

第5回 岩内町地域公共交通活性化協議会 議事録

議 事 内 容

13：30開始

(斉藤事務局員)

本日はお忙しいところ御出席を賜り、ありがとうございます。ただいまより、「第5回 岩内町地域公共交通活性化協議会」を開催します。開会にあたりまして、当協議会会長であります、小熊会長より、ご挨拶をお願いしたいと存じます。

(小熊会長)

本日は、ご多忙のところ、お集まり頂き、まことにありがとうございます。振興局さん、北海道運輸局さんにおかれましては遠路からお越し頂き、心よりお礼を申し上げます。

また、本日ご出席頂いております、各委員につきましては、日頃から、本町の「まちづくり」に多大なお力添え、ご理解をいただいております、さらには、貴重な時間を割いて当協議会に参加いただいていることに対しまして、心よりお礼を申し上げます。

当協議会につきましては、昨年2月25日に、第一回の会議でこの協議会の規約を定め、ちょうど1年が経過しようとしております。

この1年、5回の会議を開催し、住民ニーズ把握のためのアンケート調査、各事業者やバス利用者に対してのヒアリング、路線バスの乗降者数調査を実施しており、本日は、その結果報告や、来年度の予定について説明することとなっております。

引き続き、岩内町にふさわしい公共交通の方向性を検討し、「地域公共交通網形成計画」の素案を策定して参りたいと考えているところであります。

本日、限られた時間となっておりますが、委員の皆様には各種のご意見を頂戴して参りたいと考えておりますので、本日の会議、ご審議の程、よろしく願いいたします。

簡単ですが、開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。

(斉藤事務局員)

ありがとうございます。ここで、議事に入る前に、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料ですが、まず1枚モノの配席図、続いて同じく1枚モノの出席者名簿、続きまして会議次第を表紙とした議案、こちらは13ページまでございます。つぎに議案第2号資料、こちらは21ページございます。最後に右上に参考資料と書かれております、図面なんですけども、岩内円山線やグリーンパーク送迎バスの路線を記した図面となっております。以上5種類の資料となっております。資料に不足がございましたらお知らせ願います。

次に**会議次第の3**からは、議長であります、小熊会長に議事を進めていただきたいと存じます。

(小熊会長)

本日の協議会ですが、岩内町小中学校校長会会長の本間委員、そしていわない商店街連合会会長の福島委員、岩内女性の会会長の佐藤委員、観光協会事務局長の松田委員、岩内

高校平田委員が所用のため欠席となっております。

また2名の方の代理出席の報告を受けており、今現在21名の委員の方々に出席をいただいておりますことを最初に報告させていただきます。

では早速ですが、**会議次第の3**の報告事項で、**報告第1号**、**報告第2号**を一括して事務局より報告いたします。

(齊藤事務局員)

座ってご説明させていただきます。1ページをご覧ください。

報告第1号は、第4回岩内町公共交通活性化協議会の結果についてであります。第4回となります協議会を平成26年11月21日(金)15:00から岩内地域人材開発センターを会場に、協議会委員26名中21名の出席をいただき、協議会を開催させていただきました。

報告事項では、第3回岩内町公共交通活性化協議会の結果について、平成26年度岩内町公共交通活性化協議会予算の流用について、岩内町公共交通活性化協議会規約の一部を改正する規約の施行期日についての3点を報告させていただいております。

また議題については、議案第1号 公共交通におけるニーズ等の把握について、住民ニーズ等の把握調査、交通事業者・関連団体等のヒアリング調査、路線バスの乗降者数調査の3点について中間報告として報告させていただいております。

また、千葉先生から各地域における循環バスのイメージや、デマンド型バスの利用状況についてアドバイスをいただいております。

札幌運輸支局さんより、グリーンパークいわないの送迎バスのルートについて、ご質問があり、後日図面を提供させていただくこととしております。なお、図面についてはカラーのA4版一枚モノが配布されているかと思っております。こちらの方は議題の5その他で説明させていただきます。

引き続き**報告第2号**をご説明させていただきますので、2ページをご覧ください。

報告第2号は平成26年度岩内町公共交通活性化協議会の予算の流用についてであります。

次のとおり、当協議会の支出予算を流用したもので、岩内町公共交通活性化協議会財務規定第5条の規定により報告します。

なお、財務規定第5条は支出予算の内、款及び項を超えて予算を流用したとき、または予備費を充用した場合は直近の協議会に報告しなければならないと定めております。

起票年月日は平成26年11月26日で、流用金額は1,000円であります。流用の理由ですが、11月27日札幌市において開催された北海道運輸局主催の「地域公共交通シンポジウム in 札幌」に事務局が出席した旅費であります。

流用元、流用先の予算については記載のとおり流用いたしましたのでご報告いたします。以上であります。

(小熊会長)

ただいま**報告第1号** 第4回岩内町地域公共活性化協議会の結果について、そして**報告第2号**として平成26年度岩内町公共交通活性化協議会予算の流用について報告がありま

した。これらについて質問等ございませんか。

(廣田委員)

車での日当は1,000円ですか。

(小熊会長)

公用車で行って日当が1,000円になります。

(廣田委員)

バス代だとか計算したら1,000円になるとかいうのは。

(小熊会長)

町の車で行く場合が日当1,000円で、それ以外はバス代実費 + 1,000円ということです。

その他報告についてはよろしいでしょうか。

～無し～

それでは先に進ませていただきたいと思います。**会議次第の4**、議題の方に入らせていただきます。

議案第1号、岩内町公共交通活性化協議会規約の一部改正について事務局の方から説明いたします。

(齊藤事務局員)

