

## 第34回 岩内町地域公共交通活性化協議会 議事録

### 議 事 内 容

日 時	令和6年3月21日(木) 13:30~14:30
会 場	岩内町役場庁舎 3階 委員会室
出席者	19名(うち代理出席3名) 欠席7名 別紙出席者名簿のとおり
事務局	5名

〔 事務局 〕

それでは、ただいまより第34回 岩内町地域公共交通活性化協議会を開催いたします。開会にあたり、会長より ご挨拶を申し上げます。

〔 会長 〕

どうも皆様こんにちは、この年度末のお忙しい時期にご出席をいただきまして大変ありがとうございます。また副会長、他委員の中には札幌からもご出席いただきましてありがとうございます。岩内町の公共交通についてですが、本町の議会を含めて公共交通どうあるべきかノッタライン等議論がなされております。そういう意味でも本協議会は大変重要な役割を果たしていると考えてございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。本日は報告事項が、7件という事になってございますので忌憚のないご意見をいただければと思ひてございます。今日はよろしくお願ひいたします。

〔 事務局 〕

それではここで、議事に入る前に、事務局より配付資料の確認をさせていただきます。

〔 事務局 〕

始めに、本日、配付した資料としまして、配席図A4、1枚もの。出席者名簿A4、1枚ものをお配りしております。次に、資料といたしまして、会議次第A4、1枚もの。議案A4、7枚ものこちら事前送付時のものから、内容が変更となっております。変更内容といたしましては議案の1が削除となっております。次に資料1いわない循環バス「ノッタライン」の利用状況A4、1枚もの。資料2円山地域乗合タクシー運行事業の利用状況A4、1枚もの。資料3岩内町地域公共交通計画 KPI 達成状況A4、1枚もの。資料4岩内町地域公共交通計画 登載事業進捗状況A4、1枚もの。資料5地域公共交通利用者アンケート実施状況A4、6枚もの。資料6令和6年度いわない循環バス

「ノッタライン」の運行について。こちらはA3、1枚もの。資料7令和6年度円山地域乗合タクシー運行事業について。こちらもA3、1枚もの。札幌運輸支局様からの配布資料。こちらはA4、1枚ものです。以上の12種類の資料となります。資料に不足がございましたら、お知らせ願います。

〔事務局〕

それではここから、会長に議事を進めていただきます。よろしくお願いいたします。

〔会長〕

始めに、本日の出席状況ですが、全委員27名中、出席者は、代理出席を含めて19名となっており、過半数の出席がありますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。それでは、会議に入ります。

会議次第3の報告事項、報告第1号、岩内町地域公共交通活性化協議会委員の変更について、報告第2号、第32回及び第33回岩内町地域公共交通活性化協議会の結果についての2件を一括議事といたします。事務局より報告をお願いします

〔事務局〕

どうぞよろしくお願いいたします。

報告第1号は、岩内町地域公共交通活性化協議会委員の変更について、であります。人事異動等により、協議会委員の変更があり、先ほど会長より委嘱状の交付がございましたが、改めてご紹介させていただきますので、簡単にご挨拶をお願いいたします。

公共交通事業者よりA委員です。

〔A委員〕

お世話になっております。Aです。よろしくお願いいたします。

〔事務局〕

同じく、公共交通事業者よりB委員です。

〔B委員〕

皆様こんにちは。引き続きよろしくお願いいたします。

〔事務局〕

最後に、道路管理者よりC委員ですが、会議冒頭で連絡しましたとおり、本日所用の為欠席となっております。

報告第1号は以上となります。

つづきまして、2ページをご覧ください。報告第2号は、第32回及び第33回 岩内町 地域公共交通 活性化協議会の結果についてであります。第32回目となる協議会を令和5年6月29日に岩内町役場委員会室にて開催し、代理出席を含む、17名の委員の方に出席をしていただきました。また第33回目となる協議会につきましては、令和6年1月30日に書面にて開催しております。 報告事項・議題等については、記載のとおりとなっております。報告第2号は以上となります。

〔 会長 〕

ただいま、報告第1号から報告第2号まで事務局より報告がありました。これらについて 何かご質問等ございますか？特にないようですので、報告第1号から報告第2号までは確認されたということで、ご異議ありませんか。

