

令和5年度第2回江差町地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和5年9月29日（金） 14時00分～15時40分
【場 所】 江差町役場1階 保健センター（集団指導室）
【出席者】 委 員：出席11名、欠席6名 代理出席者：1名 同行者：1名 事務局：3名 事務局支援：1名
【議事次第】 1. 開 会 2. 会長挨拶 3. 議 題（1）函館バス路線の見直しに係る方向性の協議について （2）令和5年度江差マース実証事業に係る運行方針の協議について （3）その他 4. 閉 会
【会議要旨】 1. 開 会 ○ 事務局にて進行（委員出席者が過半数を超過しているため会議成立宣言）。 2. 会長挨拶 ○ お忙しい中、ご出席いただき、感謝申し上げます。 ○ 本日は、今年度2回目の会議開催となる。 ○ 本日の会議では、函館バス路線の一部見直しの方向性について説明させていただき、今年度の「江差マース」の実証実験の運行方針についてお諮りさせていただく予定。 ○ 限られた時間ではあるが、忌憚のないご意見をいただきながら会議を進行したいと思うので、よろしくお願いします。 3. 議 題 （1）函館バス路線の見直しに係る方向性の協議について ○ 事務局から「資料1」「資料2」により説明。 ・ 前回の協議会で「館線・稲見線・木間内線」の利用状況について説明した。 ・ 本路線は主に道立江差病院への通院や江差高校への通学として使用されているが、利用者数の低迷や運転手不足を理由に、これまで函館バスや厚沢部町・江差町と廃止にむけた協議を進めてきた。 ・ 前回の協議会から、地域住民への説明会や意見聴取を行い、廃止という方向性が一定程度協議が整ったと認識しており、それらの結果・方向性について説明。 ・ 地域住民からの意見聴取の際にも、主な利用目的のほとんどは通院・通学であり、代替交通を確保できるのであれば路線の廃止はやむを得ないという意見で整った。 ・ 本日の協議会をもって、江差町としての方向性が整ったということで、函館バス・厚沢部町との3者協議を進めていきたい。 ・ 路線廃止後の代替交通について「小黒部町・鯉川町・朝日町・中網町・越前町」が、最寄りの路線がなくなる交通空白地となるので、これらの地域に対して、通院・通学に対応する代替交通策ということで検討してきたところ。 ・ 令和6年度以降に本格運行を見据えているオンデマンド交通・江差マースではカバー

しきれない、朝夜の通院・通学及びそれらの帰宅の時間帯を補う新しい交通サービスの導入を行う。

- ・「北部通学・通院バス」と命名し、北部地域の通院・通学に対応したオンデマンド交通を、路線廃止後に運行していく。
- ・厚沢部町では高校生を対象とした新規乗合バスの運行を予定しており、こちらとの連携についても模索していたが、厚沢部町の乗合バスを江差町の北部もカバーすると、運行区域・距離が延びることによる運行ロスが予測されることや、江差町内では通院客のニーズが確認されていること、江差マース・オンデマンド交通と連携させた交通体系とすることで、利便性の向上が見込めることや、今年度のマース事業の一環とすることで事前検証が可能という点から、江差町と厚沢部町でそれぞれ代替交通策について動きだしていくという方向性で協議を進めてきたところ。
- ・具体的な運行方針については、江差マースの実証実験の概要説明を資料3により行うので、その中で説明する。

【以下、質疑等】

①-1（小野寺委員）

- 方向性について、概ねや一定というような資料の書きぶりや説明があったが、具体的な話は決まっていないということか。また、町内会への説明で一定の理解は得られたと事務局として認識しているとされているが、町民からいろいろな意見がでていたのか、その点について教えてほしい。
- 既存の路線の廃止とこの北部通学・通院バスの新設はリンクするのか、新設の部分がうまく行かなかったら廃止はできないと思うが、その点についてどうお考えか。
- 北部通学・通院バスと江差マースの空白の時間、8時半から9時半などの時間は、函館バスのスクールバスや路線バスでカバーしていくという理解でよろしいか。

①-2（事務局）

- 北部通学・通院バスについて、地域住民の理解・議会での理解のほか、本協議会でも協議をして、町の方向性を決めていく必要がある、これは江差町だけでなく厚沢部町も同様。函館バスに関しても、バスの運転手不足というところもあるので、それぞれの立場で持ち帰り、議論を行っていく必要があるという意味でこのような書きぶりとしている。
- 地域住民との話し合いに関して、代替交通が確保できるのであれば、廃止することに対して理解するというのを説明会で聞いているが、事務局として、断定的な書きぶりを使いすぎるのはよくないという認識をしており、一定の理解を得ているということで本協議会に報告し、ご理解いただきたいと思っていたところ。
- 基本的に廃止ありきの議論ということではなく、一定数の利用者がいるなかで、そこに対しての代替交通として、特にニーズとして集中している通院・通学についてはカバーをしていく。新設について現時点では、実証運行を11月からスタートしていき、問題がなければ、これをベースに来年度から正式にこれをスタートしていくので、この代替交通の新設と路線の廃止というのはリンクしている。

