

第1回北斗市地域公共交通活性化協議会

日時：平成30年11月5日（月）

午前10時00分～

場所：市役所 1階 大会議室

<会議次第>

1. 開 会

2. 委嘱状交付

3. 市長挨拶

4. 協議事項

(1) 北斗市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）について

(2) 会長及び副会長の選任について

(3) 北斗市の公共交通等の現状について

(4) 市民アンケート結果（分析）について

(5) 先進自治体の事例について

(6) 新たな公共交通の基本的な考え方について

5. その他

北斗市地域公共交通活性化協議会委員名簿

【構成及び委員】

No.	氏名	所属	役職
1	杉澤武則	北海道運輸局函館運輸支局	首席運輸企画専門官
2	鈴木健司	渡島総合振興局	地域創生部地域政策課 新幹線推進室長
3	谷水忠浩	渡島総合振興局	函館建設管理部 事業課施設保全室長
4	穴田英樹	函館中央警察署	交通第1課課長
5	内沢博昭	函館バス㈱	取締役バス事業部長
6	阿部恒義	㈱新星ハイヤー	代表取締役社長
7	梅木茂八郎	㈱しんわ交通	副社長
8	三上武一	道南いさりび鉄道㈱	経営企画部長
9	横田有一	函館地区ハイヤー協会	会長
10	渡部浩典	函館地区バス協会	事務局長
11	佐々木勝弘	函館地区交通運輸産業 労働組合協議会	議長
12	三上裕子	北斗市社会福祉協議会	会長
13	田畑定男	北斗市町会連合会	会長
14	白尾陽子	北斗市PTA連合会	会長
15	玉森六夫	北斗市老人クラブ連合会	会長
16	山本昭宣	茂辺地町内会	会長
17	菊地ヤス子	利用者代表	
18	伊藤輝	上磯駅前商店会	会長
19	谷杉正伸	七重浜商店会	会長
20	伊藤哲朗	本町商店街振興会	会長
21	渋谷好孝	医療関係者（北斗医会）	会長
22	木村健一	公立はこだて未来大学	教授
23	菊池幸恵	函館工業高等専門学校	准教授
24	工藤実	北斗市	総務部長

(任期：平成30年11月5日から平成32年11月4日まで)

協議事項（１） 北斗市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）について

1 背景

北斗市地域公共交通会議では、コミュニティバスや乗合タクシーの運行についてご審議いただき、合意形成を図ってきた。

今後、人口減少や高齢化社会の進展などにより、公共交通に対する環境や交通需要が変化しているなか、公共交通に対する課題解決に向け、公共交通に関するニーズ調査などを踏まえ、持続可能な地域公共交通の形成を目指し、公共交通全般について協議が必要なことから、北斗市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）へ協議の場を移し、本市にふさわしい新たな公共交通のあり方を検討することとなった。

2 設置目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）及び道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づく協議並びに北斗市内における地域公共交通の確保方策等について検討するため、北斗市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

3 協議事項

協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 北斗市内における地域公共交通の確保方策及びサービスの充実等に関する事項
- (2) 道路運送法の規定に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金・運行主体の選定等に関する事項
- (3) 地域需要に応じた住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項
- (4) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する事項
- (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

4 協議会の構成

協議会の委員（以下「委員」という。）は25人以内とし、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 北海道運輸局函館運輸支局長の指名する職員
- (2) 渡島総合振興局長の指名する職員
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又は指名する職員
- (4) 鉄道事業者の指名する職員
- (5) 函館地区バス協会の指名する職員
- (6) 函館地区ハイヤー協会の指名する職員
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の指名する者
- (8) 医療機関又は産業団体の代表者
- (9) 住民又は利用者の代表者
- (10) 道路管理者の指名する職員
- (11) 函館中央警察署長の指名する職員
- (12) 学識経験者
- (13) 北斗市長の指名する職員
- (14) その他市長が必要と認める者

5 協議会委員の任期

委員の任期は2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

6 協議会の役員

- (1) 協議会に次に掲げる役員を置く。
 - ① 会長 1人
 - ② 副会長 1人
- (2) 会長は、委員の互選により定め、副会長は、会長が指名する。
- (3) 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- (4) 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

7 会議の運営

- (1) 協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。
- (2) 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
- (3) 協議会の議決を要する事項は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。
- (4) 会長は、必要に応じて協議会に関係者の出席を求め、意見等を聴取することができる。
- (5) 運行主体の選定にあたり、選定対象となる運行主体に関係する者が会議の委員である場合には、当該委員はその議事に加わることはできない。
- (6) 協議会は原則として公開とする。この場合において、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要については、市ホームページにおいて公表するものとする。

