

# 令和4年度 第2回函館市東部地域まちづくり懇談会 会議録

- 
- 
- ◆ 日時 令和5年3月14日（火） 14:00～15:20
  - ◆ 会場 榎法華総合センター 2階大ホール
  - ◆ 内容
    - 1 開会
    - 2 座長挨拶
    - 3 出席者紹介
    - 4 議題 東部地域公共交通に関わるこれまでの取り組みについて
    - 5 その他
    - 6 閉会
  - ◆ 出席者 別添「出席者名簿」参照  
委員（出席者14名 欠席者6名）、事務局ほか（13名）
  - ◆ 報道関係 函館新聞
- 
- 

## 1 開会

司会 (榎法華： 岩井課長)	<p>ただいまから、令和4年度第2回東部地域まちづくり懇談会を始めさせていただきます。</p> <p>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。</p> <p>私は、本日の司会を務めさせていただきます、榎法華支所地域振興課長の岩井と申します。よろしく願いいたします。</p> <p>本日の懇談会は、第1回に引き続きまして榎法華支所が担当させていただきます、座長は榎法華支所長が務めさせていただきます。</p> <p>また、開催要項の規定に基づき、公開にて開催させていただきます。</p>
----------------------	---

## 2 座長挨拶

司会	<p>それでは、座長を務めさせていただきます、榎法華支所長の三原より、ご挨拶申し上げます。</p>
----	---

<p>座長 (楳法華： 三原支所長)</p>	<p>みなさん、こんにちは。前回に引き続きまして座長を務めさせていただきます、楳法華支所長の三原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>本日はお忙しい中お集まりいただき誠にありがとうございます。また、日頃よりまちづくりや市政の推進にご協力をいただいておりますことに、お礼を申し上げます。</p> <p>本懇談会につきましては昨年10月に第1回を開催し、人口減少や少子高齢化が進む東部4地域における路線バスの現状についてご説明させていただき、委員の皆様から様々なご意見をいただきました。</p> <p>その後、教育大学の学生と各地域で意見を出し合うワークショップを2回開催しまして、本日はその報告と前回の内容を振り返るということでお話をさせていただき、改めて、皆様からご意見・ご要望、ご質問がありましたら遠慮なくお願いいたします。</p> <p>この懇談会は結論を出すものではなく、ご意見をいただいて市に持ち帰り、今後の公共交通政策に活かしていくものです。</p> <p>なお、会議は1時間程度を目途に考えておりますので、よろしくお願いいたします。</p>
--------------------------------	--

### 3 出席者紹介

<p>司会</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>本日は各地域から計14名の委員の皆様にお集まりいただいております。</p> <p>なお、戸井地区から東商工会の関谷筆頭理事が初めてのご出席となります。よろしくお願いいたします。</p> <p>また、事務局やオブザーバーとして、各支所地域振興課職員のほか、企画部からも参加しております。</p> <p>皆様、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
-----------	--

#### 4 議題 東部地域公共交通に関わるこれまでの取り組みについて

<p>座長</p>	<p>それでは、議題に入らせていただきます。</p> <p>まず、資料1をご覧ください。</p> <p>これは前回の資料を簡潔にまとめたものでございます。</p> <p>「東部地域における路線バスの現状について」ですが、これは函館バスから示された資料になります。ポイントとしては、地図に示されている古部～楸法華，楸法華～日ノ浜，日ノ浜～恵山の御崎は利用者が非常に少なく，維持が困難であるということです。</p> <p>また，赤色の線で示している古部～南茅部支所，南茅部支所～函館市内，日ノ浜～釜谷の区間も1日あたり50人以下で赤字のため，長期的な持続は困難であるということです。</p> <p>東部地域の特性として，海岸線を長距離走行するということと，これに伴う運転手の拘束時間も負担になっているとお話を伺っています。</p> <p>こうしたことから，函館市の「検討の方向性」について次に書いております。一点目は地域住民が取り残されないための公共交通手段の確保，二点目は大型車両にとらわれず，小型車両を活用した柔軟な経路・ダイヤの設定，三点目は，過重な負担とならない料金設定，運行経費の節減，持続可能な公共交通網の構築というのが函館市の方向性として示されております。</p> <p>続いて，三番目に記載しております主な意見ということですが，これは前回出されたご意見についてとりまとめたものになりますので，これについてはこの後，企画部から説明いたします。</p> <p>それでは，企画部交通政策課の横山課長，説明をお願いします。</p>
<p>企画部 交通政策課 横山課長</p>	<p>皆様，こんにちは。企画部交通政策課の横山でございます。</p> <p>本日は第1回の懇談会でご説明いたしました，東部地域の公共交通に関し，これまでの取り組み内容についてのご報告をさせていただいた後に，皆様から忌憚のないご意見を賜りたいと思います。</p> <p>それでは，資料2「東部地域公共交通に関わるこれまでの取り組みについて」に沿って説明いたします。</p>