〔 各委員 〕

異議なし。

〔 会長 〕

ご異議なしと認め、報告第1号 から 報告第2号までは確認されました。

次に報告第3号、令和5年度いわない循環バス「ノッタライン」の利用状況について、・報告第4号、令和5年度円山地域乗合タクシーの利用状況についての2件を一括議事といたします。事務局より報告をお願いします。

〔 事務局 〕

よろしくお願いいたします。議案3ページをご覧ください。報告第3号は、いわない循環バス『ノッタライン』の利用状況について、ご報告いたします。資料番号の1をご覧ください。始めに、1乗車人員であります。こちらの表は、令和4年10月から令和5年9月までの月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。乗車人員は、全体で35,385人であり、前年比では、1,055人 2.9%の減でありました。次に2ページをご覧ください。2.1便当たりの 乗車人員で あります。こちらの表も、令和 4年 10月から 令和5年9月までの 月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。乗車人員の多い順に申し上げますと、2便が8,917人で全体に占める構成比では25.2%、3便が7,244人で20.5%と続き、最終8便が最も少なく、768人で2.1%でありました。

表の一番下は、1日平均の乗車人員で最も多い2便が1便当たり24.6人に対し最も少ない8便が3.2人でありました。全体的には、昨年に比べ減となっておりますが、

コロナ禍以降、約35,000人前後の利用人員で推移していることから、事務局としましては、安定的に利用していただいているものと考えております。以上で報告第3号の説明を終わります。

引き続き議案4ページを ご覧願います。報告第4号は、円山地域乗合タクシー運行事業の利用状況について、ご報告いたします。資料番号の2をご覧願います。始めに1.乗車人員であります。こちらの表は、令和4年10月から令和5年9月までの月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。乗車人員は、全体で5,108人、前年比で909人15.6%の減であります。

次に裏面2ページをご覧願います。2.1便当たりの乗車人員であります。こちらの表も、令和4年10月から令和5年9月までの月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。乗車人員の多い順に申し上げますと、2便が2,474人で全体に占める構成比では48.4%、1便が2,058人で40.3%と続き、最終3便が最も少なく、576人で11.3%でありました。表の一番下は1日平均の乗車人員で最も多い2便が1便当たり7.9人に対し、最も少ない3便が2.2人でありました。全体的には、前年比で減となっておりますが、2月以降の利用者が増加傾向にあることから、乗合タクシーの利用についても本格運行となつことと併せて、安心して利用いただいているものと考えております。以上で、報告第4号の説明を終わります。

〔 会長 〕

ただいま報告第3号から報告第4号まで事務局より報告がありました。これらについて何かご質問等ございますか？

〔 D委員 〕

報告第3号のほうなんですけども前年費1,055名の減となっているんですけども、これはどういう風に分析されていますか。

〔 事務局 〕

ノッタラインの乗車人員の減の理由についてでございます。こちらの部分につきましては、運行内容を大きく変えていない中での減となっております。町全体の人口減少に伴う緩やかな減少化という風に考えているところでございます。

〔 D委員 〕

わかりました。あと、ちょっと報告第3号について別の質問なんですけど、あと2年後に小中一貫の義務教育学校が開設されますけど、PTAの方からスクールバスに対する問い合わせというのが出てきております。例えば蘭越やニセコなんかは、一般のスクールバスとして運行する事もあるんですけど、ノッタラインを活用するというような話は考えられ

れているのでしょうか。

〔 事務局 〕

現時点では、義務教育学校のスクールバスの利用からノッタラインを活用するという具体的な話は今のところ事務局のほうには、いただけてはいない状況であります。

〔 D委員 〕

そういった話がどこかで意見つり上げないと議論にならないと思うんですけど、基本的には教育委員会のほうから問い合わせがくるという形でよろしいでしょうか。

〔 会長 〕

今の関係については、もちろんスクールバスの関係というのは開校準備委員会のほうで当然議論されるべきで、ですから中学校、小学校の徒歩圏内の子どもとそれ以外の子どもがいると思うんです。当然クラブ活動なんかがあったときのバスの利用については準備委員会のなかで聞き込みをしていただきたいと思っております。その中で、正式にというよりは教育委員会のなかでそういうお子さんがいて人数がいるとなれば、既存のいまの路線のなかでうまく回るのか回らないのか、そこについては事務局で案をかけてこの協議会のなかで決めていくというそういうような流れになるかと思えます。

