予定。
- ・協議会のスケジュールについて、翌年1月に本調査事業に活用している国庫補助金に係る事業評価、及び帯広市地域公共交通計画の骨子案に関する協議、2月に計画素案に関する協議、3月に計画原案に関する協議を予定。

《調査受託事業者より資料3について説明》

(委員)

帯広市の概況整理の中で説明があったとおり、学生の移動が非常に大きいと感じている。学生数や住民の移動の変化に伴い、バスの輸送人員も大きく変わってくるため、今後この地域の子供が減少していった場合、通学利用も少なくなることも考えられるので、そういった数値も参考にする必要があるのではないか。

(会長)

小中学生の生徒数の状況が通学需要の変化にもつながるかと思うが、生徒数の現状や傾向のデータなどはあるか。

(委員)

毎年、小学校と中学校を対象に、児童数と学級数の現状及び10年先の推計を行っており、そのデータについては市HPに掲載しているので、参考としてもらいたい。

(委員)

水光線について、週3日の運行の上、通勤・通学には使えないダイヤ設定になっているが、その利用者アンケートから「通勤・通学の利用者が少ない」と言えるのか疑問。利用していない人の意見については、おそらく民生委員向けのアンケートの中に入ってくると思うので、そこをしっかりと検証する必要があるのではないか。また、水光線エリア在住の通勤・通学でのバス利用を希望する住民がどのように移動しているのかということも調べてもらいたい。

次に、帯広市の概況整理の中で、「医療施設や商業施設は市内の中心部に集中」とあるが、「市内の中心部」というのがどの地域を指しているのか。私は中心部とは狭いエリアのことを指しているのかと思うが、そうするとむしろ商業施設・医療施設は点在しているのではないか。

(調査受託事業者)

水光線に関する意見については、民生委員向けのアンケートの中で調査したい。また、水光線エリアは国道38号に沿っているので、普段通勤や通学でバス利用する方については、国道まで出てきて利用してきているものと推察する。

市内中心部の位置づけについては、市街化区域を指している。帯広市は、市街化区域に商業施設・医療施設等が集中しているため、このように表現している。

(会長)

中心部の件だが、帯広駅周辺をイメージする方が多く、事実としてもその通りだと思う。今回の説明では「集中」と表現しているが、大型店や病院などの施設は比較的市中心街地の外に流れているので、現在は市中心街地が結節の中心となるが、これからは市中心街地の外にあるような大型店などがサブコアのような感じになり、そういったところを結節・連結させていくということもポイントになるのではないか。

(アドバイザー)

資料2の事業スケジュールだが、協議会としてやらなければならないスケジュールと、受託業者の事務局用の作業スケジュールは別物であり、ここでは協議会としてやるべきことを記載すべきではないか。

次に、市内中心部を市街化区域と言ってしまうと、市街化区域に医療施設や商業施設があるのは当然。要するに市中心街地に医療施設や商業施設があるのかどうかということがポイントであって、現状、帯広駅を中心とする市中心街地にそれらの施設はなく、イオンやイトーヨーカドーといった施設が市中心街地の外部に分散しているということをしかりと書いておかないと、議論が間違った方向に進んでしまうのではないか。

次に、水光線のOD調査で、東北エリアからまちなかに向かって9トリップ逆方向を見

ると、まちなかから東北エリアに向かうのは2トリップしかないが、これをどう解釈すればよいか。まちなかと帯広駅が近いのであれば、利用者はかなり中心市街地を周遊している可能性があるのではないか。

もう一点、OD 調査の結果、畜大までの利用者がいないとのことだが、帯広畜産大学への交通手段はどうなっているのか。畜大線は5便を調査対象としているが、この5便は抽出した5便なのか。畜大線は一日何便あるのか伺う。

(調査受託事業者)

一日の全便が5便となっている。

(アドバイザー)

すると、帯広畜産大学にバスで行くには、畜大線のほかに路線はあるのか。

(調査受託事業者)

無い。

(アドバイザー)

では、畜大の学生で午前に授業がある学生はどのように移動しているのか。

(調査受託事業者)

推測だが、大学周辺に住む学生が多く、徒歩や自転車での移動が多いのではないか。

(アドバイザー)

受験生は大学入試の時にどうやって帯広畜産大学に行くのか。おそらく畜大は共通入試の試験会場になっていて、朝一からの試験を受験する場合はどのように移動しているのか。

次に、帯広駅での乗継状況を把握するために、十勝地域の公共交通計画のデータ使っているのが面白い。一定数の利用者が JR とバスを乗り継ぎしていることがある程度見えてくるので、帯広市、十勝地域どちらの交通計画でも、やはり乗り継ぎの重要性、特に JR との乗り継ぎというところは今後しっかりとやっていくべき。