<p>横山課長</p>	<p>1 ページをご覧ください。前回の懇談会開催以降、市では東部地域における路線バスの厳しい状況を踏まえ、新たな交通の導入を含めた東部地域における最適な公共交通のあり方について検討を進めるため、地域の皆様の声をお聞きするワークショップの開催や地域に適した交通の検討について、北海道教育大学函館校の奥平准教授が指導する学生と共同で取り組んで参りました。</p> <p>1 の「令和4年度第1回函館市東部地域まちづくり懇談会」についてですが、概要は先ほど三原座長から説明がありましたので、資料の2 ページ目にかけて掲載しております皆様からのご意見についてご説明いたします。</p> <p>具体的に、この地域の路線バスの利用者が少ないという現状について、皆さんが承知しているものの、実際に利用している地域住民にとっては必要不可欠なものであることから、様々な創意工夫を行いながら、場合によっては路線バスにこだわることなく市内中心部への移動手段を確保してほしいというご意見が数多く寄せられました。また、現在の路線バスが使いづらいというご指摘もいただいております。以上が、前回の懇談会についての内容でございます。</p>
<p>座長</p>	<p>以上、前回の懇談会について説明いたしましたが、改めてご意見などはございますか。</p>
<p>各委員</p>	<p>(意見なし)</p>
<p>座長</p>	<p>この後も発言の機会がありますので、もし途中で思いついたりしましたら、ご発言していただければと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>続いて、2 番目のワークショップについて説明をお願いします。</p>

横山課長

それでは資料2の2ページ中段をご覧ください。「東部地域における住民とのワークショップについて」でございます。

昨年10月から12月にかけて各地域で2回ずつ、計8回開催いたしました。開催の目的は地域住民の声を直接お聞きし、実際にお住まいの方が日常生活でどのような移動手段を必要としているのか、また、新しい交通手段として、例えばデマンド交通のようなものを導入しようと提案したときに、どのように受け止められるのかということをござっばらんにお話することになり、資料に掲載している写真のように数人ずつの小さいグループに分かれ、各グループに1名の教育大生が入る座談会のような形式で開催しております。

3ページ目をご覧ください。ワークショップには町会関係者・民生児童委員・小中学校の教頭先生など、地域住民の近くでその現状を理解している方を中心に、今まさに公共交通を利用している高校生や近い将来利用が想定される小学生の保護者の方にもご参加いただきました。本日お集まりの皆様の中にもワークショップ開催にあたりご協力をいただいた方や実際にご参加いただいた方もいらっしゃいます。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

第1回では、地域の皆様の日常的な移動手段やどのような目的・時間帯で路線バスを利用するかをお尋ねしました。その際、参加者からは路線バスの課題や改善案なども寄せられており、ご意見の内容は資料の4ページにかけて記載しております。

4地域共通の意見として「自家用車を運転できる人は路線バスをほとんど利用しないということ。」「高校生の通学などにおいて路線バスは維持すべきだと思うが、現行の路線バスは時間帯・運賃の面で不満がある。」ということが挙げられていました。そのほか「通院や買い物でも利用している。」というご意見があったほか、特に日中の利用者が少ないことは理解しており、経費の節減が必要であると住民の皆様が感じておられる様子でした。

地域別の意見では、戸井からは「地域内を細かく移動する手段が必要。」、恵山からは「区間ごとに必要性に違いがある。」、椴法華からは「元村町方面においてバス停が遠く、利用しづらい。あるいは利用できない人がいる。」、南茅部からは「本数が少なくなる休日においても市内中心部への移動手段を維持してほしい。」などのご意見が出されました。

(続き)

第2回のワークショップでは、今よりも利用しやすい公共交通にするために、路線バス以外の移動手段も含め、どのような交通体系が望ましいかと言うテーマで、1回目に伺ったお話を元に学生たちが検討してきた提案についても、意見を交わしながら地域の皆様が求めている交通体系について話し合いを行いました。

