

第3回羽咋市地域公共交通協議会 会議録

日時 令和3年1月28日(木) 10時～11時55分

場所 羽咋すこやかセンター 2階 研修室

出席者 (欠席3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 康德	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	
	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	上田 一美	
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	
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	高山 純一	
病院関係	公立羽咋病院	総括主幹	村井 光一	欠席
羽咋市	副市長		中田 裕之	会長 欠席
	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	欠席
	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 巖之	
	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	(株)NTTドコモ北陸支社	法人営業担当主査	徳山 夕佳	
	(株)NTTドコモ北陸支社	ICTビジネスデザイン担当主査	池林 智之	
	(株)計画情報研究所	主任研究員	北川 真理	
	(株)計画情報研究所	研究員	三澤 志織	

開会

1. 会長あいさつ（副会長代理） （略）

2. 地域及び公共交通の現状に関する議論 ※アンケート及びヒアリング調査報告 2について、事務局から一括説明

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

丁寧な説明だったので質問はあまりないと思うが、事務局から現状やヒアリングなどたくさん説明があった。皆さんから質問などがあればお願いしたい。公共交通利用者代表である出村委員、藤澤委員から何か聞きたいことはないか。

【羽咋市老人クラブ連合会】

特にない。

【羽咋市民生委員児童委員協議会】

特にない。

【金沢大学 高山名誉教授】

詳細なアンケートは非常に重要で、羽咋市民が日頃どういう生活をしているか、生活に対してどのように感じているか、率直にアンケートに答えている。非常に多くの意見が集まり、今後の羽咋の地域公共交通をどうしていけばよいのか検討する際に、非常に参考になるのではないかと思う。コミュニティバスに対する自由意見が見られる。切実な思いとして、若い人は面倒くさいからアンケートに答えるのがやっとなで、自由意見まで書く人が少ない。それに比べて、日頃から公共交通を利用しており不便を感じ、もっとこうしてほしいと感じている方は、自分の思いとしてきちんと答えてくれているのではないかと思う。基礎的な調査として、日頃どれくらい外出しているかを、生成原単位あるいはトリップ原単位で表すが、平日と休日で若干差があるものの、それほど大きな差はなく、また年齢別にみても大きな違いがない。これは意外である。一般的には、高齢者になるとトリップ数も減るのが普通だが、若い人も高齢者もトリップ数に差がない。地区別に見ても、ばらつきがない。不便なところは外出しにくいのでトリップも少なくなり、高齢者になると必要最低限の外出しかしないのが一般的であるが、その傾向が出ない結果になった。逆に言うと、核家族化がかなり進んでいるのではないか。要は、高齢者になっても、自分が外出しないと買物にも行けないという状況かと類推できる。中身をもっと詳細に見ないとはっきり言えないが、調査結果から色々なことが見えてくる。

3. 地域及び公共交通の課題に関する議論

(1) 資料①公共交通網について

資料①公共交通網について、事務局から一括説明

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

説明をうけて、皆さんから質問などがあればお願いしたい。

【羽咋市各種女性団体連絡協議会】

自分自身が高齢者になり、友人に免許を返納したらどうするかを聞くが、公共交通に乗らないという意見が多い。公共交通のるんるんバスはとても大切で、資料を見てもよく調べてあり、努力に敬意を表したい。例えば、白タク（違法タクシー）に分類されない程度のことのできないか。例えば、地域ごとで登録制の車を数人でシェアするなど、簡単に自分の好きな時間に乗れるような、便利さを求める高齢者がこれから多くなると思う。公共交通に加えて、自分で運転しないマイカーが確立できるようなシステムが作れないものか。新型コロナウイルスの影響により、国の情勢も変わり、以前より地方が注目される時代になってきており、移住が注目されている。リタイアした方や、都会で働いている子どもたちなどが移住を考えるときに、テレワークがで

きるのであれば地元に戻ろうかと考える。その際に、こういうシステムが確立されていれば、Uターンを決断する要素の一つになるのではないか。市としてはどのように考えているか。

【事務局】

ヒアリング調査の実施対象に生活支援協議体という組織がある。羽咋市に5か所、協議体があり、その中の1つの協議体は、住民で既存車両を利用して運行できないかを協議をしている。住民運営に関して、仕組みや制度について国土交通省より説明頂きたい。

