

十勝南地域圏域検討会 ワーキングチーム(交通関係)の概要

令和2年2月18日



北海道開発局ホームページへはこちらから。



ワーキングチーム(交通関係)の概要

施策パッケージの概要

- ◆ 広域分散型の地域構造が顕著な十勝南モデル地域は、自動車への依存度が高い傾向。
- ◆ 超高齢化社会の到来、増加傾向にある観光客への対応など、地域公共交通の維持及び活性化が喫緊の課題のため、地域連携による利便性の高い交通ネットワークの形成を目指して取り組む。



ワーキングチーム開催状況

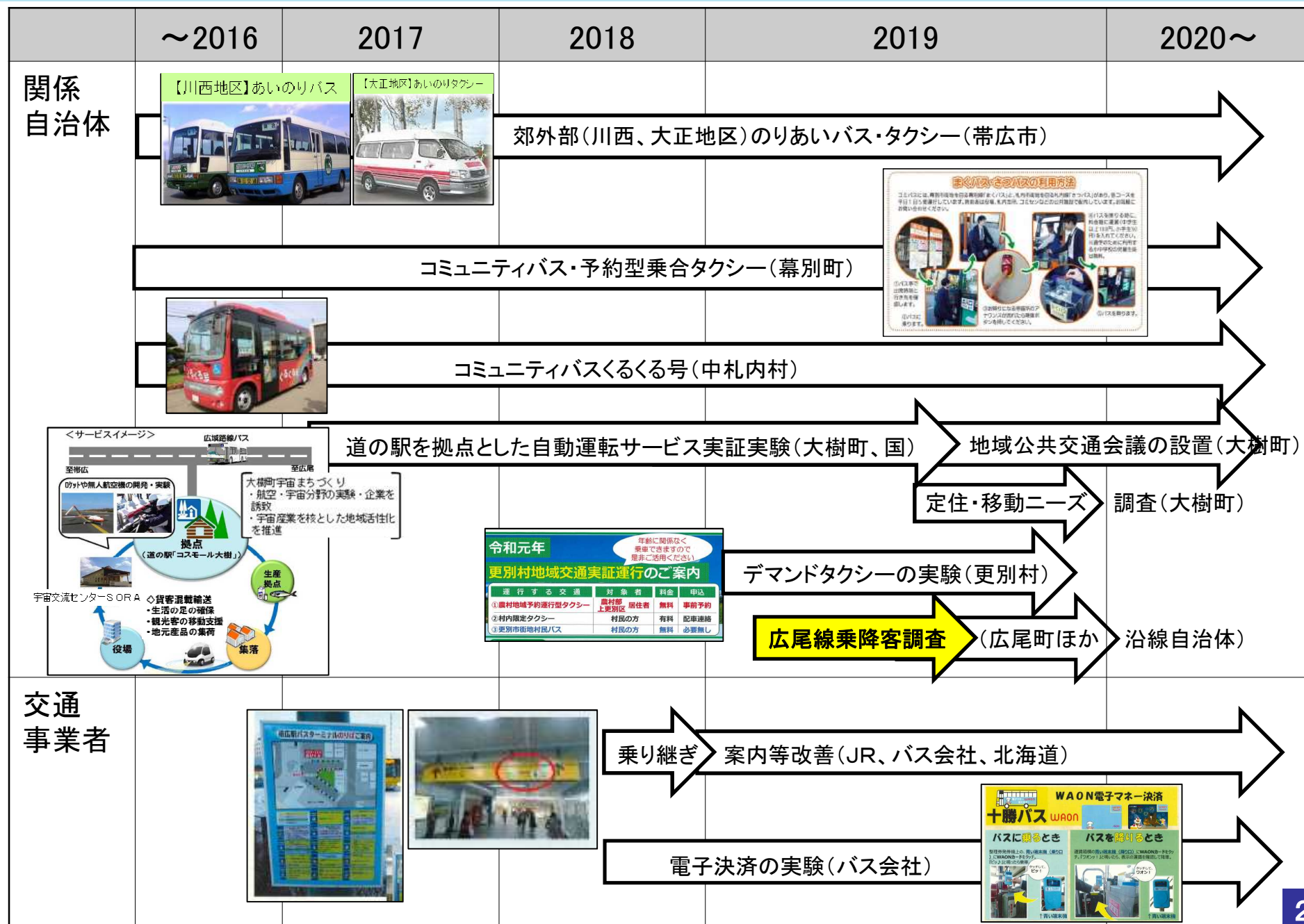
- ◆ 平成30年度 第1回(平成30年8月8日(水))
 - ・ 交通体系の現況や取組状況の共有
 - ・ 課題解決に向けた広域連携で可能な施策などの検討
 等
- ◆ 平成30年度 第2回(平成31年1月31日(木))
 - ・ 地域交通の利便性向上に向けた取組状況の共有
 - ・ 優先的に連携して取り組む施策などの検討
 等
- ◆ 令和元年度 第1回(令和元年12月20日(金))
 - ・ 地域交通の利便性向上に向けた取組状況の共有
 - ・ 地域交通の検討方向
 等