資料の5ページ目をご覧ください。

4 地域共通の意見では「日中の利用者が少ない時間帯においては、現在の路線バスに代わり予約型のデマンド交通が良く、できるだけ運行時間や乗降場所を自由できることが望ましい。」「高校生の通学時間帯を考慮し、その時間帯に適した定時路線運行が必要。」「地域住民による自家用有償旅客運送の制度を活用し、小回りがきくドア to ドアといった輸送手段があれば良い。」というお話がありました。

地域別の意見では「現在、数百メートルおきに設置されているバス停を一部の中心バス停に限定して停車回数を減らし、大型車両でも通りやすいバイパスを走らせることで所要時間を短縮する。」という案が出ております。これは地域内を走るデマンド交通とセットで運行し、バス停と自宅の間を移動することで、バス停が遠いという意見に対応する案です。

自家用有償旅客運送の活用についても「現在、助け合いで近所の人が送迎を手伝っている場合でも、その都度準備するので、頼む方も頼まれる方も遠慮が生じている。これが、定められた料金を支払うことで気兼ねなくお願いできるから助かる。」という前向きに受け止めるご意見もありました。

ほかには「地域内の交通には月額いくらという形の定額制だと利用しやすい。」というご意見や、榎法華がコンパクトな地域であることから、「昨年南茅部で実証実験を行ったグリーンスローモビリティを走らせてはどうか。」というご意見がありました。

また、「乗車時間の長い路線バスの車内でカラオケができるようにするなど、乗ること自体が楽しめるようにできないか。」という斬新なご意見もありました。

全体として各地域での病院や買い物へ行くための小回りがきく交通を期待しており、路線バスは市内中心部へ行く手段に特化することを求めているように思われました。

座長	<p>ここで一旦よろしいでしょうか。</p> <p>聞き慣れていない方もいると思いますので、デマンド交通や自家用有償旅客運送について、グリーンスローモビリティの実証実験の結果も含めて、説明をお願いいたします。</p>
横山課長	<p>まず、デマンド交通は一般的にバスやタクシーが不便なところに、予約制により自由な時間に自由な移動ができるというものです。別添2の「デマンド交通について」をご覧くださいなのですが、路線バスが定時に乗客ゼロでも運行する路線定時型交通であるのに対し、デマンド交通は予約があった場合のみ運行する方式で、運行ダイヤや発着地の自由度が高く、多様な形態が存在します。予約がなければ運行しないので、コストの削減につながると考えられています。デマンド交通を導入している自治体では、スマホを使って予約を受け付けているところもありますが、高齢者には操作が難しいこともあるため、オペレーターを配置して電話による予約を受けているところが多いと聞いております。一方で、スマホによる予約の場合、位置情報などを提供できるサービスも付与できるため、利便性は高まると思われれます。</p>
座長	<p>ただいま説明がありましたデマンド交通について、ご意見等はいかがでしょうか。小型の車両で迎えに行き目的地まで送るといった方式ですが、自宅まで送迎してもらう形や、拠点のような場所を設けてそこまで来てもらって乗り降りする形など、多様な方式があると思います。過疎地ではこういう仕組みが導入されていくと思いますし、函館市も人口が減っていますので、路線バスに代わる公共交通になっていくと思います。</p> <p>では、自家用有償旅客運送について説明をお願いします。</p>
横山課長	<p>自家用有償旅客運送につきましては、バスやタクシーなど公共交通の空白域において、地域住民がNPO法人などを立ち上げて地域自ら運転手を用意し、自家用車で送迎をするという方法です。ただ、無償ではなく費用弁償的な負担を利用者にしてもらう形になります。一般的には路線バスとタクシーの間くらいの料金設定になるかと思われれます。</p>

<p>(続き)</p>	<p>別添3の「自家用有償旅客運送について」に概要を記載しております。例えば、過疎地域での輸送や福祉輸送など、地域住民が必要とする輸送について、バス・タクシー事業が提供されない場合に市町村やNPOが自家用車を用いて有償で輸送できる制度です。別添にも書いておりますように、大きく分けて交通空白地有償運送と福祉有償運送の2つがあり、その下に登録要件としてバス・タクシーによることが困難かつ地域の関係者により地域住民の生活に必要な輸送であるとの協議と必要な安全体制の確保に基づいて行うサービスになります。</p>
<p>座長</p>	<p>ただいまの説明についてご質問等はございますか。 まず私から質問させていただきますが、これは町会等でも実施は可能ですか。前回、楯法華の川口会長から町会でバスや自家用車を用意して送迎を行いたいとのご意見がありました。</p>
<p>横山課長</p>	<p>可能です。 福祉有償運送については、実際に行っているところもありますが、前提条件がバス・タクシーによることが困難な交通空白域という要件があり、適用されるかは協議会での協議となります。</p>
<p>座長</p>	<p>近隣で実施している自治体はありますか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>近隣ではありません。</p>
<p>座長</p>	<p>町会などで実施する場合、運転手の免許要件等がありますか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>第一種の運転免許で問題ありませんが、別途講習を受けてもらう必要があります。</p>
<p>座長</p>	<p>分かりました。 あらためて、自家用有償旅客運送について、委員の皆様からご質問等はございますか。</p>