ただ、実証運行を行い、大きな問題が発生した場合や運行体制が確保できなかった場合等は、廃止予定であった路線や新たな代替交通の確保について新たに練り直さないといけないが、現状の体制のなかでは、十分ニーズに対応できると考えており、それに伴う廃止については、一定程度町内会の方々に説明会で理解をいただいたところ。本協議会は法定協議会なので、本協議会で合意が得られたものについては、地域での同意を得たと認識しているので、こういった協議、合意をいただきながら、路線の廃止・新設というものはリンクさせながら進めていく。

- 空白の時間、資料中の白地の時間については、既存の交通、既に運行しているものでカ

パーしていくという考えであり、一定程度既存の公共交通が運行されている時間。あくまでもオンデマンドだけで全てを賄っていくということではなく、既存の公共交通があったうえで、そこを補完するという意味で、北部通学・通院バスや、オンデマンドを走らせていく。

- 夕方の時間帯について、基本的に現状の檜山ハイヤーの運行体制で最大限カバーできる範囲が9時半から17時半であり、特にニーズの多いところを最優先にカバーしているという趣旨でこの時間を設定している。空白の時間帯について、現状北部の通学・通院バスやオンデマンドではカバーしきれないというのが現状。今回の運行時間については、最低限カバーが必要と思われる場所を当てはめているものであり、今後また課題が出てくるなかで、時間帯の再調整等について適宜見直しを行っていく。

(2) 令和5年度江差マース実証事業に係る運行方針の協議について

- 事務局から「資料3」により説明。
 - ・ 第1回の協議会と、これまで3回実施してきた専門部会で、運行方針に係る協議を進めてきたところ。
 - ・ 運賃について、実証運行における期間が決まっていることや、住民への周知を考慮し、定額制による実施という方向で整理。
 - ・ 11月1日から2月9日までの約3ヶ月間で実施。11月17日（金）までは無料運行を実施し、その後有料運行としていく。
 - ・ 平日朝の9時30分から17時30分までの運行とするが、運行体制の都合上、月曜のみ終了時間を1時間早めることとする。実証運行のなかで、時間帯によるニーズを把握していきたいので、最大限運行が可能な時間を設定。なお、14時から15時は運転手の休憩時間や交代時間の確保のため運休とする。
 - ・ 桧山ハイヤー所有のジャンボハイヤーによる運行とする。基本的に稼働台数は1台としていく。
 - ・ 受付方法は電話かLINEによる事前予約とし、1週間前から当日30分前までとする。
 - ・ 北部通学・通院バスについても、前述のオンデマンドバスと同様の運行期間とし、運行時間については1便が7時30分出発、2便が18時30分出発とする。事前予約制とするため、利用者が1人もいない場合はその便は運行しない。
 - ・ オンデマンドバスの運賃は基本的に一律500円とし、乗合が発生した場合は300円とする。また、福祉割引・小学生を対象としたこども運賃を設定し、運賃を一律200円とする。
 - ・ 北部通学・通院バスについては、既存の公共交通運賃とのバランスを考慮し一律300円とする。
 - ・ 決済方法は現金のほか、EZOCAカードによる電子マネー・ポイント決済も可能とする。
 - ・ 過去の実証運行における実績から勘案し、1日あたりの目標利用者数を15人と設定。
 - ・ 住民の希望設定額と収支性の両者から、500円という運賃設定が適切であると判断している。
 - ・ 乗降地点について、利用者の自宅のほか、これまでの実証運行や公共交通計画を中心としたこれまでの調査結果に基づいた特に利用者数の多い施設や、EZOCAカードを中心としたサツドラとの連携事業といった点を考慮し、町内の消費活動の促進につながるようなEZOCA提携店も今回の乗降拠点として設定している。
 - ・ 本日の協議会で合意形成を得た後、住民への周知として、広報えさし10月号への掲載や、住民説明会を9会場で実施予定。また、実証運行開始1日前となる10月31日に、試乗会を実施予定。

- ・実証運行終了後、年度内に実証運行結果やそれに伴う今後の方向性について協議会にて報告させていただき、令和6年度以降の本格運行について協議していく。

【以下、質疑等】

①-1（小野寺委員）

- 乗合運賃について、バスの場合は複数人でも1人でも運賃は変わらない。インセンティブとしては理解できるが、結果的に1人と複数人で料金が違うことに違和感を覚える。この点についてもう少し合理的な説明をお願いしたい。
- 運行経費について、大きな収入を見込むものではない理解しているが、現時点で運用コストの最適化はどのように考えているのか。支出の内訳について、今後示されるかどうかはわからないが、実証運行開始がもうすぐそこに迫っているなかで、積算はされていると思うので、現時点で事務局のなかでどのように考えているのか教えてほしい。
- 乗降地点について、前回の実証運行から何カ所程度増えているのか。また、薬局がポイントとなっていないが、追加しないのか。今後も同様の事例が増えていく可能性があるので、できる限り公共的なポイントについては追加していく必要がある。
- 前回の実証運行から、SAVS システムは変わっているのか、改善がされているのか教えてほしい。

