第２回羽咋市地域公共交通協議会　会議録

日　時　令和２年 12 月 16 日（水）　10 時～11 時 35 分
場　所　羽咋市役所　４階　401 会議室
出席者　（欠席２名）

区分	団体名等	職名	委員氏名	備考
地域住民代表	羽咋市町会長連合会	理事	中村　康徳	副会長
利用者代表	羽咋市老人クラブ連合会	会長	出村　亮一	
	羽咋市民生委員児童委員協議会	事務局長	藤澤　　勲	
	羽咋市各種女性団体連絡協議会	会長	河島　佳江	
関係事業者	西日本旅客鉄道（株）七尾鉄道部	羽咋駅長	大澤　哲夫	欠席
	北鉄能登バス(株)	取締役支配人	中野　裕信	
	羽咋タクシー(株)	代表取締役	岡澤　克也	
	(有)邑知観光	運行管理者	三井　陽子	
国土交通省	国土交通省北陸信越運輸局	交通企画課長	佐々木　凜太郎	
	北陸信越運輸局石川運輸支局	首席運輸企画専門官	木村　幸典	
石川県	石川県企画振興部新幹線・交通対策監交通政策課	課長補佐	福野　陽子	欠席
所轄警察署	羽咋警察署交通課	課長	山崎　孝志	
学識経験者	金沢大学	名誉教授	髙山　純一	
病院関係	公立羽咋病院	総括主幹	村井　光一	
羽咋市	副市長		中田　裕之	会長
	市参事兼産業建設部長		今井　史也	
	市参事兼市民福祉部長		若狭　義高	
	総務部長		川口　哲治	
	地域整備課	課長	金山　幸富	
	健康福祉課	課長	奥　　利明	
	教育委員会	次長	河崎　洋子	

事務局	企画財政課	課長	山本　裕一	
		課長補佐	松田　義人	
		主事	長浦　達夫	

検討委員会	がんばる羽咋創生室	係長	見附　敦史	
	地域整備課	係長	西村　美保	
	都市づくり推進室	係長	山岸　厳之	
	商工観光課	観光戦略推進担当主幹	崎田　智之	
	地域包括ケア推進室	主任	潟辺　晃一	
	地域包括ケア推進室	係長	谷　　智美	
	環境安全課	交通安全係長	中村　茂樹	
	学校教育課	係長	西野　雅之	

その他	㈱ＮＴＴドコモ北陸支社	法人営業担当主査	徳山　夕佳	
	㈱計画情報研究所	主任研究員	北川　真理	
	㈱計画情報研究所	研究員	三澤　志織	

開会

１．会長あいさつ
（略）

２．上位・関連計画等の整理
３．地域特性と公共交通の現状整理
４．市民アンケートの実施結果（単純集計）
２～４について、事務局から一括説明

【国土交通省北陸信越運輸局】
中間報告であり、次回の第３回協議会にて現状の課題を提出するとのことであるが、中間報告の時点でデータを基に委員の方々が意見を出すことは難しい。事務局より、委員に意見を頂きたいことがあれば、提起した方が、議論が活発になるだろう。
「Ⅵ.重複しているルート」、「Ⅶ.地域公共交通の乗り継ぎ状況」について、データが整理されており良いと思うが、現状のデータの整理だけでは課題かどうかは判断ができない。例えば重複について、一部のルートが重複していても課題につながるかどうかは、利用者の OD 次第である。路線バスの富来線と重複している、るんるんバス西北台ルートの利用者の OD が「寺家町バス停」から「三軒茶屋バス停」のように始点と終点が重複していないルート上であれば、重複していてもそれぞれを残す必要がある。もし、「須田バス停」から「羽咋病院バス停」や「羽咋駅バス停」のように完全に始点と終点が重複しているルート内であれば運行を見直す必要があると思う。その

場合、重複していない「寺家町バス停」から「羽咋病院バス停」や「羽咋駅バス停」へ直接向かうルートで運行すればよいだろう。ただ、車庫の場所や車両の関係や狭隘道路があり運行できない等の理由があれば、重複はやむを得ないだろう。このようなことを協議会の中で問題提起すべきだ。

これは一例であり、他にも多々ある。利用者数は大事な情報ではあるが、調べれば分かることである。その上で、どのようなところが課題なのか、そここそが時間をかけて分析すべき点である。