<p>楳法華： 川口委員 (楳法華町会 連合会)</p>	<p>先日、西部地区で電動ゴルフカートのようなものを使った実証実験（グリーンスローモビリティ）が行われましたが、その結果はいかがですか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>グリーンスローモビリティについてですが、昨年8～9月にかけて実証実験を行いました。まず、西部地区で1ヶ月ほど実施し、そのあと南茅部地区で2週間ほど実施しています。</p> <p>西部地区では3コースを設定し車両が1台であったので、曜日ごとにコースを変えて運行しました。利用者からは概ね好評でしたが、我々が想定した西部地区の住民が電停やバス停から坂を移動するための手段というよりは、観光客の利用が多かったことから利用の範囲は限定的になったという結果でした。</p> <p>一方で南茅部地区についてですが、こちらは西部地区と同じ車両を使用して、垣ノ島遺跡下のバス停から縄文文化交流センターまでの上り下りの2つの遺跡を結ぶ経路で運行しましたが、利用者からは好評だったものの、そもそも見学に来られる方自体が少なかったため、そういう意味では課題があると思っています。</p>
<p>川口委員</p>	<p>これは、誰でも無料で乗車できたのですか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>そのとおりです。7人乗りのカートを使用し、フリー乗降方式とあって、コース内であればタクシーを拾うような感覚で利用できるようにしました。</p>
<p>川口委員</p>	<p>本格運行する場合は料金がかかりますか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>その予定です。今回は実証実験として、函館にこういったサービスが馴染むのかを検証したもので、本格運行となれば50円とか100円とかいくらかの料金をいただく形になるかと思っています。</p> <p>ただ、冬期間の運行など課題もありますので、冬場はバスタイプとするなど考えていくことになってきますが、市内のどの地区にどのようなサービスを導入するかは今後の検討課題になるかと思っています。</p>

<p>川口委員</p>	<p>もう一つよろしいでしょうか。</p> <p>以前、赤川の上の方（陣川町）で町会と函バスと函館市の三者協議でバスを運行していたそうですが、利用者が少なくなってきた、利用料を月額5千円くらいに上げなければならなくなり、休止している状態だと聞きました。椴法華のように規模の小さいところだと利用者が少ないほど負担が増えて、あまり良い策だとならないのではと思うのですがいかがでしょうか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>陣川あさひ町会のジェイバスのことに関するご質問だと思います。発足当初、町会と市が一体で運行しておりましたが、現在は通学バスとして、川口委員がおっしゃいましたとおり月額5千円で運行しています。発足当初は月額3千円程度だったと記憶しております。運行にかかる経費は町会からの負担金、市からの補助金、利用者からの利用料で賄いますが、小・中学校に通う子どもたちも減ってきて利用料自体が減っており、その分町会の持ち出しが大きくなるので、教育委員会などとも情報を共有しながら今後のあり方について検討していきたいと考えております。</p>
<p>座長</p>	<p>他に、皆様の中でワークショップに参加された方はいらっしゃいますか。佐々木委員から何かありますか。</p>
<p>南茅部： 佐々木委員 (29 民児協)</p>	<p>ワークショップでは、皆さん真剣に困っていて、大事な足なので無くさないでほしいという気持ちが表れていました。ただ、具体的にどういう手段が良いのかというと、なかなかこれという案が出てこない。そこで一つお聞きしたいのですが、この地域と似た環境の地域でのデマンド交通の運用事例ありますか。というのも、路線バスが利用者減少で赤字になっている状況の中で、デマンド交通は一つの知恵だと思います。それで実際に運用しているところの事例があれば教えていただきたいです。</p>
<p>座長</p>	<p>函館市内では実施していませんが、企画部で情報をお持ちでしたら、説明をお願いします。</p>

