

第4回能美市地域公共交通協議会 会議録

日時：令和5年1月18日（水）13時30分～15時00分

会場：能美市辰口福祉会館 多目的ホール

参加者：

番号	所属	所属役職	氏名	備考
1	能美市	副市長	番匠 啓介	会長
2	公立小松大学	教授	高山 純一	副会長
3	国土交通省北陸信越運輸局 石川運輸支局	首席運輸企画専門官	打越 利子	
4	公共交通有識者		中辻 純一	欠席
5	石川県企画振興部 新幹線・交通対策監室	交通政策課 主幹	島内 理名	
6	石川県南加賀土木総合事務所	維持管理課長	曾宇谷 憲一	
7	能美警察署	交通課長	窪 美希	
8	北鉄白山バス(株)	取締役社長	松田 隆一	
9	北鉄加賀バス(株)	取締役社長	新谷 良二	
10	西日本旅客鉄道(株)金沢支社	地域共生室企画課 交通企画室長	鹿野 剛史	
11	一般社団法人 石川県タクシー協会	専務	宮崎 芳信	
12	能美市町会連合会	会計理事	東 俊洋	監事
13	能美市老人クラブ連合会	会長	村上 忠志	
14	能美市婦人団体協議会	会長	谷田 好子	
15	能美市身体障害者福祉協議会	会長	大村 美代子	
16	北陸先端科学技術大学院大学	総務課長	山本 隆裕	
17	能美市企画振興部	部長	中出 真弓	監事
18	能美市土木部	次長兼土木課長	吉田 和司	
19	能美市健康福祉部	いきいき共生課長	宮下 ゆり	
20	能美市企画振興部地域振興課	課長	南 茂樹	事務局
21	能美市企画振興部地域振興課	課長補佐	前川 正樹	事務局
22	能美市企画振興部地域振興課	主事	北野 利晃	事務局
23	(株)計画情報研究所	取締役	四藤 一成	事務局
24	(株)計画情報研究所	取締役	北原 豪	事務局
25	(株)計画情報研究所	研究員	中村 誠	事務局
26	(株)計画情報研究所	研究員	守山 瑞希	事務局

1. 開会

2. あいさつ

会長 あいさつ

※出席委員 18名(1名欠席) 事務局 7名(内(株)計画情報研究所 4名) 合計 25名

3. 報告

デマンド交通検討部会の報告 (資料1)

[事務局より資料に沿って説明]

4. 議事

議案第10号 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

[事務局より資料に沿って説明]

【事務局】

今年度、地域公共交通計画の策定を実施するにあたり、国からの補助金を受けています。その計画策定の事業を着実に実施していると自己評価を行うものです。

【会長】

本来は地域公共交通計画を取りまとめた後に、事業評価を行って国へ提出するという理解でよいのか。

【委員】

補足ですが、当協議会は国土交通省の地域公共交通確保維持事業の調査事業に補助金申請を行い、確実に公共交通計画を策定するための事業進捗について12月末に自己評価を提出することになっています。事業終了後にも報告がありますが、その経過を自己評価として提出します。

(議案第10号 原案のとおり承認を得る)

議案第11号 能美市地域公共交通計画素案

議案第12号 コミュニティバス「のみバス」の再編案について

[事務局より資料に沿って一括して説明]

【委員】

能美地域力強化支援ファンドの助成金交付の取組み団体数について、令和4年度は6団体、令和9年度目標は20団体とありますが、こちらの指標設定の考え方はどのような分析結果から導き出されたものか。

【事務局(計画情報研究所)】

ファンドの設立から2年で6団体に助成しているので、希望的なものを含めて年間3団体と計算し、5年では15団体になると考えました。これまでの6団体と合わせて21団体が単純計算の結果

ですが、きりの良い20団体とした。

【委員】

能美地域力強化支援ファンドは、移動支援や世代間交流の拠点など、地域課題の解決に向けた活動に対して助成する取組である。令和2年度以前にはファンドがなかったため、これまで長年活動してきた団体を含めて6団体が採択を受けているという経過がある。また、移動支援に関しては、制度の関係上ほぼ無償で運営しているという現状があり、目標どおり20団体になれば理想的であるが、地域の事情を踏まえれば難しいのではないかと考える。福祉の状況と照らし合わせて検討する必要がある。

【委員】

能美地域力強化支援ファンドとして、車がなくても安心して暮らせる仕組みづくりを支援しているとのことですが、これも増やしていくということは、公共交通へ繋ぐこともできる仕組みになっているのでしょうか。

【委員】

主に高齢者やひとり暮らしの移動困難者に対して、市民がボランティアで支援していますが、「のみバス」との連携なども、「のみバス」のダイヤが変わり、利便性が上がることなので、公共交通と互助活動との連携は非常に大事な部分であると思います。地域の方と考えることが必要となります。

【事務局（計画情報研究所）】

能美地域力強化支援ファンドについては、安心らくらくの会を紹介していますが、助成団体6つの中では一番移送の実績が多く年間1,481人の移動を支援しています。委員の意見どおり、能美根上駅や乗り継ぎバス停への移動ニーズも増えていくことが一番望ましい形と考えます。

【会長】

補足ですが、移送支援だけでなく、6団体のうちの1団体である能美市商工会女性部は人を運ぶのではなく、軽トラックに食材などの商品を積んで山間地域で買物支援を行う団体です。