例えば、富来線と富来急行線も同様である。ただ、富来急行線は幹線になるので本来は扱いが異なるが、利用実態が富来線と富来急行線が同様であれば、重複して運行している状態になる。富来線と富来急行線を分けて考えるのではなく、エリアの中での人の移動がどうなっているのかという観点から考えるべきである。

また、るんるんバスの行きの便と帰りの便で利用者の差があり、帰りは他の公共交通を利用していることが推測されるとの説明があった。帰りの移動手段について、実際はどうなのだろうか。家族等の送迎の可能性もあり、他の公共交通を利用できているのであれば幸せなことであるが、現状はそんなに甘くない。移動実態はアンケート調査を分析して確認してほしい。

【事務局】

今後、アンケート調査は詳細な分析を進める。また、利用者や事業者等にヒアリング調査を実施する。羽咋市では、生活支援協議体を発足させた。地域の課題を自ら抽出し、課題に対してどのような取り組みを実施すればよいかを検討している。高齢者への支援や子育て、防災、様々な面での課題を抽出し、地域で解決しようという会である。特に郊外で発足している。生活支援協議体にもヒアリング調査を実施する。移動実態の把握に尽力する。

私は寺家町に居住している。「寺家町バス停」からるんるんバスを日曜日に利用してみた。るんるんバスの利用者は決まった人であり、運転手はどのバス停から乗車するかを把握していた。運転免許証返納者の説明の際に伝えたが、免許返納者にはるんるんバスの 2 年間の無料乗車のパスを交付しており、そのパスを利用している人が多い状況であった。統計的に全体の 17%が無料乗車者である。未就学児や障がい者の介助者も無料であり、それらを含む数字ではあるが、ほとんどがフリーパス利用者である。日曜日が休みの羽咋病院や老人福祉センターも回っている。日曜日と平日、土曜日の便が別であれば、利用者も目的地にもっと早く到着できると感じた。

また、資料内にローステップのバスにしてほしいとの意見要望があったが、実際のるんるんバスの利用者はとても高齢である。杖を右手で持ちながら、右手に手すりがあり、乗車に苦労していた方もいた。また、利用者に話を聞くと、「羽咋高校前バス停」から羽咋郵便局まで上り坂を歩いて向かうとのことで、夏の炎天下でも 300m 近い上り坂を歩くとの話であり、バス停の位置の問題点を感じた。このように、るんるんバスを利用して始めてわかった問題点がたくさんあった。実態に即した現況の把握

として、ヒアリング調査を早々に実施する。ヒアリング調査で得られた結果も踏まえ、課題を整理する。

【羽咋市各種女性団体連絡協議会】

間もなく 70 歳に近い年齢になり、友人と運転免許証返納の話をする。運転免許証返納後、るんるんバスは利用せず、何世帯かで車と運転手を自由に使えるとなればよいとの結論であった。もちろん対価は支払う。

近所のおばあちゃんが以前は元気であったのに、最近引きこもりになっていたので、様子を伺ったところ、膝が痛くなり出かけられなくなったとのことであった。プールに行って歩いたらよくなるのにと、おばあちゃんに言ったが、バス停までも歩くことができないので、プールに出かけられないとの返事であった。おばあちゃんの家族は、日中仕事でいないために、送迎を頼むことはできず、バスに乗ることもできず、悪循環で引きこもっているようである。同じような話を何人かの高齢者から伺ったことがある。

松田課長補佐が、自らるんるんバスに乗車し、調べてもらったのは大変良いことだと思うが、るんるんバスの利用者がいなければ元も子もない。るんるんバスの利用者が少なく、今後も見込めないのであれば、新しい方向への転換の施策を検討するべきである。

【事務局】

るんるんバスからドラスティックな変換については、現状の課題をしっかりと整理した後に検討する。河島委員の話のように、出かけたいけれど出かけることができない人は、今後どんどん増えてくる社会になる。現況はバス停の圏域を 300m として整理しているが、将来的にバス停の圏域はもっと縮小しなければいけなくなるだろう。バス停の圏域縮小を見据えると、るんるんバス運行の場合、バス停を多くする方向となるが、そうすると利用者の乗車時間が長くなってしまう。では、バスでよいのだろうかとなり、例えばもっと小型の小回りの利く乗り物がよいとなる。羽咋市議会でも質問があったが、例えばオンデマンドタクシーなどの採用も候補となる。色々な手法で、市民の足となる地域公共交通を見直す場だと思っている。河島委員の意見は、非常に貴重な意見として承る。

