

行政視察報告書

平成30年5月18日

呉市議会議長 殿

呉市議会議員 土井 正純
中田 光政
小田 晃士朗
福永 高美
岡崎 源太郎

次のとおり行政視察したので報告します。

1. 視察期日

平成30年5月9日（水），10日（木），11日（金）

2. 調査項目

北海道北広島市 北広島駅周辺の整備及び運営について

北海道帯広市 十勝バス(株)本社
地域に貢献する十勝バスの取り組みについて

北海道帯広市 地域公共交通の取り組みについて

3. 参加議員

土井正純，中田光政，小田晃士朗，福永高美，岡崎源太郎

4. 随行者

山中 剛

北海道北広島市

■調査項目

北広島駅周辺の整備及び運営について

・調査対応者

都市整備課	課長	中垣	和彦	様
都市整備課	主査	佐々木	克彦	様
土木事務所	所長	人見	桂史	様
土木事務所	主査	野尻	敬	様
議会事務局	局長	藤木	幹久	様
議会事務局	主事	金田	周	様

・調査期日

平成30年5月9日（水） 13時00分～14時30分

・北広島市の概要

人口：59,064人

世帯数：26,837世帯

・調査目的

呉市の玄関口である呉駅周辺地域の総合開発，とりわけそのにぎわいの核となるそごう跡地の活性化は不可欠であり，周辺整備の可能性について調査を行う。

・調査内容

【北広島市からの説明】

北広島駅周辺の整備事業について

◆周辺整備における課題

- ①住宅都市の性格を強めながら発展に期待できるが，新しい市民が増加するなかでのコミュニティ意識，ふるさと意識の醸成
- ②単なるベッドタウン都市から住宅，業務の複合都市への発展
- ③市街地が分散化している中で，市の中心市街地の形成（集積）
- ④JR千歳線で分散化されている北広島駅東西地区の一本化

◆各種補助金と事業費一覧

- ①土地区画整理事業（ふるさとの顔づくり事業）

総事業費 約80億円（補助金 25.5億円）

- ②街並み・まちづくり総合支援事業

総事業費 約20億円（補助金 6.8億円）

- ③優良建築物等整備事業

総事業費 約30億円（補助金 9億円）

◆北広島駅東土地区画整理事業の概要

施行者：北広島市

地区面積：13.6ha

事業期間：平成元年～11年度（精算期間を除く）

総事業費：約80億円（内補助金25.5億円）

公共減歩：28.28%

土地所有者権者：61人 借地権者：39人

◆事業の目的

北広島駅東地区は、本市の行政・経済の中心地である東部市街地の一郭をしめるとともにJR北広島駅を中心とした交通の接点であり、さらに新興住宅地と既存の市街地の接点でもあり人の流れも多く、市の玄関口として重要な役割を担っている。しかし、駅前という地理的条件にもかかわらず、基盤整備が遅れ土地の高度利用が長年図られていなかった。

このことから、土地区画整理事業により駅前という特徴を活かし、市の玄関口としてふさわしい街並みを整備するとともに、市制施行を念頭におき個性的で魅力ある顔づくりを目指すものである。

◆駅周辺地区の整備方針

・北広島市の顔づくり

交流・交歓・出会いの創造のため、市民の求心力を育む本市の顔となる駅前空間、活動交流施設の整備

・文化の香りを高めるまちづくり

親しみ・気軽さなど日常性を演出するため、文化に親しむ駅前空間の創出

・緑の景観軸、歩行者軸の形成

駅東西の一体化、緑あふれる快適な歩行者ネットワークの形成

◆ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業

・地区の顔としての位置づけ（平成元年地区指定，平成4年計画承認）

・個性と潤いのあるまちづくりを推進

・質の高い基盤整備（連絡橋のドーム設置，レンガ舗装，デザイン照明灯）

◆東西連絡橋について

・JR北広島駅（橋上駅）に隣接し，昭和63年12月に自転車歩行者専用道路として都市計画決定

・JR千歳線を東西に結ぶ橋梁部～東西連絡橋

・愛称：エルフィンパーク

◆設置目的

・北広島市の玄関口に位置する広域的な市民の出会いの空間

・市民参加のイベントや展示会などコミュニティ活動を支援する交歓の場

・広域サイクリングネットワーク構想における拠点空間

・JR北広島駅の東西を結ぶ市民の交流や憩いの広場

・北広島市の中核ゾーンにおける個性ある都市景観の創造

《エルフィンパークという名称について》

豊かな緑に包まれた北広島市のイメージを「森に棲む妖精」（エルフィン）

としている。本事業を展開するにあたり、テーマを「妖精の森に文化が香るまちづくり」とし、その顔になる施設であることからエルフィンパークと名付けた。

◆エルフィンパークの概要

- ・幅32m，長さ63m，高さ14m，面積約2,000㎡
- ・開閉式ドーム型屋根
- ・モニュメント，絵タイルによりイメージテーマのエルフィン(妖精)を表現
- ・交流広場，多目的展示コーナー