3ページをご覧ください。**議案第1号**、岩内町公共交通活性化協議会規約の一部改正についてであります。

役場庁舎の移転に伴い、事務所の位置を改正しようとするものであります。

次のページ、4ページをご覧ください。第2条中「北海道岩内郡岩内町字清住258番地」を「北海道岩内郡岩内町字高台134番地1」に改めるものであります。

なお、新庁舎については5月7日に業務を開始することから、附則で平成27年5月7日から施行することとしております。

次のページ、5ページは規約の新旧対照表であります。

以上で説明を終わります。

(小熊会長)

ただいま**議案第1号**、岩内町公共交通活性化協議会規約の一部改正について説明がありましたとおりですね、庁舎の方、先月建物は完成いたしましたですね、今月から備品等の搬入作業進めて、そのあと機械等の整備をしながらですね、今事務局より説明がありましたとおり5月7日から新庁舎で業務を開始するということになっております。

この件についてはよろしいでしょうか。

～無し～

(小熊会長)

それでは引き続き、議案第2号、公共交通のニーズ等の把握について最終報告を事務局より説明させていただきます。

(斉藤事務局員)

6ページをご覧ください。議案第2号は公共交通のニーズ等の把握についての最終報告であります。

前回の協議会で中間報告をさせていただいておりますが、冬期間のバス利用者のインタビュー調査及び乗降者数調査を実施し、まとめましたので別添の配付資料2を参照願います。

内容の説明については、受託者であります株式会社ドーコンの佐竹副技師長より説明いたします。

(佐竹副技師長)

それでは議案第2号、資料説明いたします。

1. 住民ニーズの把握 ということ、前回の協議会で説明いたしました町民にアンケートを取った内容、前回の回収数798票から、そのあといくつか届きまして、最終的に822票、回収率にして41.1%になりましたというご報告でございます。

24票追加された程度ですので、アンケートの構成比ですとか、結果はほとんど変わらない内容となっておりますので、その説明は省略させていただきます。

2が飛んで3となっております。2は事業者ヒアリング調査ということで、2の内容は前回と変わっておりません。

3. 町内路線バスの乗降者数等調査、これにつきまして雪のある日と無い日に1日ずつやるということで、今回冬季調査といたしまして、先月の22日(木)に小沢線、雷電線、神恵内線、田山線、高速いわない号の全便を対象に乗降調査をいたしました。併せて岩内バスターミナルにてヒアリング調査も実施いたしました。その結果についてご報告いたします。

3ページ、4ページ目はバス路線図となっております。3ページ目に描かれている岩内町のバス停留所、ここでどれだけ乗って降りているかいうのを乗降数調査で把握しております。

5ページ目いきます。小沢線です。夏と冬並べて比較出来るようにしてあります。

ただ、あくまでサンプルとして1日だけ調査した内容ですので、これが全ての実態ではないというのをご承知の上でご覧いただければと思います。

冬季の調査におきましても、町内移動はほとんどなく、岩内ターミナルから東山という動きが見られたくらいで、ほとんど町内の移動に使われていない状況でございます。

ページをめくりまして、6ページ目の雷電線。寿都方面に向かうバスということで、町

内移動に網をかけているところではありますが、岩内ターミナル他から乗車いたしまして、八千代の沢あたりまで乗降客がいると、そこから先の寿都方面にはほとんど乗客がいないということが分かるかと思えます。

7ページ目、今度寿都から岩内に向かってくるバスです。これも八千代の沢、権太町通りから乗る方がいらっしやいまして、中央通り、岩内ターミナルこの辺りで下車されているといった利用が町内間で見られたという状況になっております。

続きまして8ページ目、神恵内線でございます。神恵内線も小沢線同様ほぼ町内移動には利用されていない状況で、大浜の辺りから十字街、岩内ターミナルで降りるといった動きが若干見られたという程度でほとんどが町外からの移動ということになっております。

9ページ目、円山線でございます。これは全て町内間での移動になります。

岩内ターミナルから乗って、グリーンパーク辺りで降りるといった移動で、夏も冬も同じような移動形態でございます。

今度、10ページ目がさんさんの湯から岩内ターミナルに戻るというところで、グリーンパーク岩内から乗って町まで戻ってくるというような利用のされ方、それと岩内第二中学校前、この辺りから乗車されて町中に出てくるという利用のされ方が、円山線では見受けられます。

次に高速いわない号でございます。ほとんどが町外の移動に使われております。ごくまれに岩内ターミナルから東山間の利用が見られるといったくらいで、円山線以外はあまり町内間の移動には使われていない状況となっております。

ページをめくりまして、バス利用者インタビュー調査。1月22日（木）岩内バスターミナルでいらっしやる方に声をおかけして、答えてくれた方に調査をいたしました。

夏はですね、10月2日に60人、今回は94人答えていただきました。

今回の性別比でいいますと、女性が57%。夏は7割くらい女性だったんですけど、ある特定の1日、声を掛けて答えてくれた人というのものもあるんですけど、女性の利用が多いといったところでございます。

13ページ目、年代を見ますと、今回の冬の調査下のグラフになりますけども、一番多いのが70歳代で31%、50代60代80代が同じくらいの割合で並んでまして、高齢者層のご利用が多いというような状況です。10代が多いというのは高校生と捉えられます。

14ページ目いきまして、調査当日どの路線に乗りましたかということで、冬ですね、岩内で乗り換えるお客さんもいるんだろうということで、夏はですね一つだけ答えてもらったんですけど、冬は複数回ということで利用した路線を全部お答えくださいということで、乗り換えのあった方が8名いらっしやいました。

そういった点で合計しても100を超えるといった数になっておりますけども、今回一番多かったのが高速いわない号の利用で45%、次いで円山線の方が24%というような利用状況でございました。