(調査受託事業者)

畜大線についての補足だが、畜大までは直通していないものの、その手前の学園通を通る大空団地線などの別な路線があるので、そこで降りて徒歩で畜大までは行くことは可能。

(アドバイザー)

それは歩いて行ける許容範囲か。

(調査受託事業者)

学生であれば大丈夫かと思う。

(アドバイザー)

畜大の受験の時にシャトルバスなど出ているのか。

(委員)

畜大からの依頼で、推薦入試、前期入試、後期入試の時にそれぞれ、帯広駅バスターミナル発畜産大学試験会場行きの臨時バスを運行しており、多くの受験生がその臨時バスを利用して畜産大学まで行っている。また、先ほどの話にもあったとおり、大空団地線の路線バスだと「緑陽高校前」というバス停で降車すれば、そこから概ね 10~15 分くらい歩くと畜大まで行ける。

(アドバイザー)

受験の時に公共交通がないのは良くないと思ったが、そのような対応をしていることは理解した。大学生が不便でなければ畜大までの路線をほかの路線に集約させてもいいのかなと思いつつも、こういう教育機関に公共交通が一つもなくなるという点については、もう少し議論してもよいのではないかと感じる。

(会長)

補足だが、共通試験の時は、帯広では車の送迎が多いため、公共交通を利用する学生は多くないと思われる。ただ、二次試験の際は全国から受験生が訪れるため、そうした利用客の移動手段は考える必要があるものと思う。また、大学構内に酒蔵もあるため、多くの方々が行けるかどうかという視点は重要と考える。

(アドバイザー)

よいと思う。ただ、試験では自家用車で試験会場に来て渋滞に巻き込まれたことによる遅刻は認められないが、公共交通が遅れた場合は配慮されるので、それも含めて車中心の生活となっている北海道は大変だと感じる。特に受験は冬であり、普段の通学も含めて公共交通がもう少しケアできる部分がないかと感じる。

(会長)

報告第1号について、以上としてよろしいか。

《発言なし》

(2) 協議事項

・ 議案第1号 帯広市地域公共交通計画について

《事務局より資料5に基づいて説明》

(会長)

「現状及び課題」、「基本理念及び基本方針」、「基本方針に基づく施策」がポイントになると考えており、今後の議論で具体化していくものと考えている。

なお、A3横版資料の基本方針の方向性と施策イメージについて、文言は多少変わっているが、現在の計画とほぼ同じような組み立てになっている。ただし、コロナ禍の時代、あるいは担い手不足といった様々な時代背景や利用者のニーズなど、従前からの変化に即した方針や施策を検討する必要があると考えている。

まず計画構成案について、この形でよろしいか。

《意見等なし》

(会長)

それでは、この形で計画を組み立てていくこととしたい。

続いて、施策イメージ等について、事務局案を記載しているが、イメージしているキーワードとして、「公共交通を利用しやすい」、あるいは「公共交通に関する必要な情報」、とはどのようなことかというところと、多様な事業者の相互協調や路線の見直し、利用促進、事業の継続性といった観点の意見をいただきたい。

(委員)

大空団地線については、地域住民の関心が高く、利便性があると評価されており、喜ば

しいことと感じている。また、この間久しぶりにハイヤーを利用したが、ハイヤー対応が親切であることに驚いた。私も身障者の資格があるため特別の計らいかと思ったが、ハイヤーの運転手の気遣いをうれしく感じている。

より市民に分かりやすい公共交通の利用法を明示してもらえるとありがたい。

(会長)

公共交通は高齢者の方々にとって大切な移動手段だが、市役所から高齢者を含む市民の移動手段の状況などについて何かあるか。

(委員)

市では、平成 24 年から高齢者お出かけサポートバス事業を実施している。70 歳以上の市民で希望する方に無料の乗車証を交付しており、様々な場面で利用いただいているが、コロナの影響でコロナ前の約 7 割の利用となっている。例年、高齢者 1000 人を対象に実施しているアンケートにおいて、利用目的は、通院、買い物、趣味、レクリエーション活動という順になっている。無料乗車証を持っているが利用していない理由としては、車を運転できるとか、近所、近隣については自転車や徒歩での移動で済ませているといった意見のほか、バス停から自宅が遠い、バス路線や時刻、バスのことがあまりよく理解できていない、わからない、といった意見もある。高齢者については、今後の免許返納のことも考慮しながら、公共交通のあり方について検討する必要があると考えている。

(委員)

