

## 令和4年度 第8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3月27日（月）10時00分～11時00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）、桐山委員、加藤委員、村木委員、永田委員、佐藤委員、鳥本委員、西島委員  
（以上18名）  
調査受託事業者：一般社団法人北海道開発技術センター 竹口研究員  
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、千葉主査、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 原案（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 原案について
  - (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 原案について

《事務局より資料2に基づき説明》

#### (事務局)

アドバイザーより評価指標に関してコメントをいただいている。

基本方針2「乗継・待合環境の充実」に関する評価指標として「帯広駅前バスターミナルにおける乗継・待ち時間の短縮」、基本方針3「公共交通の使いやすきの向上」に関する評価指標として「帯広駅の乗降客数の増加」、基本方針4「公共交通の利用につながる環境づくり」に関する評価指標として「ノーカーデー推進協賛事業者数の増加」や「帯広市のノーカーデーによる公共交通利用者数」といったものを検討してはどうか、とのこと。

#### (会長)

45ページの「課題」では、それまでの現状のデータや、分析結果を踏まえて課題を整理して、この課題が次の基本方針や施策に繋がってくるというような流れになる。

課題1「都市構造・施設の変化に対応した公共交通網の確保」、課題2「交通結節点の利便性確保」、課題3「移動の利便性、効率性および持続可能性の向上」、課題4「路線バスの収支改善」、課題5「運転手の確保」、課題6「利用しやすい公共交通サービスの提供」と6項目に整理していて、記載内容については順序を変えたぐらいで前回と同じような形になっているが、よろしいか。

《意見なし》

(会長)

47 ページ「計画の基本的な考え方」について、「みんなで創り 未来へつなぐ 公共交通」というキャッチフレーズ的なものだが、少し補足すると、「みんなで創り」というのは、事業者、利用者、行政がそれぞれの立場で公共交通について考え、地域全体で盛り上げていくという観点。「未来へつなぐ」というのは、第七期帯広市総合計画の施策の中でも使っている言葉で、持続可能性だとか継続性といったことを表現したもの。

この将来像のキャッチフレーズについて、意見等あるか。

《意見なし》

(会長)

次に 50 ページだが、地域公共交通の位置付け、役割などを整理しており、前回の素案から「確保・維持の必要性」について少し整理している。ここについて何か意見等あるか。

《意見なし》

(会長)

51 ページから基本方針に基づく施策ということで、将来像を踏まえた4つの基本方針に施策がぶら下がる形を示している。

52 ページ以降は、基本方針と施策ごとの主な取り組みを記載している。ここに具体的な取り組みなどが記載されているので、ここを少し丁寧に見ていただき、何か取り組みとして抜けているものがないか、また、前回までの意見を全部文言として整理していないところもあるので、その辺について意見等あるか。

(委員)

54 ページの「運行収支改善に向けた取り組み」について、バスの旅客収入以外の取り組みとしては良い事例だと思うが、旅客収入そのものを意識したような取り組み、例えば人が乗っていない時間帯や区間など、路線再編に関わるような取り組みも入れてはどうか。

(会長)

52 ページの施策 1-(1)「公共交通の利便性向上及び運行効率化」に関連してくる話かと思う。運行収支の改善には路線や運行のあり方も併せて考える必要があるかと思うが、整理の仕方で事務局から何か考えはあるか。

(事務局)

路線の収支改善については、施策 1-(1)で運行の効率化を検討する中で併せて考えていくことを想定しているが、施策 1-(3)の中でも、新たな取り組みのほか、収支改善に向けた路線のあり方を考えていくといったところも含めて、記載内容を検討したい。

(委員)

50 ページに「地域公共交通の確保・維持の必要性」ということで、補助対象路線であるかないかに関わらず、地域の足として重要であるということが記載されていると思う。

新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年度から運送収入が2割から3割減少し、全ての路線が赤字転落しており、運行効率化や収支改善に取り組んでいるものの、現実問題として財政的な支援がないと路線が維持できない状況。以前からの補助対象路線につい

ては赤字補填されているが、以前は収支が黒字であったりだとか、赤字でも若干赤字程度であれば何とか内部補助していたものが限界に来ている。

それに加えて、運転者不足もあり減便をしている状況。路線の確保・維持の必要性をここで記載しているのであれば、補助対象外路線も含めた財政的な支援も検討していただきたい。

(会長)

財政的な支援については、これまでも国の制度をベースに実施してきており、地域の路線を守るためには必要な措置と考えている。事務局としては、コスト論もそうだが、路線のあり方や利便性といったことも含めて改善していくことを考えながら、その工夫の中で足りないところは財政支援、という流れになるかと考えている。

財政的な支援は国の支援が基本となるので、財政支援について市の計画で明記することにはならないかと思うが、原案の中で効率的な運行について検討するという文言も入っている。継続的に協議していくべきかと思う。

(委員)

評価指標について記載があるが、将来、帯広市内のバスやタクシーなどの公共交通が最低どのレベルで存在すれば市民生活に問題がないのか、という点も大事な視点かと思う。

市民に対して、公共交通を利用しないとなくなってしまうというPRやモビリティ・マネジメントをしっかりとしていかなければならないと感じた。

(委員)

農村部のデマンド交通として施策内容にあるとおり、サロンなどを通じた地域の高齢者とのコミュニケーションの中で、あいのりタクシーの利用方法を周知したいと思う。

また、あいのりタクシーは若年層の利用が極めて少ない状況だが、地域の習い事などスクールバスで補えない部分の需要が未知数のため、今後こうした利用の増加を課題の一つとして進めていければと考えている。

(委員)