8 ワーキンググループの設置

- (1) 協議会の目的達成に必要な事項について協議するため、ワーキンググループを設置することができる。
- (2) ワーキンググループは、次に掲げる者をもって構成する。
 - ① 学識経験者
 - ② 交通事業関係者
 - ③ 関係行政機関職員
 - ④ その他市長が必要と認める者

9 協議結果の取扱い

協議会において協議が整った事項について、協議会の委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

10 その他

- (1) 協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。
- (2) 委員には報酬として6,200円、費用弁償を1,000円支給する。

○地域公共交通会議と地域公共交通活性化協議会の違い

	地域公共交通会議	地域公共交通活性化協議会
根拠法令	道路運送法	地域公共交通の活性化 及び再生に関する法律
対象交通	バス・タクシー	多様な交通 (バス・タクシー・鉄道等)
計画策定	任意 (補助金なし)	補助金の交付を 受ける場合は必須
事業実施における 補助金の受領	行えない (協議組織)	行える (協議+実施組織)
会議の応諾義務	なし	あり
メリット	この会議で合意された場合 経路の設定、運賃の設定等 の手続きを簡略化・弾力化 することが可能となる。	国からの支援が受けることが できる。

○地域公共交通活性化協議会のスケジュール

年 度	時 期	内 容
平成30年度	H30.11.5	第1回地域公共交通活性化協議会の開催
		<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化協議会について ・会長及び副会長の選任について ・北斗市の公共交通等の現状について ・市民アンケート結果（分析）について ・先進自治体の事例について ・新たな公共交通の基本的な考え方について
	H30.12月 ～H31.2月	第2回地域公共交通活性化協議会の開催
		<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通モードの検討（比較検討） ・新たな交通モードを持続可能とするための取組、利用促進など
		第3回地域公共交通活性化協議会の開催
		<ul style="list-style-type: none"> ・北斗市に適した交通モードの選択と運用ルール ・利用促進策など地域公共交通を持続させる環境づくり ・実証運行に向けた検討
		第4回地域公共交通活性化協議会の開催
<ul style="list-style-type: none"> ・北斗市に適した交通モードの選択と運用ルール ・利用促進策など地域公共交通を持続させる環境づくり ・実証運行に向けた検討 		
	随時ワーキンググループによる協議を開催	
平成31年度		第5回地域公共交通活性化協議会の開催
		第6回地域公共交通活性化協議会の開催
		第7回地域公共交通活性化協議会の開催
		<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の結果報告と検証 ・検証内容を踏まえた交通モードの比較検討 ・本格運行する交通モードの選択、運行計画(案) ・地域公共交通を持続させる利用促進策、環境づくり、助成制度など