無料開放

市民に多様な憩いと集いの場を提供

コミュニティ活動の助長及び交流の促進

催しなどを通しての地域振興

- ・行政サービス

諸照明の交付（住民票，印鑑登録証明ほか）

総合案内，行政情報の提供

◆街並み・まちづくり総合支援事業（旧制度）

公共施設と建築物の調和した美しい街並みの形成と地域を活かしたまちづくりを推進する。

施行者：北広島市

区域面積：5.4ha

事業期間：平成6～11年度

総事業費：約20億円（内補助金6.8億円）

◆街並み・まちづくり総合支援事業の事業内容

- ・高次都市施設

地域交流センター（図書館）の建設 平成8～10年度 約17億円

【芸術文化ホール（愛称は花ホール）】

地上3階，地下1階，597席のシューボックス型ホール

270人収容の活動室，楽屋，アーティストロビー，バーカウンター

【図書館】

20万冊の蔵書，一般開架コーナー，児童コーナー，AVサロンなどの多彩な情報スペース，オンラインによる充実した配本サービス

- ・地域生活基盤施設

駐輪場の建設（2棟，A=644㎡，359台）平成11年度約56百万円

西口自転車輪車場（601台），東口自転車輪車場（359台）

- ・高質空間形成施設（アート，植栽，障がい者音声触知案内板）

◆優良建築物等整備事業

良好な市街地形成と良質な市街地住宅の供給を図ること及び土地の高度利用などにより，公共駐車場を確保することを目的とする。

施行者：大和ハウス工業（株）札幌支店

事業期間：平成10～13年度

総事業費：約30億円（内補助金9億円）

住宅の整備に伴い公共用通路（4階）及び駐車場（1・2・3階）の整備

エルフィンパークの維持管理について

◆供用開始について

1999年（平成11年）12月21日部分供用開始

市道エルフィン通（自由通路部分）と駅舎を先行供用

2000年（平成12年）4月全面オープン

エルフィンパーク（交流広場）と斜路等入口

◆東西連絡橋歩行者数

JR北広島駅における1日当たり平均乗車人員総数

平成24年度 7,837人

平成25年度 7,734人

平成26年度 7,637人

平成27年度 7,605人

平成28年度 7,577人 5年間 平均乗車人員7,678人

歩行通行者数（仮定）12時間×50人/時=600人

東西連絡橋歩行者数（仮定）7,678人+600人=8,278人

東西連絡橋歩行者数 8,300人/日

◆年間の維持経費（歳入・歳出）

年間維持経費 約46,000千円

歳出【経常経費】

警備委託や清掃委託等で 約33,000千円

修繕費や光熱費等で 約9,000千円

歳出【政策経費】

屋根の防水工事等で 約4,000千円

歳入

一般財源・営繕基金負担金・広告料等で 約46,000千円

◆維持管理について

日常管理

24時間体制の警備，日々の清掃

定期管理

消防設備や機械設備の定期点検

修繕等

軽微な破損等は，適宜対応

防水工事等の高額な修繕は，計画的に修繕を実施

◆今後の課題について

機械設備や電気設備などを含めたエルフィンパーク全体の大規模修繕が課題となっている。

【質疑応答】

- Q. エルフィンパークは市道として整備しているが、JRとの交渉は難しかったと思うが？また、区画整理において市民の意見の反映は？
- A. JRは今でも交渉している。ボールパーク関連もそうでなかなか難しい。担当者レベルではなかなか結論が出ない。費用面での調整も難しい。パブリックコメントは条例でやっているが、駅周辺整備当時はパブリックコメントではないが、何かしらしたのではないかと思う。駅舎はJR、エルフィンパークは市が整備した。整備時駅周辺に住民は少なかったのでまめに意見交換をしていた。
- Q. 地権者交渉は大変だったか？
- A. 土地高騰の場所もあり、あまり負担をかけないように行った。
- Q. ふるさとかおづくり事業とは？
- A. 高級なレンガ舗装、街路灯などふるさとかおづくり事業として申請 旧建設省の補助で今はない。
- Q. 補助金をうまく使っているが、ボールパーク建設へ向けた新駅への良い経験となるがそこへ向けてどうか？
- A. 新駅自体確定ではない。つくるとしても5年後開業なので、間に合わない。今の北広島駅の改修を視野に入れて動いている。JRは費用的に難しいので、費用負担しない。日ハムが出せば新駅構想もありえる。これからである。補助があれば活用したい。
- ・ 呉市も国土交通省がコンパクトシティを推進しているが、財政状況の厳しい中、呉駅の周辺整備に向けた立地適正化計画や地方創生などを活用した補助メニューを使っていかないといけない。
- Q. 文化都市を目指したのか、駅前に商業施設があったりしたのか？
- A. 公共的な施設が多かった。何もなかったところに文化施設をおいた。商業施設等は西口にあった。
- Q. 建設から約20年経過しているがエルフィンパークの修繕計画のようなものを立てているのか？
- A. 現在研究中であり、そのように動いていきたいと考えている。
- Q. エルフィンパークにある市民サービスコーナーや交流広場の管理は？
- A. 市民部市民課である。
交流広場は市民部に年間利用の占用許可を出している。
- Q. 民間営利目的に出店することは考えていない
- A. 道路としての整備なので民間の出店は考えていない。
- Q. 駅前に商業施設の誘致を考えていなかったのか？
- A. もともとこのエリアは団地として整備され商業という色がなかった。そのため、駅前商業施設というのが発展してこない。ボールパークの環境によってはどうなっていくか、これから課題である。
- Q. 札幌市のベットタウンになっている。車の乗り入れは多い？
- A. 満車になることはない。イベントなどあれば埋まることもある。