<p>企画部</p>	<p>ただいまのご質問ですが、デマンド交通自体は全国に導入事例がございます。先程別添2でご説明しましたように、幅広い運行形態があります。これらの運行形態や運行ダイヤを組み合わせ、その地域に適した方法を検討していくという形になります。</p>
<p>佐々木委員</p>	<p>現在の路線バスは1日4本。人口が少なくなる中で、この地域でもこういう方法が必要ではないでしょうか。それで、似た地域で活発に運用されているところがあれば参考になるのではと思いました。</p>
<p>座長</p>	<p>考え方にもよりますが、ドア to ドアで送迎するとなれば便利にはなるかと思えます。ただ、将来的には分かりませんが、東部地域の路線バスが全廃になることは直近では予定されていません。ただ、椴法華を中心とする部分の乗客がかなり少ないということで、椴法華をメインにデマンド交通を始めていくことになるのではないかと考えています。そうなれば、実績を積みながらより良い方法を見つけていけるのではと思います。</p> <p>松田委員はワークショップに参加されていたか。</p>
<p>戸井： 松田委員 (戸井地区 町会連合会)</p>	<p>ワークショップで教育大の奥平先生から自家用有償旅客運送の話がありましたが、地域ごとのニーズに関する統計的な資料が少なく、またコスト的にも見合わないように思うので、もう少し小規模な形態での運行ができないか研究が必要だと思います。座長が言ったように、我々の地域の事情を見ればNPO法人などというよりも、もっと小規模の事業者で小回りがきく方法が良いのではと思います。</p>
<p>座長</p>	<p>松田委員の言うとおりに、NPO法人を立ち上げるとか、町会で行うというのは、年齢層が高い漁業者の多い4支所地域では、人材確保が難しいと思えますし、椴法華にいとさらに実感します。</p> <p>自家用有償旅客運送について、ほかに補足がありましたらお願いします。</p>

<p>横山課長</p>	<p>自家用有償旅客運送については、(導入されれば)便利になるというイメージだと思いますが、一方で相当な経費を要しますし、バスやタクシーが通っているところでは第一義的にそちらを利用してくださいという形になります。基本的に交通空白を埋めるのが目的なので、便数が少ないとはいえ路線バスが通っている地域ですので、デマンド交通も含めながら、どのような形態が良いのか検討していかなければならないと思いますし、ワークショップや職員が直接出向いてお話を伺っておりますので、今後の東部地域における公共交通のあり方について参考にしていきたいと考えております。</p>
<p>座長</p>	<p>植野委員もワークショップに参加していらっしゃいましたか。何かありましたらお願いします。</p>
<p>戸井： 植野委員 (26 民児協)</p>	<p>私もワークショップに参加しましたが、なかなかこれというアイデアが出てこない。戸井では路線バスの待合所が3ヶ所解体されることになりました。予算のこともあるので、解体後に新しく建てるのは無理だと思います。そのため、デマンド交通のように自宅の前やその近くから乗れるようになれば、待合所はいらぬのかなとは思っています。だんだんと待合所が少なくなっていくと思いますので、デマンド交通の導入に期待しています。</p>
<p>座長</p>	<p>ありがとうございます。 葛委員からもご意見等がありましたらお願いします。</p>
<p>恵山： 葛委員 (27 民児協)</p>	<p>恵山地域で一番利用者が少ない日ノ浜～御崎地区ですが、大きなバスが空で走っているのを見ると申し訳ないという気持ちになります。ですが、つつじ公園の近くにある市営住宅に住んでいる人は、恵山登山口バス停から1 km近く歩かないといけない。しかもその住宅に住んでいる人はほとんどが高齢者なので、そうした人たちが利用するならデマンド交通が良いと思います。自家用有償旅客運送については、前に資料をいただいたことがありますけれど、意外に利用料が高く、路線バスの2～3倍の料金だったと記憶していますので、この地域には馴染まないのではないかなと思います。</p> <p>それに、この地域では漁業者が多く、運転手の確保は難しいと思います。また、朝6時のバスに乗って通学・通院している人もいますので、この時間帯の公共交通は残してほしいという声があります。</p>