【髙山名誉教授】

資料の 20 頁の「市内の公共交通圏域図」は、駅やバス停から一定の距離の円を描いて、どれくらいカバーしているのかを表している図である。本来は、人口カバー率を示す方が分かりやすいと思う。地図からだけでは、どこにどのくらいの人が住んでいるかがわかり難い。実際、羽咋市全市民が、どの程度圏域内に居住しているのか、また、高齢者がどの程度圏域内に居住しているのかを把握するべきである。また、バス停の圏域は 300m 圏域だけでなく、200m 圏域内でのカバー率も把握してはどうか。

次回の第３回協議会で、提示してほしい。

また、資料の 67 頁の地域公共交通の情報提供について、これからの社会には非常に必要不可欠である。情報提供がなければ、公共交通の意味がなくなる。住民は、普段より利用している人であれば、情報を見なくても大丈夫であるが、来訪者は難しい。また、住民はバスが通過してしまったのか、遅延しているのかの情報が分からない状況である。位置情報が把握できる方が、利用者は利用しやすくなる。ビジネスや観光目的の来訪者はマイカーの利用が少ない。ビジネスであれば羽咋駅からタクシー利用もあるが、観光客は公共交通を利用したい。地域公共交通が、どの時間にどこに行けるのか分からないと困る。また、乗り継ぎ情報も、観光客にはとても重要な情報である。次の目的地までの出発時間等、スケジュールを検討する際に必要な情報である。また、乗り継げるような仕組みをしっかりとつくることが大事である。そうしなければ、観光客に来訪してもらえない。

今回は、基礎的な情報の中間報告であり、次回はアンケート調査結果の報告の場である。羽咋市民の移動の状況がみえてくるかと思う。ただ少し残念なのが、運転免許を持たない 10 代はバスを利用できたらよいが、今回のアンケートの回収では 1%に満たない。若い人の意見が把握できない。

【事務局】

学生や保護者から地域公共交通の利用実態のヒアリング調査を実施したいと検討している。現状は、家族が送迎しているケースが多いと思われる。私は、中学生、高校生、大学生の保護者として、ほぼ毎日送迎している。PTA にヒアリング調査ができないか打診をする。

バス停の圏域は 300m 圏域、200m 圏域の市民、高齢者のカバー率については、検討し、可能であれば対応していきたい。

情報提供については、インバウンドは新型コロナウィルスの影響で、現状はかなり落ち込んでいるが、今後を見越して検討しなければならないと認識している。海外からの来訪者は、スマートフォンで情報を得て、スケジューリングしている。インバウンドの方にも対応できるような、都市づくりを行っていきたい。

５．地域公共交通の問題点、課題の整理

５について、事務局から一括説明

（意見なし）

６．その他

【事務局】

第３回協議会を１月下旬頃に開催したい。その間に、利用実態を把握するヒアリング調査やアンケート調査の詳細分析を実施し、更なる地域公共交通の問題点、課題の抽出を行う。その後、基本的な方向性を今年度中に取りまとめる、スケジュールを考えている。

【北鉄能登バス】

来年４月からダイヤ改正を検討している。新型コロナウィルスの影響で今年度当初から利用者の減少が続いている。３月から５月は不要不急の外出が控えられたことから、利用者が大きく減少した。今現在の利用状況は、通学の利用者はほぼ戻ってきているが、通勤・観光・一般は減少したままである。羽咋地区に関係する、羽七東線、富来線、富来急行線のそれぞれで減便する予定である。羽七東線は土日祝日ダイヤを１便、富来線と富来急行線は平日ダイヤ、土日祝日ダイヤとも１便減便する予定である。減便以外の便についても、羽七東線の１便は羽咋駅発を小金森発の短縮運行に変更を予定、富来線の平日ダイヤの１便は富来止まりを高浜止まりの短縮運行に変更を予定しており、逆に土日祝日ダイヤの１便は高浜止まりを富来止まりの延伸運行に変更を予定している。減便や運行区間の変更により、通学利用者やその他の利用者に不便をかけないように他の便の発時間を調整する。また、調整の際には、るんるんバスのダイヤを参考に変更させて頂く。ダイヤの改正は４月１日を予定している。