【呉市での展開の可能性】

人口減少・高齢化が進む中、呉市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要である。

北広島市の駅周辺整備は補助金をうまく活用し整備されていた。そのノウハウは今後の日本ハムファイターズの新球場ボールパークに向けた駅の再整備に活かされるのではないかと感じた。

呉駅周辺を考える時、北広島市のように国の補助金を上手く活用する研究をすることが不可欠と感じた。

また、呉市においても「呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会」の第1回会議が5月2日に開催され呉駅周辺の総合的な開発を目指して議論が始まった。都市機能が集積するにぎわいの拠点として重要な呉駅周辺の再整備において、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、財政状況の厳しい中、立地適正化計画制度を大いに活用した補助メニューと地方創生関連予算を組み合わせた有効的活用を考える必要がある。

日本ハムのホーム球場については駅周辺のビフォーアフターのため5年後にもう一度訪れたいと思う。



【北広島市 視察風景】

北海道帯広市【十勝バス株式会社】

■調査項目

地域に貢献する十勝バスの取り組みについて

- ・調査対応者

十勝バス株式会社 事業本部長 長沢 敏彦 様

- ・調査期日

平成30年5月10日（木） 14時00分～15時30分

- ・帯広市の概要

人口：169,327人

世帯数：85,638世帯

- ・調査目的

地域の公共交通の在り方について官民双方の視点から、現状や課題についての調査を行う。

- ・調査内容

【十勝バス株式会社からの説明】

1. これまでの経緯

会社概要

地域に支えられ90年。そして100年企業へ
地域の皆さまに 一生涯 利用していただける企業をめざして
設立：大正15年 従業員数：250名 車両数：136両
乗合バス（108両），貸切バス（22両），ハイヤー（5台），
福祉ハイヤー（1台），介護事業，学童保育事業

