

平成30年2月20日

清水町議会議長 加 来 良 明 様

清水町議会総務産業常任委員会
委員長 桜 井 崇 裕

所 管 事 務 調 査 に つ い て

常任委員会活動として行う所管事務調査について、このたび調査を終えたので、その結果を下記のとおり報告いたします。

記

1. 調査事項 地域公共交通の取り組みについて

2. 調査期日 平成30年2月5日

3. 調査の結果

地域住民の日常の移動手段として、公共施設、医療機関、買い物施設などを巡回するコミュニティバスを清水と御影の両市街地で運行しているが、その現状と課題、それに対する対応策とともに、平成30年度から新たに実施予定である農村部の予約型乗合タクシーと清水高校スクール線の回送を活用した清水帯広線バスについて、企画課から説明を受けて調査を実施した。

【本町の地域公共交通の現状と課題】

本町の地域公共交通の課題として、町民の町外への移動は自家用車による移動以外はJRが主な公共交通機関となるが、JR十勝清

水駅のホームでの列車乗降は跨線橋を渡らなくてはならず、高齢者にとっては階段などの段差が大きなハードルとなっている。現状は段差のないJR御影駅での乗降をコミュニティバスの接続により対応しているが、一昨年の台風災害時に帯広方面への無料バスを運行したこともあり、乗り換えの手間のない定期的な路線バスの運行を望む声もある。

一方、市街地郊外の農村部の公共交通はスクールバスの混乗のみであり、利用時間が朝・夕と限られることから十分な対応とは言えない現状がある。近年、高齢ドライバーによる事故等が増加し、運転免許証の自主返納を促す施策が広がってきているが、自家用車に代わる日常の移動手段が確保されていないため、農村部でのコミュニティバスや乗合タクシーの運行について意見や要望などが上がってきている。

コミュニティバスの運行については、国土交通省の地域公共交通確保対策補助を導入して運行している。住民からの要望等を踏まえながら路線の設定や停留所の位置を決めているが、補助基準の最低乗降者数を確保するためには、一定の対応の整理が必要になっている。

平成29年度から65歳以上の運転免許証返納者に対して1,000円×12枚のタクシー乗車券の交付を実施しているが、遠隔地域の在住者にとってはごく僅かな対応となっている。

【コミュニティバスの運行】

コミュニティバスについて、利用の傾向としては、清水巡回線は1日6便のダイヤのうち、午前中の4便の利用が多く、中でも9時～11時台の利用が顕著であり、午後の利用はさほど多くない。御影巡回線は1日4便（実質8便）と小まめな運行であるが、一部の利用以外は利用が少なく清水市街までの利用が一定程度ある。

このような中、運行の見直しを検討しており、現在のところの見直し案は清水市街と御影市街を毎日運行する内容となっている。清水巡回線は1日6巡が4巡に減るものの、毎日運行で1週間では実

質 18 巡が 20 巡に、御影巡回線は 1 日実質 8 巡が 4 巡に減るものの、毎日運行で 1 週間では実質 16 巡が 20 巡になる。このことにより、清水市街地住民の御影医療機関や御影駅利用も、御影市街地住民の清水医療機関利用や買い物も、曜日を気にせずいつでも行くことが可能となる。既存の利用者にとっては 1 日の便数が減ることにより、短時間で用件が済まないのではと心配されるが、通院や買い物の利用に不便がないよう乗降時間の変更を最小限に抑えたり、公衆浴場やあさひ荘の入浴利用を考慮した調整がされている。

【清水帯広線バスと農村地区予約型乗合タクシーの実証運行】

清水帯広線バスの実証運行については、一昨年台風災害時に JR が不通となった際に、十勝バス株式会社の協力のもと無料でバスを運行していただいた経緯がある。その結果、一定の利用があり今後も需要が見込まれることから、現在十勝バス株式会社が運行している清水高校スクール線の回送を利用し、清水帯広間のバス運行を 1 日 1 往復（年末年始を除く平日）行うものである。

平成 30 年 4 月からの運行予定で、具体的には、帯広や芽室方面からの清水高校生の通学バスの回送車両で 8 時 20 分に JR 十勝清水駅を出発。羽帯、御影駅を経由して、芽室、西帯広、帯広の医療機関や駅で降車することができる約 1 時間の路線となる。同区間の復路としては、14 時 55 分に帯広駅バスターミナルを出発。各停留所を経由して JR 十勝清水駅に到着後、16 時 20 分に清水高校発の清水高校スクール線として運行される。乗車料金は JR の料金と過去のバス路線料金の間で設定されている。

また、新しい農村部の交通対策として、同じく平成 30 年 4 月から、農村地区予約型乗合タクシーの実証運行が予定されている。これは、既存の交通手段（スクールバスの混乗等）を補完する新たな仕組みとして、農村部の自宅から市街地の停留所を結ぶものである。運行の主な仕組みは、「清水と御影を分けて運行」、「利用希望者はあらかじめ、住所・連絡先を登録」、「乗車について事前に電話で予約」、「同じ時間帯に複数の利用者がいるときは乗合せ」、「1 回の乗車料

金は固定制（300円）」となっている。

【総括】

コミュニティバスについては、補助要綱の基準として平均で1運行に対して1人の乗降が必ず必要であったが、要綱が改正されたことにより1運行に2人以上の乗降がなければ補助金が支出されない。このことから、利用者数の底上げ、町民が利用しやすい方策を地域公共交通活性化協議会の中でしっかりと議論してほしい。ますます高齢化が進む中で行政の負担も大きくなるので、利用方法について周知徹底をして理解していただき必要な方の利用拡大を図るとともに、利用する方にも工夫をしてもらうことが大切であると考えている。

地域公共交通については、交通の確保ができない方に対する施策であることから、町民が便利に気兼ねなく使える仕組みを構築することが不可欠である。また、コミュニティバス、清水帯広線、予約型乗合タクシー等をうまく利用して接続しやすくするようダイヤを工夫することも、郊外・農村部の方への対応としては重要である。

今後の公共交通のあり方について、町民のニーズとともに、行政として何ができるのかを考え、本来の目的に沿った施策を展開してもらいたい。