〔 E委員 〕

資料1の裏側の一便あたりの乗車人員ということで、8便が最小ということで3、2人でどうしても夕方の便はわかるんですけど、やっぱり8便の利用状況が気になるんですけども、7便も利用がやっぱり少なくて、その辺は合理的な運行について定期的にしていかなきゃいけないと思ったりもするんですけど、この辺の部分例えばこの時間だったら夕方利用しやすいんだろうとかそういうような声もしあるのであれば。

〔 事務局 〕

7便と8便のダイヤの関係かと思えます。事務局のほうに直接利用者さんからダイヤについての要望というかそういうお話しについては、現状受付てはいない状態です。ただ、委員がおっしゃるとおり、特にダイヤ8便に関しては土日祝日の運休の部分もあって極端に減るということは影響があるとは考えているのですが、ここの辺のダイヤの修正によって利便性が上がるですとか、住民ニーズとあうタイミングでの修正ということは事務局としては考えていかなければいけない事と言うことで認識している事でございます。

〔 D委員 〕

第4号についてなんですけれども、月ごとに見てると1月と12月が落ち込んでいる感じ

がするんですけど、その理由はどうなのかというのと前年比が909名15.1%ということで、ノットラインのように人口の緩やかな減というのと違う感じが。そのあたりはどうなんでしょうか。

〔 事務局 〕

乗合タクシーの減というところにございます。まず乗合タクシー自体を令和4年度から便数の減をさせていただいたところと、その影響がまず一点あったのかなど。それが徐々に定着して来ているということもあるかと思えます。もう一点がどうしても冬場の期間の減少が実証運行の期間も含めて冬場は落ち込み傾向というのが見て取れていました。こちらの分に関しては、分析というか考察になってしまうんですけども、どうしても冬期間の円山乗合タクシーのメインユーザーとしましては、温泉を使ってるお客さんが多いと言うふうに認識しておりまして、その部分のお客様が天気の影響を受けて利用されない日が増減するというふうに事務局としては認識しているところでございます。以上です。

〔 D委員 〕

便を減らして15%減というのは結構大きいかなと思うんですけど、このあたりは少し疑問が残るのですが、主に聞きたいところだと1月は天候などもあって温泉などに行く方減ったりというお話しがありますけど、利用者のかた、アンケートなんかを見ちゃいましたけど、ご高齢者のかたがお買い物や通院というのが一番多いというのは前から言われていることなんですけど、結構周りのご老人のかたを見ていると停留所までが遠くて歩けないとかたを結構お見受けするんです。冬が明けて久々だと増え混んじやって見ててこちらが悲しくなってしまうんですけど、ニセコなんか始めてますけどドアtoドアのデマンド交通とかに切り替えるという考えはないんですか。

〔 事務局 〕

円山地域乗合タクシーにつきましては、令和4年4月から4便から3便への減便をさせていただいております。当町におきまして、全4便あるうちの最終4便を減便して、全体を3便にするというような運行に変更しております。ともないまして、先ほども申し上げましたはどうしても温泉を利用するお客様が利用する関係上、上がった後の便で降りてくるという使い方されておりますので、どうしても1便、2便をつかう使い方をされるかたが多いので、3便というのがなかなか上がる為につかうというのはそう多くは無い状況です。もともと4便があった場合は3便で上がって4便で帰るというパターンもいらっしまったものですから、その部分で上がる下がるの部分で、減の影響が大きく出て来ていると推察しているところです。

また、デマンドのお話しでございますが、事務局としましても水面下でそのデマンドの方式というものを検討というか調査しているところです。ただ、デマンドの考え方という

いろいろな複数のデマンド方式がございますが、岩内町のどれがあうのかというところからスタートするんですけど、既存ノッタラインで面的に整理しているのと、ドア to ドアの部分に関してはもちろん民間のタクシー事業者さんがいらっしゃいますので、今現状としましては、タクシー事業者さんにドア to ドアのところを担っていただいて、それ以外のところを公共交通が担うというような棲み分けという状態で整理しているものと認識しております。ただ、これから町としましては、人口減少がすすんでいく部分、それから、各事業者さんのほうもドライバーさん不足ですとかスタッフ不足が懸念されているところでもありますので、そこら辺の全体の方向性や、町全体をどういう交通網で網羅していくのかというのを検討を今後も調査継続してよりよいタイミングと仕組みをつくっていくことが現状で必要かと考えているところです。