次、15ページでございます。お住まいをお伺いしました。

冬の場合はですね、岩内町と答えられた方が51%、特定の1日ですのであれなんですけども、夏聞いたときは割と町外の移動の方も多かったということなんですけども、今回は岩内町が一番多く、次いで共和町、札幌市というような順番になっております。

次、16ページ目いきまして、バスターミナルにいらっしゃる方のバスの利用頻度。

夏も利用頻度の高い方が非常に多かったんですけども、冬も同様でほぼ毎日と答えられた方が21%、週2～3回、月1回これが13%、12%。一番多かったのが月2～3回で23%ということで、日常的にバスを利用されている方が多い、ということでございます。

17ページ、バスの利用目的としまして、夏冬ともに通院・治療等が多くございました。

冬、その他が多いんですけども、内容は不幸事ですか、見舞いですかそういう回答があってその他が増えたというような状況でございます。

通院・治療、通学、通勤、買い物での移動に使われているというのが今回多かったというようなところでございます。

18ページ目いきます。目的地ということで、お住まいと目的地の関係を整理いたしました。

冬の場合ですね、町内間の移動が26%、町外から岩内へというのが32%、岩内から町外へというのが26%、町外から町外、岩内は乗り継ぎみたいな形で利用される方が17%ということでございます。

次に19ページ目、路線バスの不満や改善点ということで夏冬同様で「特になし」というのが一番多く、バスを普段利用している方はバスに合わせて生活している方が多く、「特になし」というのが一番多く、冬はそれについて「乗りたい時間に運行していない」が14%、「本数が少ない」というのが13%ございました。

そして20、21ページ。今回は自由意見をつけておりませんが、夏も含めて自由意見としております。インタビューでおっしゃられた事を書き留めた自由意見でございます。

例えば小沢線利用者、「朝のバスが増えてほしい」ですとか神恵内線利用者、「縁石に近づけて止めてほしい」ですとか細かい意見も含めて出ております。

冬、聞いた人数多かったこともありまして、少し増えてございます。

例えば岩内円山線、「グリーンパーク行きの本数を多くしてほしい」ですとか雷電線、「朝のバスを増やしてほしい」と用事が長くなってしまうと次のバスがないといったようなご意見もございました。小沢線利用者「12：00と15：00の間に一本欲しい」とか、あと「バス停がボーリング場の方があると嬉しい」といったような意見もございました。

神恵内線利用者「10時台のバスがあると便利」、「9：30の次が11：55なので間にもう一本欲しい」、こういったご意見もありました。

高速いわない号、「千歳直行便があるといい」ですとか、「中央バスの札幌ターミナル行きもあると嬉しい」、あと「朝・夕を多めにしてほしい」こういうような自由意見を拾いました。

冬の調査と併せて今回の乗降数等調査、今回が最終的な調査となります。

以上でございます。

(小熊会長)

事務局から本年度実施した、公共交通におけるニーズ等の把握 最終報告がありましたけども、内容等についてご質問ありますか。

(千葉委員)

19ページにバスの不満というのがありますね。非常に特徴的なのはですね、夏場は本数が少ないことに不満が37%、複数回答ですから100超えると書いてありますが、冬はですね、本数が少ないという不満が少ない。これは事務局さんとしてはどういう風に整理されていますか。

(佐竹副技師長)

夏・冬で特段バスの本数が変わるわけではないですので、聞いた方の個人的な感想なのか、それと今回高速いわない号の利用の方が多かったんですね。

冬は高速いわない号の利用者の回答が半分を超えていますので、いわない号の本数がそこそこあるのも若干あるかなと、それ以上は回答された方の個人差かなと思います。

(千葉委員)

ということはこれはお答えになった方が、町外から岩内、東山の間の方々がかなりのパーセントを占めているということですね。その方々の意見が夏冬でズレているからこういう結果になったという具合に理解していいんですね。分かりました、ありがとうございます。

(小熊会長)

その他質問ございますでしょうか。

(廣田委員)

1日だけで全体を網羅するというのは若干無理があるのではないかと。調べたのは1日、それで良しとした理由はなんですか。

(小熊会長)

これで良しというかですね、この傾向を見られればですね、円山線と札幌いわない号についてはですね、今回が初めて乗降調査になったと思うんですけども。

(廣田委員)

最低1日、10日、30日と3回くらいあればね、大体傾向を掴めるのではないかとと思うけど、一回だけでこれをもって良しとすると言われれば、んんと思うんですけど。

(小熊会長)

さきほど言ったようにこれで全て分かったとか、そういうつもりはないんですけども。

(廣田委員)

無ければこれで不十分だったということになりますけども。

(千葉委員)

これは平日と休日どっちですか。

(佐竹副技師長)

平日です。

(千葉委員)

どちらも夏・冬ともに平日なんですね。

もっともなご指摘だと思っんですね。例えばですね、わたくし今、網走のバスの同じような調査のお手伝いをしております。それからもう一つですね、実は網走の商店街さんは大変稀なケースなんです、十数年にわたってその商店街の周辺の歩行者の交通量と、自動車の交通量を商店街の皆さんが実際にカウントして、そのデータを私のところに毎年送って集計してくれていると、そういうお手伝いをしているんですね。

十数年間をトータルで見ますと、11月のある週の平日と休日、2日なんですね。平休日の差があるかということと、計面的な変化があるかどうか、あるいはその年によって非常に特異な変動があるかどうか、こういうのをチェックしてみますと、確かにある年については少し変動があるか、バイアスがかかっているのがあるかな、という具合には思うこともございましたけども、今年も報告してきましたが、十数年にわたってほとんど一定の量なんですね。