高齢者が買い物でバスを利用する際、バス停付近に座れる場所があることへのニーズがあるものと思う。

(会長)

事業者サイドから意見等あるか。

(委員)

今後さらに高齢化が進んでいく中で、公共交通の利便性を感じてもらうためには、バス停にたどり着くまでの交通が非常に大切になってくるものと思う。また、低床バスについても要望があり、高齢者がどういった目線で利用しているのかを考えながら、高齢者に負担がかからないような車両をどれだけ効率的に確保・用意できるか、バス事業者全体として考慮していく必要があると感じた。

(委員)

当社で所有する 40 両のうち、研修用の車両 1 台を除く 39 両が低床バスであり、市内を含むほぼ全ての路線で低床のワンステップ、またはノンステップバスで運行している。停留所の位置についても安全に配慮している。

路線や運行の系統については、現状、バス路線は駅中心部に向かっているが、厚生病院などの施設は中心部から少し離れている状況。ここ 30 年間で地域は変わっている一方、バス路線は何も変わっておらず、地域のニーズに十分に対応できていないと感じている。このため、計画に関しての私たちの考え方としては、今後、バス事業者間の協調も含めて、どのような形が帯広市内の路線に求められているかということをしっかり考え、そこを計画に明記する必要があると思う。熊本市では共同運行に取り組み、市内のバス会社各々が自治体とともに運行路線についてしっかり考えて形成している。今後、そのような他地域の先進事例も参考にしながら、路線や運行方法など、相互協調しながら取り組みを進めていくことを考える必要があるのではないかと。今は、車両や運転手も少なくなってきたため、工夫が必要と考える。

(会長)

地域が変わってきているけれども公共交通の全体像はあまり変わっていないというところは、意見のとおりではないか。全体的な路線網はどうあるべきか、あるいは公共交通事業者同士をどのように結び付けていくかということは非常に大切なポイントかと思う。帯広市では農村部でデマンドバスを運行しているが、特に南の路線との接続といった部分での利便性が向上した場合、利用が増える可能性もあるかと考えるが、そういった観点、あるいは利用促進の観点から、意見等あるか。

(委員)

大正地域のデマンドタクシーは、ドアツードアの利用が大半を占めている。利用者に合わせた運行時刻で運行しているが、デマンドのため降車時間を希望に合わせることが難しい。また、市街地の全ての停留所で降りられるわけではないので、そこからの乗り換えとなると、停留所での時刻が合わない関係上、中心部や帯広駅の方まで行って時間を合わせて乗り換えしているのが現状。ただ、買物等をして大きな荷物を持って農村地域に戻る利用客の乗り換えの負担をなるべく軽減できるような時刻設定や乗降の際のケアも含めたサービスを提供しており、その辺も含め、さらなる利用促進につながればと考えている。

(委員)

あいのりバスは17年くらい運行しているが、利用者の年齢変化に伴い、運行上の課題が生じているので、対応策を考えていきたい。

調査の母数の規模について、例えば病院利用者や通学者などは比率で出ているが、やはりサンプル数のボリュームがかなり小さいものと思う。また、サンプルについても、例えば、学生の移動が多いことを調べたいとなれば、学生に対してどのような積極的な聞き取りをするのかといったような、何を狙って調査するかによってサンプルの手法も変わってくるのではないかと。あいのりで調査した方が今回のサンプル数よりは多いサンプルが取れるかもしれない。

次に、基本方針の方向性について、一般的な言い回しということにもなると思うが、例えば「利便性と効率性」や、「持続可能」といった文言がある。このことについて、協議会では、「利便性の向上」について、どのあたりを利便性の向上とするのかということや、このサンプルから取った時の利便性の向上と効率性というのが相反するという可能性もある。交通結節点における乗継・待合利便の向上というの、例えば乗継時間などの目標感があってもよいのではないかと。施策についても同様、目的やターゲットが示されたほうが分かりやすいのではないかと。

というのも、こうしたプラットフォームは共通して同じサービスを提供しなければならないとすると、当社のような小さな会社では提供できるものとできないものがあったり、逆に路線が小さいので、もう少し厚めのサービスが提供できるということもあったりする。そういう意味でも、基本方針や施策について何を目的とするのかということをはっきりさせたほうがよいかと思う。

(会長)

きめ細やかなドアツードアサービスという点はタクシー事業者の長所かと思うが、他の交通機関とのつながりや高齢者の利用状況といった観点から意見等あるか。

(委員)