企業理念

「私たちはいつも身近な存在として皆さまに生活の安心を届けます」

1. 安全で快適なサービスを提供します。
2. 感謝と思いやりの気持ちを育み真心で接します。
3. 幸せでやりがいのある企業を作ります。

全社員のアンケートにより想いを込めた言葉を組み合わせで唱和・ネーム
プレートの裏に※2008年1月制定

事業規模等

十勝管内14市町村をカバー，年間営業走行キロ480万km

十勝管内のバス利用者の推移

S44年2，300万人をピークに現在は1/5以下に

経営改善の推移：段階的な経営合理化

資産売却，車両更新引き延ばし，人件費削減

営業収入50%減， 人件費60%削減

第一次自主再建計画（1990～1993）

第二次自主再建計画（1994～1998）

各年度毎単年度計画（1999～2002）

第一次心生5カ年計画（2003～2009）

第二次心生5カ年計画（2010～）

2. 近年の取り組み

行政と連携した取り組み（H13-H18）

→ 新しいバスサービス（フレックスバス・デマンドバス）

フレックスバス実証実験

迂回型路線バス（デマンド型バス）実証実験

（路線の一部を「予約」に応じてよって迂回させる運行）

行政と連携した取り組み（H19-今も継続）

→ BDFを使用したバス運行

BDF運行にトライした理由

・資源の有効活用

廃棄されている「てんぷら油」（家庭・店舗・事業所）を資源として活用したい！

・環境負荷の低減

毎日運行している路線バスからの排ガスを抑制したい！

・バスの利用促進

バスと廃油を介した「地域内のエネルギー循環」を構築することでバスに触れる機会，バスに乗る機会を増やしたい！

廃食油の回収方法

路線バス全車両内に回収BOXを設置市内の公共施設，商業施設やGS，小学校，エコバスセンターなどでも回収



廃食油回収⇒BDFバス運行⇒植物油の循環

効果：廃食油回収とバス利用促進

● 廃棄物の有効活用 10万L/年

● CO₂削減量 約50t/年（H23路線バス燃料での実績）

● バス利用促進・渋滞緩和（クルマ利用抑制）効果

廃油の回収に「協力した人」は「協力しなかった人」よりも

- 自動車の「自動車の利用を控えよう」という気持ち」が大きい
- 自分にとっても、まちにとっても「バスが必要だ」と感じている

（実際に…）

- 自動車の利用傾向（頻度）が低い！
- 路線バスの利用傾向（頻度）が高い！

（H19年度アンケート調査結果より）

「環境配慮行動」と「バス利用」の相互的な活性化に成功！

→ 小学校や高齢者学級での出前講座（MM活動）

小学校や高齢者へのMM活動（出前講座）

2007年から継続・・・，環境活動として・・・

帯広市内小学校におけるMM教育の実施評価

■実施校

平成19年度・・・9小学校 833人

平成20年度・・・5小学校・1中学校 計414人

平成21年度・・・6小学校・1中学校 計544人

平成22年度・・・4小学校 320人

平成23年度・・・4小学校 250人

平成24年度・・・3小学校 141人

平成25年度・・・5小学校 292人 計2,794人

■定期券売上枚数

★MM教育を実施した結果として、定期券売上枚数がMM教育を実施した一定期間後より大きく増加していることを確認。

※一定期間後：対象の児童/生徒の高校入学時期と一致

★ワイドフリー定期券の発売も利用増に貢献

3. 戦略的な営業強化

（1）2008年 取り組みは小さく始める

→ 原油高での危機感から営業強化のコンセンサス

→ 1つの停留所から始める

（2）2009年 非顧客に顧客で無い理由を聞くし

→ 乗り方がわからない

→ 行きたい場所があっても、どのバスを利用していいのかわからない

→ 顧客の現実とサービス提供者の現実に大きな乖離

→ 『不便』ではなく『不安』が本当の理由

→ バス（移動）は『目的』ではなく『手段』

→ 価値あるデータは顧客が持っている

（3）2010年 不安解消・目的提案活動を始める

→ 『不安』を解消するために『バスの乗り方』を説明

→ 『不安』を解消するために『あいさつ』や『マイク活用』を徹底

→エリアを絞った目的別時刻表

環境・経済・健康面からもPR

→対象者を絞った情報発信

(高校に送迎に来る保護者・官庁・自治体職員)

(4) 2010年 目的を全面に打ち出した商品開発

→手段に徹する

→自社(手段)を脇に置き、施設(目的を前面に)

→日帰り路線バスパック → 施設の強みを活かす

路線上の施設+路線バスお互いの強みを組合せた企画商品

中心市街地活性化のためのまちなか日帰り路線バスパック

通学・通勤定期の土日乗り放題・免許返納者割引

4. 営業強化の成果

(1) 40年振りに利用客数が増加

2011年度 : 一般生活路線 10.5%増

: 路線バス全体 4.3%増

2012年度 : 一般生活路線 11.7%増

(前々年度対比 12.2p増)

: 路線バス全体 12.4%増

(前々年度対比 16.5p増)

(2) 全国のバス事業者との連携のために

(3) 道内バス会社が連携、北海道運輸局が意見交換会を開催

(4) 会社全体が生まれ変わった!

社員が輝き始める

40年に渡るお客さまの減少と大きな合理化が自信を失わせていたが・・・ → 40年ぶりお客さまが増え、自信を取り戻し始める

会社が生まれ変わった

→ 各々が自ら動き始める → 自発的

→ チームで連携し始める → 励まし合う

→ お客さまにとってどうなのか考え始める → 善悪判断

5. さらに成果を求めて

(1) コミュニティの創造

(2) Facebookの活用

情報発信とお客様の声を収集する

(3) タクシー事業者との連携

二次交通充足地域の創造

★十勝の魅力ある観光地や施設と共同で旅行商品を開発し「移動」と「魅力」をセットで発信することで多くの観光客に十勝に来てもらい地域の活性化につなげていくことを目指す

(4) 産学官金連携による、目的地検索

クラウドアプリ 『もくいく&バスロケ』 開発!

開発の背景

バスを利用しない理由

- ・目的地へ行きたいが、具体的なバス停の名前が分からないので、検索できない
- ・バスの時刻表が複雑で見方が分からない、また複数ある路線の場合はより複雑
- ・乗り方や目的地への行き方、かかる所要時間等が不明確
- ・バスの乗り換えなどが発生した場合の経路などが分かりにくい
- ・観光や出張等で馴染みのない土地に来た場合、乗り方、所要時間、価格など不明なことも多いため、違う交通手段を使ったほうが安心
→バス利用者のお客様の不安を解決できるサービス

6. もくいくの機能

バス停検索・住所検索だけでなく地図をタップして時刻検索が可能!!

7. バスロケ連動～路線バスの不安解消～

知らない路線バスに乗るための大きな三つのハードル(不安)

1. 乗り場・乗り方がわからない
2. 既に通過したのか、これから来るのかわからない
3. バスが行きたい方向に向かっているかわからない

検索結果とバスロケーション機能の連携

「もくいく」と「バスロケ」で「初めての不安」を解消し、乗りやすい環境を提供

8. バスロケーションサービスの機能

バス停をタップすると検索システムの到着予定時間を表示

地図での位置情報のみならず、バス停での位置情報表示

バスがあと何分後に到着するかも表示

到着予想時刻とバス停位置表示機能については2月下旬リリース予定

9. バスロケーションサービスの特長

管理者画面・各種ログ

- バス会社の管理者がバス位置情報を一括表示
- スマートフォンの状況等が監視可能
- 運転時間・経路・遅延等様々な情報を保有
- データ蓄積・分析可能

運転手の操作は一切不要

運転手がバス設置のスマホに近づくと、スマホアプリがシステムを自動判別しサービスを開始 ※運転手がタッチする仕様もあります

10. 観光アプリ ～旅をつくって発信する～

利便性向上, ビジネス客・観光客, 利用促進

観光者への路線バスを利用した観光を加速

ICTを利用しバスを活性化

乗降カメラセンサー設置～データ収集と見える化で路線バスを改善

[概要]

