

## 第4回羽咋市地域公共交通協議会 会議録

日時 令和3年3月24日(水) 10時～11時10分

場所 羽咋市役所 4階 401会議室

出席者 (欠席4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 代理:土田 勲	
	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	三井 陽子 代理:上田 -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
	市参事兼産業建設部長		今井 史也	欠席
	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	欠席

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	

(欠席3名)

検討委員会	がんばる羽咋創生室	係長	見附 敦史	欠席
	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	欠席
	地域包括ケア推進室	係長	谷 智美	欠席
	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)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

(略)

### 2. 問題解決のための基本的な方針・目標に関する議論

2について、事務局から一括説明

#### 【金沢大学 高山名誉教授】

説明のあった「IV基本理念・基本方針・目標値」の「2.基本方針」について、「基本方針2」や「基本方針3」のように進めていくことは大変重要であり、これからの羽咋市の公共交通を維持していくという視点からも非常に重要である。

「基本方針2」において、「JR七尾線、路線バス、るんるんバス、羽咋病院バス、タクシー等、市内を運行している公共交通全般を一体的に捉え」とあるが、JR、バス、タクシー等それぞれの運行事業者が運行主体となる。では、「異なる交通手段の連携なども含めて、地域公共交通ネットワークを再編する」とあるが、主体者は誰になるのか。羽咋市地域公共交通協議会が主体となるのか。主体者が明確となっていない。地域公共交通計画であるので、このような書き方になってしまうのは、やむを得ないとは思いますが、もう少し踏み込んで書くべきである。「基本方針3」についても同様であ

る。「A I デマンドバスや自動運転の実証実験の実施、M a a S の導入等を行い、多様なニーズに対応する新たな交通手段の導入を目指す」、「利用しやすい公共交通を目指し、デジタル社会に対応した情報発信の強化を図る」について、実施主体が書かれていない。A I デマンドバスや自動運転の実証実験を実施するとして、その後M a a S の導入について、どこがどのようにやっていくのか。羽咋市が主体となるのか、羽咋市地域公共交通協議会が主体となるのか、新たな組織を立ち上げて行うのか、明記されていない。そのため、絵に描いた餅で終わってしまうのではないかと危惧する。

#### 【事務局】

本日の資料において主体を具体的に書いていないが、国が求めている法定協議会を組織したのは、地域公共交通計画を行政が主体となり作成するのではなく、多様な交通モードの運行事業者や市民、関係機関が集まり、公共交通の最適化を検討する場が羽咋市地域公共交通協議会となっている。国の補助金申請等の窓口となるのは、羽咋市地域公共交通協議会であり、主体者となる。今後、行政が地域の課題を抽出しながら、課題解決に向けて様々な施策を実施していくのはもちろんであるが、行政が独りよがりを実施するのではなく、地域が一丸となって実施していくことが、地域公共交通計画の趣旨であると思う。委員の皆さんの忌憚のない意見の中、計画を作成していくことで羽咋市の公共交通が望ましいあり様になっていくことが、羽咋市地域公共交通協議会の役割であると思う。国土交通省北陸信越運輸局の佐々木委員は如何か。

#### 【国土交通省北陸信越運輸局】

私の意見も含めて、事務局からの問いかけに答える。基本方針は実施施策に根ざしたものである必要がある。本日の施策案は参考であり、施策名のみ記載である。いわゆる計画では、施策案において、誰がいつ、何を行うのかが明記される。施策案において、しっかりと議論することが大事である。基本方針を1つずつ、議決しているわけではない。施策案があって、基本方針を定めているのかと思う。施策案がないため、高山委員のご指摘のように、主体が分からなくなるかと思う。施策案を今後、ブラッシュアップしていけばよい。

国の理念としては、事務局の意見のとおりである。J R、バス、タクシーの事業者、行政が組織に入り、協議をしていくことが原則である。

基本方針について、高山委員は踏み込んで書くべきとの意見であり、同感である。「地域公共交通ネットワークを再編する」とあるが、どのような問題意識を持って再編していくのかがもっと明確になるとよいと思う。本日の資料の2頁において、区分が交通空白地域のところに、A I オンデマンド交通について記載がある。一方、下の公共交通網にも関する記載がある。A I オンデマンド交通は何のために実施するのか、そこがないとわかり難くなる。A I オンデマンド交通が公共交通空白地区を補完するという役割であれば、空白地域のみの記載になると思う。一方、路線バスやるんるんバスの代替とするのであれば、路線バスやるんるんバスを今後どのようにしていくの

か、方針がなければ廃止することができない。A I デマンドバスの実証実験を実施するが、実験後も路線バスやるんるんバスも今まで通り走らせることになってしまう。公共交通を利用している人は自力での移動が困難な人であり、その人たちがどのような移動を望んでいるのか、そこを踏まえて検討することが大事である。現在の公共交通にA I デマンドバスを入れて精査するとのことである。A I デマンドバス利用者のニーズや課題を把握することは重要であるが、現在の公共交通利用者がA I デマンドバス運行によりどのような影響を受けるか、その視点がないことが気になる。