①-2（事務局）

- SAVS を実際に導入している自治体で、先行事例として乗合運賃を設定している自治体があり、未来シェアの担当者から話をきいたところ、いかに限られた台数のなかでいかに効率よく運行できるかが大事であるという話もきく。今回の実証運行は1台からスタートしていくということで、この1台をいかに効率的に、少ない稼働回数でより多くの方々を運べるのかは重要であり、そのために複数乗車していただくと安く乗れますよという利点は大きい。
- もう1点として、乗合による運行になると、運行状況によってはどうしても目的地到着前に迂回が発生する可能性がある。その場合乗車時間も伸びてしまうこととなるので、乗合という形を理解していただく代わりに、その分安くなるということで利用を促進していく。先行地域でもこのような運賃設定により、利用者数の増加や効率的な運行の実施につながったというような事例もあることから、江差マースにおいても乗合運賃を導入し、検証することとした。わかりづらさや不公平感といった意見があることも承知しているが、少しでも利用していただく、より効率的な運行を目指していくという観点で導入している。
- 薬局については、通院の部分から抜け落ちていた部分ではあるが、基本的には近くの乗降拠点でカバーできる範囲についてはそちらでカバーしていただきたいと考えている。また、説明を失念していたが、交通量が多い場所や駐車するスペースがない場所については除外している。このことを踏まえもう一度事務局で検討のうえ、また報告する。
- SAVS は既に未来シェアが開発した配車計算システムというもので、既存しているサービス、システムとなっている。あとはこのシステムを、江差町の地形や乗降ポイントに応じて設定していくということなので、既にあるシステムを活用していくということになる。あとは SAVS と電話予約・LINE 予約を連携させることで、車の配車管理を行いながら、利用者の配車予約の管理も行い運行していく。なので、どちらかというと LINE 予約システムについては、前回利用しづらかった部分等については改善を図っていく予定。
- 月々100万円ほどの支出と概算を出させていただいたが、内訳としては、タクシー運行に係る委託料については、1時間あたりの借り上げ料金で払っている。実装にむかって、その契約形態については協議を重ねていく必要がある。事業者が事業継続でき、町としても継続可能な制度にしていく必要があるなので、そのバランスをとりながら検討していく。

- LINE 等のシステム料金についても、本当にその部分が必要なのかを検証しながら進めていきたい。
- 乗降地点について、前は 43 地点だったので、今回の実証運行で 2 倍程度に増加している。

(3) その他

- 檜山振興局・山本委員から「参考資料」により「道南地域公共交通」について説明。
 - ・ 渡島・檜山両振興局を事務局とした道南地域公共交通活性化協議会において、令和 6 年 3 月を目途に、道南全域を対象にした「道南地域公共交通計画」の策定を予定している。
 - ・ 先日開催した協議会でお示した計画のたたき台の概要について説明する。
 - ・ 利用者の減少等により公共交通の休廃止の加速や収支悪化、利用ニーズが市町ごとに異なることから合意形成が困難といった現状を踏まえ、道南地域の公共交通の維持確保に向け、広域的な見地から計画を策定することとしている。
 - ・ 本計画は、道南各町の地域公共交通計画との整合性を図りながら、令和 6 年度～令和 10 年度の 5 年間を計画期間とする。
 - ・ 地域の実情に応じた持続可能な公共交通の確保が求められることから、計画の基本方針を地域住民の日常生活や周遊観光に必要な広域路線の維持・確保」「他の交通モードとの接続強化など広域路線の利便性の向上」とし、基本方針を実現させるための計画の目標として「持続的な公共交通ネットワークの構築」「公共交通に対する意識醸成や利便性の向上等による利用促進」と設定。
 - ・ 目標を達成するための施策・事業として 6 つ設定しており、計画の策定前ではあるが、10 月 21 日・22 日にかけてバス運転手合同就職相談会を昨年度に引き続き実施予定。
 - ・ 今後の予定として、12 月に第 3 回の協議会を開催し素案を提示、2 月にパブリックコメントを実施したのち、それを反映した原案を協議会に諮り、計画を決定していく。

(※異議等なし)

- 北海道運輸局函館運輸支局・酒井委員から「参考資料」により「タクシー運賃の改定」について説明
 - ・ 10 月 25 日から函館 B 地区におけるタクシー運賃が改定。
 - ・ 改定率については 11.74% となっており、事業者ごとに運賃を設定していく。

(※異議等なし)

- 田畑会長から各委員へ全体を通しての意見等を求め、次のとおり意見あり。

①-1 (小笠原委員)

- 函館方面から、各病院で通院バスを運行しているが、どのような内容・仕組みで函館からバスがきているのか、運賃についてはどうなっているのか知っていれば教えてほしい。

①-2 (酒井委員)

- 基本的に無料運行であれば、運輸局への届け出等は必要なく運行することができる。
- 通院バスを無料で運行してもなお、売上が上がることから運行していると聞いている。
- 仮に売上よりも運行経費の方が高い場合は運行を取りやめているケースもある。

4. 閉 会