

令和4年度 第2回登別市地域公共交通活性化協議会 議事録 要旨

開催概要

日時 令和5年2月16日(木) 13:30～

場所 登別市役所 2階 議場

出席者 別紙のとおり

議事内容

1 開会

2 千葉会長あいさつ

皆様こんにちは、本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本日の議題につきましては、前回に引き続きグリーンスローモビリティの関係が中心になります。皆さん忌憚のないご意見をいただければと思います。まだまだ寒い日が続いておりますが、皆さん体調を崩さないよう後祈念申し上げ、簡単ですがあいさつとさせていただきます。どうぞ本日はよろしくお願い致します。

3 会議の成立報告

- ・ 本日の協議会委員出席者数は12名。
- ・ 委員の過半数が出席しており、登別市地域公共交通活性化協議会設置要綱の規定に基づき、会議が成立していることを千葉会長が報告。

4 議事録署名委員の氏名

- ・ 千葉会長が佐伯委員と鳴海委員の2名を議事録署名委員に指名。

5 議事

(1) -1 グリーンスローモビリティ運行に係る確認事項について（前回協議会における指摘事項の確認）

【説明者】日本データサービス株式会社

- ・ 別紙資料に基づき内容を説明
- ・ 登別温泉バスターミナルにおける既存バス路線との接続について、平日は1台運行として既存バスに配慮し、温泉ターミナルを「00分」「30分」発で固定し利便性を高める。休日は2台で、15分間隔「00分」「15分」「30分」「45分」発での運行とする。また、労務管理の観点から、はなやの経由有無については変更しながら配慮していく。
- ・ 運賃について、「1回200円」、「一日乗車券500円」で考えており、こども料金や障がい者割引については当面は実施せず、運用していきながらニーズや課題を受けて料金体系を見直していく。未就学児は、道南バスの既存路線と同じく、大人1名につき未就学児1名まで無料とする。
- ・ 天候不良による運休の場合の払い戻しについて、事前に天候情報等を伝えることで基本的には一日乗車券の払い戻しはしないこととする。

- ・運行主体は、一般社団法人登別国際観光コンベンション協会として考えており、事業者協力型自家用有償運送道路運送法第78条という形で道南バスに運行していただく。
- ・3ページ目、図面上赤の波線は自由乗降区間とし、手を挙げれば乗降できる、バス停を設けない形の運行。はなやから左側に曲がって上がっていくルートは迂回路のため、乗降は設けない。
- ・グリスロターミナル発が14時～16時で30分間隔、休憩をはさみ、17時～18時30分で30分間隔で運行予定。道南バスと相談し、既存で登別駅から足湯入り口まで運行している路線バス、足湯入り口から登別駅まで運行している路線バスがあるため、この時間帯を休憩時間とする。
- ・既存路線がターミナルに到着する時間、出発する時間をまとめ、接続便があるものについて、長ければ25分から30分、短いと4分～6分で接続できるような時間で配慮したダイヤの組み方をしている。
- ・休日ダイヤについて、はなやを経由しないものが13便、経由は15便。経由便は17時以降、労務管理の観点からはなやは寄らない、15分間隔の運行で、労務管理・既存路線に配慮しながら運行を行う。
- ・現在便宜上、「赤鬼号」・「青鬼号」と便に名前をつけているが、赤い車両が走る、青い車両が走るということではなく、どの便をどこで走らせるかは今後調整していきたい。
- ・視察の受け入れについて、ニーズ等があった場合には別便にて運行を予定している。
- ・支払い方法について、QRコード等活用しながら利便性の高い乗り方を実現していく。
- ・応援サポーター募集について、チラシを作成。サポーター制度の収入源となるため、「環境に優しい」「継続的に運行」「地域経済の活性化」という情報を発信しながらサポーター企業を集めたい。「赤鬼」「青鬼」プランは企業向けの年間サポートプラン。「登夢くんプラン」は個人向けの都度応援する制度で、寄付いただいた方には一日乗車券の配付を検討。順次募集しながら詳細をお配りしていく予定。

【委員からの主な質疑等】

■ A委員

Q1：自由乗降について、交差点など乗降ができない場所や停車されると困るという場所などある場合、乗車客とのトラブルが発生する可能性があるため、できない区間を明記した地図を添付してほしい。

