

令和4年度 第7回 帯広市地域公共交通活性化協議会 議事概要

日時：令和5年2月20日（月）14時00分～15時05分
場所：帯広市役所10階 第6会議室
出席委員：和田会長、長沢委員、小森委員、道見委員、千葉委員、近藤委員、塚本委員、酒井委員、久保委員、山田委員、大江委員（宮西代理）、村木委員、永田委員、佐藤委員、西島委員
（以上15名）
アドバイザー：北海道大学大学院 岸 邦宏 教授
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
事務局：篠原都市建築室長、岡田都市政策課長、涌井交通政策係長、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）、帯広市地域公共交通計画 素案（資料2）

【次第】

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 議 事
 - (1) 協議事項
 - ・議案第1号 帯広市地域公共交通計画 素案について
 - (2) その他
- 4 閉 会

【会議概要】

3 議事

- (1) 協議事項
 - ・議案第1号 帯広市地域公共交通計画 素案について

《事務局より資料2に基づき説明》

(委員)

前回意見した適正運賃について、素案の中で具体的に触れられていないが、協議会で対応できるものなのか。対応できない場合、どうしていく考え方があるのか。

(事務局)

適正運賃については、持続可能な公共交通の確保に向けて重要な観点の一つと認識しているが、帯広市の計画の中で十勝全体に影響する運賃に関する事項をどこまで盛り込めるかということがあるので、運行効率化や持続可能な公共交通サービスの確保といったところに大きく含まれている、という考え。

(委員)

運賃については、確かに帯広市だけでなく他町村にも影響する話なので、この協議会だけで決められる問題ではないことは理解する。このことについては、他町村の協議会との連携といったものを加えながら、何か協議会として適正運賃を周知するような文言を、効

率化という言葉に含めてしまうのではなく、明確に出していただきたい。

また、現状で運賃を値上げするには1年くらいかかってしまう。現在、国土交通省では、運賃値上げの簡素化について議論されているようで、やはりこれだけ物価高や、燃料価格も高騰している中、すぐに対応したいと言ってもすぐに対応できないのは大きな問題だと考えている。事業者だけではできないことも、この協議会の中でやればスムーズに対応できる部分もあるかとも思うので、ぜひ何らかの形で記載していただきたい。

(会長)

将来にわたって持続可能な公共交通という観点では、収益の関係も外せない議論だと思う。この協議会の中でどれだけ議論を詰められるかということはあるが、素案では交通事業者の協調連携の視点もあるので、バス単体での検討に加え、複合的に交通を組み合わせた中での料金体系のあり方ということも、中長期的な話になるかもしれないが議論いただければよいのではないかと思う。

(委員)

令和2年の地域公共交通活性化再生法改正の主旨の一つである「輸送資源の総動員」の視点が若干薄いかと思う。福祉輸送やスクールバス、民間事業者が提供している輸送資源など、それらを再編して最適な輸送になるような視点が若干薄いのではないか。

例えば、24ページには路線バスに対する補助金しか記載がないが、その他に例えば障害者に対する助成や高齢者に対するバスの助成など色々な助成があると思うので、それらも含めて議論し計画を立てていけば良いかと思う。

(会長)

事務局においても、「輸送資源の総動員」について、将来的には色々な輸送資源を組み合わせる必要があると認識している一方で、この5年の計画期間の中でそこまでできるかという議論があった。現在、バスやタクシーといったベースがあるので、まずはそれらをしっかりと確保し連携させるのが、この5年間で最優先に考える必要があると認識している。様々な意見があるかと思うので、それを踏まえて検討していきたい。

(委員)

運行の収支改善に向けて路線再編や色々な交通との組み合わせなど大胆に変えていくというのは、やはり事業者側からすると大幅に減収するリスクもあるので、何かバックアップ体制のようなものがなければ実現できないように思う。過去にも一度計画を作ったがいざ実施しようとした段階で当社において試算したところ、一時的に何千万円も減収になるリスクがあるということで実施には至らなかった。当社としては、コロナで会社の体力も落ちている状況なので、計画の中で盛り込むにあたってはそういった部分も含めて議論する必要があるかと思う。