ずっと一定の量ということではですね、傾向としては変化がない。つまり減少傾向がずっとダラダラ続いている。

バラつきがあるかということ、意外とそうではないんですね。これは非常に不思議なことで、それで全国的な交通量の調査はよくやります。国交省さんがよくやるわけですね。

その場合には大体10月のある一定の1日、もしくは2日、連続する場合がありますが、そこで調査をすると、これは10月の月というのは1年間のなかで、天候も穏やかな時期で、平均的な交通量が展開されている時期なので、その時期を選んでいるわけですね。

筑波に土木研究所というのがありますが、国交省の。その土木研究所で長年いろいろ調査をして、この辺りで交通センサスの調査をするのが適当だと、そんなような推量をして毎年そこで調査をしているというのが、実情でございます。

(廣田委員)

理由があるんですか。たった1日で全てが網羅出来るという。

(千葉委員)

論理的にそうだ、というわけではなくて、今まで色々調査をした結果、大体この辺り、余所で調査するよりも、この辺りで調査する方が大体平均的な状況が把握出来るのではないか、そう考えられていると。

(廣田委員)

少なくとも平日休日は違いますよね。

(千葉委員)

平日と休日は別々にやるのが一般的です。ご予算があればやった方がいいというのはあ

りますけども。

(廣田委員)

平日と休日くらいはあった方がいい。でなければこれでこういう傾向です、と言われても疑問だと思う。

(千葉委員)

ご説明の時に平日の、と申し上げればよかったですね。

(小熊会長)

アンケートについてはですね、前段の住民アンケート調査、これは初めての取組ですね、町内の方にバスの利用状況も含めて、調査出来たという、雷電線と神恵内線についてはですね、中央バスさんニセコバスさんですね、乗降数調査されていたので町の方に資料ももらっていたんですけども、そちらの方もご活用しながらですね、一回の調査で網羅だとかそういうつもりは全く無いんですが、円山線と高速いわない号につきましては、初めて町の方でやったのもあるんですから、いろいろ説明不足な点もあるかと思うんですが、参考にしながらですね、これからの計画づくりに役立てていこうと思っています。

(吉村委員)

ちょっと聞きたいんですが、住民のアンケート実施概要に無造作に2000世帯を抽出とありますが、これは年齢や年齢層とか関係なく抜き出しているのでしょうか。

(斉藤事務局員)

ランダムにですね、各年代に分けてですね、高齢者の比率を増やしたんですけども、あと町内の地区ごとに満遍なく渡るように分けたあとに、ランダムに選んでおります。

(千葉委員)

これも交通量調査のアンケートやるときによく使われる方法ですね。ランダム抽出。

この意図はですね、調査する側が平均的な状態を探ると。つまり高齢者なら高齢者だけにとか、どっかに住んでる人だけにとかではなくて、広く満遍なくという時に、この無作為抽出ということをやりますね。

ただ従前がですね、よくある住民票をベースにしてランダムに抽出したんですけども、最近は住民票をそう簡単に見せてくれませんから、色々な方法を使って年代で偏りがないように、位置的な偏りがないようにやるわけですね。

ただ高齢者の行動を詳しく分析しようってときには、そこにスポットを当てますには、ある一定の年齢層に焦点を当てて調査する。こういうこともやりますね。

今回やったのは広く満遍なく、浅く広くってことですね。

(吉村委員)

ありがとうございます。

(小熊会長)

このほか、調査の関係等で質問ございますか。

(猪口委員)

前回、中間報告のなかで円グラフと棒グラフの調整をして欲しいと申し上げていたんですが、その部分も含めて今日最終報告という形なんです、前回の中間報告で出された結果と、今回の結果と一冊にまとめた上で今後提示される予定なんですか。

(斉藤事務局員)

前回の指摘って色ですか。

(猪口委員)

前回の住民ニーズ中間報告の時に、例えば4ページの最寄りのバス停ということで、円グラフの色と棒グラフの色が一致していないんですね。この辺の色を統一して欲しいということで意見が出たんですが、円グラフでいくと濃い水色が5分以内、棒グラフでいくと濃い水色が10分以上になっている。

(佐竹副技師長)

そういった細かい点は修正しております。ただ、それで結果が変わるわけでは無いので、修正はしてあります。

(猪口委員)

その修正したものを今回の調査と併せてですね、一冊のものになるかならないのかということを知っているんです。

(斉藤事務局員)

調査の事業となりますので、受託先から報告書として一冊の冊子にしまして、成果品として提出していただけますので、協議会からのご意見を反映させていただいたものを完成版とさせていただきます。

(小熊会長)

その他よろしいでしょうか。

～無し～

(小熊会長)

続きまして、**議案第3号** 地域公共交通の活性化に向けた課題の整理について、事務局より説明をさせていただきます。

(齊藤事務局員)

7ページをご覧ください。議案第3号は地域公共交通の活性化に向けた課題の整理についてであります。

岩内町における公共交通の特性及び、地域公共交通の活性化に向けた課題を次のとおり整理いたしましたので、ご意見を頂戴したいと思っております。

次のページ、8ページをご覧ください。一つめは岩内町における公共交通の特性であります。図を見ていただきますと、岩内バスターミナルを起点終点としており、札幌方面、倶知安方面、神恵内方面、寿都方面の4路線。町内だけで完結する路線は1路線のみであります。

他市町村と結ぶ4つのバス路線は、町村間をネットワークすることが大きな目的となっており、基本的に国道をルートとしてバスターミナルに入る経路となっております。

このためバス停留所は国道沿道にしかなく、面的に市街地をカバーする路線とは言い難い状況となっております。今年度実施した乗降調査の結果を見ると、これらの路線は町内での移動にはほとんど利用されておられません。

また町内路線である岩内円山線は、バスターミナルと郊外のレクリエーションゾーンである円山地区を結ぶ路線であり、町内の主要な施設をネットワークする路線にはなっていません。