自動運転について記載があるが、計画期間は5年間であり、期間内に実施されるのかを聞きたい。自動運転の実証実験は、経費的に負担も大きくなる。また、そもそもであるが、A I デマンドバスを走らせる一方で、無人の自動運転バスを走らせることは反する部分があるのではないか。A I デマンドバスは、現在のるんるんバスより小型化した車両での運行となる。一方で、無人のバスを走らせるのは、どのような方向性を目指しているのか。デマンド交通はタクシーの個別輸送とバスの乗合輸送の間になる。デマンド交通にも様々なやり方があり、定時定路線を予約時に走るバスに近い運行もあれば、連絡をすると特定の場所まで来てくれるタクシーに近い運行もある。一般的にA I デマンドバスを運行する場合は、タクシーに近い運行となり、予約の入った地点から目的地までを運行する。無人バスは、集団で乗り合わせる形となる。A I デマンドバスと自動運転を一緒に書くと、ぶれているように感じる。

施策案はこれからの議論になるかと思うが、立地適正化計画や総合計画、総合戦略に掲載してある施策について、公共交通の計画として何を実施していきたいかを施策にしてはどうか。公共交通の計画の中でどのようなことが必要であり、立地適正化計画や総合計画、総合戦略でも挙げられている施策と方向性が一致しているというような形にするべきである。

本日の資料の1頁をみると、5月の協議会からオレンジ点線枠のA I デマンドバス実証実験に矢印が伸びており、そこからオレンジ実践枠のA I デマンドバス実証実験に矢印が伸びている。5月の協議会においてオレンジ点線枠のA I デマンドバス実証実験に関する協議をされるのか。A I デマンドバス実証実験の内容を協議会でも議題にしてほしい。

#### 【事務局】

実施主体の明瞭の点は、今後、施策案として落とし込んでいきたい。施策から積み上げて基本方針をとる意見であるが、先程説明させて頂いた第6次羽咋市総合計画が最上位の計画としてあり、その中でのアンケートを踏まえて、公共交通の重要性が多岐にわたりあることが伺われる。本計画の現状分析において、アンケート調査等を実施して意見を頂いた中に、「るんるんバスは空気を運んでいる。なぜかという、直接行きたい目的地に向かえない、行きたい場所に行きたい時間に行けない、行きたい場所をバスが通っていない。」等の意見があった。また、バス会社に要望を伺うと、山手の方の勾配がきつい場所や狭隘な場所は、現在のバス車両で運行できない等の意見が

出された。例えば、るんるんバスの車両を小型化して運行事業者を見直すことやるんるんバスと路線バスの重複するルートを解消するために路線バス利用者に運賃補助・市民への助成金の制度を拡充する方法が考えられる。また、AIオンデマンドバスはミーティング・ポイントアクセス方式を検討しており、バス停よりも自宅に近くなるため、公共交通空白区域の方も利用できるようにと検討を進めている。

スケジュールについては、後程説明をさせて頂く予定であったが、先に説明をさせて頂く。

#### － 今後のスケジュールを説明 －

##### 【国土交通省北陸信越運輸局】

施策を積み上げて基本方針をつくるべきということではなく、基本方針を受けて施策を検討頂き、施策についてしっかりと議論すべきとの趣旨である。大きな方針の基に施策があるという形でよい。

##### 【副市長 中田会長】

利用者の視点から意見を頂きたい。羽咋市老人クラブ連合会の土田委員代理は如何か。

##### 【羽咋市老人クラブ連合会】

老人福祉センターバスについて伺いたい。老人福祉センターへ羽咋駅から平日、4便/日運行されている。昨年途中に車両が変更となり、ワゴン車での運行となった。友人と利用しようとして羽咋駅で待っていたが、車両が変更になった意識がなく、老人福祉センターバスに乗り過ごしてしまった。ワゴン車に老人福祉センターという明記があるだろうか。恐らく明記がなく、分からなかった。私の他にも数人、バスを待っていたが、分からず利用できなかった。いつから変更になったのだろうか。車体に老人福祉センターと明記して頂きたい。明記があれば、老人福祉センター利用者にも案内がスムーズとなる。

##### 【事務局】

昨年の10月から老人福祉センターバスの車両がワゴンタイプに変更となった。車体についてしっかりと確認はしていないが、施設名の明記はなかったかと思う。昨年の9月までは、社会福祉協議会のバスを利用していた。

アンケート調査においても、わかりづらいとの意見があった。例えば、「るんるんバスを利用したいが、何時にどこを走るルートがあるのか分からない」との意見があった。行政として、情報の提示の仕方について、改善すべきだと考えている。

