

◎司会進行 企画課長（協議事項まで）

1 開会

○開会にあたり、会長より挨拶
皆様、おはようございます。

早い時間にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

前回この会議では、北斗市の公共交通の現状というものをアンケートの結果から、また先進地の事例を拝見したりして、5つの観点から公共交通の考え方から進めていくということにつきまして、委員の皆様から様々なご意見を頂戴して、今後の検討に活かしたいということになっておりました。

今回の会議では、前回の皆様の意見を踏まえまして、北斗市の考え方などを示していただきながら、さらに議論を深めていくという会議にしたいと思っております。

新たな交通モードの検討を具体的に進めていく、そのために今日お集まりいただいたということになるかと思えます。

是非各委員におかれましては、積極的なご発言を頂戴して、この議論に協力いただけるようお願いしたいと思います。

○事務局より変更のあった委員の紹介、配付資料説明

◎司会進行 会長（会議終了まで）

2 協議事項

(1) 第1回協議会での意見等整理について

○企画課長から議案1ページ、参考資料1に従って説明を行い、質疑等を受けた。
質疑等なし

(2) 新たな交通モードの検討について

○企画課長から議案2～4ページ、参考資料2に従って説明を行い、質疑等を受けた。

発言者	発言内容
委員	各委員の中でのデマンド交通に対する認識、知識がおそらく違うと思う。意見集約の方にも乗合タクシーの良い部分、悪い部分を把握した上で検討をすべきとの意見があったので、次回会議の際、1時間程度でも専門家の方から、デマンド交通に関する勉強会を行い、知識を持った上で今後の協議を進めていくのが良いのではないか。
事務局	勉強会については事務局の方で検討させていただくが、資料をお渡することは可能である。 デマンド交通に対する市のイメージとしては、バスやタクシーの車両に拘らず、ドアツードアで高齢者や障害者の方を家から身近な市街地、駅等までの移動を予約により利用できるようにすることである。 詳しい内容については、今後詰めていくことになるが、市で考えているのは身近な移動でのデマンド交通ということである。

会長	<p>デマンド交通は種類も多く、仕組みも特異化していて、他事例をそのまま持ってくるものではない。</p> <p>そのため、交通モードからこの地域に適正なものがあるのかということも含めて議論していかなければならない。</p> <p>どういう風なデマンド交通を考えるのであれば、どういうものがあるのか。色々な事例やそもそもデマンド交通とはどのようなものかということについて、協議会の中で共有する必要があるのではないかと。</p> <p>事務局でこの点、検討いただきたい。</p>
委員	<p>乗り合わせ、相乗りが発生しないと単なるタクシーと変わらないので、その違いが何なのか。</p> <p>乗り合わせしないで1人で利用ということならば、タクシー型交通といってもタクシーはタクシーなので、乗り合わせをどういう形でやるのか考えないとデマンド交通にはならないのではないかと。</p> <p>P4(3)②デメリットに「一回あたりの利用料金の負担が大きい」というのは、バス型にしてもタクシー型にしても、役所として補助金をどれだけ出すかという話だと思う。</p> <p>運賃は運輸局の方で認可しているものであるし、タクシー運賃には事業をやっていく上で適正な運賃を収受するように指導している。</p> <p>利用者の負担が大きい、小さいというのは地域がどれだけそこにお金を注ぎ込むかという話だと思う。</p> <p>デメリットという違和感がある。</p> <p>タクシー型というものをもって、利用料金の負担が大きいというのは違うのではないかと。</p> <p>資料2の交通空白地について、定義としてバス停から何mというものは決めないのか。</p> <p>他地域の例ではバス停から300m離れているところを交通空白地としているところもあったりするが、単に離れているというだけでは後で問題が出てくることもあるので、基準を定めた方がいいと思う。</p>
事務局	<p>デメリットということについては、事務局側のまとめ方が悪かったので、改めて整理させていただく。</p> <p>交通空白地について、今後協議する上で定義付けしながら検討を進めていきたい。</p> <p>乗り合いについては、事前登録制を導入した上で地域でまとめて利用していただけるようなものを考えていきたい。</p>
事務局	<p>P4に乗り合いということとは記載されていないが、当然デマンドということから、予約と乗り合いというイメージである。</p> <p>料金と市の補助の関係では、市役所としても新たな交通を作る中で補助金というものは念頭にあるが、今の時点でどの程度という具体的内容までお示しできる段階にない。</p> <p>乗っていただかなければ、どんな交通であれ批判にさらされる、維持できないということになる。</p> <p>どの程度の利用者負担であれば積極的に利用したい、持続できる利用状況に拡大、広がりを持てる交通にしていくのかということを検討した上で、税金が入らなければ持続できないという議論になった段階でどういう補助の仕組みにしていけばいいのか検討していきたい。</p>