(委員)

第4章第2節の施策1-(1)にある「利用者のニーズに対応した路線」や「客観的なデータの活用」のような一般的な言葉として出てきますが、実際にどのようなデータを基にするのか、利用者のニーズをどのように調べるのかといったことを深掘りしたうえで、今後の実施内容を決めていくことが必要ではないか。

(会長)

やはり市民に利用してもらえるかが重要なので、今後地域住民の声を聞きながら、どのような組み合わせであれば利用が増えるのかを考える必要があると思う。意見にあったとおり、データの取り方など難しいこともあるとは思いますが、色々とは知恵を出していただければ

ば。以前も路線再編の話があったが、当時から状況は一変し、危機感がさらに増してきている。今回で結論は出ないと思うが、一つ一つ積み上げて議論ができればと考えている。

(委員)

素案の中で、「利便性の向上」と「効率化」という相反するものをどのように折り合っていくのか。「利便性の向上」をどのようにするかは、これを何年かやっていく中で少し明確にした方がいいかと思う。例えば43ページにあるMaaSのところで飲食店や商業、観光施設などがあるが、色々なことを取り入れるうえでテーマ性や目的性を持っていた方がよいと思う。一方で、高齢化が進む中で、運転手や事務方も含め、現場では色々なことができなくなってきている中、本当にそこまでやって時代の先端を取ろうとするのか、先ほどのデータの取り方も路線により利用者の色合いも違うので、少し目的性を持って分析することが良いのではないか。

(委員)

我々の業界もドライバーの高齢化が進み、一つのことを覚えることが大変な中、キャッシュレス決済など複雑になればなるほど事故に直結する恐れもある。

(委員)

この方針に沿って進めていく上で、将来的に収支改善という話もあるが、路線再編をするにしても、利用者が再編後の路線に慣れて利用してもらえるまで確実に時間がかかると思う。

(委員)

バスの利便性として「定時性」が求められると思うが、素案の中で道路環境についての記述が一切ない。例えば、バス専用レーンや冬期のバス路線に対する除排雪といった記述があれば、定時性ひいては利便性に繋がるのではないか。

(会長)

バスレーンや除雪について公共交通計画の中に記載するのは難しいところもあるが、定時性という観点は必要かと思う。市の除雪計画にもバス路線の除雪強化とあるが、交通計画に記載するかどうかについては、事務局とも検討していきたい。

現在、振興局で十勝地域公共交通計画の策定が進められており、そちらとの整合性も意識しながら進めていかなければならないと思うが、何か意見などあるか。

(委員)

十勝地域公共交通計画も同様の進捗状況で、帯広市以外にも音更町などの近隣の町村でも計画を作っているところがあるので、それらとの連動も含めて整理した上で、お示ししたいと考えている。

(会長)

本日の意見も踏まえ、ブラッシュアップしていきたい。もう少し深掘りすべき点を事務局で一度整理し、次回もう少し絞った形で議論することとしたい。それと併せて、指標や目標値についても議論させてもらいたい。

ここまでの議論について、アドバイザーからコメントをお願いしたい。

(アドバイザー)

地域の輸送資源の総動員については、私も会長と同じ意見で、果たして帯広はそれをやらなければならない状況なのかと思う。過疎地域でバスも走っておらずタクシーもやめた

いと言っているような地域であれば、病院のバスや買い物のバス、住民の送迎を活用する必要があると思うが、バス事業者やタクシー事業者が運営しているところに対してスクールバスや病院バスを活用するというのは何か違うのではないかと思う。まずは運輸事業者がこの先どこまで対応していくかを考えるべき。例えば 29 ページにタクシードライバー数の減少や高齢化の話があるが、この先タクシーはどの程度のシェアを担えるかということがある。今後運転手が不足し、事業者もどんどん縮小傾向ということであれば、ドアツードアの交通を何らかの形で対応しなければならないし、まだ頑張れるというのであれば、そこは頑張るための仕組みを考える必要があるのではないか。路線バスにおいても、良い路線・悪い路線といった路線ごとで濃淡が出てきていると思うが、ここはもう駄目だという路線があるのであれば、タクシーと同じように頑張る仕組みを考える必要があるかと思う。どうしても輸送資源を総動員しなければならないということはないと思っており、そこは事務局と事業者との協議になるのではないか。