<p>座長</p>	<p>ありがとうございます。 最後に資料の写真にも写っていましたが、川口委員お願いします。</p>
<p>川口委員</p>	<p>ワークショップに参加した方は、皆さん現状が厳しいということ、また、地域内を循環してバスを走らせるのは経費がかかるので難しいということを理解しています。過疎問題は半世紀も前から言われていたことですが、抜本的な解決策がないまま今日に至っています。椴法華の人口減の状況が示すように問題は出尽くしているの、市の方からこういうことをやりたいというプランを出してもらって、それについて議論していく方が結論は早いのではないかなと思います。あと、年2回の開催では議論したことも忘れてしまうと思うので集中的に何回か議論の場を設けて結論を出していくようにした方が良いと思います。</p>
<p>座長</p>	<p>ありがとうございました。 それではここで、キーワードとして出ていたタクシーについてですが、東部地域でタクシー事業者があるのは南茅部だけで、前の事業者が撤退して空白期間があったとも聞いていますが、現状について情報がありましたらお願いします。</p>
<p>横山課長</p>	<p>タクシーについては営業区域が国によって定められており、旧市内と戸井～椴法華が函館交通圏という同じ営業区域であるのに対し、南茅部は森町や鹿部町と同じ森交通圏ということで、営業区域が違います。この状態で困ることは何かとといいますと、例えば、南茅部地域内で乗って南茅部地域内で降りる場合は森交通圏の事業者が運行することになっています。以前は南茅部ハイヤーという事業者があっただけでしたが、数年前に撤退しました。 その後、令和2年12月から第一交通という事業者が特例承認で営業区域を跨いで運行できる許可を受けて、日中は南茅部支所付近に常駐する形で運行しております。 一方、戸井～椴法華は函館交通圏となっており、旧市内の事業者と連絡して呼ぶことは可能ですが、急な対応ができないなど不便を感じている方もおられると思います。</p>

<p>(続き)</p>	<p>また、地元には事業者がないので、諦めてタクシーを利用していないという方もいるのではと思われます。合併後の自治体の区域に合わせて交通圏を見直すよう、函館の事業者だけでなく、全国の事業者が国に要望しております。なお、南茅部のタクシー運行の売り上げについては、第一交通に聞く限り、あまりよろしくないということでもあります。しかしながら、南茅部管内で通院に利用する方からは利便性が上がったという声がありますので、市としても事業の継続をお願いしているところです。</p>
<p>座長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、ワークショップの教育大生による提案について、資料の6ページ目になりますが、説明をお願いします。</p>
<p>横山課長</p>	<p>それでは、資料の6ページ目「北海道教育大学函館校学生による提案」では、2回のワークショップの後、学生たちが地域の皆様と考えた内容を踏まえ、奥平准教授の指導のもと、東部地域に適した交通体系について市に提案された内容について7ページ目にかけて記載しております。</p> <p>柱の一つ目としては、地域住民主導による自家用有償旅客運送による各地域内交通網の充実。二つ目には、路線バスのオンデマンド化による各地域と市内中心部を結ぶ交通の確保となっております。これは、市内中心部から各地域へはデマンド化されたバス車両を用い、各地域内では地域の皆様を中心に運行する自家用有償旅客運送を使用して移動するというもので、需要を見据えて車両の小型化に積極的に取り組むとしています。自家用有償旅客運送については、昨今の公共交通の運転手不足の深刻化が背景にあります。現在、地域住民同士での助け合いによる送迎が行われている東部地域では有効な手段であるとしています。</p> <p>ワークショップで皆様が仰っていた路線バスが利用しづらい、あるいは通学の移動手段を確保したい、という声に応えつつ、経済的な持続性についても学生なりに検討してくれた結果ですので、今後の検討の参考にいたします。</p>

<p>(続き)</p>	<p>資料7ページの4「今後について」ですが、市では現在「函館市地域公共交通計画」の策定を進めており、市内でのアンケート調査や東部地域でのバス乗り込み調査のほか、専門業者による各種調査・分析を行ってきております。具体的な内容につきましては3月28日に開催する函館市地域公共交通協議会で報告される予定となっており、これらに加え、今回のワークショップで出された地域の声を踏まえ、令和5年度中の計画策定に向けて検討して参りたいと考えております。</p> <p>最後になりますが、公共交通の問題は地域の皆様の生活に大きく関わることでありますので、できる限り多くの皆様のご希望に添うことが理想ではありますが、多額の経費を要することからすべてのご希望にお応えすることは難しいことでもあります。しかしながら、できる限り地域の皆様の視点に立った対応を検討して参りますので、今後ともご理解とご協力をお願いします。</p>
<p>座長</p>	<p>資料2の3および4について説明いただきましたが、これについて委員の皆様からご意見等がありますか。</p>
<p>榎法華： 中市委員 (東商工会)</p>	<p>一通り話を聞いて思ったのですが、資料1の「検討の方向性について」ということで、3点ほどありましたが、これらを踏まえて検討するという点でよろしいですか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>そのとおりです。</p>
<p>中市委員</p>	<p>そうであれば、現在の路線バスよりも利便性が向上するという点でよろしいですか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>あくまでも、利便性を維持しつつ(公共交通のあり方を検討して)やっていくということです。</p>
<p>中市委員</p>	<p>前回の懇談会で、地域福祉バスも含めてあり方を検討してはどうかと話をさせていただきました。地域福祉バスは当分の間継続ということでやっていて、いつまでやるか分からない。それならば、地域福祉バスも利用した方が利便性も向上すると思うのですが、ワークショップ等では、そういう意見はありましたか。</p>