【国土交通省北陸信越運輸局】

河島委員からの意見については、白タクという言葉も出たが、基本的には、運行事業者がお金を取るために、色々な許可や登録が必要である。そうでない場合、法令に抵触しない範囲で自由に車を使い、助け合いの中で輸送していくことも考えなければならないのではないかという指摘だと思う。

制度上は、許可や登録が不要な輸送形態ということで、認められている。車も含めて持ち出しは難しいので、何らかの補助が入る場合、どの程度認められるかはケースによって異なる。たとえば、車を自治体の保有として購入し、地域コミュニティに車を自由に使えるように渡し、ボランティアが輸送するようなパターンはある。

これまでの地域公共交通の中ではカバーできないエリアにおいて、こういう取り組みで補うことは重要である。

しかし、まずは地域公共交通でカバーできる範囲を広げたり、地域公共交通の利便性の向上を図ったりすることを最初に行うべきことである。

羽咋市では、今ある地域公共交通を今後どうしていくかについて議論をしている状況である。今ある地域公共交通で最低限の生活ができればそれでよいかと言うと、また違う問題もある。地域公共交通でカバーできないエリアにおいて、許可・登録不要で運行することになると思う。安心安全に対価を払ってもらい、有償運送の公共交通を運行する事業者のために使ってもらいたいという思いはある。

しかし、外出の手段を通じて健康を保ち、よりよい生活、クオリティオブライフという観点で、車を自治体が購入し、住民に貸して自由に車を使ってもらい制度ができた。まずは、今ある地域公共交通をどうするかという議論をしているので、河島委員の指摘は、その後に議論すべきかと思う。

【石川運輸支局】

道路運送法でボランティア輸送という言葉は、有償運送に反するという捉え方で使われている。ただ、ボランティア輸送において無償で車を動かすことができるのか、運転手はどうするのかについて、国土交通省としては、ガソリン代や人件費程度の負担であれば有償輸送ではないと判断している。国土交通省の通達としては実費程度で、

実費とは、走ったキロ数をガソリンの価格を基準に計算するように、細かく定められている。規定通りに細かく算出することが面倒であれば、有償性を堂々と認め、道路運送法に定められているように登録してもらおう。

ボランティアの話としては、自治体が車両購入の補助の支援をして、実際の運転は地区の方に自主的にしてもらおう。車をどこに置くかなど、色々な問題がある。我々もよい制度だとは思っているが、最近は運転手も高齢化が進んでいる。地区で運転手を確保できるのかという問題が出てくると、バス事業者やタクシー事業者にお願いする必要もある。そうなると、話が元に戻り、バス事業者やタクシー事業者においても運転手が不足しているという問題がある。ボランティア輸送が最適な答えかは別として、運用するのであればこういう答えになる。

ここ 20~30 年、ボランティア輸送ができないかという問い合わせが多く、道路運送法の立場に立ち的確に判断せざるを得ない。道路運送法に抵触するかについては、個別に判断している。違法行為の白タク・白バスも多い。問合せ内容を伺って、それが可能かどうかについて返答している。地域住民の方が考えているやり方と、法律の整合性を取るのには難しい。地域住民で、できるのではないかと問い合わせを頂いても、道路運送法という立場からすると、運行可能とははっきり言えないことが多い。

話は戻るが、ボランティアで実費程度でしかできないというのが、現状での条件である。どう車を確保するか、運転手をどうするか、実費はどうするか、その他として保険などの維持費はどうするか、状況ややり方を総合的に考えないと難しい。ボランティア輸送は、バス停留所までの距離が遠い地域において検討することが全国的に多い。金沢市までや大きなスーパーまで行きたいという方を対象としたボランティア輸送を考えると、厚意ではできるとは思うが、距離が長くなるほど維持費がかかるので、ボランティア輸送では難しくなる。全ての地域でボランティア輸送を導入することがベストとは言えないが、環境などを考慮し、地域を限定してボランティア輸送を行うことは選択肢の一つとして、考えられると思う。

【事務局】

自由に安く、時間も短く移動しようとする、今は難しいというのが、現状である。今ある地域公共交通を最適化し、公共交通利用でもストレスが無いように、公共交通でカバーできるように検討することが、この場で考えるべきことだと思う。

特に、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者などの事業連携も、一つの視野として入れないといけない。道路運送法で認められている公共交通をうまく利用して移動することを、これから考えていきたい。