- ・乗降センサ＋スマホ車載器＋管理サーバによるシステム構成。
- ・乗降センサがバス停別での“乗り”・“降り”をカウントし、スマホ車載器にて記録集計。
- ・スマホ通信機能により、インターネット上の管理サーバにアップ。(GPS情報も含む)

ヤマト運輸（株）との提携による客貨混載輸送

地域の人流・物流ネットワークの効率化を図ることにより、バス事業者及び物流事業者の収支の改善、ドライバー不足の解消及びCO₂削減による環境保全に向けた取り組み

ポイント会員制度 『 勝ちばすクラブ 』 誕生！

会員制度『勝ちばすクラブ』でコミュニティの創造！

- ①ポイント制度によるお得感
- ②交換商品はさりげなく生活必需品
- ③回数券の利用促進
- ④十勝バスの絶対的なファン作り

ドライバーの確保・育成の取り組み

バスドライバーコンテストの目的

バス運転者に関心や興味を喚起し運転者の安定的な確保・育成をする

- ① ストライバーとしての自信と誇りを持たせる
- ② バスドライバーの魅力を広く発信する
- ③ 性の社会進出にバス業界として貢献するためにも女性ドライバーを輝かせる

女性ドライバーから一般女性へメッセージ

バス運転体験会の実施（不安解消のため）

- ① 自分にも運転が出来る」「運転者になれる」というイメージ作り
- ② 女性にも大型免許取得についての興味をもってもらう
- ③ 年層においては「そもそもバス運転者になれるというイメージを持っていないのではないか」

【まとめ】

- (1) 『非顧客』に顧客でない理由を聞いた
→ 真の原因は『不便』ではなく『不安』
→ 顧客の現実とサービス提供者の現実の大きな乖離
- (2) 小さく行動を開始した
→ 小さな検証→方法の多様化→他の路線への活用
- (3) バスは移動の手段であり目的ではない
→ 顧客が求める真の価値 → 『ドリル』ではなく『穴』！
- (4) 知識は行動して初めて成果となる
→ 知識は使われなければただの情報 → アウトプット
- (5) 新たな価値を創造しての新商品の開発

→ 強みを組合せ・組み直し → イノベーション！

【質疑応答】

Q. BDF 運行は実際はどうか？

A. BDFの単価があわない。コストは高い。メンテナンス費用もかかる。社会貢献的なものとして割り切ってやっている。2台だけやっている。

Q. B D F は坂など登れない？

A. 比較的年式が古い車両は適合している。運行に問題ない。

Q. 十勝バスの運転手が優しくなったという話もあるが、呉も直営から民間へ移行したが、一番大切なこと、苦労話など人材育成について？

A. まだ苦情がくる。昔からすれば良くなっている。人はそう簡単には変わらないが良い話など運転手にきっかけを与えること。上の人をもっと上手にのばすことがいい。人を変えるやり方、良い運転手をどんどん伸ばしていくと自然と人がかわってきた。お客さんを乗せてやっているという感覚のドライバーも近年までいた。

Q. 一般路線の増加について

A. ターゲットを若者にしている。

Q. 優待パスは市からの助成があるのか？

A. 帯広市から年間8000円分配った（その前は48回券を配っていた）。現在は完全無料化としている。

確認方法は、整理券を高齢者専用BOXへ入れてもらい、それを手で数え市に報告。1枚当たりの単価を知りたいので、始まる1年前から、全路線でどれくらい70歳以上がお金使っているか調べた。70歳以上の乗客すべての平均運賃は、十勝バス283円、別のバス会社220円。前年度ベースを1年遅れで予算化している。

Q. 免許返納について

A. 運転経歴証明書、警察で発行。（身分証明書みたいなもの1000円）それを見せれば半額にする。証明書を持ちさえすれば。

Q. 観光路線のPRはどこでしているか？

A. 市内関係各所にパンフをおく。ネット予約できるようネット対応もする。

Q. 呉市も路線の見直しを考えているが、バスを乗り換える拠点整備は、民間としては有りか？

A. 乗り換えるならタクシーという意見が多い。乗り継ぎ拠点があるとそこからタクシーというお客は多い。乗り換えの抵抗は強い。客離れのリスクを負うので市の補填が必要と考える。

Q. 道路網計画がはじまっているが、行政の人間は本気か？

A. 交通政策の専門部署がない。商業支援課、経営支援課などの担当部署になる。地域協議会で最近各部署が入ってきた。

【呉市での展開の可能性】

市民生活に欠かせない公共交通の維持，将来にわたって市民の移動手段を確保していくため，基幹バス，生活バス等の公共交通機関の運行支援を行うことは必要不可欠である。

呉市も基幹バスと生活バスの乗り換え拠点の整備において，地域協議会などと意見を交わし，客離れの起きないような交通網の整備が必要と考える。

十勝バス株式会社の戦略的な営業強化の取り組みとして「乗り方が分からない」「行きたい場所があっても、どのバスを利用していいのかわからない」「『不便』ではなく『不安』が本当の理由」など利用者の意見を集約することで，公共交通の必要な小学生や中学生・高齢者を対象としたMM（モビリティ・マネジメント）活動（出前講座）を実施した結果として，定期券売上枚数がMM教育を実施した一定期間後より大きく増加していることが確認できた。

