第１３回北斗市地域公共交通会議における協議概要

＜報告事項（１）　平成２９年度南北市街地連絡バスの利用実績（夏ダイヤ）について＞
＜協議事項（２）　南北市街地連絡バスの運行利用実態調査（ＯＤ調査）結果について＞

議案1～4ページ、配布資料2～8ページにより、事務局より説明した。
これに関する質疑及び事務局の応答については、次のとおり。

（委　　員）　平成２０年から運行し、最近の利用状況としてはせせらぎ温泉の改修により微増となっているが、あまり大きな増減がなく、通学、温泉利用者というものは固定してきているのではないかと認識している。
特に旧上磯地区では、子育て世帯が増えている状況にあるため、いろいろな可能性があり、路線の改正により、さらにお客様のニーズに答えることができるのではないか。

（委　　員）　事業として費用対効果を考えることも必要ではないだろうか。
バスもタクシーもドライバー不足となっており、その点では事業者としてともに苦労している。
市としても、住民サービスをどういう形で守っていくかということを再検討する必要があるのではないか。

（委　　員）　ドライバーからの意見として、誰も乗車していないバスを運行しているのでないか、再検討する必要があるのではないかとの声がある。
市民からもそのような意見が見受けられる。
他の自治体での現状として、人口に対して実際にバスに乗っている人がとても少ないということろがあるということも聞いている。（人口４，０００人に対して乗車人数９５人）
そのようなことから、北斗市としても実態を踏まえ、今後の課題として検討していただきたい。

（委　　員）　長い間同じ地区に住んでいるが、あまり利用している状況は見えない。
旧上磯町と旧大野町の交流が若干不足しているため、そのことが交通の方にも影響しているのではないだろうか。
これから議論する新函館北斗駅までの路線延長にも期待したい。

（委　　員）　自分は、これまで様々な場面でこのバスを利用させていただいている。
最近始まった老人向けのサロンやせせらぎ温泉に行くために、週２回は利用している状況である。
自分が乗車している系統には、目の不自由な方などもおり、大事な交通手段だと皆思っている。

買い物に行くために利用しているという方もおられるので、ぜひこのバスは残していただきたい。
要望として、学校の長期休暇中のダイヤ変更のことについては、勘違いしてしまう方も多いので、さらに周知をしていただきたい。
このバスを一緒に利用している方からは、このバスがなくなったら困るという声も多いので、その点についても踏まえて検討していただきたい。

（事 務 局） 南北市街地連絡バスに限らず、地域公共交通の抱えている課題というものについて、委員から様々な意見を頂戴した。
高齢者の方の集うサロンや温泉に行くために利用いただているというお話があったが、市としても高齢化社会の進行という中で、平成３０年度から本格的に高齢化にあってふさわしい地域交通について考えていきたいという思いがあり、それを考えていく上での意見をいただけた。
利用実績に対する貴重な意見を踏まえて、この後の協議事項でも建設的な意見を頂戴したい。

＜協議事項（１） 南北市街地連絡バスの改善検討について＞

議案5～9ページ、配布資料9～19ページにより事務局より説明した。
これに関する質疑及び事務局の応答については、次のとおり。

【１ 南北市街地連絡バスの評価と検証】

（委 員） 期待をされている利用者がいるということがわかる。
バスについては、空（から）で運行しているイメージがあるかと思うが、朝の通勤時、夕方の帰宅時には全体量の大きさが必要な場合もあることから、昼間に乗車している人数から見ると、どうしてもそのように見えることもある。
今後も事業を継続されて、地域の皆様の足になっていただきたい。

（会 長） 運行経費や補助金の額についても見直しがせまられているということかと思うが、その点について改めて事務局から説明をお願いしたい。

（事 務 局） 現行のバス運行に対して、全体経費が約１，２００万円、それに対し運賃収入が２６０万円～２７０万円で推移している。
利用については、ほぼ横ばいということであるので、運賃収入や料金改定がなければこのままの状態でということを考えると、補助金の額は全体の７５％程度で推移していくものと考えている。
さらに今後利用が下がると、補助割合が増えていくことも考えられるので、まずはこのバスに乗っていただくということも必要であり、また料金の改定ということについても考えており、現在の路線バス運賃との整合性を図