先ほど意見があったが、利便性を上げることと効率性、運賃収入を上げることが両立するのはかなり難しいことかと思う。利用者全員に対して利便性が良い、というのはなかなか難しく、運送収入を上げるために、例えば高齢者や通院者にシフトするなどしないと総花的になってしまうため、フォーカスするところがないといけないのではないかと。

また、あいのりバスも、当初と比べ利用促進の取り組みにより利用は増えているが、デマンド交通の特徴として、利用者が増えてくるとデマンドしきれない状況も出てきている。拓成町など遠方の利用が増えてくると実際に回せなくなるが、回しきれないような状態でも基本的に断らないということがあるので、長年の状況変化も踏まえて運行のあり方を考えていった方が良いのではないかと、最近特に感じるところ。

(委員)

目指す将来像の「未来へつなぐ」というところで、特に運転手確保だとか、地に足をつけてしっかり維持することが、新しい取り組みやサービスの提供につながっていくものと思う。施策1、2をしっかり進めていくべき。

(委員)

基本施策の中に、将来的に公共交通を利用することになる市民の方々に対して「このままでは公共交通がなくなってしまうかもしれないので、維持のために積極的に利用しましょう」といった周知活動を盛り込めればよりよいと思う。

(委員)

今回の原案の内容についてはおおよそ理解している。ただ、例えば収支改善だとか、赤字の路線を少し減らしていただくとかということをやっているが、結果として、通勤時間の朝と退勤時間の夕方しか必要なくなり、乗務員は早朝と夜に勤務するという厳しい勤務形態になるため、結果的に退職したり体調を崩して休みに入るといった状況が続いている。

収支改善や効率性を求めるのは限界がある、というところの認識に立てるか立てないかが1つのポイントだと思う。現場からすると相当無理だと思っている。結果的に利用者に迷惑をかけるような減便を実施している状況なので、適正運賃について、これだけの運賃なら公共交通を維持できる、というものを見やすい形で作り、利用者がここまでの負担だったら大丈夫だとか、負担できないから減便を、という議論をしていく必要があると思う。この協議会が一つの発信源になって、利用者と共に公共交通の維持に向けた議論をして行けるのではないかと考えている。

(会長)

原案では、どちらかというとなんか新たな担い手の確保にウェイトを置いているが、今いる担い手にいかに働き続けてもらえるかという視点も必要かと思う。そこには路線や運賃、経営収支の話も絡んでくると思うので、改めてしっかり議論する場は必要かと思う。

それでは、施策について、事務局において意見を踏まえて整理した上で修正案を示すこととしたい。

最後に62ページの評価指標について、記載の案は、今回事務局の方で、他自治体の事例なども参考にしながら作成したタタキ台となっている。アドバイザーからも3点提案をいただいております、さらに委員意見も踏まえ、次回に向けて整理できればと考えている。

評価指標について意見等あるか。

(委員)

様々な問題がある中、取り組みを進めてもなかなか結果が出ないということもあるかと思うが、経過や状況、推移を把握、分析するといった意味で、例えば輸送人員や収支については毎年把握していく必要があるかと思う。

(委員)

バス利用者の大半が車を持っていない学生や高齢者、車があっても運転に自信がない方かと思っており、コロナでこれだけ利用者が減っているので、利用回復に向けて車からバスへの転換を意識してやっていかなければならないと思う。免許返納もある程度の年齢に達しないと考えないかもしれない、指標として難しいかもしれないが、運転免許返納率など、自家用車からバスへの転換に関連する評価指標を設けてもいいかと思う。

コロナの影響で外出頻度が減少した影響で、高齢者おでかけサポートバス事業を利用する高齢者が減少しているので、高齢者にもっと街中に出てもらったり、外出をして健康作りをしてもらうといった観点から、高齢者バス無料乗車証の利用者数を目標値に設定してはどうか。

また、学生数の減少により学生輸送の収入が減っているが、保護者の送迎がかなり多い状況なので、学生利用は伸びしろがある部分かと思う。学生利用に関する目標設定をすれば、学生利用の増加に向けた取り組みの検討が進むかと思っておりますので、ぜひ検討してもらいたい。

(委員)

ただいまの意見を踏まえた中で、事務局において指標の検討を進めたい。  
計画原案について、全体を通して意見等あるか。

(委員)

計画の基本的な考え方で「みんなでつくり 未来へつなぐ 公共交通」とありますが、出前講座と運転手確保対策とを絡めた取り組みとして、例えば中学生、高校生に向けた出前講座で交通計画に関する話をして、市内の公共交通に興味を持ってもらい、それをバス・タクシー業界への就職につなげる、というようなリクルートにもなるような出前講座があったらどうかと思ったところ。

(会長)

事務局から何かあるか。

(事務局)

現在実施している出前講座は小学生と高齢者向けということで取り組んできたが、中高生に向けて公共交通に興味を持ってもらうといった取り組みも重要かと考えている。意見いただいた取り組みについて、計画への記載の仕方を含め検討したい。

(会長)

特に中高生、実際に自転車を利用するメインの層なので、自転車だけではなくバスやタクシーも含めてうまく組み合わせて使っていくというような意識を高めてもらうのも良いかと思うので、実現に向けて検討したい。

それでは、一通り議論いただいたので、議題第1号は以上とする。次回に向けて事務局において計画のブラッシュアップを進めていきたい。

## (2) その他

(会長)

その他、何か意見等あるか。

《意見等なし》

(会長)

最後に事務局から連絡事項がある。

(事務局)

本日の意見等を踏まえ、事務局において原案の修正を進め、4月7日前後を目途に原案の修正案について書面確認の形をお願いしたい。

(会長)

それでは以上をもって、第8回協議会を終了する。

《閉 会》