

# 活動レポート

## リージョナルステート研究委員会・地域主権分科会

文責：地域主権分科会 中田光治 武智弘明

### 第 4 回定例会 (地域主権分科会主催講演会) 千歳市のまちづくりと公共交通について

#### 1. はじめに

地域主権分科会では、再生エネルギー活用と並行してまちづくりの諸問題についても議論してきました。

新千歳空港が位置する千歳市は人口が増加している自治体ではありますが、それでもバス路線の確保や充実のため、まさに検討が続いているところです。

今回は千歳市のソフト面からハード面まで幅広く行政を担当して来られ、地域主権分科会メンバーでもある千歳市建設部長 磯崎徹氏から千歳市の現状、これまでの経過、今後の都市計画の動向などについてお話をさせていただく機会がありました。この講演会は、平成 30 年 7 月 13 日(金)に札幌市エルプラザで 18 人で開催しました。本稿では、そのときの概要報告をさせていただきます。

#### 2. 千歳市の特色

千歳市と言えば先ずは空港を思い出しますが、実はそれ以外にも特色があることが説明されました。

- ①人口が増加しつつあること
- ②昼間人口が夜間人口よりも多いこと
- ③自衛隊員は 8,600 名に及ぶこと
- ④毎年のように新規進出企業(工場)があること

#### 3. 公共交通の現状、目指す方向、具体策等

##### (1)現状

- ・バスの利用者はピーク時と比べて 1/3 程度
- ・市内の 12 路線中 9 路線が赤字で、その赤字額は約 8,500 万円/年
- ・市の負担額は大きく、議会でも見直しを求める議論がおきた

そこで、千歳市交通戦略プランを策定し、全体的な検証と検討を行った。



写真-1 講師の千歳市建設部長 磯崎徹氏

##### (2)目指す方向

千歳市が目指す公共交通についてですが『市民の利便性』『バス事業者の採算性』『行政における公平性』のバランスを確保しつつ、バス路線の再編を行いました。具体的には、次の 8 項目が挙げられる。

- ①市民ニーズが高い施設への接続
- ②未整備地区への路線新設
- ③利用しやすい運賃体系
- ④非効率路線の見直し
- ⑤ JR 千歳駅を核とした路線網構築
- ⑥利用者が多い路線の増強
- ⑦重複路線の見直し
- ⑧ PDCA による改善の繰り返し

##### (3)路線網の見直し

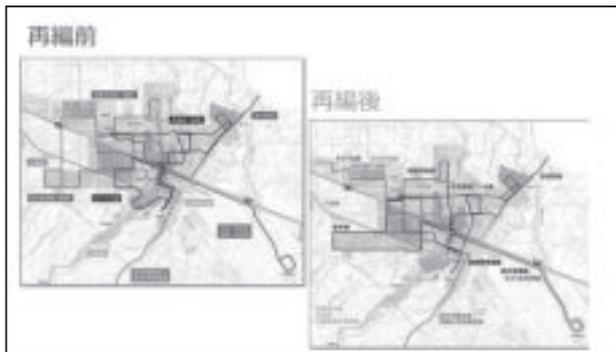
①平成 15 年に民間へ委託して運行を開始したコミュニティバス(愛称：ビーバス)は、

- ・長大循環路線であったこと
- ・民間バス路線と重複していたこと
- ・運行距離当たりコストが割高であったこと
- ・利用者が年々減少したこと

などから今回の再編で廃止し、一般路線バスでの機能保全を図った。

②公共交通の接続性を向上させるため、新規路線

を含めそれまでの 12 路線を 14 路線に再編した。



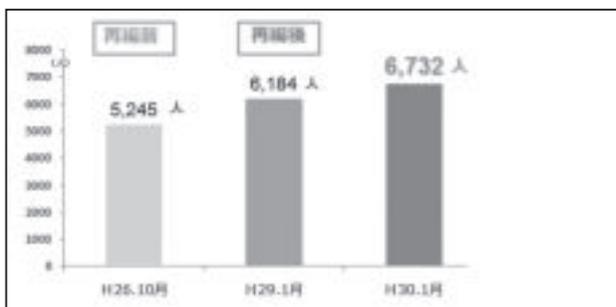
③運賃面では、

- ・ 初乗り 3.5km まで 190 円⇒1.3km まで 100 円
- ・ 高齢者向け 10～16 時は 100 円
- ・ 短区間向けに 限定 100 円

という方策を導入した。

④千歳科学技術大学の協力でバスロケーションシステムを導入し、PC・スマホ・大型店等のデジタルサイネージで表示することで、利用者に好評を博している。

⑤これらの取組み全体で、バス路線再編後の平成 28 年乗降客数は、平成 26 年に比較して約 28%の増加となった。



#### (4) デマンドバス

市街地北側の千歳川左岸の農村地域では、7 人乗り車両を購入し、地元協議会でのデマンドバス運行を開始した。利用には予約が必要であり、運賃は 300 円/回で、1 日 3 便の運行だが、定期貸切タクシーの時代から大幅に乗客数は増加し、運行費用も半減した。