〔 D委員 〕

ご回答はいらないんですけど、今のご説明から乗車人員の減便したから減ったんだというふうなお話だと思うんですけど、そういう説明をされると909人の切り捨てたという感覚にもとれなくなるので、公共性から見てどうなのかなと感じました。

あとは、デマンドのほう調査中という事で大変期待しております。私もタクシーを使うんですけど、使いたい時にタクシーが無いんですよ。こういうので効率化するには少ない運転事業者の中で効率化していくのがデマンドの中で大事なんだろうなと思いますし、私は実際利用したデマンド交通のこの中身をお話すると、今の話プラス事業を委託されることで、町から費用が入ってくる訳ですけど貴重な地域の交通インフラを守るという意味でも、前向きに考えていただきたいと思います。こちらのデマンド交通にかんしては、多分ここで一回話してある程度方向性が付かないとどこにも話が出ない事だと思いますので、是非調査を早めに進めていただいて、やるやらないは別として早く議論する場所を設けていただきたいと思います。

〔 会長 〕

円山タクシー減便になった関係で、利用者が減ったという説明。ただ先ほど係長が言ったとおりこの円山タクシーの多くの利用者は入浴の関係が多く使われています。本来でしたら地域の高齢者の方々に外出の機会をと思っているのですが、どっちかというところそういう利用環境がおおい。そうなるとう休館があると長期の休暇があったりとかそういう関係で減少があったというような分析を事務局がしてるんですけど、もっとその点についてはどういう利用者がどういう形でというのを明確に調べていただければと思います。

デマンドの関係、委員の皆さんがたにもお話しさせていただきますが、今回の議会の中でもデマンド交通を岩内町のなかでも導入は、という質問をいただいております。お答えについては先ほど係長が言ったとおり、町内の便については多くの利用者が使われているんですけど、なかなかデマンドというの部分にはならないんじゃないかと思います。

ただ、岩内町の場合、町内の2つのバスのほかに神恵内線の問題、寿都線の問題様々ございます。地域公共交通を考える中で、デマンドを含めて考えたいというようなお答えをさせていただいています。次からどこでそのような議論をしなければいけないかという事で、まず事務局の方できちんとデマンドの部分についてもやるやらないではなく、どういう町にどういう体制がいいのかという調査をやっていただきたいと思っておりますし、当然協議会の中でそれを含めて皆さんの意見も聞ければなと思っておりますので、その点については今後もよろしくお願ひしたいとおもいます。

ほか、なにか皆様ございませんでしょうか。なければ報告第3号、第4号は承認されたものとさせていただきます。

〔 各委員 〕

異議なし

〔 会長 〕

それでは、報告第3号、第4号は承認されたものといたします。

次に 報告第5号 令和5年度岩内町地域公共交通計画登載事業進捗状況について事務局より報告をお願いします。

〔 事務局 〕

着座にてご説明させていただきます。報告第5号は、令和5年度岩内町地域公共交通計画登載事業進捗状況について、であります。資料3をご覧ください。資料3は、計画に登載した事業のKPI達成状況となります。はじめに、基本方針1は、地域公共交通利用者満足度についての指標となり、バスターミナルや役場庁舎などに設置している アンケート調査の結果から、地域公共交通の利用について「満足」「どちらかと言えば満足」と回答した方の割合が60%となるよう、目標を設定しております。令和5年度の状況といたしましては、地域公共交通利用満足度56.3%となり、達成率は93.83% となっております。

次に、基本方針2は、いわない循環バス「ノッタライン」の年間利用者数、運賃収支率についての指標となり、年間利用者数につきましては、45,000人、運賃収支率につきましては25.0% を目標として掲げております。直近の年間利用者数につきましては、35,947人 となり、達成率は79.88% であります。利用者では、前年に比べ増となっており、新型コロナウイルス感染対策などが、町民に定着し利用が徐々に回復したものと推察しております。また、収支率につきましては、23.5% となり、達成率は、94.0% となっております。