70 歳からシルバー定期券を 1 か月 7,330 円で購入できる。能登バスだけでなく、金沢、加賀、奥能登すべてのバスに乗り放題である。「柴垣バス停」から「羽咋駅バス停」までは 440 円であり、往復すると 1,000 円程度になり、8 往復すると元が取れる。例えば、シルバー定期券購入者に市が購入補助をする。路線バスが継続できるようになり、利用者も負担が軽減され、るんるんバスよりも運行本数が多いため、目的地に早

く着くことができるようになる。

能美市では500円分のタクシー乗車券がついたお得なパスポートを販売し、コミュニティバスと、タクシーでの移動を組み合わせ、高齢者の公共交通の利用促進や外出機会の確保、安心して外出できる環境を実現するための社会実験を行っている。

買物の帰りに重たい荷物を持って路線バスに乗るのは大変なので、タクシーを使えるような補助券があればよいという方がいるとタクシー事業者からヒアリング調査で伺った。他の自治体でやっているのも聞いたことがある。

公共交通を利用して見たが、公共交通は意外と便利になっている部分もある。便利な部分を如何に活用し、これからの高齢化社会に対応できるかが今回の目的である。

例えば、るんるんバスの西北台ルートを考えてみると、乗車人数のとても少ないところは省略し、路線バスに頼る。西北台ルート運行の余剰時間を千里浜や島出などの交通空白になっている地域に如何に繋ぐかを考えつつ、路線の見直しを行うことも必要だと思う。

最後の課題に出てくるが、バスは比較的利用料は安いけど時間はかかる。タクシーだと自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動時間は短いけど料金は高い。バスとタクシーの間にあるような交通システムを設けられないかということが求められている。前回の協議会でも話をしたが、議会からオンデマンド交通の採用を考えられないかという意見が出ている。今後、行政がある程度支援しながら運行するデマンドタクシーなどを考えることによって、タクシーのドア・ツー・ドアに近いような考え方でバスとタクシーの中間あたりの運賃で、バスより移動時間短縮ができる方法もある。るんるんバスは各地域を周るため、30分以上乗車する方もいるが、高齢者はトイレが近く30分以上乗車することは難しいという指摘をヒアリング調査時に伺った。総合的に考えなければいけないことが、今回の整理によって導かれたと思う。次の時代を見据えた意見をいただきたい。

一つの移動手段として、住民のボランティア輸送を羽咋市としても考えていきたい。

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

この会議は、今ある交通手段をどのように活用していくか、交通難民や移動難民の話は前回も出たが、社会福祉協議会で地域の活性化が課題であると活動している地域もある。近くの社会福祉法人では、交通難民や移動難民を病院に連れていくサービスを行っている。皆さんから他に何か意見があれば伺いたい。

【北鉄能登バス】

シルバー定期券は、金沢市や七尾市では15～16年前から販売実績がある。羽咋市では少しPRが足りなかったと反省している。かなりお得な定期券だが、販売窓口が羽咋営業所のみなので、販売場所の拡大を今後考えていきたい。

【国土交通省北陸信越運輸局】

資料の作りについて、121 頁、122 頁に問題点、課題の整理の記載があるが、問題点と課題はどういう整理になるのか。課題の欄には方向性や必要性が書いてある。今後整理が必要だと思う。

123 頁、124 頁について、委員の皆さんが率直にどのように感じたか聞きたい。富来線とるんるんバス西北台コースの説明を聞くと、すごく簡単な再編方法がある。

るんるんバスは廃止して、富来線の何便かを「滝谷町（滝谷町会館）バス停」経由にすると全て解決する。「一ノ宮町（鳥居）バス停」は拾えないので、ここで多くの人に乗っているなら話は別だが、るんるんバスの「寺家町バス停」は富来線の「一ノ宮バス停」と近く、「西北台小学校バス停」は年間 1 人、「須田バス停」も年間 7 人で、富来線が 30 本あるので、2 本だけ富来線羽咋駅前行き（「滝谷町（滝谷町会館）バス停」経由）という形にしてはどうか。民間の路線バスとるんるんバスをうまく共存させるには、それだけだと思う。すごくシンプルにできるところだと思う。難しい事情があれば教えてほしい。経由すると乗車時間が延びるというのはあるが、割と輕易なルート変更で双方ウィンウィンの形になるのではないか。

