

## 第2回北斗市地域公共交通活性化協議会

日時：平成30年11月27日（火）  
午前9時30分～

場所：北斗市総合文化センターかなで～る  
大会議室

### <会議次第>

#### 1. 開 会

#### 2. 協議事項

(1) 第1回協議会での意見等整理について

(2) 新たな交通モードの検討について

(3) 新たな交通モードを持続可能とするための取組、利用促進策について

#### 3. その他

## 協議事項（１）第１回協議会での意見等の整理について

### １ 第１回協議会での協議内容

北斗市の公共交通の現状、公共交通アンケートの結果分析や先進事例などを踏まえ、新たな公共交通の検討にあたっての基本方針や検討にあたっての視点を示し、委員の皆さまからご意見をいただきました。

前回いただいた意見の要旨を５つの視点とその他の意見に分け、交通等の現状、市の考え方、アンケート結果からの考察の上、整理した資料を提出しますので、第２回協議会において追加意見等を確認した上で進めたい。

**資料１** 第１回協議会での意見等整理 参照

## 協議事項（２） 新たな交通モードの検討について

### 1 北斗市の公共交通の現状と課題

#### （１）バス交通

生活圏である函館圏域の中心的な交通機能として広域交通と生活交通の機能を担っており、また、北海道新幹線の開業後は、新函館北斗駅との接続により、新幹線の2次交通機能も加わっている重要な交通インフラです。

#### （２）鉄道交通

新幹線開業に伴う並行在来線として第3セクター鉄道により維持され、通学・通勤を含めて地域に欠かせない交通インフラとして機能しています。

#### （３）ハイヤー・タクシー交通

日常生活の移動とバスや鉄道の幹線交通を補完する交通として、高齢層などを中心とした住民生活に身近な交通機能の役割を担っています。

#### （４）モータリゼーション

マイカーの普及と高速道路など道路インフラの整備によって、生活移動が格段に向上し、また、商業施設の大型化や郊外移転などによって、圏域における都市機能は拡大したが、今日の人口減少社会への突入によって、コンパクトシティが提唱されるなど、まちづくりの考え方や方向性に変化が現れ始めています。

#### （５）少子高齢化社会や人口減少などの社会環境

少子化を背景に交通事業収益が悪化する一方で、核家族化や高齢化による日常生活における新たな交通需要の増加や人口減少問題を背景として、既存交通の維持と高齢化社会に対応した地域の住民生活にふさわしい交通機能の再構築が求められています。

### 2 既存の公共交通の比較

公共交通	機能・役割	利便性等	運行路線等
鉄道（JR）	市外への移動など広域的な役割、駅は交通結節点としての役割	定時制が高い。 移動時間が短い。 地理的に市街地から遠い。	函館本線 北海道新幹線
鉄道（道南いさりび鉄道）	市内のほか、市外への移動など広域的な役割、7駅は交通結節点としての役割	定時制が高い。 移動時間が短い。 多くの駅で跨線橋の昇降があり、高齢者にとって身体的負担が大きい。	函館一木古内間を運行

公共交通	機能・役割	利便性等	運行路線等
路線バス	市内移動のほか市外への移動など広域的な役割も担う 定時定路線で運行	幹線沿いに細かくバス停がある。 複数路線による目的地に応じた移動性が高い。 冬場や渋滞による運行ダイヤの遅れがあるなど道路環境の影響を受けやすい。	国道をメインに運行
新函館北斗駅・上磯線(市内完結路線)	市内移動 定時定路線で運行	利用者のニーズに沿ったバス停の設置(58箇所)。 市内公共施設との接続が可能。 これまでは特定目的利用の傾向にある。	上磯地区と新函館北斗駅を結ぶ直通路線(2ルート)
ハイヤー・タクシー	市内外の移動 個人のニーズに応じた運行	ドアツードアで利用者の行きたいところに移動できる。	市内に2社

### 3 新たな交通モード検討にあたっての市としての考え方

#### (1) 5つの視点と考え方

第1回協議会で示した次の5つの視点や委員からの意見等も踏まえ、市民の日常生活に身近な交通として、また、既存公共交通を補完する交通として、新たな交通モードの検討を進めたい。

- ①まちづくりを視野に入れた検討(交通機能の充実によるコンパクトシティ化)
- ②交通弱者等に配慮した検討(高齢者等の生活機能の向上と安全・安心なまちづくり)
- ③既存の公共交通との共存方策の検討(フィーダー交通機能の普及啓蒙)
- ④持続可能な公共交通の検討(住民ニーズへの的確な対応)
- ⑤それぞれの地域にふさわしい公共交通の検討(地域特性とのマッチング)

#### (2) 対象者の特定

新たな交通モードの検討にあたっては、対象者について買い物や通院などの日常生活で利用する高齢者、障がい者、妊婦や子育て中の方や交通不便地の方を含むいわゆる交通弱者の利便性の確保を優先する検討を進めたい。

あわせて、全市的な視野に立った交通機能について、中期的な課題として位置づけて検討する。

### (3) 新たな交通モードの選択

選択にあたって、デマンド交通による交通モードの検討を進めたい。

種別	メリット	デメリット
①バス型交通 (定路線型)	・一度で多くの人数を送迎できる。 ・一回あたりの利用料金の負担が他に比べて小さい。	・運行経路から離れた方には利用しづらい。
②タクシー型交通 (ドアツードア型)	・基本的にドアツードアであるので移動の負担が少ない。	・一回あたりの利用料金の負担が大きい。 ・予約が必要となるため、利用者にとって面倒である。

### (4) 運行範囲

新たな交通モードの運行範囲は、アンケートの結果から日常生活での外出先の5割以上が市内であることから、既存公共交通との共存が可能となる、日常生活で身近に利用できるデマンド交通と既存公共交通との接続できるフィーダー系統として、デマンド交通による合理的な移動エリアの検討を進めたい。

### (5) 事前登録制の導入

アンケート結果からデマンド交通を利用したい割合は4割以上であるが、どの程度の利用が見込めるのかは不透明であり、必要な資産（人や車両）を効率的に運用できる手法として、高齢者、障がい者、子育て中の方などの対象者を限定した事前登録制の導入を検討したい。

### (6) 利用者の負担

アンケート結果を踏まえ、利用者負担の議論を深めていきたい。

アンケート結果では300円までは3割以上、500円までは4割近く、700円までが1割、1000円までが1割となっております。

### (7) 地域おこし協力隊による事業構想

茂辺地・石別地区の住民を対象とした、自家用有償運送の事業構想があり、地域のニーズの把握や既存交通事業者によるサービス提供の可能性など、国で示している検討プロセスを基本に検討を進めたい。

### 協議事項（３）新たな交通モードを持続可能とするための取組と利用促進について

#### 1 新たな交通モードを持続可能とするための取組

新たな交通モードを持続可能とするためには、安定的に利用してもらえる取組が必要であり、有償による公共交通と競合する市民活動バス「せせらぎ号」の無償運行について、地域公共交通の枠組みの中で検討課題として議論する必要がある。

#### 2 利用促進について

先進地の利用促進策を参考とし、北斗市にあった利用促進策を検討する必要があります。

- ・市内の公共交通が分かりやすい路線図の作成
- ・交通情報（地図情報）サイトの活用
- ・交通事業者と商店街との連携 など