#### (5) 定期貸切タクシー

市街地東側の農村地域である東千歳地域では状況が異なったためタクシー会社に運行を委託し、ジャンボタクシーを 1 日 3 便運行している。運賃は最大 500 円であり、デマンドバスよりは割高だが、定

期貸切バスの時代の運行費用の 80%程度となっている。

#### (6) 避難用車両等整備事業

『特定防衛施設周辺の航空機事故等に関する防災体制の充実』を図る観点で、国からの支援を受け、

- ・ 大型バスの購入
- ・ シェルターやサーネージの設置を積極的に行っている。

この事業で、千歳市が購入した大型バスは、通常時に市内の路線バスとして活用している。

#### (7) モビリティマネジメント

路線再編に際して、市とバス会社は関連地域にチラシを配布したり、町内会へ説明する等の宣伝活動を行った。この結果、対象地区では 9～56%増加した



写真-2 講演会の全体風景

## 4. 質疑応答

多くの質問が出され磯崎講師は丁寧に回答されていました。質疑応答の概要を以下に報告します。

質問 1. デマンドバスの運転手は地域で用意しているとのことですが、必要な資格などは。

回答：道路運送法施行規則に基づき、自家用有償旅客運送運転者の必要条件として、

- ・ 運転者は、第二種免許を有すること
- ・ 運転者が第二種免許を有していない場合は、「国土交通大臣が認定する講習を修了していること」などの条件を満たしていることが必要。

当市のデマンドバスにおいても、第二種免許保有者か、講習を終了した者が運転手となっている。

質問 2. この公共交通のバス輸送計画のデマンドバス、バスロケーションシステムは、千歳市が事業者

として事業認可を得ているのですか。

回答：本市が作成した「交通戦略プラン」は、国の認可を受けた「地域交通再編実施計画」と認可不要の「地域公共交通再編実施計画」で構成され、デマンドバスとバスロケーションシステムは、後者に位置付け、その運行にあたっては、地域の協議会が国の許可を受けている。

質問3. バスの見直しに力点を置いた理由・背景は何だったのでしょうか。

回答：公共交通は、従来から、通学、通院など日常生活を支える重要なインフラあるとの認識で、バス路線再編や駅前広場の再整備などにより利便性を向上することを要望するなど、市民が改革を望んでいた行政課題であったこと。

質問4. バスの乗降客数が増えた路線は、どのような施設を連結しているのですか。

回答：再編後は、多くの路線で乗降客数が増加しているが、特に、従業員が増加している新千歳空港に乗り入れている路線で顕著で、また、この路線では、複数のバス会社が乗り入れており、競争もある。

質問5. なぜ、交通戦略プランを、今の時点で策定したのですか。

回答：平成26年度の公共交通に関して国の政策転換があり、民間の路線バスが撤退しかねない懸念が出て来ました。その一方で、市の路線バスの乗降客数が他都市と同様に、減少し続けている。

これらを抜本的に改善することが喫緊の課題とされ、平成28年にバス路線の再編を含む「交通戦略プラン」を策定することになった。

質問6. 千歳市は、人口ビジョンで定めた97,000人を目標年次の2年も早く達成したということですが、その主な要因は何だったのですか。

回答：千歳市は道内唯一、人口自然増となっているが、社会増では、企業誘致、新千歳空港の活況、インバウンドの増加などで、雇用が生まれ、道内外からの転入者が増加していることなどの要因による。

質問7. 千歳市の将来人口とそれを収容する考え方を教えて下さい。

回答：千歳市の将来人口は、10万人を目標人口とし、収容する市街地の規模は、現在の市街地規模を考えると、新たに市街地を拡大する必要がある。

前回の線引き見直しで、集約型都市構造いわゆるコンパクト・シティの観点から住宅地の拡大をしなかったが、市内の住宅地が少なくなり、ここ数年間は、年間100人程度が、恵庭市内に移転する事象が見られる。

質問8. 千歳市の現在の人口密度と将来のそれを、どのように考えていますか。

### 宅地造成・ホテルの建築



写真-3 千歳市の最近の宅地造成・ホテル等の開発・建築動向

回答：千歳市の現在の人口密度は市街化区域内の戸建て住宅用地の平均で40人/ha。

これを北海道の事務要領のとおり、60人から80人に増加させることも考えられたが、結果的には、他都市に住宅を建築し、当市の人口密度が上昇することにはならなかった。

この要因は、北海道の住宅敷地が大きいことや1世帯当たりの世帯人数が減少していることなどです。

今後においては、駅周辺などで、建築物の高度化を図りつつ、人口密度を上げるとともに、新たな戸建て住宅用地も提供し街に賑やかさ、各種公共施設、医療福祉施設などの利用率が向上、サービス水準の向上を維持し、住みたい、住み続けたい街づくりを進めたい。

## 5. 終わりに

今回は、磯崎徹様に、まちづくりと公共交通について、最新的话题を提供していただきました。

地域主権分科会では、今後も、北海道の地域活性化に関する情報を、幅広い観点から提供し研究していきたいと考えています。