【今後の進め方など】

- ・ まずは、既存路線の利用実態と潜在的なニーズの把握など、WTで交通データの見える化とそれらの共有。
- ・ 実行可能な取組から着実に推移。

地域交通の利便性向上に関する取り組み①



地域交通の利便性向上に関する取り組み②

	～2016	2017	2018	2019	2020～
北海道			シームレス交通戦略推進会議 社会実験(MaaS実験)の実施		
国 その他	生産空間を支える新たな道路交通施策に関する研究(学識者、民間、開発局) 将来的には 南十勝全体に 自動運転公共交通 サービスを提供。		高規格道路快速バスの実走実験 (学識者、民間、国、中札内村、大樹町) データの見える化(圏域検討会) 地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性) 国土交通省 ■ 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。 ■ 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(a)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293市町村)にすぎない。(a) 平成26年度国土交通省(国土交通省)による調査結果に基づく。 ■ 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画(版数)」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。 大分県中部圏 網形成計画 大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針 大分市 網形成計画 大分市の地域公共交通網のありか 地域公共交通活性化再生法等の制度改正(国交省)		

【参考】十勝南モデル地域圏域検討会 ワーキングチーム(第3回:交通関係)開催概要

【主な意見】

- ・(高規格道路利用の)都市間快速バスの実証実験について、利用者からは時間短縮の効果が大きく、非常に満足度が高い結果であった。
- ・道の駅からIC間でシャトルバスで接続した都市間快速バスの実験であったが、利用者からは時間短縮になると好評であった。
- ・一般道路を走行する路線と高規格道路を走行する路線の2つの系統があっても良いと考えるが、2つの系統に分かれることで、どちらか一方が補助制度から外れないか、心配。
- ・時間短縮は高規格道路経由で、乗り継ぎポイントはICを降りた辺りで、乗合タクシーやコミュニティーバスと接続を図ると良いと思う。
- ・高規格道路経由のバスとの接続はIC付近での接続が望ましく、タクシー車両を使ったデマンドであれば、フレキシブルに対応できるが、費用対効果が課題である。
- ・6市町村の負担が増えている状況から8年ぶりに、広尾線沿線自治体で構成する協議会で乗降調査2回(夏期(7月)・冬期(1月下旬予定))実施。
- ・乗降調査の結果の共有だけでなく、今後の方向性について、スケジュール間を持って取り組んでいきたいと思う。
- ・現在、農村地域のデマンドタクシーの実証実験を行っており、来年(R2)夏にもう一回実証実験を行い、できれば令和3年度には一つの形を作っていきたい。
- ・高齢者の利用が多いことから、福祉部門と連携など図りながら、より地域のニーズに合った利用しやすいデマンド型交通を目指していきたい。
- ・地域公共交通網計画の策定に向けて、町内全世帯を対象にアンケート調査を実施し準備を進めている。
- ・シームレス交通戦略の取組では、実証実験第1弾として10月にスマホを活用したMaaSの実証実験を実施し、来年(R2)1月末から2月には第2弾の実証実験を実施し、予約・決済が可能なアプリの有益性の検証を行う予定。
- ・利便性の向上と、地域負担について、両輪で考えていかなくてはならない。
- ・幹となる路線(十勝バス広尾線)について、路線案を幾つか考えて、十勝バスなどに協力いただきながら、机上で検討してみてはどうか。

