

平成25年度 第2回当別町地域公共交通活性化協議会 議事録

日時：平成25年10月3日 15:00～16:00

場所：当別町役場 第2庁舎

出席委員 17名、欠席委員 5名、オブザーバー 3名、傍聴 0名

1 開会

2 会長挨拶（近藤会長）

本日は、時節柄なにかとご多用の中、平成25年度第2回当別町地域公共交通活性化協議会に出席いただき、ありがとうございます。

また、本日お集まりの皆様方には、日頃から当別町の行政執行にあたりまして、それぞれの立場でご協力いただいていること、厚くお礼申し上げます。さらに、ふれあいバスの運行に関しましても、特段のご尽力いただいていることにも感謝申し上げます。

さて、平成25年8月までの当別ふれあいバス運行状況ですが、運賃収入は、昨年、一昨年を若干上回った状況で推移してきており、この状況が今年一年間続くことを願っているところです。

本日の協議会ですが、当別ふれあいバス平成25年度8月までの実績、ノーマイカーウィークの実施結果、公共交通の利用促進に向けたプロモーションの実施結果の3件を報告させていただいた後、議事として、平成25年12月1日ダイヤ改正(案)と今後のスケジュールについて審議していただき、その他として、デマンド交通について、説明させていただきます。

なお、会議に先立ちまして、協議会委員の一部に変更があるので、新たに委員になられる方に委嘱状交付を行います。それでは、よろしく願いいたします。

3 委嘱状の交付

会長より委嘱状交付（札幌地区バス協会 野川 祐次 様）

4 報告

(1) 当別ふれあいバス平成25年度8月までの実績について

事務局（熊谷美しいまちづくり課長）

資料1-1、1-2、1-3に基づき説明。

今年度の8月までの運行実績について

乗降客（資料1-2）

市街地循環線：昨年度と比較して、さほど実績に変化はないが、全体を通すと厳しい状況が続いている。ピーク時から見るとかなり減少している。

みどり野・青山線：過去の実績と比較して、右肩下がりの傾向に。こちらも厳しい状況。

金沢線、西当別・あいの里線：本年度から西当別・あいの里線の部分を増便したこと等の理由により、一方は上方にシフトし、一方は下方にシフトしている。路線統合後の資料が次のページにあるが、全体の利用者は顕著に伸びている。

月別乗降客各路線の合計：累計は、昨年度と同程度の伸び。

運賃収入（資料1-3）

4月の収入が非常に落ち込んでいる。平成22年、23年、24年ともに、4月だけが落ち込んでいる。5月以降は10%以上伸びており、過去3年間と比較しても、かなり良い数字。今後、昨年度と同程度の収入があった場合には、今年度の収入見込額は1000万を超える。

総括（資料1-1）

1便当たりの乗車人数であるが、市街地循環線昇順、降順は1.3人、青山線は2.4人とかなり苦戦。一方、あいの里・金沢線は14.6人、西当別・金沢線も15.4人と、1便当たり10人を超しており、非常に堅調な数字。

質疑、意見なし

（2）ノーマイカーウィークの実施結果について

事務局（熊谷美しいまちづくり課長）

資料2に基づき説明。

6月22日（土）から28日（金）の7日間をノーマイカーウィークと称し、公共交通の維持確保・地球温暖化対策などの観点から、公共交通の有用性を広く周知し、新たな利用者を掘り起こすべく、ふれあいバスの運賃を無料とした。

短期的な効果を検証した結果は、資料2の2ページ目のとおり。24日（月）を除き、利用者が増加。期間終了後の利用者は、前年同月と比較し増加。さらなる利用者の掘り起こしや公共交通の啓発のため、次年度の実施方法について検討していく。

質疑、意見なし

（3）公共交通の利用促進に向けたプロモーションの実施結果について

事務局（熊谷美しいまちづくり課長）

資料3に基づき説明。

9月7日（日）「ゆとろ」で開催された福祉まつりにタイアップして、パネル展を開催。利用者が減少すれば、近い将来、ふれあいバスが無くなる可能性があるかもしれないということや公共交通を利用することで経済的にもメリットがあるという内容をパネルにして掲示。参加者に対し、公共交通についての意識啓発を行った。