岩内協会病院、大型商業施設、移転後の役場、郵便局が立地する八幡通を通るバス路線がなく、住民アンケート調査においても町内を面的にネットワークする公共交通の要望意見が多くあげられております。

次のページ、9ページをご覧ください。表は岩内町を運行する路線バス概要であります。

岩内町の地域特性としてコンパクトな市街地であることがあげられています。住民アンケート調査結果を見ますと、一番近いバス停までの所要時間は「10分以内」が60%を超えています。しかし町内を面的にカバーするバス路線がないこともあり、地区別では一番近いバス停まで「10分以上」がそれぞれ70%や64%に上る地区もあるなど、地区によって路線バスの利便性に大きな差があります。

また、コンパクトな市街地であることから目的地までの移動距離が短く、タクシーによる移動が多いのも、岩内町の特徴と言えます。

次のページ、10ページは地域公共交通の活性化に向けた課題の整理であります。

岩内町の公共交通の現状、特性及びニーズ調査結果を踏まえ、岩内町における地域公共交通の活性化に向けた課題を次のとおり整理しました。

(1)は町内を面的にネットワークする新たな公共交通網の形成で、岩内町内における移動の足を確保するため町内の主要施設、役場等の公共施設や病院、商業施設などとバスターミナル、後背住宅地を面的にネットワークする新たな公共交通網の形成に向けて、現状のバス路線の運行ルートや、地区別の人口ボリュームなどの地区特性も踏まえて検討が必要と考えております。

(2)は公共交通利用促進・活性化に向けた情報発信の強化・充実であります。

住民アンケート調査結果からも、町民のバスの利用はそれほど多くありません。また、バスを利用するときの移動先は「町外」が多い状況であります。これは町内での移動に利

用できる路線があまりないことにもよりますが、前述の新たな公共交通網の形成検討とあわせて、町民へバス路線や料金、利用方法などをきめ細かく発信するなど、利用促進に向けた検討が必要と考えております。

また、町内だけではなく、岩宇4町村、倶知安町など住民生活圏における利用促進を意識した情報発信も検討が必要と考えております。

下の時刻表は、情報発信例として十勝バスの目的別時刻表であります。通院・買い物編として今回掲載させていただいたのは、東西循環線の路線図で各系統、例えば大空団地線ですとか、音更線ですとか各路線ごとに分けられております。非常に分かりやすい時刻表と言えます。

次のページをお願いします。

(3)地域が一体となった取り組みの展開であります。これからの高齢化社会にあっては、移動を車に頼らざるを得ない状況は好ましくありません。

住民アンケート調査結果をみると、現在車を運転している方は約6割であり、「運転する」と回答された方の今後の自動車運転予定は「80歳未満」までで60%、「85歳未満」と回答された方の合計では86%という結果になっております。

地域内での生活を支える移手段として、公共交通が果たす役割は、今後ますます重要となってくると考えております。

このため、バス路線の維持・確保、利便性の向上、新たな公共交通の導入にあたっては、行政や交通事業者だけではなく、町民の積極的な公共交通利用や商店街との連携など、地域が一体となって取り組むことが必要と考えております。

次に(4)PDCAサイクルによる事業評価の導入についてであります。地域公共交通の活性化に向けては、今後さまざまな取り組みが考えられますが、この取り組みを継続的に実施していく(Do)とともに、その取り組みについて結果を評価し(Check)、問題点や改善すべき点があれば見直し(Action)、次の新たな取り組みの計画を検討する(Plan)、PDCAサイクルに基づく事業評価の導入により、公共交通活性化に向けた持続的な取り組みの推進が必要であると考えております。以上です。

(小熊会長)

ただいま事務局より課題の整理について説明がありました。説明にあったとおり、課題を大きく4つに整理して進めさせていただきました。

ご質問、ご意見等あればよろしく申し上げます。

(厚谷委員)

8ページの1. 岩内町における公共交通の特性の一番下のところの文章なんですが、岩内協会病院や大型商業施設等々ですね。ここをバス路線がないと、住民アンケート調査でも町内を面的にネットワークする公共交通の要望が多いと、これとリンクする今回の住民ニーズの把握ってのは書類的なものはあるんでしょうか。

(斉藤事務局員)

今回でしょうか。

(厚谷委員)

今回のニーズ把握の中でこういった意見が出てきたのかなど。

(佐竹副技師長)

今回説明した資料のなかには特段無いです。前回の町民アンケート調査がベースです。

前回の協議会で説明した資料ですね。もし前回の資料をお持ちでしたら、前回の資料1になります。資料1がございましたら、その18ページをご確認頂けたらなと思うんですけども。18ページ、自由意見参考記入欄ということで、アンケートの結果、自由記入欄が非常に多かったのが、整理した結果を18ページ以降に掲載しております、そこで多かったのですね、循環するバスを運行して欲しいというような意見が沢山ありましたという辺りでございます。

(厚谷委員)

わかりました。

(吉村委員)

アンケートの実施というのは以前に何回か行っているのでしょうか。

(斉藤事務局員)

町民対象のアンケートは今回一度のみです。

(吉村委員)

アンケート期間の26年9月下旬から26年10月10日に1回したということですね。

それで一つ聞きたいのですが、回収率が39.9%ということなんですが、回答してきた年齢層はどのような分布になっているのか聞きたいのと、回収率が39.9%というのはちょっと少ないですよ。

(小熊会長)

回答者の年齢層の割合は前回の資料にあるんですけども、あとは回収率なんですけども、町の方の例でいいますと、総合計画の住民意識調査これも同じく無作為にやるんですけど、これも3割くらいなんです。なので今回の4割という結果を見ると皆さん結構関心があるんだなという印象を受けました。

(吉村委員)