次に、基本方針3は、地域が一体となった取組についての指標となり、令和4年度からの継続した取り組みとして、町内公共交通に関する情報を網羅的に示した、いわない公共



交通マップ「いわナビ」をバスターミナルや公共機関、宿泊施設などに設置し、広報周知を図ったことから、事業数を「1」としております。最後に、基本方針4は、路線バス公的負担額についての指標となり、雷電線につきましては、211万6千円以内。神恵内線につきましては、219万6千円以内。小沢線につきましては、補助開始年度の金額から+50%以内となっており、79万6千円以内を目標として掲げております。令和5年度の状況といたしまして、雷電線につきましては、463万6千円と、前年度からの大きな増減はありません。次に、神恵内線につきましては、113万3千円と、前年度から60万円程度減少しております。こちらにつきましては、補助対象路線が2系統から1系統に減少になったことから、自治体の負担額が減少しているものとなっております。最後に、小沢線につきましては、令和5年度からの補助で、53万1千円となっております。内訳につきましては、均等割分として30万9千円、距離割分として22万2千円となっております。また、今後につきましては沿線自治体と運行事業者間で協議を重ねながら、KPI達成並びに持続可能な公共交通の実現に向けて、運行形態の最適化を図ってまいりたいと考えております。KPI達成状況については以上となります。

次に資料4をご覧ください。資料4は、計画に登載した個別事業の進捗状況となります。はじめに、基本方針1についてであります。(1)円山地域乗合タクシーの運行につきましては、令和5年6月から本格運行を開始しておりますので、B評価としております。

(2)町内路線網の検証・再編の実施につきましては、継続して実施していることから、B評価としております。(3)クロスセクター効果の検証につきましては、令和5年度において、ノットラインの検証を含め、交通機関全体の検証をすることができなかったことから、D評価としております。(4)アンケートBOXの設置につきましては、継続して実施していることから、B評価としております。(5)地域公共交通維持・改善に向けた新たな検討につきましては、引き続き検討を行うことから、C評価としております。

次に、基本項目2についてであります。(1)「バス・タク乗ってガイド(仮称)」の作成につきましては、令和4年度において、町内公共交通に関する情報を網羅的に示したいわなない公共交通マップ「いわナビ」を新たに作成し、令和5年度においても継続して、バスターミナルや公共機関、宿泊施設などに設置し、広報周知を行ったことから、A評価としております。(2)「バス・タクチャレンジライド!!(仮称)」等の実施につきましては、令和5年度から教育委員会と連携し、町民大学講座内にて、バスの乗り方教室を実施しているため、評価はBとしております。令和6年度につきましては、小学生を対象とした事業を予定しております。(3)有料広告の設置につきましては、引き続き検討を行うことから、C評価としております。(4)キャッシュレス決済の導入につきましては、令和5年度に実施するよう進めておりますので、C評価としております。財源につきましては、デジタル田園都市国家構想交付金を国に申請しているところであります。(5)運転免許返納者に対する取組の検討につきましては、令和3年8月から事業開始しており、概ね順調に推移していることから、B評価としております。(6)ノーカーデーの推進に

つきましては、今後役場職員に対する周知に加え、町広報誌等での周知も実施するよう検討を進めてまいります。評価はCとしております。

裏面をご覧ください、基本方針3について ありますが、(1) 商店街連合会との連携につきましては、ノッタライン回数券販売時における たら丸ポイントカード連携に加え、円山地域乗合タクシーについても、令和6年度に連携できるよう検討を進めていることから、C評価としております。(2) 観光面におけるハイヤー・タクシーとの連携につきましては、先ほど、基本方針2 ?において説明したマップの作成により、連携を図ることができたことから、同様にA評価としております。(3) 既存施設との連携につきましては、継続して実施していることから、B評価としております。(4) 地域公共交通活性化基金の設置につきましては、令和3年3月に設置しておりますが、基金実績が0件であることからC評価としております。

最後に、基本方針4について ありますが、(1) 路線維持のための運行補助の実施につきましては、継続して実施していることからB評価としております。(2) 公共交通による市町村情報の発信につきましては、継続して実施していることから、B評価としております。計画に登載した個別事業の進捗状況は以上となります。

次に、資料5を ご覧願います。資料5は、地域公共交通利用者アンケート実施状況 となります。こちらのアンケートは令和2年6月から随時受付しているもので、役場庁舎やバスターミナル、岩内協会病院などにアンケートBOXを設置し、定期的に回収しております。1ページ目をご覧ください令和6年2月末時点でビンゴ型アンケートは 164名の方に記入式アンケートは18名の方にご回答いただいております。