協議事項 2 会長及び副会長の選任について

(1) 会長の互選について

(2) 副会長の指名について

協議事項（３）北斗市の公共交通等の現状について

1 北斗市のバス交通の状況

(1) 函館バス㈱が運行する路線バス

①国道２２８号を運行する路線バス

上磯線 富川会館前まで３７便、茂辺地までが１６便、当別方面へは８便

②国道２２７号を運行する路線バス

大野線 ３６便

③新函館北斗駅を經由し江差方面への路線バス

江差線 １０便

④国道２２７号から大野地区を經由し、七飯方面の国道５号を循環する路線バス

七飯線 ８便

⑤上磯地区と大野地区を結ぶ路線バス

南北市街地連絡バス（新函館北斗駅・上磯線）夏１１便、冬１６便

2 北斗市の鉄道交通の状況

(1) 道南いさりび鉄道（市内７駅）

上磯駅まで３７便 茂辺地・渡島当別駅まで１８便

(2) J R北海道

新函館北斗駅 はこだてライナー ３２便

普通列車 ２１便

3 北斗市のハイヤー事業者の状況

市内のハイヤー事業者 ２社

車両保有数（ジャンボを含む） ４５台

待機場所 各営業所のほか、新函館北斗駅や上磯駅など

4 せせらぎ号の運行状況

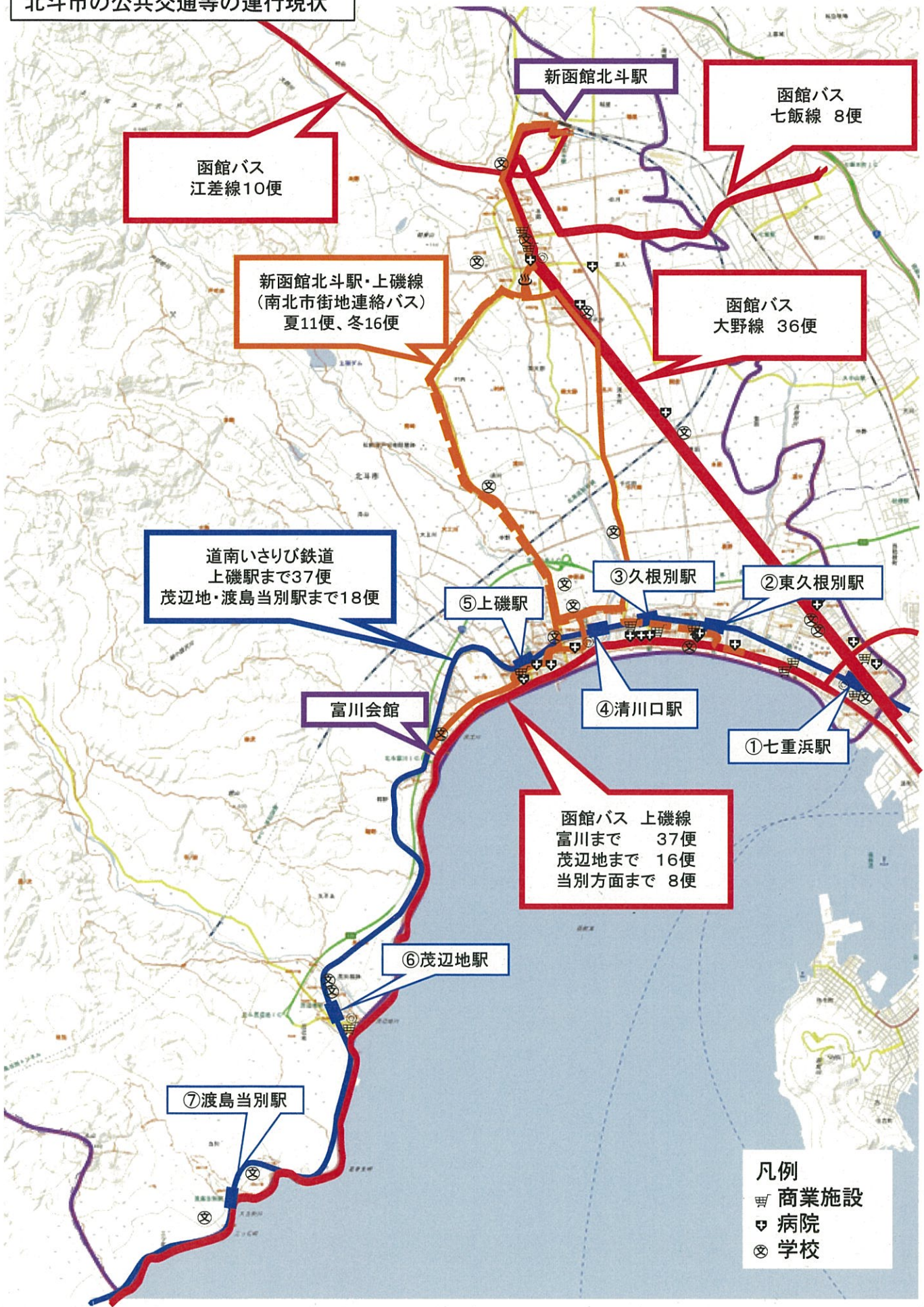
高齢者を対象に定期的にせせらぎ温泉まで運行 週１回程度

5 利用状況

バスの利用状況では、路線の見直し等により乗車密度では横ばいとなっていますが、利用者は減少傾向にあります。

道南いさりび鉄道の利用者状況では、利用者が減少傾向にあり、通学定期利用者が減少しています。

北斗市の公共交通等の運行現状



協議事項（４）市民アンケート調査結果（分析）について

1 調査の目的

市民アンケート調査は、市民に公共交通の利用状況や今後の公共交通に対する考えや意見を伺い、北斗市にふさわしい新たな公共交通（デマンド交通等）の運行を目指し、今後の公共交通の施策に反映させていくために実施しています。