【川口総務部長】

昭和 50 年代には、50 万人以上いたタクシーの利用者が現在は７万５千人にまで減少しているとの報告が事務局よりあった。観光客の利用があるのだと思うが、地域の方も利用されていると思う。地域の方は、どこの地区に住んでいる方なのか、病院や買物施設等どこへの利用が多いのか、現状を教えてほしい。

【羽咋タクシー】

現状は観光の利用はとても少ない状況である。10 年以上前と異なり、夏場でも、ほとんどが地元の方の利用である。平日の午前中は通院目的の高齢の利用者が多い状況である。目的地は市内が多いが、中には宝達志水町や志賀町から羽咋病院へ来られる利用者も少しいる。また、買物目的の利用者で、マックスバリュ羽咋店やバロー羽咋店、あだちショップジョイフル店へ送迎し、帰りも利用される高齢の方もいる。平日の午前中は、通院と買物の方の利用が 8 割である。14 時から 17 時頃の時間帯が一番停滞する時間帯である。夕方に移動が始まり、新型コロナウィルスの影響で少なくはなったが、19 時頃から食事に行く方や飲み会に行く方の送迎がある。また、通勤で羽咋駅まで JR で戻ってきた方が夕方以降に利用される。近年は、移動時間が早くなり、22 時頃には移動が終わる状況である。羽咋駅周辺の利用者は、新型コロナウィルスの

影響前から減少している。基本的に観光客は年間を通じて利用が少なく、地元の生活に関係する移動の他は、ビジネスでの移動であり、羽咋市や周辺の町の大きな企業や原発関連の方の移動である。

【邑知観光】
　羽咋タクシーと概ね同様の状況である。利用頂く地元の方の居住地は、羽咋タクシーは羽咋地区、当社は邑知地区の方になる。るんるんバスでまちなかまで来て、買物をした後に、荷物が重いので利用される方もいる。また、足腰が悪くバスが利用できないため、薬局などへ薬をとりに行くだけでも利用する方もいる。足腰が悪い方にはバス停までの移動が辛く、高齢になるほど、家の前まで来てもらい移動することを求める。家の前まで来てもらう移動は、金銭的な面での課題が出てくる。年金で生計を立てて生活している高齢者には厳しい。タクシー利用者の中には、年金が受給された後で支払いをされる方もいる。バスの充実だけではなく、別の面からも検討頂きたい。タクシーとして、できることがあればよいなと思う。
　高齢者の通院や買物の利用が多い状況である。バスでお風呂に行き、寒くてバスを待っていられないので来てほしいという方もいる。邑知地区には銀行もなく、銀行に行くために利用し、帰りはバスで帰宅する方もいる。
　観光客は、現状はほとんどいない状況である。観光利用者がいても、羽咋駅から気多大社へ行き、羽咋駅まで戻ってくるのみである。羽咋市内への観光者はほとんどなく、途中で少し寄る方のみである。

【事務局】
　１つ教えて頂きたいことがある。キャッシュレスの対応は、どうなっているのか。

【邑知観光】
　クレジットカードやＰａｙＰａｙに対応している。

【羽咋タクシー】
　クレジットカードやＰａｙＰａｙに対応している。

【事務局】
　能登ＭａａＳは、検索から予約、決済までを一貫してできるシステムを能登全体で目指している。先程の話の気多大社を観光された後に他に行くような方も、能登地域内を切れ目のなく公共交通で移動できる観光地にすることを目指す。そのために、キャッシュレス化が必要であり、欠かせないため伺った。

【邑知観光】
　キャッシュレスは増えている。ＰａｙＰａｙもクレジットカードも増えている。若

い方からＰａｙＰａｙを利用できるかとの問い合わせが多い。

【髙山名誉教授】
　近隣の自治体との連携は非常に重要なことである。羽咋市民であっても、市内の移動だけではなく、近隣自治体への移動はある。志賀町や宝達志水町の地域公共交通の計画を策定する際には、連携を図るべきである。近隣の自治体の計画がどのようになっているのか、情報収集することは重要である。宝達志水町は、現在、計画を策定中である。志賀町は策定済みである。宝達志水町と連携を取る意味で、宝達志水町の会議に羽咋市の職員もオブザーバーそして参加するべきであり、また、羽咋市の会議に宝達志水町の職員にオブザーバーそして参加してもらうべきである。そのように取り組むことで、連携が図りやすくなる。

【事務局】
　是非、そのように取り組んでいきたい。

開会
　副会長あいさつ
　　（略）

以上