そこで問題なのが、一つは地域特性や利用属性、あるいは、るんるんバスの車両運用上できないこと、このルートを一度走らせないと次のルートにつながらないなどの運用上難しいのかという可能性があるかどうか。

二つ目は運賃である。そういうことを、この場で考えてほしい。私は運賃の 440 円を高いとは思わないが、これまで 100 円で利用していた方が 440 円に高くなるのは、誰しも抵抗がある。そうなったときに、羽咋市としてどうするか。逆に、先ほど現況整理に 100 円を支払うことも苦しいという話があったが、それを持続可能にするかどうかを、この場で考えてもらいたい。再編が妥当かどうかも含めて、それぞれの会社の事情を共有してもらえばよいと思う。

富来線のルートを考えるとすると、「滝谷町（滝谷町会館）バス停」からまっすぐ南に下ろすことも考えられるが、普通に考えると統合するのが理想の考え方である。同じようなことが 124 頁にも言える。重複区間の乗車数を言っているが、ポイントは重複区間の乗車数そのものではなく、重複区間で乗車した人たちが、羽咋駅や中心部でどれくらい降りるかの割合が重要である。交通の世界では、重複区間にいくら乗っているかよりも、重複区間で乗った人間が、同じく重複区間で降りている割合がどれくらいかが重要という考え方である。重複区間で乗った人が重複していない区間で降りるようであれば、いくら一部重複していてもるんるんバスに乗らないといけない。「大町上野バス停」ないしは「大町バス停」で乗った人たちが、みんな「羽咋駅バス停」や「羽咋病院バス停」まで行っているのであれば重複しているが、「四町（白山神社）バス停」で降りているのであれば、確かに重複区間で乗っているが、重複していないところで降りているので、この人はコミュニティバスを使わないといけないという発想になる。乗った区間と共に、目的地が重要になる。事前に、路線バスもるんるんバスも利用区間がほとんど同じだと聞いているため、「大町農村公園バス停」をどうするかという問題が出てくるが、基本的には重複区間を無理にるんるんバスで頑張る必

要がないという話になる。

問題は、車両運用上やルート編成上、ここ単独で切り出していない問題があるのかどうかと、運賃である。数字で見るとそうだが、事業者のダイヤ運用上どうなのか、車両のやりくり上どうなのかという部分の課題点をそれぞれ出して、こういうことができるのではないかという議論を進めていただきたい。

それ以外にも、利用者の観点から見たときにどうなのかという話である。普段るんバスと路線バスの重複区間に乗っているが、運賃が一緒であってもるんバスを利用しなければいけない事情が論理上あり得るかどうかはわからないが、もしあれば、利用者の声も拾っていくとよいと思う。交通分析的に言うとお手本的な内容であるが、地域の事情があるので、その中でこういう経緯でこうなっている、車両の状態や運用上、お客様への案内上などがあれば、教えて頂きたい。

【北鉄能登バス】

富来線の車両については、現行走っているバスがあるので、つなぎの問題はないと思う。重複している「滝谷町（滝谷町会館）バス停」経由の対応は、実際の道路の幅員をみて運行できるのか判断するため、すぐに返答はできないが、検討したいと思う。羽七東線は、本江町から羽咋方面のお客様はかなり少なく、ほとんどの人がるんバスに乗っていると思うので、見直さないといけないと思う。

【国土交通省北陸信越運輸局】

羽七東線との重複区間は、路線バスの利用者がほとんどいないということであるが、るんバスは自家用有償か。

【事務局】

自家用有償である。

【国土交通省北陸信越運輸局】

自家用有償の基本的な考え方は、公共交通が不便なところで補完するためという趣旨である。本当は補完するものだが、ほとんどの利用者がるんバスに乗っているという話があった。どういう経緯で路線バス事業者がこの重複ルートに対して許可を出したのかがわからないが、もっと路線バスに乗るように言ってよいと思う。羽七東線は運転手不足の中で維持してくのか考えているとの話だが、当然補助路線もある中でインセンティブが働きにくい部分もあると思う。富来線もそうであるが、路線バスがもう少しお客さんを取りに行く形で調整し、マーケティングをして頂きたい。