やっぱり町民のアンケート回答率は3割ほどになるのでしょうか。

(小熊会長)

アンケートの内容にも依りますが、大体それくらいです。

(佐竹副技師長)

一般論で言わせてもらおうと、郵送配布・郵送回収でアンケート回収だと25%前後がいいところで、40%というのは非常に高い回収率でございます。

(千葉委員)

Mail to Mail ってよくいうんですけどね、送ってきて郵送して返ってくる。これはもう相手方に全部委ねちゃうわけですね。ですから、私たちが代役の名前で一生懸命やって、それでも3割ほどです。

一方でですね、面接調査法ってのもありまして、これは時間もかかりますが、実際に面接をして調査員が聞き取ると。これはやっぱり高いですよ。

細かい調査をやろうとすれば、併用するってのもあるわけですけど、面接調査法を取るとなるとやっぱり人件費かかりますので、相当お金かかりますね。

札幌都市圏で大規模な公共の調査するのがあるんですね。これは面接調査法を使って、ただ札幌は都市圏が非常に大きいので、全体的な経費は5億円くらい。

調査にかかる経費によって調査方法を使い分けているというのが実態です。

(小熊会長)

ご質問・ご意見等どうでしょうか。

(樋口委員)

8ページの最終段のところなんですけども、札幌から来てるので、ここに書いてあるところがどこなのか全く分からない。いくつか今回地図も添付されているんですけども、記載がないので、どれかの地図に記載があったらなと思っているところです。

(小熊会長)

地域の人だけではなく、幅広い方に分かって頂けるように注意しながらまとめを作成したいと考えております。

その他ご意見よろしいでしょうか。

～無し～

(小熊会長)

それでは**議案第4号** 次年度の予定について事務局より説明させていただきます。

(齊藤事務局員)

12ページをご覧願います。**議案第4号**は次年度の予定についてであります。平成27年度の、岩内町公共交通活性化協議会による実証調査、利用促進策の検討等の実施について、次のとおり提案いたしたいと思います。

一つめは、岩内町公共交通活性化協議会を引き続き開催させていただきます。

二つめは、試験的に車両をリースし、車両を走らせる実証調査の実施。

三つめは、公共交通利用促進策の検討。

四つめは、岩内町における公共交通のマスタープラン、岩内町地域公共交通網形成計画の素案策定。

以上の4点を実施したいと思っております。

次のページ、13ページのスケジュール案をご覧ください。まず最初に協議会の開催であります。来年度につきましては4回の協議会を予定しております。

1回目は4月の下旬、2回目は7月上旬から中旬にかけて、3回目は1月中旬、4回目が3月中旬から下旬を予定しております。

次に来年度は実際に車両を走らせる、実証調査を予定しております。関係機関、バス会社や運輸局、警察、道路監理者、運行事業者と協議・調整させていただいた後、予定では10月に1ヶ月、冬期間においては1月中旬から2月中旬の1ヶ月、2回の実証調査を実施したいと考えております。

また2-2 実証調査によるニーズの把握として、①実証運行案の企画立案、②として運行利用者ニーズ調査、③として実証運行利用実態調査をしたいと考えております。

次に3つめとして、公共交通利用促進策の検討についてであります。議案第3号でも説明しましたが、地域内での生活を支える移動手段として、公共交通が果たす役割は今後ますます重要になってくると考えられ、バス路線の維持確保、利便性の向上、新たな公共交通の導入にあたっては、行政や交通事業者だけではなく、町民の積極的な公共交通の利用や、商店街との連携など地域が一体となって取り組むことが重要であります。

やはり乗車していただいで地域公共交通ですから、その促進策を検討して参りたいと考えております。

4つめは当協議会の規約の目的でもあります、岩内町地域公共交通網形成計画の素案を作成し、報告書を取りまとめたいと考えております。

いずれにしても、このスケジュールにつきましては、現段階では予定でありますので、実施時期については前後することをご了承願いたいと思います。

これらの実証調査、利用促進策の実施、交通網形成計画の素案作成などは今年度同様に外部機関に委託することとし、進めてまいりたいと考えております。

以上で説明を終わります。

(小熊会長)

ただいま事務局より平成27年度の予定について説明がありました。

いよいよ27年度はですね、関係機関さんの協力を得ながらですね、実証調査を実施していきたいと考えております。

(中川委員)

町内回ってる円山線ありますね、これは運行的にはどういった具合なんでしょうか。

(小熊会長)

こういう地方の路線バスというのは、国から補助金を受けて運行しているというのが実情ですね。

円山線については町内だけの路線なんで、それについては町の方から補助させていただいて、何とか運行していただいているという状況になっております。

(中川委員)

どれくらいの補助をされているのでしょうか。

(小熊会長)

200万です。

(中川委員)

その200万円の補助を受けてプラスかマイナスか。

(小熊会長)

マイナスと聞いております。

(中川委員)

実際この人数見ると、絶対合わないなと思うんですけども。

(小熊会長)

中央バスさんいらっしゃいますけども、地域と関わりのある運行ですので、何とか残して頂いているというのが実情であります。

(千葉委員)

ちょっと申し上げたいなと思います。いよいよもって、乗合サービスが展開されていないところに、きめ細かいサービスを提供しよう、そういうことになってきたわけですね。

そういたしますとですね、新しい公共サービスを提供しようということになりますから、ちゃんとしたビジネスモデルを作らないと、途中でやっていけなくなるというのは当然でございます。

それですね、まず考えるべき事は、どういう交通機関で道具立ててどんなサービスをするかっていうのをまず考えなければいけないんですね。

バスのようなサービスを中心にとすることで色々な地域で議論されてきたわけですけども、そもそもああいふ乗合バスとなるとですね、一定の輸送密度が前提にないと成り立たないビジネスモデルなわけです。