横山課長	<p>ワークショップでも「地域福祉バスを自由に利用できないか」などの意見は出ていました。現在はある程度の利用人数がいなければならぬ。目的が明確でないと利用できないなどの制約がありますが、もっと自由に利用できないかという意見は出ていました。</p>
中市委員	<p>ほかの委員からもお話がありましたが、バスとタクシーの間くらいの利用料金という話が出ていました。使い勝手が良くなっても料金が高いのであれば誰も利用しないと思います。ですから、地域福祉バスの利用できる自由度を上げることも検討してほしいです。</p>
座長	<p>そういう話は以前から出ています。</p> <p>ただ、現在の車両は大きいので、もう少し小型化した上で台数を増やして、地域福祉バスとデマンド交通と一緒に活用できないという案も出ていますので、これらも含めて検討されていくのではないかと思います。</p>
中市委員	<p>学生たちも様々な案を出してくれていますが、運営主体によっては運行が難しい場合もありますので、地域福祉バスを活用した方が実現性は高いと思います。その辺りのことも含めて、公共交通の再編に合わせて、運用の継続や利用の緩和策を考えた方がいいと思います。</p>
座長	<p>恵山や南茅部では、地域福祉バスで病院送迎も実施しているので、そういったことも含めて、新たな地域交通の検討がされていくと思います。</p>
中市委員	<p>もう一つ確認ですが、今すぐではないにしても、利用者の少ない路線は廃止していくという方針でしょうか。</p>
横山課長	<p>函館バスの方針としてはそうですが、廃止して終わりというわけにはいきませんから、代替交通についても検討していくことになります。</p>

<p>恵山： 横手委員 (東商工会)</p>	<p>(資料の別添1に) 地方路線バスの収支率が約85%と書いていますが、もう少しで均衡する数字だと思いますので、金額がどのくらいになるかは分かりませんが、残りの15%分を函館市で支援すれば十分に路線バスの運行は可能かと思います。あとは、車両を小型化するなどの工夫で継続できるのではないのでしょうか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>資料の数字は、函館市のみの数字ではなく全国値のものですが、函館バス自体の赤字は年間数億円に上ります。それを国や道、函館市で補助する形になります。函館市からは年間約5千万円ほどの補助金を支出して運行を支え、できる限り路線や便数の維持をお願いしているところですが、新型コロナウイルスや燃料費高騰、運転手不足の影響もあり、現状ではなかなか立ちゆかない状況になっております。この4地域については函館バスが昔から走っている路線で、馴染みもあるので簡単には手を引きたくないという思いもありますが、そうは言っていられない状況であることをご理解いただければと思います。</p>
<p>座長</p>	<p>市においても赤字分の補助は出していますが、制度上、全額を補填することはできないので、残りの部分は函館バスが持ち出している状況です。いろいろな方法があるとは思いますが、現状では(全額補填は)難しい状況です。その分、一部の赤字路線には国や道からの補助金も投入されています。ただ、あまりにも乗客が少ない路線は国も道も補助金を出してくれなくなるので、市が出すこととなります。</p>
<p>横手委員</p>	<p>函館バスがデマンド交通を実施するような情報はありますか。</p>
<p>横山課長</p>	<p>できないことはありませんが、そもそもバス事業者に任せることが妥当かということもありますし、ワークショップでは、まずはバスの小型化と経費の圧縮で、なんとか維持してほしいという意見が多いです。デマンド交通ということになれば、タクシー事業者でも実施できますし、運転手不足という背景もありますので、バス事業者には利用者の多い路線や4地域でも朝夕の通勤通学についてはバスでなければ対応できないと思いますので、この辺りは継続して運行を担っていただき、それ以外の部分ではほかの交通手段を使用するというのも一つの手段だと思っています。</p>