りながら、補助金の割合についても下げていかなければならない。

（事 務 局） 既存のバス路線との重複を避けるという点について、運行当時の経緯を説明させていただく。
利用者が年々減少していく中で、事業収益を確保してくことは非常に厳しい中にあって、路線バスにも国・道含め、別の補助金を出している。
補助路線同士で、利用者を取り合うということは、片方の便を利用しなくなるということもあるので、できるだけ国道を運行する路線バスとは重複しないようにするという考えである。
経費についても、当初は便数が多かったことから、１６００万円ほどかかっていたが、事業者からの助言・協力により、便数の減少などの工夫をし、１便当たりの利用者数が若干増え、コストも減らしながら、かつ利用者が減らないような形でこれまで運行してきている。
運行当初の計画では、往路２００円とし、当日の復路については無料とするということで話を進めていたが、説明会での話の中で、片道１００円ということにしてきた経緯がある。

【２　南北市街地連絡バス運行事業の改善検討にあたって】

（委　　員） 学生と一般の収入のある方を同じ運賃とすることについて、今後運賃を変更するにあたっては、学生であれば学生証などの提示により割引するという考えはないのか。
また、新函館北斗駅から函館方面に通学している生徒もいることから、そのような生徒に対するバス料金設定の工夫が必要ではないか。
学校の始業、終業に合わせたダイヤ、新函館北斗駅から通学している生徒が利用しやすいダイヤについても検討していただきたい。
バス利用者の状況に応じて、利用するバスの大きさを変更することにより、経費をかけないようにすることはできないのだろうか。

（事 務 局） 南北市街地連絡バスの運賃については中学生も大人も同一運賃での設定となっているが、これは路線バスについても同様であり、今後もこの考え方で進めていくこととしている。
ただし、今後助成していくべきか、料金そのものをどうするかということについても一緒に考えていかなければならない。
ダイヤについては、現行でも通学に間に合うダイヤとして運行しているが、また新函館北斗駅からの通学についても、検討していかなければならないと考えている。

（事 務 局） 運賃については、一般的には中学生は大人料金ということで整理していく考えである。
なお、助成ということについては、今後検討することはできるが、現段階

では考えていない。
現在の１００円が上昇することについては、一定期間を通じて激変緩和するということ、また運行事業者との相談にもなるが、現在発行していない月当たりの定期券というものについても、料金上昇により発行可能になるのかどうかということについても考えていかなければならない。
便数については、現在のものから増やすことは考えていないが、時間帯によりタイプの異なる車両を用意するということは、当然コストもかかり、一方では無駄という見方もされることから、ニーズを探りながら検討を進めていきたい。

（委　　員）　他の路線によっては、人口減少や利用者の状況から大型から中型に変更しているものもあるが、１日の運行のなかで、時間帯により用意する車両を分けることは、二重経費ともなる。

（委　　員）　受益者負担の観点から考えていくと、多少負担が増えていくことはやむを得ないと思うが、利用者への調査や、市民から意見を十分に聞いて、最終的に合意形成を図るという手順を踏んでいただければと思う。

（事 務 局）　市としても、市民の意見、学校へのヒアリングを考えていることから、それらを踏まえて進めていきたい。

（委　　員）　目的が義務化されている通学というものにまで、一般的な利用と同一の料金に設定するのは違うのではないかと思う。

（事 務 局）　市としては、既存の路線バスの運賃との整合性についても考えなければいけないと思っている。
現実、中学校に通うために、路線バスを利用している生徒がいるということも聞いていることから、公平性という観点からも運賃については考えていきたい。

（委　　員）　いさりび鉄道としては利用者の利便性を考えて、ダイヤ改正などをしてきている。
ダイヤ本数についても維持するという中で合わせて進めていく考えである。

【３　新たなバス交通の基本的な運行計画（案）　（１）運行区間の考え方】
（会　　長）　改めて、運行区間の考え方について説明いただきたい。
（事 務 局）　鉄道との接続性の向上を図りながら、名称や起終点を変更するという考えから、大野地区では起終点を現行の総合分庁舎から新函館北斗駅へ、上磯地区では起終点を現行の総合運動公園から富川会館へ変更するというものである。