今後，公共交通の必要な小学生や中学生・高齢者を対象としたMM（モビリティ・マネジメント）教育を学校などと連携し推進していくべきである。

十勝バス（株）独自で，高校生の定期購入者は土日・祝日の運賃を市内は無料としているが，このアイデアは呉市においても使えるか検討すべきと思う。



【十勝バス(株) 視察風景】

北海道帯広市

■調査項目

地域公共交通の取り組みについて

・調査対応者

商工観光部商業まちづくり課 主任補 屋仲 聡一郎 様
議会事務局総務課 課長 佐藤 淳 様
議会事務局総務課 主任補 高橋 均 様

・調査期日

平成30年5月11日（金） 9時30分～11時00分

・帯広市の概要

人口：169,327人
世帯数：85,638世帯

・調査目的

地域の公共交通の在り方について官民双方の視点から、現状や課題についての調査を行う。

・調査内容

【帯広市からの説明】

帯広市の公共交通

◆市街地（路線バス）

十勝バス（26系統 443便）

拓殖バス（15系統 108便）

◆農村部（デマンド方式乗り合いバス）

大正交通（大正地区 1地域 12便）

毎日交通（川西地区 2区域 14便）

路線バス利用者数の推移（H13まで）

S55 17,946千人 → H13 5,984千人 3割に減少

乗合バス事業の需要調整規制の撤廃→採算性の問題で既存路線を廃止
⇒バスを利用できない地域の発生

基本計画の策定と取り組み

◆検討委員会（学識経験者，バス事業者，バス交通従事者，市民・利用者，関係機関，帯広市）

帯広市バス交通活性化基本計画【H13策定】

〈バス交通活性化の方針〉

(1) 適切なバスネットワークの形成

(2) バスサービスの向上策の推進

農村部の地域概況 (H14)

・川西地区

面積440.3km, 人口3,828人, 世帯1,154世帯

・大正地区

面積112.1km, 人口3,424人, 世帯1,071世帯

新しい交通システムの検討

・大正地区

農村部の新しい交通システムについて調査・検討 (H14)

平成15年7月 デマンド型乗合タクシー

「あいのりタクシー」実証実験運行

あいのりタクシー運営協議会

(町内会, 老人クラブ, 農協・病院, 運行事業者, 関係機関, 帯広市)

利用方法の周知, 意識調査の実施, アンケートの実施, 運行方法の改善

平成16年4月 「あいのりタクシー」本格運行開始

「あいのりタクシー」事業概要

使用車両: ジャンボタクシー (1台)

運行開始: 平成16年4月～

運行区域と便数:

大正地区→市内中心部 4便

市内中心部→大正地区 3便

大正地区内 5便

運賃: エリア制 (400円～1,000円)

・川西地区

川西地区でのデマンド型交通の検討 (H16)

川西地区公共交通検討会議

(町内会, 老人クラブ, 農協・福祉施設, 運行事業者, 関係機関, 帯広市)

利用方法の周知, ヒアリング調査の実施, アンケートの実施, 運行方法の改善

平成17年10月 「あいのりバス」本格運行開始

「あいのりバス」事業概要

使用車両: マイクロバス

運行開始: 平成17年10月～

運行区域と便数:

八千代地区→市内中心部 3便

市内中心部→八千代地区 4便

戸蔭地区 →市内中心部 3便

市内中心部→ 戸蔭地区 4便

運賃: エリア制 (300円～1,000円)