<p>座長</p>	<p>それでは、最後に熊谷委員からご意見等ありましたらお願いします。</p>
<p>南茅部： 熊谷委員 (南茅部町内会 連絡協議会)</p>	<p>委員の皆様から多くの意見が出ていますが、最終的には函館市がとりまとめて協議会に諮ると思いますが、その結果を踏まえて函館バスが今後、どのように対応していくのか分からないので、函館バスの意向を聞かないと、デマンド交通を導入するとか、地域福祉バスを活用するとか、町会が運行するとか、そういった議論はできないと思います。ところで、この懇談会はまだありますか。</p>
<p>座長</p>	<p>公共交通をテーマとするかは分かりませんが、この懇談会は（令和5年度も）継続します。</p>
<p>熊谷委員</p>	<p>大事な問題なので、できれば公共交通をテーマとして継続し、都度、函館バスの意向や市の考えを聞いて、それを議論する場を設けていかなければならないと思います。</p>
<p>座長</p>	<p>最後にお話ししようと思いましたが、来年度は南茅部支所が担当となりますので、南茅部支所長にもご要望いただければと思います。たしかに、公共交通はここで終わることではなく、続けていくと思います。メインとなるテーマは変わるかも知れませんが、必要に応じて公共交通のお話もさせていただきますので、その辺りは話し合っていきたいと思います。</p> <p>最後に私からお尋ねしたいことがあります。先日、市議会で路線バスに関する質問がありました。そこで函館バスでも運転手不足が深刻化しているという話がありまして、朝夕の通勤通学の台数を確保するために、日中の便数を間引いているということでしたが、その辺りについて情報がありましたらお願いします。</p>
<p>横山課長</p>	<p>運転手不足は函館バスだけでなく、全道のバス事業者で運転手不足により、一部の便の運休を余儀なくされている状況にあります。</p> <p>函館バスに関しては、4月1日のダイヤ改正に向けて平日朝夕の便数を確保しつつ、土日の便数を減らすなどして運転手のやりくりをしている状況にあります。</p>

<p>(続き)</p>	<p>運転手不足の背景には、働き方改革による2024年からのトラック運転手の時間外労働の上限が引き下げられること。あとは、バスの運転手もそうですが、休憩時間が1時間延長される、すなわち、労働時間が1時間減るということになります。バスの運転手は拘束時間が非常に長いので、勤務を組むのが非常にきつくなっており、それに加えて、運転手不足という問題がありますので、2024年以降はさらに厳しくなることが予想されています。函館バスでも運転手の募集を行ったり、運転手を自社養成したりと対応しております。全道的な問題であることから渡島総合振興局でも運転手向けの企業説明会を開催するなどして対策に取り組んでいますので、函館市としてもできる限りのことは支援していきたいと思っています。</p>
<p>座長</p>	<p>以上をもちまして、公共交通に関する議題は終了したいと思います。その他で皆様からご意見等がありますか。</p>
<p>川口委員</p>	<p>JRは赤字路線をバス転換していますが、路線バスもJRと同じく赤字になると思います。これは、やはり人口減が問題で、先程の運転手不足の話もそうですが、昔はニチロやデパートと並んで函館バスも人気の就職先でした。今日の話でも様々な分析結果が出ていますが、分析ばかりではなく、実効性のある計画を提案してもらって、それについて議論していかないと時間がないような地域の現状になっていますので、それに期待しています。また、今回の議論の内容を町会で話をするにも何も前進していないように思うので、その辺りについてもお願いしたいと思います。</p>
<p>中市委員</p>	<p>(この懇談会は)あとどれくらい開催されますか。</p>
<p>座長</p>	<p>あと2年です。</p>
<p>中市委員</p>	<p>テーマはどのように決めているのですか。</p>
<p>座長</p>	<p>各支所間で協議して決定しております。</p>

<p>中市委員</p>	<p>交通の問題や観光も大事かも知れませんが、前回も言ったとおり、この地域にはそれ以上に大きな問題があるので、それを議題にしてもらいたいと思います。</p>
<p>座長</p>	<p>前回お伺いしておりますので、検討させていただきます。  それでは、本日の懇談会はこれで終了します。  先ほども申しましたとおり、令和5年度は南茅部支所が担当します。開催日時等につきましては、あらためてご案内いたします。  本日は、長時間にわたりありがとうございました。</p>
<p>司会</p>	<p>以上で本日の懇談会を終了いたします。  ありがとうございました。</p>