【副市長 中田会長】

他に利用者の視点として、羽咋市各種女性団体連絡協議会の河島委員は如何か。

【羽咋市各種女性団体連絡協議会】

第3回協議会の際に「鹿児島県肝付町 NTTドコモ AIオンデマンドバス 動画」を拝見させて頂き、羽咋市での実施はもっと先の話かと思っていた。近いうちに実証実験を予定していると聞き、とても嬉しく感じている。るんるんバスとAIオンデマンドバスの併用は欠かせないことだと思う。AIオンデマンドバスを導入しても、利用の仕方が分からないと、利用ができない。AIオンデマンドバスを普及するための施策も並行して検討頂きたい。

【事務局】

「3.目標値」の「地域公共交通を支え、ともに創る風土」に関する目標の「公共交通利用説明会の開催」はAIオンデマンドバスを含む公共交通の利用の仕方の説明会も含まれる。今後、スマートフォンを利用した予約の仕方を案内したい。スマートフォンの普及率は上がっており、現在車を利用している方が5年後や10年後に車を手放すことを見据えて、AIオンデマンドバスの導入を進めていくことが必要である。現在公共交通を利用されている方がAIオンデマンドバスを利用しやすくするためには、出向いて説明する機会を設ける必要がある。NTTドコモより、プレスリリースや告知、講習会において後押しを頂く。

【羽咋市各種女性団体連絡協議会】

よろしく申し上げます。

【副市長 中田会長】

運行事業者の意見を頂きたい。羽咋タクシー(株)の岡澤委員は如何か。

【羽咋タクシー】

AIオンデマンドバスの実証実験について情報を頂かないと、現実的にどのように運行を予定しているのか分からない。また、実証実験の先にある本格運行についてみえない。AIオンデマンドバスのAIとは、どういうシステムになるのか。これから、徐々に理解させて頂きたい。

【副市長 中田会長】

(有)邑知観光 邑知タクシーの上田委員代理は如何か。

【邑知タクシー】

AIオンデマンドバスの必要性があるとなれば、これから協議をさせて頂きたい。

実証実験を実施するとなれば、利用者層とその目的地について、報告できるようにしていきたい。

**【事務局】**

A I オンデマンドバスの実証実験について、まだ契約を交わしていない状況にある。羽咋タクシーの岡澤委員が危惧されていた、タクシー事業者の負担について、操作設定も含め説明する機会を設けたい。A I を活用することのメリットは、利用者だけでなく、運行事業者にもある。どの地点で予約が入ったか、A I が全て認識して、最短の乗合ルートを導いてくれるため、行ったり来たりがなくなり、高効率な運行につながる。これまでのデマンド交通ではなく、リアルタイムの予約が運転手につながるようになり、とてもメリットがあると考えている。改めて説明をさせて頂きたい。

3. 令和2年度補正予算（第1号）について

4. 令和3年度予算（案）について

3～4について、事務局から一括説明

**【副市長 中田会長】**

何か質問、意見は如何か。

（意見なし）

5. その他

**【副市長 中田会長】**

今日の全ての議題について、何か意見は如何か。

**【金沢大学 高山名誉教授】**

A I オンデマンドバスの実証実験について、実験期間が4ヶ月で1000万円の費用がかかるとのことであるが、年間を通しての実走となると2400万円程度になる。一方で、るんるんバスの運行経費が3000万円程度である。これをどう考えていくかは、非常に重要なことである。るんるんバスの運行路線数を減らし、A I オンデマンドバスに置き換えていくのか、部分的にるんるんバスとA I オンデマンドバスを併用していくのか。羽咋市民の満足度を上げながら、運行経費を5500万円捻出することは難しいので、経費を最小化していくことが協議会の目的であり、目指していくところになる。どのような見通しで考えているのか。

**【事務局】**

AIオンデマンドバスの実証実験の予算額は大きくなっているが、エリアに対するタクシーの必要台数が見込めていない状況であるためである。最小の台数で実証実験を実施し、台数を検討していきたいと考えている。予算は付加している額である。また、初期導入費としてシステムの構築や企画、調整の費用、説明会の開催等も含まれる。国の補助を頂きながら、初期費用を賄いたい。運行費用については、タクシー事業者と協議が必要である。タクシー1台あたり、年間どの程度の経費がかかるのか、今後協議していきたいと思う。AIオンデマンドバスの導入により、るんるんバスの削減を図りたい。エリアによって減便したり、全く無くしAIオンデマンドバスで代替することも想定している。実証実験を実施して、移動需要を把握し、経費削減が図れるのであれば図っていきたい。実証実験を実施し、それを検証し、積み上げていきたい。

**【副市長 中田会長】**

他に何か気づきの点があれば、メール、電話、FAX等で事務局に意見を頂きたい。

**開会**

事務局あいさつ

(略)

以上