次に、37 ページの共創について、今日の議論を聞いていて、共創の話ばかりではまずいなと思ったところ。何でもいきなり共創とか連携ということではなく、やはり、まずはバスやタクシー、鉄道の交通手段としての役割をしっかりとすうえで、お互いにカバーしきれないところを連携する必要があると思う。37 ページの「利用者のニーズに対応した路線・運行経路・ダイヤ等の調整を行うことにより、運行の効率化を図る」や「連携可能性の検討」については、その前段として「それぞれの適性に応じた公共交通手段ごとの役割を位置付けて」といったようなことを検討する必要があるのではないか。それを位置付けた上で、利用者のニーズに対応した公共交通ネットワークの構築や効率化、連携可能性といったことが大事かと、今日の議論を聞いていて思ったところ。

今後の方向性としては、このような形でよいかと思う。路線再編や利用促進の話については、新年度以降、具体的な議論になってくるかと思うが、私としてはタクシーの位置付けをもう少し明確にできないかなと思っている。やはり公共交通のシェアが少なくなっている中、自家用車から公共交通への転換というのを、いきなりバスではなく、あくまでドアツードアを望む人たちにはタクシーに転換させるといったようなワンクッションを置くことが何か必要ではないか。それは、運転免許の返納ということではなく、自家用車を 1 台持つのに購入費のほかにランニングコストもかかり、例えば帯広市内の近隣のところに買い物や病院に行く程度であれば、実はタクシーの方が安上がりじゃないか、という層は一定程度いるのではないか。一方で、これは帯広市内だから言える話で、郊外であればやはり車がなくてはならず、タクシーだと移動距離が長すぎてお金もかかりすぎるということになる。決してバスからの利用者を奪うということではなく、自家用車からのバスへの転換に行く前にドアツードアを何とかしてほしいという人達のためのタクシーの位置付けが何かあるのではないかと思っている。その辺は、帯広圏のパーソントリップ調査の現況解析が来年度以降に予定されているので、上手く連携して活用できないかと考えている。その中で、自家用車で短い移動距離しかない人達がこれだけいて、それがどの辺にあるのか、また、年間の利用回数やトリップ数にするとタクシーの方が安上がりじゃないか、といったようなことが計算できるはず。

また、バスの利用促進を考えるとときに、市民にとって自家用車というのは好きな時間や場所に自由に移動できるので、それが理想的な交通手段とするならば、真のニーズというのは、自動車のどこからどこまでというデータを追えば把握できると思う。そこにバス路線を重ね合わせ、どこまでそれがカバーできているのか、あるいは郊外から郊外の移動がやはりあるとなったときに、それを現在のバスターミナルを中心とした乗り継ぎや、今回の素案にもある交通結節点を新たに設けるとか、直行便を設けた方がよいということを検討するうえで、パーソントリップ調査で全ての交通手段のデータを分析、活用することが

できる。また、交通手段ごとの役割分担や公共交通の空白地域、デマンド対応などについても活用できるかと思う。

まとめると、一足飛びに「連携」までは行かず、まずはそれぞれの役割分担について文言を入れながら、この先の分析はパーソントリップ調査結果から色々できると考えている。

(会長)

パーソントリップの分析結果は、こちらの会議の方にもフィードバックしたいと思う。現在、パーソントリップのデータを整理中で、今後に向けて、参照しながら深堀りをしていきたい。

議案第1号について、本案をもって次に進むということによろしいか。

《異議なし》

(2) その他

(会長)

では、このほか何か意見等あるか。

《意見等なし》

(会長)

最後に事務局より連絡事項がある。

(事務局)

次回の会議は、3月27日午前、計画原案についての協議を予定している。

(会長)

以上をもって第7回協議会を終了する。

《閉 会》