アンケートの実施結果といたしましては1枚めくっていただいて②岩内町における公共交通の利用傾向として、買い物や通院に利用されていることが多いことがわかりました。また、2枚めくっていただいて⑩次のページの⑪を見ていただくと、利用者の多くは高齢者であり、女性の利用が多いことがわかりました。1枚戻っていただき、⑥利用者満足度につきましては、現段階で「不満」と答える方は少ない結果となりましたが、今後、アンケート回答者が増えたとしても、この割合を継続できるよう、各種取組を進めてまいります。以上で、報告第5号の説明を終了しま

#### 〔 D委員 〕

アンケートなんですけど、結果をとくにどんな方がアンケートを答えて下さったというところが大事になってくると思うのですが、配布方法と回収方法をみるからには基本的にはノッタラインと乗合タクシーを利用してるかたがほとんどという事で考えてよろしいですか。

#### 〔 事務局 〕

アンケートの回収方法配布方法についてですが、実際に利用者の方々に回答していただ

いていまして、回収ボックスを役場庁舎、協会病院さん、バスターミナルさんに置かせて  
いただいて回収しているところです。

〔 会長 〕

よろしいですか。他なにかございましたでしょうか。

それでは、報告第5号につきましてはこれで確認されたという事でよろしいでしょうか。

〔 各委員 〕

異議なし

〔 会長 〕

以上を持ちまして報告第5号は承認されました。

次に報告第6号令和6年度岩内循環バスノッタライン運行についてと報告第7号令和6年  
度円山地域乗合タクシーの運行についてについては、2件を一括議題といたします。事務  
局より報告をお願いいたします。

〔 事務局 〕

はい。6ページをご覧ください。報告第6号は令和6年度岩内循環バスノッタライン運  
行について報告いたします。内容についてご説明いたしますので資料の6をご覧ください。  
こちらの資料は令和6年度岩内循環バスノッタライン運行について説明した岩内町4月号  
広報折込予定の広報原稿でございます。資料左側には1便から8便までの時刻表、資料右  
側には運行ルート図を記載し、運行ルートの下側には土日祝日の運行ダイヤや運賃を記載  
しております。運行時間、運行ルート、運賃ともに令和5年度からの変更はございません。  
以上で報告第6号の説明を終わります。

引き続き議案の7ページをご覧ください。報告第7号は、令和6年度円山地域乗合タク  
シーの運行についてご説明いたします。内容についてご説明いたしますので資料7をご覧  
ください。こちらの資料は令和6年度円山地域乗合タクシーの運行について説明した岩内  
町4月号広報折込予定の広報原稿でございます。昨年6月より本格運行を実施いたしまし  
て、そちらからの変更点はございませんが、資料左手に運行内容、週5日1日3便の運行、  
運賃についても現行と同じ200円、資料中央に時刻表を記載し、資料右手には運行ルー  
トを記載しております。ルートについても変更はございません。以上で報告第7号の説明  
を終わります。

〔 会長 〕

ただいま、報告第6号 から 報告第7号まで事務局より報告がありました。これについ  
てご意見ご質問等ございませんか。

〔 各委員 〕

あ りません。

〔 各会長 〕

はい。よろしいですか。それでは報告6号7号については確認されたという事でご異議ございませんか。

〔 各委員 〕

異議なし。

〔 会長 〕

それでは、報告第6号、第7号は確認されました。

以上で第1号から第7号まで報告がされましたが、運輸局さんより何かございますか。

〔 E委員 〕

はい。ただいまお手元にA4横1枚物で地域公共交通リデザイン関係の予算一覧ということで資料を見ていただきまして私の方から説明させていただきます。こちら令和5年度補正予算、令和6年度当初予算という事で、それぞれ279億円、208億円ということで国土交通省として確保いたしております。その中でどういったことを行うのかという事について上から載っているわけでございますけれども、まず一番上の左、共創MaaSプロジェクト今の公共交通の考え方からすると交通事業者だけということと考えますと、大変だと。先ほどお話がありましたけど日本全体が少子高齢化と人口減少、それと過疎化が当然進んでる。また運転事業者という観点からすると運転手不足という担い手不足が深刻化している。そういった流れの中で地域としていかに交通を守って行くかという事について文章の中にもあったように 医療、教育、農業、商業、こういったような他分野との連携に取り組みながら地域の足を守っていこうというそれらについては共創ということで我々も取り組んでいるところであります。