運転手の確保対策について、コロナが発生して3年ほど経つが、その間運転手の数は2割減少した。これは全国どこも同じかと思う。運転手不足で稼働している車両も少なく、タクシー利用は特定の曜日や時間帯に集中する傾向にあり今年の忘年会シーズンはの配車時間は、おそらく例年の2倍以上はかかっているのではないかと。

交通産業の「貨物」、「バス」、「タクシー」の3者の中でも、タクシーの賃金はかなり低

いため、運転手が集まらない、あるいは離職が多いという状況になっているかと思う。

現在、帯広市から運転手の確保対策ということで、広告・募集に係る経費や養成費への支援があったが、ある程度効果があれば継続してもらえるとありがたい。

高齢者について、近年、免許返納が叫ばれてきている。家族も高齢の親に対する免許返納というのを真剣に考えているようで、協会で発行しているタクシークーポンを親に渡すために子供が購入する例が増えており、その購入金額は年々大きくなっている。

今まで自家用車で移動していた方が免許を返納したときに、その代替の移動手段としていきなりバスを利用するのは非常にハードルが高いものと思う。バスの乗り方を知らなかったり、公共交通なので他人の方と空間が一緒になってしまうため、経済的な余裕があればタクシーを選択するだろうと考えている。そのため、高齢者にタクシーは簡単に利用できる移動手段だと認知してもらうことを目的として、現在市内の会社では、帯広市内で65歳以上の方を対象に運賃の1割引を実施している。一つのエリア内のタクシー会社全社が高齢者割引をやっているというのは全国的にも帯広だけで、札幌や函館、旭川でも一部の事業者が実施しているのみ。高齢者割引に関する問い合わせも多いため、タクシー側として免許返納に協力できている部分だと思う。

コロナについて、1波・2波・3波と波が来るたびにタクシーの売り上げは大体5割から6割は落ち、波がなくなるとコロナ前の8割まで回復している。今、8波まで来ているが、7波8波は落ちて1割くらいにとどまっております、8波が去ると8割まで戻るの予想できる。アフターコロナと言われるが、私はコロナにアフターはないと思っている。ウィズコロナ・インフルエンザが普通の状態になり、タクシーがコロナ前に100%戻ることは厳しいのではないかと。人々のライフスタイルが変容し、それが元に戻るということは想像できないので、今後もタクシーの厳しい状態は続くと思っている。

(会長)

中心市街地にある帯広駅周辺は交通結節点として重要なポイントかと思うが、駅周辺の公共交通の連結の考え方、あるいは利用者の動きなどについて、意見等あるか。

(委員)

JRは学生利用が多いが、10年後、20年後を見据えると、さらに少子化が進行し、通学利用がさらに減少していくことが見込まれる。今回のアンケートにおいても、駅を基点にバスとの接続や、バス路線の利用者もJRを利用しているという結果が出ているので、もう少し細かい分析などをしながら、事業者として今後どういった利用ができるのかということを検討していきたいと考えている。

バスなどの他の交通事業者とJRは競争相手というようなところはあるが、今後、どのように協力・協調していくかということ、会社としてもさらに深度化して検討を行うべきとの話もあるため、ダイヤや路線の接続等を含めて、協力・協調をしていきたいと考えている。

また、先ほどから話に出ていたが、市街地、藤丸も含めた今後の中心市街地活性化の考え方によっても交通計画というのは変わってくるかと思うので、まちづくりの視点も考慮しながら交通計画の検討を進めていただきたい。

(会長)

運転手不足の問題については、公共交通の維持の面から課題であると捉えており、特に若手運転手の確保が大きな課題になるかと思うが、その点に関して意見等あるか。

(委員)

運転手確保対策は何年も続けられてきているが、本当に実効性のあるものになっているのかという状況。十勝バスだけでもこの2年間に25名退職し、冬のダイヤの実施段階で12名の乗務員不足が発生しており、正直路線バスの運行も維持できるのかという本当に

深刻な状況。現状、貸切バスや、これから需要のある都市間バスの受注にも増発対応できず、職場の中では月に2～3日しか休めないという状況にまでなっており、ほぼ限界に来ている。

また、60～65歳の運転手が全体の約3割を占めているため、あと5年もすればさらに乗務員が不足することが見込まれている。公共交通なので、乗務員としていつまで乗務できるのかというところはなかなか線引きできないが、50代よりも60代の方が仕事量が増えていて、今また60代から70代になって、60代の時より更に仕事が多くなってきている状況。本当にこんなことで公共交通を維持できるのか、もう本当に待ったなしの状況。

若手の運転手については、十勝バスも20人くらい入ってきたが、現状で残っているのは3人しかいない。色々な原因があると思うが、やはりそれぞれコロナや様々な立場に置かれている状況の中で、ここでは生活していけない、働き続けてはいけないというところが前面に出てきた結果かと思う。