【話題提供、意見交換】

- ・シームレス交通戦略の取組状況
- ・道の駅「コスモール大樹」を拠点とした自動運転サービス実証実験
- ・新道路技術会議による実験
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の見直し
- ・新モビリティサービス推進事業
- ・十勝バス広尾線乗降調査

【今後の進め方など】

- ・幹線である十勝バス広尾線について、高規格道路活用などにより時間短縮される路線案を設定
- ・設定された路線案との接続について、沿線自治体で対応案の検討を行う



○日時: 令和元年12月20日(金) 15:15~17:00

○場所: とかちプラザ 4階 講習室402

○出席者(敬称略)(計30名)

・十勝バス株式会社 事業本部長 長沢 敏彦

・拓殖バス株式会社 業務本部長 小森 明仁

業務部 営業課 係長 木川 陽介

・十勝地区ハイヤー協会 常務理事 塚本 俊二

・トヨタ自動車株式会社 国内営業部

地区担当員(帯広・北見) 担当課長 河合 秀翁

・帯広市・中札内村・更別村・大樹町・広尾町・幕別町

・北海道 総合政策部 交通政策局・十勝総合振興局

・国土交通省 北海道運輸局・帯広運輸支局

・国土交通省 北海道開発局・帯広開発建設部

【参考】十勝南モデル地域圏域検討会 ワーキングチーム(第2回:交通関係)開催概要

【主な意見】

- ・単純に乗降客が多い、少ないだけでなく、お客様方が何を望んでいるのかというニーズ把握が最重要課題。
- ・高規格道路を走る都市間交通の実験が実施されているが、既存の広尾線との兼ね合いで、適正便数の分析が必要。
- ・今バスに乗っていない方(自動車ユーザーや高齢者)や、どんな理由でバスに乗っていないのかなどの情報を把握したい。
- ・データを事業者が個別に調査することは難しいため、ICTの活用による人の流れの把握ができないか。
- ・コミュニティバス利用客の潜在的ニーズや、広尾線への乗り継ぎの接続、タクシー事業者が撤退した地域での交通ニーズ(タクシー事業のみで成り立たないので、地域交通をトータルで担うなど)を把握することが必要。
- ・H31年度に広尾線沿線自治体で構成する協議会で乗降調査を実施し、その結果をもとに停留所の再編などを検討する予定。
- ・今後、国、道、自治体などで財政的に厳しい状況にあるなかで、どう路線を維持するかの検討が必要。
- ・地域交通を抜本的に変えていくのは難しいため、トライ・アンド・エラーで、やれるところからやっていくべき。
- ・シームレス交通戦略の取組では、わかりやすい情報提供、利便性の高い目的地までの移動の2点を中心に進めているところ。
- ・帯広市内2路線でイオンとの連携により電子マネー(Waon)による運賃決済を実験中。利用客の動きも抽出でき、効果を検証したい。
- ・乗り換え案内アプリで全ての交通モードが検索できるようバス、JR、航空会社との合意はとれた状況。
- ・外国人や観光客向けのフリーパスの取組「ビジットカチパス」については、運賃を支払う煩わしさ、乗り継ぎのストレスを無くすことができおり、今後は多様な交通モード、タクシー会社など、どのような形で発展的にやっていけるかを考えることがMaaSの取組に繋がっていく。
- ・中央バスを中心に全道のバス会社が参加し、外国人向けに都市間高速バスの乗り放題パスを作成し、販売する予定。
- ・空港から南十勝への接続について、幸福、大正等で接続できるが、待ち時間や乗り継ぎの難しさなどから、一度、帯広駅まで行くよう説明している。
- ・帯広市のエリアを中心に自宅から帯広空港への定額料金タクシーを実施しているが、利用件数は伸びている。
- ・国土交通省において、MaaSの取組として、現状バラバラになっているバス会社の時刻表やダイヤのデータをオープンデータ化・共通化することにより、バスの乗継ぎや目的地を簡単に検索できるようなシステムにしていく取組を進めている。