【市参事兼市民福祉部長】

123 頁のるんバスの運行経路については、以前は富来線と同じコースを走っていたが、7～8 年前の改定時にこのようなコース設定にした。どうしても国道を走らな

いといけないため、この設定になった。124 頁についても、当初は羽七東線と同じコースを走っていたが、前回の改定時に中邑知・富永コースを走ることにした。羽咋市の以前のコミュニティバスの考え方として、羽咋駅から全地区にまんべんなく 5 ルートと設定していたため、既存の路線バスと同じコースを走ることとなった。見直しの際に、市民目線で平等な路線を目指し、この 5 ルートを 3 台のバスで運行するという事になった。また、運行時間は羽咋病院の通院に合わせて運行している。その中で色々な課題があるが、他の公共交通との接続まで考えた運行経路は作れないという話であった。

アンケート結果の中に運行本数を増やす要望など色々な意見があったが、それを解消するのは現状では難しい。改善策として先ほど説明があったが、料金設定などを踏まえて路線バス運行地区は路線バスへ見直していけばよいと思う。市の地区ごとの懇談会で、一ノ宮地区や柴垣地区は路線バスとるんるんバスを一本化してはどうかという市民の意見もあった。市がそれを踏まえて、市民に納得してもらい、路線バスの協力を得て、るんるんバスの見直しをしていけばよいと思う。

高齢者がバスの乗り降りが難しい中で、障害者と高齢者にタクシー助成をしているので、るんるんバスや路線バスを活用したらどうかという意見もあった。

るんるんバスの運行見直しについては、シルバー定期券やタクシーの助成を増やすなどして、路線バスが運行されている地区は路線バスの利用を積極的に考えてもらい、運行経路を検討していけばよいと思う。

【事務局】

西北台コースの「滝町（会館）バス停」周辺はかなり勾配のある地区であり、買物をして帰る際に坂道を上るエリアである。「柴垣バス停」のルートも、若干ではあるが勾配がある。

124 頁については、るんるんバスの中邑知・富永コースは羽咋病院に直接向かうことができるので路線バスに比べ利用者が多い傾向があり、この路線の特徴だと思っている。路線バスは羽咋駅までの運行となるが、路線バスと羽咋病院送迎バスの乗り継ぎがスムーズになり、雨風がしのげる乗降場の環境が整えば、るんるんバスではなく、路線バスで羽咋駅へ向かい、羽咋駅で乗り換えて羽咋病院送迎バスで病院に向かうという考え方もできると思う。再編が必要だと思う。現状、乗り継ぎには課題がある。

(2) 資料② JR 羽咋駅での乗り継ぎ、資料③ るんるんバスについて

資料② JR 羽咋駅での乗り継ぎ、資料③ るんるんバスについて、事務局から一括説明

【事務局】

タクシー事業者に、デマンドタクシーの運行について、どのように考えているかお

聞きしたい。

【羽咋タクシー】

具体的にはまだ考えていない。現状の運転手不足の状態を考えると、簡単にデマンドタクシーに対応できる状態ではない。

【邑知タクシー】

神子原地区などの高齢者が多く居住しており、道が狭く、勾配きつい場所では、デマンドタクシーが必要だと思う。視野には入れているが、即答はできない。

【事務局】

イメージがわきにくいかと思うので、NTTドコモが運行しているAIオンデマンドバスの映像をみて頂きたい。

ー 鹿児島県肝付町 NTTドコモ AIオンデマンドバス 動画再生 ー

【事務局】

路線バス、タクシー事業者によるデマンドタクシー、福祉輸送運送、地域循環バスなど色々なモードがあることにより、住民は自分のニーズに合った形での外出につながるのではないかと。NTTドコモが提供している三重県菰野町に視察へ行ってきたが、住民のよい反応が返ってきた。

現状、70歳以上でも約6割の方がスマートフォンを所持しており、2025年を見据えると、団塊の世代が75歳以上の後期高齢者になる。その方たちがスマートフォンを持ち始めているという環境が整えば、もしかしたら田舎町でもスムーズに配車を予約でき、決済ができるようになる。また、生活者の支援だけでなく、旅行者もストレスなく地域を回れる時代が来ると思っている。そういう視点で、AIを使った運行バスについて、羽咋市として前向きに考えていきたい。

4. その他

4について、事務局から一括説明

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について、何か意見はあるか。

(意見なし)

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

承認するというだけでよいか。

(承認に異議なし)

【羽咋市町会長連合会 中村副会長】

では、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について承認することとする。
本日予定していた議題は全て終了したので、他に何もなければ協議を終了する。

開会

事務局あいさつ

(略)

以上