あいのりタクシー・バスの利用方法

市内中心部では、病院や商業施設等に約10カ所ある停留所で乗降が可能
農村部（川西・大正地区）では、自宅前などどこでも乗降が可能

1. 電話予約
2. オペレーター受付
3. 乗車場所までお迎え
4. 目的までお送り

※インターネット利用も開始

あいのりタクシー・バス利用促進の取り組み

・大正交通（大正地区）

登録証や時刻表を携帯できるポーチを作成し登録者に無料配布

H17 3,216人 → H29 5,780人 利用者増加

・毎日交通（川西地区）

中学校と連携し、登録や予約を学校を通じて行い、部活動後の生徒の移動の足として活用

H17 1,862人 → H29 11,356人 利用者増加

基本計画による継続した取り組み

H14 新しい交通システムの検討

- ・東地区フレックスバス需要調査
- ・農村部の生活交通利用実態調査

H15 公共交通サービスの実証実験

- ・東地区フレックスバス実証実験運行
- ・大正地区乗合タクシー実証実験運行

H16-H17 公共交通サービスの展開

- ・東地区バス路線の新設・変更
- ・大正地区乗合タクシー本格運行
- ・川西地区乗合バス本格運行

H18 市街地路線バス網再編の検討

- ・公共交通の需要予測
- ・迂回型デマンドバス区間の検討

H19 モビリティ・マネジメントの実施

- ・バス車内での廃油回収
- ・BDFバス運行実証実験
- ・小学校でのMM開始（出前講座）

連携計画の策定

- ・止まらないバス利用者の減少
- ・既存路線と市民ニーズの分析不足
- ・地域の実情を反映した公共交通サービス提供の必要性

実行計画の策定（アクションプログラム）

- ・パーソントリップ調査・協議会の設置・バス路線アンケート

◆帯広市地域公共交通総合連携計画【H20策定】

連携計画に基づく取り組み

目標：バス利用の促進

- ・新規路線の実証運行（活性化再生）
- ・おびひろバスマップ作成（EST）
- ・通勤送迎バスの実証運行（低炭素）
- ・出前講座の実施（活性化再生）

事業者による取り組み

戸別訪問による営業活動→「乗り方が分からない」バスが不安！

- ・不安を解消→バスの乗り方試乗会
- ・目的地検索アプリ「もくいく」
- ・沿線の観光をプラス「路線バスパック」
- ・エリアを絞った「目的別時刻表」

事業者による取り組みの広がり

十勝圏二次交通活性化推進協議会

連携：バス事業者，タクシー事業者，観光地，行政
ホームページ，パンフレット

多様な公共交通施策の継続的な実施

- H13 「帯広市バス交通活性化基本計画」策定
- H14 「基本計画」を受けた新交通システムの検討
- H15 公共交通サービスの実証実験
- H16 公共交通サービスの展開
- H17 公共交通サービスの展開
- H18 帯広圏総合都市交通体験調査
市街地路線バス網の再編
- H19 廃油回収とバイオディーゼル燃料によるバス運行実験
小学校でのモビリティ・マネジメント（出前講座）
- H20 「帯広市地域公共交通総合連携計画」の策定
- H21 地域公共交通活性化・再生総合事業
低炭素地域づくり面的対策推進事業
EST普及推進事業
- H22 地域公共交通活性化・再生総合事業
低炭素地域づくり面的対策推進事業
一村一炭素おとし事業
- H23～モビリティ・マネジメントの継続

高齢者おでかけサポートバス事業

- 目的：（１）健康といきがいづくりの支援
（２）積極的な社会参加の促進

(3) 公共交通機関であるバスの利用を促進することによる環境負荷の低減

(4) 高齢者の道路交通の安全の確保

対象：・満70歳以上の帯広市民（当該年度内に満70歳に達する人を含む）
・バスを利用可能な身体状況であること

利用方法：高齢者バス無料乗車証を降車時に運転手に提示
→バス運賃が無料

利用範囲：帯広市内の路線バス、あいのりタクシー、あいのりバス

無料乗車証明・申請手数料：500円

〈あいのりタクシー・バス 高齢者バス無料乗車証利用状況〉

	あいのりタクシー	あいのりバス
全利用者数(①)	5,780人	11,356人
うち無料乗車証利用者数(②)	5,339人	3,801人
利用率(②÷①)	92.4%	33.4%

路線バス利用者数の増加（基本計画策定後 ～ H28 ）

H13 ～ H18 減少

H18 ～ H23 横ばい

H23 ～ H28 増加

交通政策基本法の施行

〈平成25年度〉交通政策基本法の施行

〈平成26年度〉地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

基本方針

国が策定・まちづくりとの連携を明確化

地域公共交通網形成計画

地域公共交通総合連携計画から変更

地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにしたマスタープラン

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けて実施

地域公共交通網形成計画の策定

地域公共交通が果たす役割

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・環境問題への対応
- ・コンパクトシティの実現

- ・まちのにぎわいの創出
 - ・観光客等の移動の利便性の確保
- 時代により変化する地域のニーズや課題の精査

帯広市地域公共交通網形成計画（H28策定）

計画に基づく地域公共交通の再編
利用促進策の推進

まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成

網形成計画に基づく取り組み

現状と課題

公共交通の利用状況

路線バスは赤字路線が多く、収支の改善やニーズに対応したバスサービスの直しが課題

人口減少と高齢化

高齢者等の自家用車を利用しない人たちが利便施設等を使用しやすい公共交通網の整備が重要

環境への配慮

日常の移動における自動車への依存度は高く、環境に優しい公共交通への転換が課題

待合環境と情報提供

バス停のベンチなど待合環境の整備は進んでおらず、利用者にはバスの遅延に対する不満がある

観光での利用

公共交通に関する案内でインバウンド観光に対応した多言語表記は少ない

基本方針

- 1 公共交通のサービスレベル向上
- 2 生活と交通の拠点の整備
- 3 市民だけでなく、来街者にも分かりやすい情報提供の実施
- 4 利用促進施策の推進

施策・事業

- ・利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線・ダイヤの見直し
- ・バス待合環境の改善
- ・デマンド型交通の利便性向上
- ・分かりやすいバスマップの作成
- ・外国人観光客に分かりやすい案内表示の整備
- ・モビリティ・マネジメント施策の展開 等