A1：特に交差点など乗降できない場所を記載するよう留意する。

Q2：地獄谷と天然足湯は、車両がUターンしなければ戻れない。乗降場所もカーブになっていたり歩道がない箇所なので、安全性に配慮する必要がある。

A2：天然足湯は、現状、路線バスが転回している市有地で転回予定。地獄谷は昨年実験したインフォメーションセンターのところにある駐車スペースで転回予定だが、安全面やゴールデンウィーク時期等に車が停まっているときがあるので市役所と協議中。

意見：天然足湯について、路線バスの回轉場所は、危険であり人を出入りさせていないので、市と道南バスで安全面を考慮し十分に協議してほしい。

(1) -2 グリーンスローモビリティ運行に係る確認事項について（遠隔点呼の実施について）

【説明者】道南バス株式会社

- ・乗務員は乗務開始前と乗務終了後に点呼を受ける。運行の安全に関わる状況について確認を行うため、通常は若山営業所で運行管理者と対面での点呼が原則。今回の事業については、若山営業所が運行を行うが、営業所と登別温泉間の移動に時間がかかり、移動時間も労働時間に含まれるため運行回数や時間帯の要望に応えられない問題がある。また、低速電動バスの特性から、車両の保管場所についても若山営業所ではなく登別温泉地区となったことを踏まえて検討・協議した結果、遠隔点呼のシステムを導入し、登別温泉のバスターミナルで点呼を行い運行することに至った。可能な限り対面に近い制度で行うため、国土交通省が推奨するシステム・機器類を導入し、遠隔点呼を行うことでグリーンスローモビリティの運行が実現する。

【審議結果】

- ・（１）-1 及び（１）-2 を併せて承認

（２）地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請に係るグリーンスローモビリティの位置づけについて

【説明者】日本データサービス株式会社

- ・別紙資料（赤色の表紙）に基づき内容を説明
- ・フィーダー系統の補助は生活交通、市民の足として活用する場合補助を認めるということになっているため、補助に該当するのかを審議したい。
- ・温泉街地域人口676名の内329名が勢力圏人口。347名は空白地域の人口で、バス停から遠い人が51.3%いる。グリーンスローモビリティを運行した場合、勢力圏人口が拡大し、472名になり、空白地域の割合が30.2%まで減少し、カバー圏が広がる。
- ・新規で走らせるものについて、要件を満たせばフィーダー補助を受けられることになっているが、既存路線に対して20%以上の変更があったもの、または3km以上の変更があったものが要件となる。今回既存路線の運行をしていない部分が1.2kmあり、20%を超える新規路線に該当するため、グリーンスローモビリティ事業が新規用件にあたるということで整理を行っている。
- ・地域住民に対してアンケート調査を行っており、「坂道を歩くのが大変」「通勤・帰宅の交通の便が悪い」「自宅・勤務先とバスターミナルのアクセスが不便」などと感じており、7割の住民がグリーンスローモビリティを利用したいと回答している。
- ・極楽通について、幅員上は大型車がすれ違うことも可能だが、商店街であるため歩行者が多く、駐停車する荷捌き車両も多い区間であり、路線バスの通行は難しい。
- ・結論として、グリーンスローモビリティの運行は観光の周遊性を高めるだけでなく、生活交通として市民の安全・安心な移動を支援する面からも有効。

【委員からの主な質疑等】

■B委員

Q3：冬期に使えないという部分を上回るだけの利用価値があるという認識であれば先進的な取り組みでいいと思うが、4月から11月まで生活の足として利用している人が、冬期間どのようにするのかというのが1つ課題としてある。次年度以降この点について、生活交通として認めるか認めないかにかかわらず、今後の展開について教えていただきたい。

A3：令和5年度は11月下旬までの運行だが、スタッドレスもはいており、冬も運行できる状態で納車しているため、11月以降に冬期の実験を行い、氷上での下りのブレーキのセッティング等専門的な部分があり、その点で問題なければ令和6年度以降通年での運行を検討中。

■A委員

Q4：冬期間の実証実験ということだが、冬場の北海道を走るようなバスではない。ビニールを下ろすだけでは隙間風も入ってくる。運転手のシートヒーターはついているがそれだけでは冬場は乗り切れない。乗務員の防寒対策が必要で、極寒の北海道を走るのであれば相応の暖房対策が必要。スリッパの点だけでなく、乗務員や乗客の寒さ対策についても考えてほしい。

A4：1kwまで使えるコンセントをつけており、ヒーターはつけられるようにしている。乗客用シートもヒーター仕様にしなくてはならない。暖房効果がどれだけのものかは試してみないとわからないのでご理解いただきたい。