（事 務 局）　南北市街地連絡バスという名称については、行き先がわかりづらいということもあり、起終点がわかるような名称に改めることができないかと考えている。
上磯側の起終点を富川会館にもってくるということについては、上磯地区から新函館北斗駅までの交通を考えた時、谷好・富川地区は交通手段が限られる不便な場所であり、また総合運動公園からの利用が極端に多くないという現状から、起終点を変更するという考えに至ったところである。

【３　新たなバス交通の基本的な運行計画（案）　（２）バスの運行方式の考え方】
＜特になし＞

【３　新たなバス交通の基本的な運行計画（案）　（３）運賃の考え方】
（会　　長）　自分の地元である七重浜８丁目から、朝に学生が３０人ほど通学のため乗車しているのを見かけている。学校としては、このバスの利用について何か聞いているか。

（委　　員）　このバスの運行開始の際に、夏場は自転車通学可能だが、冬場の通学に大変苦慮しているとの話があったので、手軽に乗れるコミュニティバスがあれば、ぜひ利用したいとの声もあったところである。
現在でも、利用している実態としてあることは把握している。

（事 務 局）　運賃について決まっているものは、１００円の定額運賃を廃止するという市としての方針だけである。
内部での検討としては、現在１００円で運行している区間はできるだけ２００円程度にできないかということ、新たに延長する区間については２００円を超えて上げていき、富川会館から新函館北斗駅までは５００円程度が上限かと考えている。
既存の路線バスとの整合性を取っていく必要があるということも含めて、進行形として検討している。

（委　　員）　現状の利用目的から見て、学生用の通学バスと、それ以外の利用者についてはデマンドバスについて、提案させていただきたい。
現在運行している南北市街地連絡バスを直ちに否定するものではないが、利用が通学と温泉利用の２つに分かれてしまっていると感じている。

（事 務 局）　現時点での利用実態から、学生の通学利用とせせらぎ温泉の利用の２つに絞られる。
その点から見ると、委員のご指摘もその通りと考えているが、市としては、今後高齢化社会を見据えた地域にとってふさわしい交通ネットワークと

いうものをどのように構築していけばよいのかということを考えていかなければならない。
他の交通との連携を図りながら目的別の交通を考えていくという中で、南北市街地連絡バスを幹線交通として検討していきたい。

（委　　員）　北海道としても、北海道全体の交通施策の取りまとめていくという中で、本日頂いた意見も参考とさせていただきたい。

（委　　員）　本来、事業者の賃率に基づいて運賃を算出するところ、この地域公共交通会議での合意をもって、協議運賃として決定していくことが可能となることから、慎重に議論いただき、申請していただきたい。

＜その他＞

（事 務 局）　利用される方にとっての利便性を上げるという観点で、できるだけ短時間で目的地に着くようにするため、現在、市街地と市街地の間の細かく設定している停留所のうち、利用者の少ない停留所の間でフリー乗降を行うことについて、ご意見をいただきたい。

（委　　員）　利用者にとっては、ありがたいことではないか。

（委　　員）　中学生に限っては、生徒指導上、避けていただければありがたい。

（事 務 局）　中学生については、フリー乗降ではなく、利用が冬場限定ということもあるので、仮想の停留所を設けるということで考えている。
フリー乗降により懸念されることについては、市としても気をつけていきたい。

（委　　員）　方法論の１つとして、一部では取り入れている路線もある。
ただし、導入にあたっては、警察側は安全面の確保ということが大前提となるため、その点についてもしっかり確認する必要がある。
また、事業者としては、最初からフリー乗降ありきの運行計画はどうかという思いがある。
ある程度利用者が固まって乗車する場所が事前に把握できるのであれば、まずはその場所に停留所を設置していく方がよいのではないだろうか。