そしてもっと言えば、ある地域から別な地域へ一定の利用者が発生して、それが定常的にいるという場合にぴったりなわけですね。ですから都市圏の通勤コースや通学コースにはぴったりなわけです。しかも量が多くなれば軌道系で対応する。まあこれが一般的ですね。

ところがですね、今北海道内で相当同じようなことで検討が進んでますけども、ほとんどの地域はそういう状況にはない。

具体的に言いますと、札幌近郊の北広島。北広島の団地は以前は、私が申し上げたよう

な交通需要が発生しておりました。沢山の人が団地に住んで札幌圏に定常的に移動するわけですね。それは平日と休日で差があります。当然。

ところが今の北広島はどうなっているか、ほとんどそういう需要はないんです。高齢化して、リタイアした人たちがほとんどですから。

あそこでいくつかのバス会社さんがサービスしておりますけども、もう便数を減らしたいと、そういう状況になって、北広島の団地の中は交通過疎という状況になっているわけですね。

北海道の地方都市は、いくら札幌に近くてもそういう状況になっているんです。帯広の大空団地の辺りもそうです。帯広はかなり早い段階からそうになりましたから、十数年前にこれじゃ大変だということで、皆さんご議論されているようなことを検討している。

私どもも、フレックスバスという実験的なプロジェクトのお手伝いしましたけども、何が言いたいかという、従来のバスのような車両でサービスをするということをごどこまで考えるか。

それからそういう状況に対して、運輸局さん、国の方はですね、様々なタイプの公共交通の展開が出来るように事業免許の辺りも細かく区分けして、乗合タクシーだとかコミュニティバスだとか色んなものを展開できるように、制度的には整備されてきたわけですね。

その辺りでどういうものを前提にするかということで、議論が大きく分かれます。利用の状況と合った交通の選択であり、サービスの仕方を検討しなければいけない。これがまず第一ですね。

それからもう一つお考え頂きたいのは、国の政策として地方公共交通の整備というのは何年かおきに少しずつ変わってまいりました。

今回皆さまがご議論しようということは、4番目に書いてあるように地域公共交通網形成、これですね。一番新しい制度でございます。

その中で国がどのようにこの制度を表現しているか、地域と連携しながら一体的にやってください。つまり交通というのは以前皆さまに申し上げたかと思うのですが、交通というのは交通だけで成り立っているわけではなくて、派生需要であるというのが基本的な性格なんですね。

派生需要っていうのはどういうことかという、本来的な需要があつて、それに付随して発生するのが派生需要です。つまり今皆さまが集まっているこの状況でいえば、私札幌から来ました。皆さんもどちらからここに集まってきたわけですね。この会議が本来需要なんです。そのために交通移動した、これが派生需要なんです。

ですから本来需要がない時には、派生需要は発生しないんです。そうすると本来需要というのは何かと言うと、地域の経済活動であったり、色んな活動ですからそれが活性化する、それを支えるための交通でなければ意味がないわけですね。

バスにたくさん乗るために頑張りましょう、よくそんな話があります。乗り方を勉強すればたくさん乗る、それは全く無くはない、ですけど基本的にはですね、交通が交通だけの目的で発生することはない。

だからこそ地域の商店街さんとか色んなところと連携してプランを作ってくださいよってことになるんですね。そうすると今私が前段で申し上げたことと、後段で申し上げたこと、それぞれ細かい検討が必要です。

ポイントは二つ、一つは運行を技術的な事も含めて、どう支えるのか。どういうシステムで誰がそれを運行するのか。例えばタクシー会社さんというのも当然出てくるかもしれませんが、バス事業者さんというのものもあるかもしれません。色んな交通の事業者さん、実事業者と私ども呼んでおりますが、どういうところの実事業者さんをお願いするのが良いのかというのも、一つ検討課題で出てきますね。これは運行についてです。

それからもう一つ、本来需要を活性化させながら交通のマネジメントも一体的にやっついこうということになりますと、今補助金はどれくらいになるんですかという話が出てまいりました。じゃあそういうことをどう考えるか。それから公共交通ですから、待合いの時間というのも当然発生しますね。そういうのも商店街の中に待合い施設を作って、楽しく待っていただく、こういう政策的な視点も必要です。それを交通事業者さんにやってくださいと言ったってそんなのは無理な話で、待合い施設まで管理運営しろというのは難しい。

ですからそういうところは、どこかがマネジメントせざるを得ないんです。それを運営主体といいます。運行の主体と運営の主体をどう考えるのか。

それからですね、今これをバランスよくやっているのが岩手県にある雫石町でやっている「あねっこバス」というのがそういうスタイルです。

NPO 法人が運営主体になって、運行は雫石町の雫石タクシーさんが主体になっている。

そうすると雫石タクシーさんも、今こういうニーズがあります、こういう事やましよう、こういう路線維持でやましよう NPO 法人さんと相談しながらやっていたり、そんなことをしているんですね。待合い施設の管理運営は NPO 法人がやっている。

そうすると行政さんは預けちゃっている、その方がむしろ関係性がすごく良くなると言うことを町長さんはおっしゃっていました。

最初の1~2年はお勉強としてやることは必要ですが、前提としては持続的に継続的にそういう地域サービスを提供していかなきゃならない。そのためにやるわけですね、税金をつぎ込んで。

持続可能な形態にしてくださいというのは何年か前から制度の中で言われていることです。そうすると何が問題になってくるかというと、コストマネジメントなんですよ。

経営がどうなるのかとか、採算がどうなるのかと厳しくチェックして弾いていく。事前にチェックして実行を更に厳しくチェックしていく。さっきここに出てきたPDCAサイクル、こんなようなことをやるのは必要です。