委員	<p>P 4 (3) でバス型交通・タクシー型交通が示されている中、(7) で地域は限定されるが茂辺地・石別地区での自家用有償運送というものが示されてしまうと、(3) と (7) を合体させれば安い料金で運行するという構想が出来上がってしまう。</p> <p>今回の協議会が終わった段階で (7) が承認されたということで進んでいくと、既存の交通事業者への影響があると思う。</p> <p>地域が限定されていて、渡島当別駅や茂辺地駅へ接続するという具体的なものが示されるのであれば、検討の余地はあると思う。</p> <p>乗り換えのできない人が、市内中心部や七重浜地区へ移動するとなると、その段階で鉄道路線やバス路線を利用する人がいなくなるということになるのではないか。</p>
事務局	<p>(7) については、国で示している検討プロセスでは交通事業者によるサービス提供が可能かどうか協議することが第一条件となっている。</p> <p>また、地域のニーズがあるのかということを含めて、今後この流れの中で協議しながら進めていきたい。</p> <p>今回の協議会の中で記載された内容が承認されたというものではない。</p>
事務局	<p>今日、この場で承認を頂く等ということとは考えていない。</p> <p>具体的に茂辺地・石別地区での自家用有償運送となると、いずれもいさりび鉄道の駅があるので、まずはそこへの接続交通というものがある。</p> <p>また第1回会議で出た、駅の跨線橋を渡るのに難儀するということから、茂辺地・石別地区の住民が日常の買い物に利用するのが例えば久根別・東浜のスーパーだというニーズがあれば、そこまでの自家用有償運送で対応していくべきではないかということもある。</p> <p>接続だけに絞ると、利用者からすると使い勝手のいい交通にはならないのではないか。</p> <p>いずれにしても、委員の意見を伺った上で運行の考え方、運行エリアの範囲を絞り込み、設定していかなければならない。</p>
委員	<p>既存の交通体系が使いづらいということになるのではないか。</p> <p>それをどのようにしてうまく使っていただくかということを考えなければならない。</p> <p>自家用有償運送は、既存の交通事業者が誰も手を上げないという場合に提案されるべき交通手段と考えている。</p>
事務局	事務局としても同じ認識を持っている。
会長	(7) 地域おこし協力隊による事業構想の最後に「検討を進めたい」とあるが、協議会としては検討の対象であって、これだけの検討を進めていくという認識はないが、事務局の考えを再度確認したい。
事務局	これだけを検討するわけではなく、市全体としての考えの中で、茂辺地・石別地区で他の交通ではカバーできないとなった場合には、協力隊による構想も検討していきたい。
委員	地元としては自家用有償運送の事業構想の具体的な話は聞いていない。自家用有償運送の内容、国が示した検討プロセスというものをお知らせいただきたい。
事務局	<p>自家用有償運送は、地域の移動ニーズに対し、まずは既存の交通事業者（バス・タクシー）が導入できるかを検討した上で、困難な場合にさらに検討されるものである。</p> <p>自家用有償運送の中でも、交通事業者への運行委託、市町村による運送、その他NPO等による運送と順番に検討が行われていく。</p> <p>まずは、地域のニーズがあるかどうかということを確認する必要がある。</p>
委員	(7) の件については、一度検討から下げてはどうか。