質疑、意見なし

5 議事

（1）平成25年度12月1日ダイヤ改正（案）について

事務局（熊谷美しいまちづくり課長）

資料4-1、4-2、4-3に基づき説明。

冬場は天候や路面状況により、どうしても時間がかかるので、平成25年12月1日にダイヤ改正を行い、冬に向けたダイヤ編成とする。

・あいの里金沢線：医療大あいの里キャンパスと北海道医療大学の所要時間を10分間延長。

（医療大あいの里キャンパス～太美駅 5分。太美駅～当別駅 5分。）

・青山線：日中の2往復分の4便を2便に統合し、統合しなかった部分を朝早い便と夜遅い便に1便ずつ構築。

今回の改正では、総運行便数は変えずに運行時間の調整のみ行うダイヤ改正となっている。

(大畑委員)

あいの里金沢線の説明で、冬期間の遅延防止で10分時間を伸ばしたということだが、夏場は戻すということか。

事務局(熊谷美しいまちづくり課長)

その予定である。

異議なし

提案どおり決定

(3) 今後のスケジュールについて

事務局(熊谷美しいまちづくり課長)

資料5に基づき説明

- ・12月1日、ダイヤ改正
- ・年末年始、特別ダイヤでの運行
- ・1月末、第3回協議会開催(ダイヤ改正等の協議)
- ・3月、第4回協議会開催(平成26年度予算、事業計画等の協議)
- ・平成26年4月1日、夏ダイヤ改正

(菊池委員)

ダイヤ改正の際には、どうしても協議会に諮らなければならないのか。

会長(近藤副町長)

当別ふれあいバスの運行主体は、当別町地域公共交通活性化協議会ですので、運行に係るダイヤの改正や運賃等については、皆様方にお諮りして決定をしなければならない。

事務局長(増輪企画部長)

先程、会長が申したとおり、協議会の議決をいただき、運輸局に手続きしなければ、認可されないとされていることから、協議会の規約などで事務局に一任するといったことは法的にできないことをご理解いただきたい。

6 その他

(2) デマンド交通について

事務局(熊谷美しいまちづくり課長)

資料1で説明したとおり、市街地循環線の乗り込みが非常に悪い。利用者の掘り起こしと新たな運行手法を模索しているところ。そのひとつとして、デマンド型という手法が実現可能かどうかという

ことを検証するため、平成18年から当別町のふれあいバスに携わっている北海道開発技術センターに委託中。北海道開発技術センターから、当別町でどのような取り組みができるのか、どのような検証をしているのかという部分を皆様にご報告させていただく。他市町村の事例紹介も含め、皆様にご説明しながら、当別町にあったいい運行パターンを検討していきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。

事務局長（増輪企画部長）

平成18年からコミュニティバスを運行開始し、市街地循環線をJRの時間に合わせたダイヤとしたり、お買い物ふればと称し、買い物に特化した路線を構築したり、試行錯誤を繰り返してきたが、うまくいかなかった。市街地の北栄町の一番はずれからでも、駅まで歩いて10分程度で着けるといいう中、市街地循環線を存続していけるかということをこの7年間ずっと考えてきた。

今後、高齢化が進み、地域の足を絶対に無くしたくない中、何か新たな方法はないかとずっと模索してきた。今日、デマンド型という運行手法をご説明するので、委員の皆様におかれましては、こんなやり方もあるのかと覚えておいていただきたい。

市街地循環線は本町地区しかありませんが、できれば、太美でもとか、蕨岱、中小屋、東裏などにもあった方がいいといった声はいただいている。

これらをすべて満足できるかどうかはわかりませんが、いずれにしても、地域の足を残していくため、新たな方法を模索していかなければならない時期に差し掛かってきていると認識している。今日は協議会でせっかく皆さんにお集まりいただいたので、情報提供という形でご説明させていただきたい。