私、全道でいくつもお手伝いしてていつも思うのは、この収支のチェックがあんまりちゃんとやられていないのが実情です。利用者については議論があります。それは利用者の方々が色んな事をおっしゃいますから、それに対してはサービス維持をどうするかって議論はよく出てくる。

しかしながら、それによってコストがどれくらいかかるのか。その足りない部分をどこから捻出するのか、どうするんだって議論が実は置き去りになることが多い。それで今、大変困っている状況になっているところもございます。

先月あるところで会議がございまして、まさにこういう会議です。地元の実事業者のある方がいきなり資料の最後の方の何ページか振りかざして、「赤字うん百万、払ってくれるんでしょね」と、私あんな会議初めて見ましたね。当然、運輸局さんやこういう方々

がずら一っと揃ってる中での話です。そういうことになるわけですよ。少なくないお金なわけですから、当然事業者さんも真剣です。約束したじゃないか、いやそういうことではありませんと、そうならないように。

最後に一つ、そうならないためにですね、一つだけ工夫がございます。こういうことを細かい実行計画に繋がるような議論計画を立てる。そのためにはですね、こういうメンバーで頻繁に会議をするというのはやっぱり難しいわけです。ですから大概のところはですね、分科会を作ってます。専門分科会という名前を付けているところもございますし、当然技術的な事もございますから、収支の議論も必要ですし、突っ込んだ議論も必要ですから、そういう事について知見をちゃんと持っている方々を入れて分科会を作って検討して、具体的にどう実事業者さんをお願いをするのか、どういう運営形態でやるのか、そういうことで色々議論して、そして細かくプランを作っていく。これが一番スムーズに行く方法だと思っています。

いくつかのところでお手伝いをして、いつもそういうことを申し上げてます。かなり細かい計画を立てないですね、特に収支の部分ですがこれはどっちにとっても辛いことになりますので、これは是非ご留意いただきたいということです。以上です。

(小熊会長)

ありがとうございました。千葉先生からお話いただいた点も含めて、ご質問等やお聞きしたいことがあれば是非お願いいたします。

～無し～

(小熊会長)

いずれにしても、今日までの会議の結果を踏まえてですね、次年度に進んでいきたいと思っております。

千葉先生からも第1回の会議からですね、その辺の注意も含めて何回も専門的な立場からお話を聞いていきました。最後、今日もお話いただいてですね、一番注意しなければいけないことだと思いますので、事務局・町を含めてですね、先を急ぐわけではないんですけども、先送りにしてもですね、結局町民の方にとってはどんどん不便になっていくと、そういう時代を迎えていると思います。

町内のアクセスをこう考えていかないと、まちづくりも中々進んでいかないという面もありますので、こういうことに留意しながらですね、前向きに公共交通を進めていきたいと考えておりますので、次年度も色々協議していただければ有り難いと思っております。

何か無ければ先に進まさせていただきますのでよろしいでしょうか。

～無し～

(小熊会長)

最後になりますけども、**会議次第の5** その他について、事務局からお願いします。

(斉藤事務局員)

事務局より三点ございます。

一点めなんですけども、先ほどもご説明させていただいたんですけども、今年度協議会で発注しております、岩内町地域公共交通の検討調査業務について、成果品としてこれを取りまとめた報告書を作成することとしております。本日もいろいろご意見をいただいているんですが、出来たものを各委員の皆さまへ郵送させていただきますので、その中で内容ご確認いただきまして、ご意見等をいただければそれを反映した形で最終報告とさせていただきます。後日調査報告書の案としてですね、郵送させていただきますので、ご確認いただきたいと思います。

二点めですが、次年度1回目、通算で6回目の協議会の日程でございます。次回の日程でございますけども、先ほどの年間スケジュールでご説明させていただいたとおり、4月下旬を予定しております。日程等が決定いたしましたら改めてご報告させていただきます。

三点めは別に配布させていただいておりますが、右上に参考資料と記載されておりますA4サイズの資料でございます。こちらの図面は前回の協議会のなかで、運輸支局さんからグリーンパークいわないの送迎ルートを図面に落とししたものとなっております。また町の福祉事業で実施しております、老人福祉センター移送サービスの経路を示したもので、4系統あります。こちらは毎週、月曜木曜で午前11時に4系統スタートしまして、老人福祉センターまで移送しております。また帰りは午後3時30分に老人福祉センターを出発する形で運行しております。何方所か停車ポイントを設けております。

またこの地図上に円が描かれております、これは岩内町の中心市街地の駅前通と国道229号線の交点、セイコーマートの付近を中心としまして、半径1.4キロの円、更に310メートルの円が2本記載しております。これはあくまで参考なんですけども、この中心地よりタクシーに乗車しまして、基本料金内での直線距離1.4キロを示しているものであります。その外側の2本の円は次の料金に変わるものを示しているものであります。

これはあくまで直線距離での料金を示したもので、右折左折をしながら目的地に行く形となりますので、これよりも範囲が狭くなりますので、一つの目安としていただければなと思います。

こちらからは以上になります。

(小熊会長)

事務局から**会議次第の5** その他について説明がありました。その他を含めて全体を通じ何かありますでしょうか。

～無し～

(小熊会長)

無ければ、本日第5回目で予定していた議事はこれにて終了させていただきたいと思っております。先ほど事務局より説明がありましたけども、平成27年度の最初の協議会、通算で第6回目となりますけども、4月下旬を予定しております。年度替わりでお忙しいと思っておりますが、ご出席のほどよろしく願いいたします。

先ほど千葉先生からお話ありましたが、次年度以降の取り組みの形をですね、いろいろ工夫しながらやっていきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。
以上を以て本協議会を終了したいと思います。本日はどうもありがとうございました。

14：50終了