2 調査の概要

(1) 調査の方法

①アンケート配布調査票を郵送調査

②市内の調査地点 11 箇所（病院、商業施設、温泉施設、イベント）での対面聞き取り調査

(2) 調査対象者

①18歳以上の一般市民1,000名（無作為抽出）

②市内の調査地点の利用者及び来場者（市民）

(3) 調査期間：平成30年8月20日～31日

(4) アンケート回収結果

①調査票配布調査配布数：1,000件 回収数：454件（45.4%）

②対面聞き取り調査回収数：418件

3 調査結果について

(1) 自動車運転免許証の有無、自動車の保有や運転免許証の自主返納の意向について

①運転免許証の所持率は8割近く、その内9割以上の方が自家用車を保有しています。

②運転免許証を所持している方で5割以上の方が「運転できる限り運転したい」と考えており、3割近い方が「70歳くらいまで運転したい」と考えています。

③自主返納の考え方では、6割以上が「自主返納を考えている」としており、「考えているができない」とした方は14.4%で、その内5割以上の方が「日常生活で頻繁に利用するため」の理由をあげています。

(2) 外出の目的や頻度、公共交通の利用実態などについて

①普段の外出する際の目的では、「買い物」と「通勤通学」とともに約3割となっています。

②外出の頻度では、約4割が「ほぼ毎日外出している」で、次いで約2割が「週3、4回」となっています。

・年齢別で見ると、年齢が高くなると外出頻度が少なくなっています。

・主な行き先別で見ると、全体では約5割が市内への外出であり、70歳以上の方では6割以上が主な外出先は市内となっています。

・移動手段別で見ると、4割以上が公共交通以外の利用で主に自家用車での移動となっています。

・年齢別で見ると、15～19歳の3割以上が路線バスを利用しており、70歳以上の約2割が路線バスを利用しています。

- ③自宅近くにバス停または鉄道駅がある方は7割以上で、どちらもない方は5%となっています。
- ④路線バスや鉄道でもっと利用するために「改善が必要だと思っている」は、4割以上で、その内のほとんどが自宅近くにバス停または鉄道駅がある方となっています。
 - ・その改善が必要だと思う項目では、「運行本数を増やす」がもっとも多く、次いで「運賃を安くする」となっています。また、7割以上の方が改善されたら今より利用するとしています。

(4) 今後の公共交通に対する考えについて

- ①デマンド交通（乗合タクシー）が利用できるようになった場合、5割近い方が「利用したい」と考えており、年代別では60歳代がもっとも多くなっています。
- ②片道の利用料金の許容範囲の設問では、500円程度までが38%と多く、次いで300円程度までが34.1%となっています。
- ③市外への外出の際に最寄りのバス停や鉄道駅までのタクシー利用が便利と感じたことのある方は、3割以上となっています。年代別では20歳代でもっとも多く、居住地別では中野地区でもっとも多くなっています。
- ④デマンド交通（乗合タクシー）と路線バスや鉄道との乗り継ぎ利用について、多少不便があったとしても運賃が安ければ移動手段としての魅力があるかについては、4割以上がそう感じています。その内、乗り継ぎ時間の許容範囲は、10分程度がもっとも多く、次いで20分程度までが次に多くなっています。

協議事項（５） 先進自治体の事例について

1 近隣自治体における乗合タクシー導入事例

○福島町デマンドバス

- ・運行日：平日のみ運行（土曜・日曜・祝日・年末年始(12/30～1/3)運休)
- ・運行区域：町内全域（ただし、千軒地区除く） ドアツードアを基本
- ・運行開始：平成26年10月1日(水)
※平成24年9月～10月、平成25年9月～平成26年2月 試験運行実施
- ・運行便数：1日10便(5往復)
- ・予約締切：第1～8便は運行開始の1時間前まで、第9～10便は当日の13時まで
※受付時間：午前7時～午後6時
- ・運賃：1回300円、障がい者半額、小学生以下無料
- ・支払方法：現金及び回数券(販売額1,500円で1,800円利用可能、150円×12枚綴り)
- ・運行車両：ジャンボタクシー車両(10人乗り)
- ・利用制限：なし
- ・利用者数：平成27年度(平成26年10月～平成27年9月) 2,686人
平成28年度(平成27年10月～平成28年9月) 2,909人
平成29年度(平成28年10月～平成29年9月) 3,371人