「帯広市地域公共交通活性化協議会」における実施事業

平成29年度

- ・「おびひろバスマップ」の更新・作成
- ・中高生向けMM（モビリティ・マネジメント）ツールの作成・配布

・転入者向けMMツールの作成・配布

※「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画推進事業））」を活用
平成30年度～

・市民や来街者にも分かりやすく、親しみやすいデザインへの「おびひろバスマップ」リニューアル

・中高生・転入者向けMMツールの配布（継続） 等

市民や来街者などだれでも利用しやすい持続可能な公共交通の実現

【質疑応答】

Q. 乗り合いバスの利用小学生は少ない？

A. スクールバスは別途走っている。郊外のお子さんは学校まで十何キロもある。農村地区の川西地区ののりあいバス、中学校の部活動終わりにスクールバスが走っていないので、夜間に不安のあるとき利用している。

Q. B D F 採算は？

A. 採算がとれないが、環境対策としての地域貢献。冬に結晶化してエンジントラブルにもなるため、夏しか使えない。

Q. 大正交通と毎日交通の他に業者はいなかった？

A. 例えば大正地区では大正交通さん1社しかいないので、競合するということがなかった。

Q. 運行委託の仕組み

A. 委託料として支払う際、かかってくる車両・人件費を計上、実際の走行距離によって燃料費を払う。運賃は差し引く。沢山乗っても儲けになることはない。委託事業を受けて頂いているのみ。

Q. インセンティブとかないのか？

委託料のみで運行をお願いします。

Q. 運行に係る費用はいくらですか。

A. H28の情報。タクシー収入400万、大正地区経費1300万、900万が委託料。バスも収入560万、川西地区経費1530万、委託料970万。収益は市のものになるので差し引きで委託料が決まる。

固定費用

のりあいタクシー 固定費1000万円（大正地区）

のりあいバス 固定費1300万円（川西地区）

Q. あいのりバス利用料400円～1000円高齢者の負担が大きいのでは？

A. 70歳以上は無料チケットがある。

Q. 民間のノウハウで運行しているがトラブルはないのか？

A. トラブルはあまりない。乗り継ぎがないようにしている。時間の変動はある旨は電話で伝え理解されている。

Q. 登録者数は？

A. 延べ、大正地区920人 川西地区1100人

Q. 利用の内容は？

- A. 市内の総合病院や買い物，地区内であれば友達の家に行くため。
- Q. 高齢者の無料化がはじまった経緯は？
- A. 市長公約として決まった。負担は約2億円。
- Q. モビリティ・マネジメントの取り組みを中学3年，高校1年にしているが？
- A. 高校通学に向けたバス利用の普及活動が主である。自転車通学が難しい。
- Q. 小学校へのMM（モビリティ・マネジメント）活動は？
- A. 授業に組み込み勉強の段階に応じた講座としている。低学年は，すごろくゲームなど，遊びの中でバスに慣れ親しんでもらう，その後にバス会社さんにも来てもらって，実際乗ってもらう。BDFのにおいも嗅いでもらったりし，クリーンなイメージをもってもらったりする。中学校は3年，高校生は1年にマップを配っている
- Q. H26年から小学校対象にやっているけど，どこの部局がやっているのか？
- A. 講座プログラムについては，教育委員会と商業まちづくり課。総合的学習の時間で，小学3年生ではまち探検（社会科），4年5年では環境の時間（総合学習）など先生の監修のもとやっている。
- Q. 子供がバスに興味を持つ教育が必要だが，高校生は定期券を使えば土日が乗り放題のバス会社もあるが，市は利用数を把握しているか？
- A. 把握していない。
- Q. 交通政策基本法に則り呉市も30年に策定の意思があるが，ただ卓上の計画では無理がある。平成28年度帯広市地域公共交通網形成計画の策定は早い。
- A. JR北海道は廃線の議論，路線バスも対岸の火事。そういったタイミングでは遅いので，その中で地域の中で公共交通の意識を高め，普段から市民全体で公共交通を考える下地づくりが大事である。

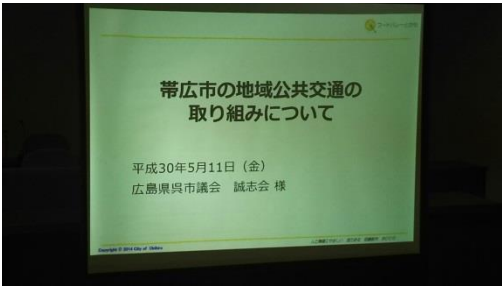
【呉市での展開の可能性】

地域の公共交通機関を将来にわたって維持・確保していくため，効率的かつ効果的な交通体系の確立や，利便性の向上に取り組んでいく必要がある。

地域にそくした公共交通体系の再編や生活バス，地域主導型交通サービス等への運行支援を行うことが大切であるが，帯広市が平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画では，地域公共交通が果たす役割として，地域住民の移動手段の確保，環境問題への対応，コンパクトシティの実現，まちのにぎわいの創出，観光客等の移動の利便性の確保など時代により変化する地域のニーズや課題の精査を行い策定されている。

今後，呉市において地域公共交通網形成計画の策定するにあたり利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線・ダイヤの見直しやモビリティ・マネジメント施策を展開し，市民や来街者など誰でも利用しやすい持続可能な公共交通の実現が望まれる。

特に学校におけるモビリティ・マネジメント教育は，公共交通の利用者増を図る上で重要な施策であると感じた。



【帯広市 視察風景】