

令和元年度第2回八雲町地域公共交通会議 議事記録  
令和元年10月24日(木) 13時30分～15時00分 (所要90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 輸送・監査担当首席運輸企画専門官	經 龜 真 利
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	(随行) 吳憲一郎
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
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
八雲町 町長 (地域公共交通会議会長)	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 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
(オブザーバー) せたな町 まちづくり推進係長	松 原 孝 樹
(関係課) 学校教育課 課長	石 坂 浩 太 郎
(関係課) 学校教育課 総務係	柴 田 裕 介
(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 課長補佐	上 野 誠
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

議事記録

3. 報告事項	意見なし
4. 検討事項	<p>(委員)</p> <p>高齢化が進む八雲町内では、バスやハイヤーは必要不可欠である。八雲町内では、循環バスよりハイヤーが望ましいため、ハイヤーの運行を支援するような助成が必要である。</p> <p>(委員)</p> <p>落部の住民は、通院や買物により八雲中心街へ行くことが多い。八雲町の中心街へ行く際は、数人で時間を合わせハイヤーに乗るか、バスの時間に合わせて移動している。落部から八雲中心街へのアクセスには、時間が決まっている乗り合いバスの方が使いやすいのではないかと考えている。</p> <p>(委員)</p> <p>八雲町では、独居の高齢者に対してハイヤー券を交付するサービスがあるが、二世帯で同居している高齢者も、送迎できる人が忙しく、通院や買物に行くことができない現状もある。先程の2名の意見をうまく絡めた制度を検討した方がよいと思う。</p> <p>また、現在、八雲町役場新庁舎の移転問題があるが、庁舎まで行けない住民には、職員が出向くサービスも公共交通網形成と併せて検討した方がよいと思う。</p> <p>(委員)</p> <p>高校への通学をカバーしたい。幹線バスへのアクセスについて要望がある。</p> <p>熊石は、函館バスの路線バス、乗合はできないがスクールバス、患者輸送バスがあり、病院までの行き来は問題ない。ただし、八雲高校や江差高校に通学している学生もあり、来年度の受験者数も増加の見込みであるため、それがカバーできる仕組みになるとよい。</p> <p>高齢者については、自宅から幹線のバス停に行くまでの足が確保できるとよいと思う。</p> <p>(委員)</p> <p>タクシーはオーダーメイドの運行となるため、どうしても料金が高くなってしまい、その料金に対して助成の要望が多いことは納得できる。</p> <p>乗合タクシーや区間を決めた輸送に対しての要望については、意外と少なく感じた。</p> <p>今後のことを考えると、バスやJRのような乗降箇所が決められている移動に対応できない高齢者が増加することが懸念されるため、ドアtoドアの需要が増えてくると思う。</p> <p>ドライバー不足については、今後もドライバーの増加が見込まれることはないが、事業主としてどうにかしなければならないとは考えている。高齢者の移動支援の配車であれば、日中の移動であるため、夜間の対応は必要ないため、ある程度の対応は可能であると思う。</p> <p>(委員)</p> <p>当社は、道内でも乗務員確保ができていないバス事業者であるといえるが、今後は、乗務員不足を理由に廃線の区間が出てくる可能性もあり、1社だけの運行が厳しい現状である。</p> <p>(委員)</p> <p>スクールバスについて、上八雲線と上の湯線は住民混乗を行っているが、スクールバスであるため、登下校時に合わせた運行となってしまう、住民の乗客数は年々減少傾向にある。</p>

	<p>(委員)</p> <p>昨日も高齢者による交通事故が発生しており、高齢者による交通事故の発生件数は増加している。また、運転中の携帯電話利用の罰則も強化されている。高齢者の免許返納が推進されるなか、運転経歴証明書の発行可能期間が緩和されている。</p> <p>(委員)</p> <p>他地域では、国や道が助成する路線バスの補助要件を満たすことができなくなったため、運行が困難になっている路線もある。熊石側の路線バスも同様に維持が困難になり、長万部も今後維持が困難になる懸念もある。</p> <p>町の地域公共交通網のイメージについて、乗り継ぎが必要な箇所がでてくると考えられるが、そうなると乗り継ぎ拠点の整備が必要となる。札幌市ではコンビニを待合所として活用しており、函館バスのバスロケーションシステムでデジタルサイネージに到着予定時間を表示するなどの整備ができると、既存の施設を乗り継ぎ拠点とすることも可能ではないか。</p> <p>(委員)</p> <p>ドライバーの人材不足の要因のひとつとして、低賃金・長時間労働が挙げられる。しかし、現状では、賃金を引き上げるのは困難であるため、町の取組等でドライバーの労働環境改善が図られるとよいのではないか。</p> <p>(委員)</p> <p>公共交通網に含まれる道路について、ドライバー等から危険箇所等の情報が入るようになると維持管理が効率的に実施され、安全な交通が可能になるのではないか。</p> <p>(委員)</p> <p>公共交通は使ってもらわなければ、衰退してしまうため、個々の再編というよりは、一体的な再編が必要であると考えている。渡島総合振興局としても、近年注目されているICTやMaas等の知識を取り入れながら、函館バス等の事業者と協力していきたいと考えている。</p> <p>(委員)</p> <p>町の地域公共交通網のイメージをみても、特に熊石側は檜山管内と隣接していることもあり、協力していけるとよいと思う。</p> <p>(委員)</p> <p>せたな町としては、今年度桧山海岸線の見直しを行う予定であるため、協力していきたいと考えている。</p> <p>熊石側では、路線バス・スクールバス・患者バスが並行しており、朝は30分に3本運行している時間もある。平成30年12月と平成31年1月に、それらの3路線を1本に統合した実証運行を実施し、朝夕はスクールバスへの住民混乗、5往復のデマンド型の予約制バスを運行した。実証運行が好評であったため、平成31年4月から本格運行を開始した。</p> <p>以前まで無料で運行していた患者バスがあったものの、一律200円での運用となったが、ドアtoドアの運行にしたため本格運用後も好評であり、他地区からの要望もある。</p>
5. その他	<p>(委員)</p> <p>スクールバスの運賃を改正する。有償運送を行っている上八雲線と上の湯線について一部の料金を10円増額とする。</p> <p>(事務局)</p>

	<p>11月13日から15日にかけて、地区別の意見交換会を開催する。 また、第3回会議は、12月に開催する。</p>
--	--

以 上