北海道開発技術センター 大井主任研究員

資料6に基づいて説明。

市街地循環線の現状

- ・1日当たり6便運行。1便当たりの乗車人数は1.3人。
- ・誰も乗っていない、いわゆる空気を運んでいるバスがかなりある。

デマンド型交通とは

- ・一番大きな特徴は、予約が無い時は運行しない。
- ・いろんな公共交通がある中、タクシーとコミュニティバスの間くらいに位置する交通機関と言われている。
- ・各利用者がバス停まで歩いていく「アクセス距離」を極力短くして、多くの方々に使っていただくといったところが特徴。
- ・デマンド交通には、8パターン程度ある。（バス停で乗せるのか家で乗せるのか。ダイヤが今のコミュニティバスのように決まっているのか決まっていないのか、もしくは、時間帯の幅だけ決まっているのか、経路も決まっているのか、もしくは全く経路が決まっていない中でその利用者に合わせて運行するのかなど。）右の図の11番は、乗降地点も自由、ダイヤも自由、経路も自由となり、タクシーに近いような形態となる。市街地循環線をこの形に変えてしまうと、それはまた、タクシーとなってしまう可能性もあるので、どの程度が適正な範囲なのかといったところを検証していく。

他地域の事例紹介

- ・帯広大正地区 北海道ではかなり早く取り組まれた乗合タクシー。当初は、幹線を走る路線バスに接続するという形態で運行していたが、利用者が伸びなかった。平成18年10月から市街地までの乗り入れるように変更し、今も順調に運行を行っている。
- ・恵庭市 地図の網掛けをしているエリアが乗合タクシーの運行エリア、網掛けをしていない部分が恵庭市のコミュニティバスの運行エリア。コミュニティバスを利用できない方は、乗合タクシーを利用して下さいという形態。1日7便程度で、1回の利用が一般の方で300円、小学生や障がい者は半額。ドアトゥードアで極力歩かないというところで、エコバス（コミュニティバス一回200円）より、料金を高めに設定。家まで迎えには行くが、目的地は公衆浴場や公共施設など、場所が指定されている。事前に利用人数が把握できることから、人数に応じた車両を使って、運行している。
- ・北見市 10月1日から運行開始。道内でも珍しく、定時定路線とデマンド型交通を組み合わせたモデル。地図の赤い色の部分は、定時定路線で運行。青色の点線の部分は、利用者が事前にいるのが分かっている場合のみ回る形態。

これまでの事例から、隣の家が500m以上離れているところでは、間違いなく成功するというのはわかっているが、当別の市街地循環線エリアの様に、ある程度人口が密集している地域で、このデマンド型交通を実施している事例はそこまで多くない。多くの利用者が発生した時にサービスレベルが落ちてしまうので、どのくらいまで耐えられるか。需要と供給のバランス見ながら、可能性というものを検証していく。

デマンド型交通の一番の問題点は、事前に予約をしなければならないこと。事前予約がハードルになり利用しないということもあるので、市街地循環線の利用者に対し、電話予約による抵抗感などを車内でヒアリング調査等を実施するほか、法制度の問題、運行車両の問題など、検証を進めていく。

（菊池委員）

元々、そこに住むときにその環境を承知して住んでいるのに、どうしてそこに手助け的なものが必要になるのか。やるなどは言わないが、どこまでやればいいのか。

会長（近藤副町長）

私が子どもの頃は3世代同居というのが普通で、買い物など、おじいちゃんやおばあちゃんがそんなに遠くに行かなくても用事を済ませることができたかもしれない。しかし今、核家族化が進み、高齢者だけで生活している方も多く、移動する手段が全然ないと、買い物や病院に行くのが大変なことになってしまうという社会問題が起きつつある。これからますます高齢化が進んでいくと言われているので、買い物や病院への足の確保というのは、行政にとって一つ大きな仕事になっていくと考えている。

（菊池委員）

行政が全て実施してしまうと、税金はどんどん上がって、年金はどんどん下がって生活が苦しくなる。行政も程々に抑えとかなないと塩梅悪いと思う。

事務局（熊谷美しいまちづくり課長）

当別のふれあいバスは、北海道医療大学、スウェーデンハウス株式会社、当別町がそれぞれ負担金を出し合い、行政が大きな負担をせずに運行することができており、全国的にも、非常に注目を集めている。コミュニティバスのコミュニティたる所以というのは、地域社会で地域の方々がお互い助け合うというもあり、今出来る範囲で、路線を構築していきたいと考えているので、ご理解いただければと思う。

7 閉会