Q5：客席はシートヒーターでは不十分。路線バスでさえあれだけヒーターをつけていても寒いという苦情が入る。特に登別温泉は山の中のためかなり厳しい寒さが予想される。1kwのヒーターがどれだけ暖まるものなのかわからないが、冬期間しっかりと走れるような準備をした中で冬期間運行を目指すのであれば協力はできるが、現状のままでは協力できない。

A5：検討をさらに進めて対応したい。

【審議結果】

- ・検討課題はあるものの基本的には了承

(3) 登別市地域公共交通計画の修正について

【説明者】登別市地域公共交通活性化協議会事務局

- ・別紙資料に基づき内容を説明
- ・目標値の設定が必要となるので、運輸支局と相談しながら決めていきたいため、事務局に一任いただきたい。

【委員からの主な質疑等】

■B委員

意見：グリーンスローモビリティを国庫補助の対象とするフィーダー系統として位置づけるために、具体的に地域公共交通計画の中で、個別の目標数値を掲げて実施していくということを明示してもらう必要があるため、事務局と精査していきたい。

【審議結果】

- ・了承

(4) 登別市地域公共交通活性化協議会財務規定の制定について

【説明者】登別市地域公共交通活性化協議会事務局

- ・別紙資料に基づき内容を説明

【委員からの主な質疑等】

- ・なし

【審議結果】

- ・了承

(5) 令和5年度予算(案)について

【説明者】登別市地域公共交通活性化協議会事務局

- ・別紙資料に基づき内容を説明

【委員からの主な質疑等】

- ・なし

【審議結果】

- ・了承

(6) 登別市地域公共交通計画の進捗について

【説明者】登別市地域公共交通活性化協議会事務局

- ・別紙資料に基づき内容を説明

【委員からの主な質疑等】

■B委員

意見：具体的に何を取り組んだのかわかりにくい。4) 公共交通説明会等の実施回数について、「バスの乗り方や危険運転に係る講座など」とあるが、今年度は何をやったかというのが必要。何をやったかに応じて達成状況や内容の分析・評価をし、次年度同じ取り組みを続けるのか目線を変えて別の取り組みを行うのか、PDCAサイクルを意識して交通計画が目標通り実行されたかを検証・改善して、次年度どのように実行していくか、今年何をやったかわかりやすく書いていただきたい。国交省の手引きを参考に整理していただきたい。

■A委員

Q6：人口カバー率について、幹線道路に住宅街がついているためカバー率は高いが、柏木町・千歳町・常盤町といった空白地帯を埋めていく取り組みを以前から検討すると言われているが、どのように空白地帯を解消していくか具体的なことが一度も示されていない。高齢化率はかなり上がってきていると思うので、高齢者を幌別へどう足を運べるようにするかという交通計画を早急に立てる必要がある。免許返納といわれているが、免許返納できない状況となっている。道南バスも乗務員が不足しており、幹線バスを維持することが困難な状況になっていくことが見えている。幹線バスと空白地帯のデマンドバスかコミュニティバスなどの交通網計画を早急に作らないと追いつかない。明確に計画を出してほしい。

A6：来年度、公共交通空白地域について検討を進めていきたいと考えており、交通関係事業者にはまだ打診はしていないが、関係機関に相談しながらニーズ調査を行っていきたい。市長の市政執行方針でも柏木町等の空白地帯について実証実験をしたいとの表現がある。具体的な調整・協議については次回にと考えている。

(7) その他

■ C委員

意見：タクシー・ハイヤーのドライバーが各社高い割合で辞められている。乗務員目標値 460 人に比べ実際の数は下回るのではないか。タクシー・ハイヤーが動かないとなると、デマンドでバスやタクシーを空白地帯に走らせようとしてもサービスが行き届かない可能性がある。ここを令和 4、5、6 年度あたりで取り組まないと、令和 7、8 年度につながらないという危機感がある。室蘭ではパナソニック ITS が様々なアイデアを出してきている。異業種間でアイデアを出しながら進めていく必要がある。

6 閉会

【千葉会長】

- ・ グリーンスローモビリティについては安全管理の面のご指摘がございましたので、運行前に市と道南バスでしっかりと固めてもらうということで進めていただきたいと思います。以上をもちまして、令和 4 年度第 2 回登別市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。
- ・ 本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。お疲れ様でした。