

令和元年度第3回八雲町地域公共交通会議 議事記録  
 令和2年1月14日(火) 13時30分～14時30分 (所要60分)

【出席者】

(敬称略)

所属・役職	氏名
国土交通省北海道運輸局函館運輸支局 企画調整担当首席運輸企画専門官	(代理) 吳憲一郎
国土交通省北海道運輸局函館運輸支局 輸送・監査担当運輸企画専門官	(随員) 西村穩法
北海道渡島総合振興局地域創生部 地域政策課新幹線推進室長	鈴木 健 司
北海道渡島総合振興局函館建設管理部八雲出張所 所長	水 元 琢 雄
北海道函館方面八雲警察署 交通課長	茅 森 猛
函館バス株式会社 バス事業部次長	金 岩 祐 也
函館バス株式会社 北桧山出張所 所長	(随員) 西川達也
函館バス株式会社 バス事業部管理課	(随員) 小間遥世
有限会社八雲ハイヤー 代表取締役	大久保 健 一
八雲町町内会等連絡協議会 会長	大 野 尚 司
函館地区交通運輸産業労働組合協議会 事務局長	大 岩 伸 一
熊石町町内会連絡協議会 会長	井 口 啓 吉
八雲町 町長	岩 村 克 詔
落部連合町内会 会長	知 野 修 司
八雲商工会 総務委員長	伊 藤 整 志
(オブザーバー) 北海道檜山振興局地域創生部 地域政策課長	東 野 政 史
(オブザーバー) 北海道檜山振興局地域創生部 地域政策課主査 (離島振興)	辰 身 英 明
(オブザーバー) せたな町 まちづくり推進課長	小 板 橋 司
(関係課) 地域振興課 課長	野 口 義 人
八雲町政策推進課 課長	竹 内 友 身
八雲町政策推進課 企画係長	多 田 玲 央 奈
八雲町政策推進課 企画係	浮 須 慎 太 郎
パシフィックコンサルツ株式会社 北海道支社	佐 藤 賢 司
パシフィックコンサルツ株式会社 北海道支社	河 口 麻 祐
パシフィックコンサルツ株式会社 東北支社	佐久間 良

傍聴者なし

議事記録

<p>3. 協議事項</p>	<p>(1) 八雲町地域公共交通網形成計画(素案)について (事務局) 前回まではアンケート調査等の調査結果の報告のみであったが、今回初めて事業案を提示している。事業の順番としては、熊石側を優先して実施したいと考えており、熊石側が整理できた段階で八雲町市街部や新幹線関連を進めたいと考えている。 (委員) 施策①バス路線の再編は八雲町だけでなく、近隣地域にも影響のある施策であるため、近隣地域と協力しながら最優先で進めるべきであると思う。 (委員) バス事業者の立場では、複数の市町村を通行するバス路線に意見を出しにくいいため、せたな町と八雲町ともにバス路線の再編を計画に組み込んでいただいているのはありがたい。この計画案をもとに個々の施策に対して詳細な計画が今後練られると思うが、バス事業者として、協力していきたい。 (会長) そのほか、地域公共交通網形成計画(素案)について、意見はないか。 (一同) 意見なし (会長) それでは、この地域公共交通網形成計画(素案)について、委員から承認を受けたものとする。</p> <p>(2) 地域公共交通確保維持改善事業評価について (会長) 地域公共交通確保維持改善事業評価について、意見はないか。 (一同) 意見なし (会長) それでは、この地域公共交通確保維持改善事業評価について、委員から評価を受けたものとする。</p>
<p>4. その他</p>	<p>(1) 函館運輸支局より情報提供 (随行者) 地域公共交通活性化再生法について、全国で500件以上の網形成計画の策定が進んでおり、立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している成果が見受けられるなか、再編実施計画は、複数事業者がダイヤや運賃を調整すると独占禁止法に該当する可能性があり、取り組みが十分に進んでいないという課題がある。 また、平成26年の改正から社会情勢も変化している点を鑑み、現在4つの課題・テーマが</p>

挙げられる(1.地域が自らデザインする地域の足、2.移動者目線の徹底による既存サービスの改善、3.郊外・過疎地等における移手段の確保、4.計画の実効性確保およびサービスの持続性重視)。これら、4つの課題・テーマを実現するために、法改正と運用改善・支援強化の双方からの取り組みが必要である。

平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、平成26年に改正以降、ドライバー不足の深刻化等で路線廃止等が相次いでいる状況となっており、地域における輸送資源を総動員することで旅客運送サービス確保を目的とする「地域公共交通計画(仮称)」の作成を推進する。また、地方公共団体による「地域公共交通計画(仮称)」の作成を努力義務化し、国が予算等を支援することで、地域における取り組みを更に促進する考えである。

網形成計画等の目標の設定として、利用者数や満足度は6割以上が設定しているが、一方で収支や行政負担については、2割程度しか設定されていない。

路線バスやコミュニティバス等の廃止が増加しているなか、旅客運送サービスの確保のために、路線の廃止届がなされてから廃止までの6ヶ月間では、代替サービスの議論が十分に行えないと考えられるため、路線の維持が困難と判断された時点で、地方公共団体が関係者とサービス継続のあり方を協議のうえ、実施方針(仮称)を策定し、サービス提供事業者を選定する手続きを可能とする。

旅客運送サービスの継続を協議するなかで、実績に合わせダウンサイジング等で見直しを行いつつ、コミュニティバスの運行やスクールバス福祉輸送等を活用した運行を検討するとよい。

MaaSの普及に向け、運賃の届出の一括化等の措置を検討している。

現行の補助制度の見直しについて、現在は、補助要件として法定計画(網形成計画)の作成は求めておらず、実態としても補助を受ける551市町村等のうち、約半数しか網形成計画を作成していない。今後は、網形成計画と「地域公共交通計画(仮称)」を連動して、効果的、効率的な補助の実施を検討している。

(委員)

現在は素案であり、来年以降、法改正がなされていくが、現在の網形成計画が地域公共交通計画に移行していく流れとなっている。

(委員)

網形成計画の素案について、喫緊の施策としてバス路線網の再編が挙げられているが、せたな町でも網形成計画が実施されているため、協力して進めてもらいたい。

(委員)

網形成計画の目指すイメージを作成しても、実現が難しいため、協力していきたいと考えている。

(委員)

管内でも飲酒運転の逮捕案件が発生しており、飲酒時はタクシーや公共交通の利用を勧めたい。

(委員)

素案のなかにもあったが、共通の交通系ICカードの利用等が挙げられており、QRコード決済等の利用も増えているが、若年層の利用のみであり、高齢者は利用できていない。そ

のため、高齢者向けの支払い方法等を検討する必要があると思う。

(委員)

素案について、できるところから徐々に施策を進めていくべきであると思う。

(委員)

網形成計画は5年間という期間で行われていくが、取り組みが可能なことから先んじてやっていけるとよい。

(委員)

高齢者のような交通弱者にとっては、公共交通が利用しやすくなるのは、大変ありがたいと感じている。そのため、できるだけ早い実現に期待している。

(委員)

網形成計画の作成は、道内ではあまり進んでいないため、まずは作成していただいたことに感謝したい。バス事業者としても、協力したいと考えている。

以上