こちらの方は令和3年度の補正予算から始まりまして、もう3年目になるんですけども変更点といたしましては、右側の方に黄色、緑、青で3つの類型を示しているんですけども例えば岩内町さんで言いますと中小都市交通プロジェクトAという部分に該当するんですけども、人口10万人以下の都市を含むという事ですけれども、こちらの方のAの事業を行うという事なりますと定額500万円までという形で事業の方ができるという500万円以内の実証運行とか事業になりますと自治体さんの持ち出し無しで、仮に500万円を超えた部分につきましては国2/3補助ということで、ノッタラインとか円山循環ですとか、我々国の方でフィーダー補助金という事もございますけれども、そちらのほう

の国の方で最大1/2というのに比べますと使い勝手と言いますか使いやすいという事もあります。一応4月の前半頭の方で募集は締め切るんですけども、一応6月末にですね2次募集をするという風に聞いてございます。もしこのようなメニューの中で活用をされたいという事がありましたら、運輸支局の方へお問い合わせください。

またその右隣なんですけれども自動運転の社会実装補助事業といたしまして2027年までにレベル4の社会実装のモデル事業を100か所以上を目標に掲げておりまして今後このようなことにつきましても支援をさせていただいているという事でございます。次そのしたでございましてけれども、バスタクシー事業者の人手不足対策ということでございまして、行政も事業者も人材の確保ということで下の右のカッコにございます。営業ナンバーを運転するとなりますとご存じのように2種免許が必要になります。2種免許を取得するというのが費用も掛かりますし、ハードルにもなっているとそういった部分につきまして国の方として最大1/2支援をするというような形で昨年以來行っているという事でございます。ちなみにこちらの方すでに要望調査が終わっておりまして、多くの事業者さんから申込があったという風にきております。追加の募集はないと思いますが国といたしましてはこういった支援もしております。

続いてその右側交通DX・GXによる省人化・経営改善支援という事で配車アプリ、運行管理システム等にも支援してございます。その下のポツでございまして既存の地域交通の支援という事で、実は岩内町さんについては支援はできなかったんですけども、道内いくつかの町につきましては先進的な取組をしている町につきましては、先ほどお話ししたフィーダー系統補助金の上乗せをさせていただいたという事でありまして、その下は鉄道のことになりますので説明は省略させていただきますけれども、国の方といたしましては、引き続き持続可能な交通ということで支援をさせていただいておりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

〔 会長 〕

副会長から、今日の議論、報告を受けまして何かご意見等ございますでしょうか。おねがいたします。

〔 副会長 〕

まず、私は数か所の地域の委員をさせていただいておりますけれども、全体として地域交通のおかれている環境がだんだん厳しくなっているなと感じております。それは今日の報告にもあったように利用者が減っている、利用サイドの利用密度がだんだん減っているという事が非常に大きな課題であると思っています。実は、もう一方でサービスを提供する側の人材も少なくなっている。どちらも少なくなっている訳です。こういう状況の中で地域の人たちの移動の権利、交通権という考え方がありますが地域の人たちが公共として最小限度の移動の権利を確保したいいわゆるムーブミニマムという事がです

ね突き付けられた課題、それをどういうサービス体制でやるのかという課題をどこでも悩んでいるという事です。例であれば、今都市部で名前は控えますけれども突然交通事業者さんが市内循環線を辞めますという事を表明されて、急に窮地に追い込まれて何とかしたいという事でそのお手伝いをしているところですが、サービスの提供をどうするか、事業者が辞めるといったときどうするか、これはもう自治体さんにとっては晴天の霹靂。それで地方のタクシー事業者さんに頼るしかない、ただどのような体制でどのような規模で考えた方がいいのか、手探り状態でプランを立てている状態です。こういう事例は最近あちらこちらで見受けられます。