バスばかりでなくハイヤーもそうで、交通業界は本当に厳しい状況になってきている。運輸関係も同じで、運輸産業が全体的に本当に沈んでしまっているという状況。まさに魅力ある産業としていくために、色々とお知恵を拝借しながら進めていきたいと思っている。いずれにしても運転手確保対策というのは、大変重要だと思っている。本当に待ったなしなので、ここで取組を進めていけるよう、よろしくお願ひしたい。

(会長)

行政の側から何か意見等あるか。

(委員)

「現状・問題点と課題の整理」のところで、系統が西帯広の方は東西への移動、東の方は南北の移動となっていて、西の方では南北に移動しにくく、全ての系統が帯広駅に行っているという現状がある。このため、帯広駅での乗り換えや乗降ニーズが高いというのもそのとおりかと思うが、病院や事業所、商業施設といった施設が中心部から移転し、点在化してきている状況を考えると、直行便でこれらをつないでいくというのは、費用面や乗務員確保の問題もあり、なかなか厳しいのではないか。

今後は、南北の移動のしやすさを考えるほか、駅以外での乗換のしやすさや結節点の整備、待合環境の整備などを行い、駅以外での乗換を進めていく必要があるかと思う。

(会長)

他に意見等あるか。

《意見等なし》

(会長)

最後にアドバイザーより、これまでの議論についてコメントをお願いしたい。

(アドバイザー)

資料の中間報告時点での施策イメージや方向性については、このような形でまとめることでよろしいと思う。ただし、せっかく帯広で十勝 MaaS の実験が行われ、「目的地を提案し、それに対して公共交通でどうですか」といった理念を各地に展開していければいいと思ったので、何かキーワードとして入れて欲しいと思う。要するに、「目的地側と連携して公共交通を提供する」という一体的なところが売りだと思っているが、今回の公共交通計画の施策イメージは、どうしても供給側の目線に立ったような項目がメインになってしまっているので、もう少し外側との連携みたいなものを意識できるような文言があってもいいのかと思う。それが、MaaS や自動運転など新たなモビリティサービスの検討のところに入ってくるのか、あるいは利用促進のところに入ってくるのかというと、おそらく利

用促進の方で、その時に市民の公共交通の利用促進に向けた「意識向上」だけではなく、「取組」の部分もあるかと思うので、検討してもらいたい。

乗継・待合利便の向上についても、これも北海道のプロジェクトのシームレス交通戦略推進会議において先進的に取り組んでいるところだと思うので、そこも含めて続いていけばよいと思う。

また、交通は都市と一体的に整備していくというようなことが言われていて、都市構造が変わったらそれに対して交通の在り方についても当然議論が必要になるものと思う。

帯広の場合、交通の拠点には帯広駅バスターミナルだが、まちの拠点はどうなっているのだろうかということ一度整理したほうがよいのではないか。その中の懸案事項の一つとして、厚生病院がちょっと外れの方に移転したことにより、その需要の変化に対して供給サイドがどのように変わっていくのかというところの議論が、利便性と効率性の高い持続可能な公共交通サービスの構築の具体的な議論に繋がっていくのではないか。

方向性としては今日の資料のような感じでよいと思うが、実は今回の機会が路線再編などについて本当にこれで行こうということを決める大きなチャンスかと思っている。それは、他の委員の方も話していたが、要するに直行便がいいのか、帯広駅のバスターミナルを中心とした乗り継ぎを基本とするのがいいのかという議論は必要だと思っている、運行効率性だけを考えるならば帯広駅を中心とした乗り継ぎということになるが、一方で、それが利用者の増加を阻害している要因になっているのであれば直行便を入れるということもあると思う。しかし、直行便ばかりだと当然運行効率性は低下するので、そのバランス、特に厚生病院については、しっかりと議論したいと思っている。

この先、受託業者にはデータ分析を頑張ってもらいたい。主観的な議論ではなく、ここからここまではこれだけのニーズがあって、それに対してバスでカバーできるのか、バス停圏の外側であれば、やはりタクシーが活躍するのかといったようなことを、データを使ってしっかり分析することが、この先大事になってくるのではないか。

(会長)

本日いただいた意見等を踏まえ、次回以降また議論を積み上げていきたい。
最後にその他ということで、何か意見等あるか。

《意見等無し》

(会長)

最後に、事務局の方から連絡事項がある。

(事務局)

次回の会議は、計画の骨子案と調査事業の事業評価に関する協議を1月に予定している。

(会長)

以上をもって第5回協議会を終了する。

《閉 会》