事務局	<p>新たな交通モードを検討するにあたって、(7)を切り離して提案している訳ではなくて、交通モードの検討中でこの自家用有償運送の条件が成立した場合にはこのような構想が入ってくるということであり、(7)ありきという捉え方はしないでいただきたい。</p> <p>既存の交通を否定することではなく、高齢化など様々な事情がある中で、既存の公共交通に対して、違うものがあれば良いというニーズを利用者が持っていて、それは市街地よりも離れたところで強くなっている。</p> <p>そこに対して、交通事業者として事業が成り立たなければ、方法論の一つとして自家用有償運送が入ってくるという考えである。</p> <p>イメージ図にあるとおり、市街地の形成が旧上磯・旧大野で全く異なり、また住民のニーズも異なっている中で、既存の公共交通と共存するとなれば、特定の身近な移動エリアに対応した乗合・予約制のバス・タクシーといったベストな交通がイメージされていくと考えている。</p> <p>全市共通の交通モードが見えた段階で、地域的に対応できるのかとなった場合に、仮に対応が厳しいとなった場合には、自家用有償運送という方法も視野に入れるということである。</p>
委員	<p>P4(3) メリット・デメリットに違和感がある。</p> <p>タクシー型交通であればドアツードアで移動の負担が少ないとは思いますが、きめ細やかな移動が必要な人もいる一方、ある程度まで行ければあとは自分で行動できる人もいますので、誰にどのようなニーズがあるのかを見極めなければならないし、また、降雪地域であることから、季節性も考えなければならない。</p> <p>その上で、幹線道路までのデマンド交通とそこからの細やかなデマンド交通について、対象者を限定し、洗い出ししていかなければならないのではないか。</p> <p>市内でも積雪量が場所によって異なることもあり、バスの定時性はメリットだが、冬季では時間が読めないということがデメリットにも変わる。</p> <p>デマンド交通は成功している地域もあれば、あまり上手くいっていない地域もあるので、どうして失敗したのか、機能しなかったのかということも洗い出しをして、マッチングを建設的に考えていく必要があるのではないか。</p>

委員	<p>前回の会議では平成32年度には本格運行したいという話があったが、今回の会議内容もそれに沿った形で議論しているのか確認したい。</p> <p>会議で示されているデマンド交通というものは、行政からの提案があって議論しているものである。</p> <p>その中で(7)の自家用有償運送については、純粋な民間の人たちが知恵を絞って実施するものだと考えている。</p> <p>今回行政からの提案として自家用有償運送の話が出たが、青ナンバーと白ナンバーの違いは命の保証である。</p> <p>自家用車であれ、事業者の車であれ、何を運んで何に一番責任をもっていかなければならないかという命である。</p> <p>命を運ぶということが、青ナンバーの最大の使命であり最大の責任である。</p> <p>タクシーは他の交通を比べると利用者負担は安くない。料金の違いはサービスの違いでもある。</p> <p>行政から自家用有償運送というものが出てくるのに、違和感を覚える。</p> <p>バスと鉄道は路線を移動することができないが、唯一タクシーだけが移動できる。</p> <p>多かれ少なかれ、注文があれば人口密度がどうであれ、行かないということはありません。</p> <p>行政が住民への利用しやすい交通を考えるのであれば、事業者としてやれないことはないが、ただし、民間がやる仕事であるので、赤字で実施してほしいということにはならない。</p> <p>あとは、行政側が赤字の部分は補填するという覚悟だと思う。</p>
委員	<p>交通安全上の意見で申し上げると、プロの運転手で対応されるのが良いのではないか。</p> <p>選択肢として新たな交通を考えたいということであれば、但し書きとして既存交通で対応できない場合についてはということ念頭に進めていただきたい。</p>

事務局	<p>新たな交通を検討するにあたって、当然交通事業であるので、安全を大前提に考えていく。</p> <p>自家用有償運送ありきで進めていくということではないことを改めてご理解いただきたい。</p> <p>市の姿勢、補助金という話については、結果的にどういったニーズに対してどういう交通がいいのか、それを維持するためにはどうすればいいのかということまで話が進んでいけば、具体的な補助金の議論も出てくるが、今回の会議ではまだその段階にない。</p> <p>市民ニーズからは交通に対する不満が10年前も今も変わらない中で、交通が極端に不便かというとはそういうことではない。</p> <p>しかしながら、交通に対する不満が非常に高いということは、結果として既存の公共交通を否定しているわけではなくて、それぞれの移動ニーズがあって、そこにお支払いする料金の部分もあるかもしれない。</p> <p>また、小さなお子さんと一緒に抱えて移動するのに、既存の交通が不便だという方もいるかもしれない。</p> <p>そのような隙間を埋めていきながらということ考えているので、利用者を限定した予約・乗り合いによるデマンドがニーズに対応するのであればふさわしいのではというのが市の考えである。</p> <p>爆発的に大きなニーズがあるわけではないけれども、何かしらの交通を確保していかなければならない。</p> <p>言い換えれば、どんな交通を用意しても、利用者が右肩上がりには中々見込めない状況にあるという認識である。</p> <p>人口減少が進む中、既存の公共交通を維持していかなければならないとすれば、それに接続する、共存するということを踏まえたいうえで、何が適切なのかを考えていきたい。</p> <p>平成32年度には具体化していきたい意思はあり、行政がやるということは市民からニーズがあるからという考え方である。</p>
委員	<p>(7) の件で補足したい。</p> <p>国の検討プロセスについては、既存のバス・タクシー事業者から始まって、最終的にNPOによる自家用有償運送に行く間に、自家用有償運送だとしても、既存の運行事業者に運行委託を検討するということが間に入っている。</p> <p>渡島管内では、八雲町が有償運送の登録を受けて運行しており、白ナンバーで町の車で民間業者に委託しているケースもある。</p> <p>地域間幹線系統として、国と道から補助を受けている函館バスに補助している路線もあり、そのうち上磯線は輸送量15人の基準で平成29年度でぎりぎりであり、輸送密度も5.0人を下回ると補助金が減らされていくこととなる。</p> <p>海岸線沿いを便利にすればするほど、幹線に乗らなくなってくるということになると、それに対する国の補助が出なくなり、それを維持するという話にもなってくるので、幹線も一緒に考えていかないと地域の交通というものが全体として成り立っていかないので、その点も考慮願いたい。</p>