それですまず申し上げたいのはですね、将来の需要と供給と言いますか将来の利用の減少がどのくらいまで見据えていくのか、需要がどういう具合に分布しているのか、これをある程度事前に予測をして、こういう需要であればこういう方法でいいのかなと事前に予測をして検討しておく。今まではトレンド型で、トレンド型というのは今日の議論のようにだんだん減ってきましたね、じゃあどうしようかというのがスタイルなんですけれども、もう一步突っ込んで将来この地域の人口はどのように減少していくのか、だとすれば交通需要がどのように発生してくのか、コンピューターで解析するいわゆるシミュレーション解析ですがこういう風なことをもうそろそろやった方が良いというような事をどこでも私は申し上げております。人口予測というのはそんなに難しいことではございません。どこの自治体さんもある程度の人口の数値は掴んでいらっしゃるはずなんです。それを取り出してデータに起こして人口構成、人口の分布がだいたいわかりますから、そうすると人間の必要とする交通行動というのはだいたいわかるんです。どういう時間帯でどういう需要があるのかというのはだいたい予測がつきます。そこで環境条件が将来どうなるのかという所をおさえて、じゃあどんなやり方があるのか、サービスの方法としてどんなサービスがあるのか、従来どおりの方法でバスでぐるっと回ること満足なのか、行動移動の自由を享受することができるのか、実はなかなか難しいでしょうね。

定時低予算でやるのは。そこをやろうとすると先ほどから議論になっているようなデマンド型でやろうかという事になってくるわけです。じゃあデマンド型でやろうかというときにですね、まったく基準になる時間もない、路線もないバラバラという通常のタクシーサービスと同じ形でやっていくとどうなるんだ。となるとやってみないと分からないのが実態なわけです。だから需要は需要の発生をシミュレーションとして押さえておいて、それに対してサービスを提供した時のマッチングになるわけです。だからシミュレーションが必要になってくるんです。そういうことをやってさあどうするとなります。

もう一つは、サービス体制の経済性、これもやっぱり必要になってきますね。いま政府の方で、運輸局さんからも資料のご説明がりましたが、やはりいま議論になっているのがライドシェアですね。一般の人が自分の車で、今は過渡的な状況ですが、タクシー会社さんも入っていただいてそこでコントロールしながらサービスの提供をめざしていく。だんだんこういう進んでいく。それでは安全性の確保はどうするんだというもっと幅広い議

論が必要となってきます。タクシー事業者さんがまだいる地域は良いんですけどもタクシー事業者さんがいない地域、今北海道の地方ですがタクシーを呼ぼうとしてもタクシーなんていないですよという地域も増えてきました。そういう地域ではサービスを提供する親分さんとしてのタクシー事業者さんをあてにできなくなる。そんな時にどうするんですかと、じゃあ遠方のタクシー事業者さんを頼むとなると来てもらうだけでも大変ですね。ですからそういう時には地域の人たちである程度ご高齢で車をもっていてじゃあやってもいいよという方がいたらやってもらおうという事も出てくるわけですね。これは欧米ではよくある事です。ただし、そういう事を考えようとした時に日本の場合は徹底的に遅れているとなりまして、万が一事故があった場合の補償とか保険とかの議論が全くないんです。これが一番大きな問題だと言われているんですね、ライドシェアには。ここが将来の大きな課題、議論が今始まった所でありますね。

ですから全体を最後にまとめて申し上げますと、こういった状況だという事を認識ただいて、将来のことを的確に予測し対策をしていく上で、まず第一歩がシュミレーションであります。それは役所にたくさんのデータがあるわけですからその活用をして分析をする。まずそこからやって将来の需要密度と言いますけれども、それぞれにどのように需要が発生するか、しかも終日ずっと需要があるわけではなく、必要な時間帯というものがあるわけですし、病院へいらっしゃる時間ですとか、買い物にいらっしゃる時間などそれぞれあるわけです。この時間でなければいけないという決まった時間でなく、だいたいの時間ではありますが、そういう所でじゃあどういサービスを提供があるのかという事で、次の世代の交通サービスの提供を検討していかなければいけないんだなと一層思いを強くいたしました。最後は私の感想もございました。以上です。

〔 会長 〕

はい、ありがとうございます。ただいま副会長からシュミレーションとかサービス実施方法の検討とか色々提言がございました。今ある公共交通計画は令和3年度から7年度までの計画という事ですから令和7年度までは2年間ありますが、もう中間点は過ぎたわけですから次の期間を見据えたご議論も必要になってくるものと考えております。その協議の場がこの協議会でございますので皆様方の活発なご意見を今後もいただければと思います。

その他、事務局の方から、委員の方から何かありましたらお願いします。  
よろしいですか。無ければこれをもって本日の第34回協議会を終了といたします。本日はありがとうございます。