【話題提供:北海道開発局】

- ・道の駅「コスモール大樹」を拠点とした自動運転サービス実証実験
- ・新道路技術会議による実験

【今後の進め方など】

- ・まずは、既存路線の利用実態と潜在的なニーズの把握など、WTで交通データの見える化とそれらの共有を図る。
- ・実行可能な取組から着実に進めていく。



○日時:平成31年1月31日(木) 13:30~16:00

○場所:帯広第2合同庁舎 3階 第1.2号会議室

○出席者(敬称略)(計28名)

- ・十勝バス株式会社 事業本部長 長沢 敏彦
- ・拓殖バス株式会社 業務部長 小森 明仁
- ・十勝地区ハイヤー協会 常務理事 塚本 俊二
- ・帯広市・中札内村・更別村・大樹町・広尾町・幕別町(欠席)
- ・北海道 総合政策部 交通政策局・十勝総合振興局
- ・国土交通省 北海道運輸局・帯広運輸支局
- ・国土交通省 北海道開発局・帯広開発建設部

【参考】十勝南モデル地域圏域検討会 ワーキングチーム(第1回:交通関係)開催概要

【主な意見】

- ・現行制度における路線バスの継続的な運行については、人口が減っていく中、利用者が確保されず収支が改善されないと、自治体の財政負担も大きくなる懸念がある。
- ・重要なのは、モビリティ・マネジメントという地道な取組。
- ・目的地までの直行便があれば便利だが、新規路線は難しいので、幹線のバス路線(帯広～広尾など)と、各自治体のコミュニティバス等の路線をうまく接続し、乗り継ぎを良くするが大事。
- ・バスだけでなく、JR、タクシー、レンタカー、自転車などいろいろな交通モード間の連携、乗り継ぎを検討することが必要。
- ・スムーズに乗り継げるダイヤの設定ができれば良いが、難しい場合も多いので、バスターミナルのように待ちやすい環境づくりも大事。
- ・路線バスなどの乗り継ぎが表に見えるような形、乗り継ぎの見える化が必要。
- ・観光案内所等に目的地までの乗り継ぎを説明できるコンシェルジュのような人材が必要。不安感もバスに乗らない原因だと思う。
- ・帯広空港から南十勝に行く際に、一度、帯広市に戻らないとバスで乗り継げないなど観光面も含めて課題がある。
- ・空港からの交通など単独市町村で解決が難しいのであれば、複数市町村が連携した地域公共交通網形成計画を作成してはどうか。
- ・乗り継ぐのか、直行便で行くのかなどの選択肢が地域住民にあれば良いが、選択肢が無い地域で早く何か動くことができれば。

会議の様子



○日時:平成30年8月8日(水) 13:30～16:00

○場所:帯広開発建設部 1階 第3.4会議室

○出席者(敬称略)(計27名)

- ・十勝バス株式会社 事業本部長
- ・拓殖バス株式会社 業務部長
- ・トヨタ自動車株式会社 国内営業部
地域営業室 担当課長

長沢 敏彦

小森 明仁

小西 顕一

- ・帯広市
- ・中札内村
- ・更別村
- ・大樹町
- ・広尾町
- ・幕別町
- ・北海道 総合政策部 交通政策局
- ・北海道 十勝総合振興局
- ・国土交通省 北海道運輸局
- ・国土交通省 北海道運輸局 帯広運輸支局
- ・国土交通省 北海道開発局
- ・国土交通省 北海道開発局 帯広開発建設部