(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

○企画課長から議案5ページに従って説明を行い、質疑等を受けた。

委員	せせらぎ号については、市が事業者に委託して運行しているのか。
事務局	市が所有しているバスを利用して、せせらぎ温泉までと限定した上で無償運行しており、運転業務を委託している。 事前に老人クラブ等の予約をしていただいた上で、週1回運行している。
委員	定時運行しているものは、函館バスの運行か。

事務局	定時で運行しているものについては、現在は新函館北斗駅・上磯線として運行している、いわゆる従来の南北市街地連絡バスである。
委員	せせらぎ号での利用は、どの程度あるのか。
事務局	前回会議の資料でお示ししているが、利用者平均が1回あたり約7～8人となっており、これが新函館北斗駅・上磯線の運行ルートと被ることから、この見直しも含めて検討したい。
委員	無償でなくとも、100円で利用できる路線バスでよいのではないかという気がする。 今の路線は、上磯と大野を結ぶだけでなく、いさりび鉄道との接続もでき、便利だと思う。
事務局	委員の意見を参考にさせていただきたい。 新たな交通モードを検討するにあたって、既存の公共交通と競合する部分については極力やめていきたいという考えがあるので、見直しの対象としていきたい。
委員	新函館北斗駅・上磯線とせせらぎ号は運行目的が違うのではないか。 この協議会の中で議論すべきなのか。庁内で整理すべきではないか。
事務局	市が実施している事業であるので、委員が仰るとおりである。 ただ、協議会に出したのは、一方は有償で赤字運行している、もう一方は無償で運行しているということで、なかなか止められずに来ていることで、参考に皆様のご意見を伺っていききたいという趣旨である。 せせらぎ号は、旧大野町時代に定時定路線を無償で運行していたバスであり、曜日によりエリア・時間を決めていたが、合併により定時定路線をやめて老人クラブの団体に地区ごとに運行する曜日を割り振って、希望者がいればせせらぎ温泉まで送迎するというものである。
委員	昨年度せせらぎ号に乗車したが、そこで分かったのは、住民同士のコミュニティが図られているということである。 いろいろな方面に運行しているが、利用者の声として温泉以外の利用をしたいというものがたくさんあった。 そのような声に答えるためには、現在のせせらぎ号のようなものを拡大していけばよいのではないかと考えている。 様々なニーズを吸収した交通を考えていくべきで、費用対効果からも市で出す税金をいかに効果的に反映させていくかということかと思う。
委員	他町の例では、松前町でも100円バスを運行しているが、それに転換するにあたり、町で従来運行していた温泉バスを廃止したことがある。 お客にとっては料金を払うという抵抗感はあったかと思うが、目的地まで行ける回数が増えたことで利便性が図られ、利用者が伸びている。
会長	デマンド交通と一言に言っても、いろいろなサービスが提供されている現状がある。 資料の中でも、フィーダーのこと、コンパクトシティのことなどの記載もあり、運用するにはかなり考えなければ駄目な部分が含まれている。 私見として、設置要綱の中ではワーキンググループを設置できるということになっているので、そこで詰めた話をしたうえで、全体会議を開催していきたい。
事務局	会長、副会長、交通事業者、運輸支局の専門官、市を構成員としたワーキンググループによる協議を行い、その後全体会議として協議会を開催したい。

4 その他

本日の議事はここまでとなるが、その他ということで全体をとおして何かあればご意見を伺いたい。何もなければ本日の会議を終了する。