【委員】

婦人団体協議会婦人会には、生徒保護者から声が寄せられており、3年間でも通学にバスを使えるとよりありがたいという意見をよく耳にする。また、辰口福祉会館の下からコミュニティバスを使っている方が多くいるので、ルートよりも待合空間がもっと快適になればと思う。このような点も踏まえて「のみバス」が利用しやすくなればと思う。

【会長】

これから計画の策定までに、説明会を実施する機会はあるか。

【事務局】

現在、個別に説明が必要な町会に対して、説明会を行っています。また、最終的な市民への説明会は、根上地区、辰口地区を対象に、中学校の校下単位で3月に開催を予定しています。

【委員】

今回の変更のテーマは大きく言うと何になるのでしょうか。また、計画の目標としてコミュニティバスの収支率の向上を目指していますが、差し引きで支出が大きくなる理解でよろしいか。

【事務局（計画情報研究所）】

1点目のテーマについてですが、能美市のコミュニティバス、路線バスは充実しているのパターンダイヤにしたり、1周60分かかっているところを30分にしたりと、サービスの向上すること。加えて、ネットワークの強化を構築することも大きなテーマの一つです。その中で、先ほど委員からもご意見ありましたように、乗り継ぎや待合い空間を設置するようなネットワークの強化も取り入れています。また、MaaSのような新しい技術も取り入れる。この3つの観点から利用者の増加を目指す考えです。

これによって収支率の改善も進めていく計画ですが、令和元年から比べまして、現在は燃料の高騰などにより支出は増えています。それらを踏まえて支出は1億円としました。他方で利用が増えることで収入が増え、収支率が改善される目標です。

【事務局】

1つ補足ですが、本協議会の取組み目標は「地域公共交通計画」の策定を第一にしており、その中で位置づけられている「コミュニティバスの利便性向上」という項目の中で、先行して根上循環と辰口循環の見直しを行っている状況です。

【委員】

目標2「コミュニティバスの収支率」について、これは路線バスの収支も含まれているか。また、「和佐谷地区は、コミュニティバスから切り離し、タクシー対応」とあるが、具体的にどのような仕組みを想定しているか。

【事務局】

まず、和佐谷地区はコミュニティバスから切り離すスケジュール感についてですが、今年度、この地域が交通空白地帯になることについて、和佐谷地区の町会と役員会に説明を行い、概ね了解をいただいております。今後、利用者向けに説明会を実施したいと考えております。4月以降はタクシー助成による運用を予定していますが、将来的にはこの地域をデマンド交通導入のモデル地区として先行的にデマンド交通の導入を検討します。

【委員】

県内の他の地域では、市内で負担感に差が出てくるケースも見られています。市民の方のご意見を聞かれているということなので、引き続き検討していただければと思います。

【事務局（計画情報研究所）】

1点目にご指摘いただいた収支目標について、こちらの支出の中には路線バスの補填金額は含まれておりませんでした。コミュニティバスのみでございます。お詫びして訂正いたします。能美市は生活バス路線維持の補助金の申請をしており、金額的にはコミュニティバスに対して10分の1程度、路線バスの補助がされておりますが、ここでは能美市が自らのコミュニティバスの目標値として挙げさせていただいております。

【委員】

137 ページに地域公共交通の利用者数の目標値を掲載していただいた。鉄道や路線バスについても記載していますが、事業者へもヒアリングした上での目標値と理解しています。コミュニティバスだけでなく路線バス、鉄道の能美根上駅についても目標値として設定されておりよいと思います。収支率についても皆さまで合意を取り、目標に向かっていくかと思しますので、各団体でも協議を続けていただければと思います。

【副会長】

全国のコミュニティバスは元々、武蔵野市のムーバスが先駆けとなっています。吉祥寺駅から1.5キロの距離に住み、バス停が遠いためにバスに乗れない高齢者の声から、武蔵野市を循環するコミュニティバスが運行されることになりました。高齢者などの交通弱者にとって非常に便利であると評判を生み、全国の自治体に普及しました。金沢市も平成8年ごろに検討会を立ち上げ、真っ先に取り入れた。当時の目標は1周30分が基本でしたが、金沢市はそれに加えて高齢者に優しいノンステップバス全国で初めて導入としました。しかし、1週30分は非常に難しく、金沢市でも4路線走っているうち1路線でしか実現できていません。他は40～45分ほどはかかってしまう。

能美市も運行開始当初は30分で回っていましたが、2時間に1本しか走っていなかったため、不評でした。そのお声を聞いて、今のダイヤでは1時間に1本、パターンダイヤでの運行に変更しました。運悪くコロナと重なってしまい利用者が増えていないような状況です。アンケートを取った上で、利用者から最も不満の大きかった1周1時間の乗車時間を短くするための足掛かりが今回の根上循環の1周30分程度の8の字運行です。今よりも利用が増えるのではと期待しています。

パターンダイヤの維持やバス停位置の変更についてはこれから事務局が努力される所かと思いますがぜひ頑張ってくださいと思います。多くの方は、車を運転できるうちはバスを使わないが、運転ができなくなったらバスに乗ろうと考えています。町の活性化、普段からまちのバスを利用してもらう機運の醸成が一番大事であると考えます。

(議案第11号、議案第12号 原案のとおり承認を得る)

(異議なし)

それでは一部修正はございますが、承認をいただきましたので次の議題に進ませていただきます。

5. その他

今後のスケジュールについて

【質問・意見なし】

以上