2 その他の先進地の導入事例は資料6のとおり

協議事項（６）新たな公共交通の基本的な考え方

1 北斗市の地域公共交通の検討にあたっての基本方針

- (1) 本市の地域特性に適した地域公共交通のあり方の検討については、
 - ①「まちづくりの目的に照らし合わせて、地域公共交通を考えること」
 - ②「既存の公共交通との共存、活かし方を考えること」
 - ③「先進事例をヒントに、柔軟な発想で考えること」などを基本的な視点に捉えた幅広い検討を行う。
- (2) 交通事業者を含めた地域が主体となって、公共交通施策に取り組むという意識や気運も高めていく必要があること。
- (3) 地域公共交通としてのあるべき姿とともに、交通弱者等の移動手段の確保を最優先に据えた検討が必要でもあること。
- (4) ハイヤー事業にも配慮した交通弱者等への施策として、デマンド交通のほか、ハイヤーの形態のまま安く利用できるという施策の検討も行ってみたい必要があること。

2 現状や課題からの考察

- (1) 市街地では、バスや鉄道といった公共交通は、運行本数や運行時間帯などの改善要望はあるものの、概ね充実している。
- (2) 郊外地では、公共交通の運行本数が少ない地域やバス停や鉄道駅から離れた交通不便地もあり、高齢者等が免許返納の意向があるものの、日常生活において自家用車などに頼らなければならず、デマンド交通等の新たな公共交通のニーズがあることがわかった。
- (3) 第2次北斗市総合計画策定時に行った市民アンケートにおいても、公共交通の利便性の満足度は低く、公共交通の充実を図ることが必要となっている。

3 検討にあたっての視点

(1) まちづくりを視野に入れた検討

買い物や通院などの日常生活や温泉やサークル活動などの余暇活動など都市機能の集約している商店街などの商業施設や病院、温泉や文化センターなどのある市街地までの身近な公共交通を検討する。

・各関係者の視点ではどう思うか。（検討の方向性など）

(2) 交通弱者等を優先した検討

自家用車を移動手段としている方が多い中、公共交通に頼らなければならない高齢者や障がい者、妊婦の方など車の運転できない交通弱者等を優先した公共交通を検討する。

・各関係者の視点ではどう思うか。(検討の方向性など)

(3) 既存の公共交通との共存・活かし方に考慮した検討

幹線交通を維持していくためには、利用者の確保が必要なことから、既存の公共交通との接続に考慮し、フィーダー系統として鉄道駅やバス停での乗継やバス事業者やハイヤー事業者と共存できるやデマンド交通等を検討する。

・各関係者の視点ではどう思うか。(検討の方向性など)

(4) 持続可能な公共交通の検討

公共交通の確保のためには、安定的に利用してもらう取組が必要であり、新函館北斗駅・上磯線と競合している「せせらぎ号」の運行の見直しなどなるべく競合しない公共交通を検討する。

また、現在、交通事業者が持っている資産（車や人など）を有効に活用することが必要であり、新たな公共交通では利用者の事前登録制の導入なども合わせて検討する。

・各関係者の視点ではどう思うか。(検討の方向性など)

(5) それぞれの地域にふさわしい公共交通の検討

北斗市のそれぞれの地域の特徴を捉え、それぞれにふさわしい交通モードの選択を検討する。

・各関係者の視点ではどう思うか。(検討の方向性など)

4 デマンド交通等の運行に向けたスケジュール（案）

	平成 30 年 度	平成 31 年度		平成 32 年度	
	下期	上期	下期	上期	下期
運行方法の検討	→				
実証運行		→			
実証運行の検証			→		
本格運行の検討			→		
本格運行				→	

【デマンド交通等の運行に向けた進め方】

- ・実証運行と検証を行い、地域の実情に合った運行方式の導入を進める。
- ・実証運行終了後は、利用者アンケート調査、利用実績、運行経費等を検証の上、協議会において導入の可否を決定
- ・本格運行の実施順については、利用実績、運行経費、隣接エリアの運行形態等を総合的に判断して決定

5 ワーキンググループによる協議

今後、専門的な知識が必要な場合や議論が複雑化している場合には、ワーキンググループを設置し、協議を行うものとする。

- 学識経験者 —
- 交通事業関係者 —
- 関係行政機関職員 —

※用語解説

○デマンド交通とは

利用者の事前予約に応じる形で運行経路や運航スケジュールをそれに合わせて運行する地域公共交通のこと。

○フィーダー系統とは

交通網において、幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バス等、またはその路線のこと。