

第 17 回 岩内町地域公共交通活性化協議会 議事録

議 事 内 容

日 時	平成 30 年 9 月 20 日(木) 14:00~15:05
会 場	岩内町役場 2 階 会議室 1
出席者	21 名(うち代理出席 3 名) 欠席 5 名 別紙出席者名簿のとおり
事務局	3 名

1. 開会

会長より、委員に委嘱状の交付

2. 猪口会長よりあいさつ

本日はご多忙のところ、また北海道胆振東部地震への対応に、何かと慌ただしい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。

新たに委嘱状を交付させていただきました委員の皆様におかれましては、これからどうぞよろしくお願いいいたします。また、各委員の皆様におかれましても、日頃から、本町の「まちづくり」に多大なお力添え、ご理解をいただき、重ねて感謝を申し上げます。

さて、本日の協議会ではのちほど事務局より説明させていただきますが、「ノッタライン」のルート変更についての議事となっております。ルート変更については、利用者からの要望が多い「相生・野東地区」の一部地域への路線延長や、「西宮園円山通地区」のルート廃止を、12月1日より実施したいと考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願いたします。

簡単ではございますが、開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。

3. 報告事項

1) 報告第 1 号 岩内町地域公共交通活性化協議会委員の変更について

○事務局より各委員紹介

2) 報告第 2 号 第 16 回岩内町地域公共交通活性化協議会の結果について

○事務局より資料に沿って説明

・第 16 回協議会の報告事項、議題等について報告

報告第1号・2号 ⇒ 質疑なし

報告第1号・2号 ⇒ 承認

4. 議題

1) 議案第1号 いわない循環バス「ノッタライン」のルート変更(案)について

○ 事務局より資料1に沿って説明

- ・「ノッタライン」の運行については、本年3月末に岩内円山線が廃止されたことにより、バス利用者から「私の思い」やアンケートにて、相生・野東地区の一部地域を運行してほしいという声が多くあがっている。
このことから、西循環ルートの「相生公園」停留所から「西宮園円山通」停留所へ向かうルートを廃止し、「相生公園」停留所から岩内第二中学校、道営野東団地周辺を経由するよう、ルート変更(案)を提案するもの。
- ・ルート変更は、平成30年12月1日を予定しており、西循環ルートの運行距離は、8.6kmから8.8kmに変更になる。停留所は、新設停留所が3カ所、廃止が2カ所、移動が1カ所となり、所要時間の変更はない。
- ・廃止停留所について、道営野東団地周辺を経由して「西宮園円山通」へ入る右折が難しいこと、冬季路面において低床式の新車両では、「西宮園円山通」にある転回場所にて、車両が埋まる可能性があることから、「西宮園円山通」停留所を廃止とし、新しく「東相生集会所」停留所を設置する。
また、「中央保育所」停留所と新設する「東相生集会所」停留所が、近い距離となるため「中央保育所」停留所を廃止とする。

議案第1号 ⇒ 質疑なし

議案第1号 ⇒ 承認

2) 議案第2号 平成31年度岩内町地域内フィーダー系統確保維持計画変更(案)について

○ 事務局より資料2に沿って説明

- ・この計画は、いわない循環バス「ノッタライン」のルート変更に伴い、前回の協議会にて承認をいただいた岩内町地域内フィーダー系統確保維持計画の内容を一部変更するもの。
- ・変更箇所については、赤字で記載している。

議案第 2 号 ⇒ 質疑なし

議案第 2 号 ⇒ 承認

5. その他

〈 事務局より 〉

1) 各委員から事前にいただいたご意見について

○意見

⇒「地域公共交通」とは、交通の不便な地域の人たちのために考えられたものであり、岩内町のような病院、銀行、店舗などが半径 1.5 キロ以内にある町には、ノッタラインの運行はそぐわない考え方のものであり、公共交通機関としてタクシー会社が 2 社あり、車両が 37 台あるのに交通弱者がいるのでしょうか。ノッタラインによってタクシー会社 2 社の減収になっており、運転手の生活に影響が及びつつあり、由々しき問題となってきつつあります。

- ・ 町といたしましては、タクシーも含めてこの町に見合った「持続可能な地域公共交通のあり方」を検討していかなければならないと考えておりますので、こういった観点も持ちながら、今後、協議会の場で「地域公共交通」の議論が深まっていければと考えている。

2) 円山地域の交通体系のあり方について

- ・ 先日、円山地域の温泉事業者や観光事業者で構成される「円山地域連携会議」という会議があり、その会議では交通アクセスの話にもなり、交通の面が一番大きい問題という意見がある一方、各々の温泉事業者がターゲットとしている客層が異なり、観光客の足なのか、日帰り入浴客の足なのか整理が必要である、等の意見があった。
- ・ 町といたしましては、現在、交通事業者からのヒアリングなどを実施しており様々な課題を整理した中で、この「円山地域連携会議」での意見も踏まえながら、本協議会において議論していきたい。

【 質 疑 応 答 】

〈 副会長 〉

- ・交通弱者対策としてノッタラインのような地域のコミュニティバスのあり方が話題になったが、そもそも交通弱者というのはどういう人たちを指すのか。これは、「トランスポーターシヨンプアー」という考え方がある。「プアー」というのは基本的には貧乏な人という意味で、アメリカなどの公共交通が発達していない地域で、貧乏で自由に車を運転できない、車があっても家族が使っていて本人が運転できないような人のことを「トランスポーターシヨンプアー」という。また、別の考え方として、病気の方や妊婦の方など身体的な不自由さによって移動が制約されている人たちを本来の「トランスポーターシヨンプアー」といい、こういう人たちを「移動制約者」という。
- ・公共交通サービスのあり方については、このようなハンディキャップがある「移動制約者」に対して、自治体は交通権を補償する義務があるのが現代の考え方。交通権とは、生存権の一種だといわれ、これは国際的な会議の場で1980年から90年代位に欧米の方で出てきた考えで、まさに生きるための大事な権利の一つ移動の権利。これは「シビルミニマム」というが、行政として必要最小限のサービスは確保すべきだという意味。どのような方法で、市民サービスとして持続的に運営していくかということ、これは地域によって様々である。
- ・欧米のほとんどの地域は、「移動制約者」の数はそれほど多くないため、「スペシャルトランスポートサービス(STS)」と呼ばれる方法でバスや地下鉄など大量に移動する人たちに移動のサービスを提供するのが基本。ところが、「移動制約者」の人たちは、一般的な大量輸送機関の利用を共用することが難しいため、使いやすくしようと「ノーマライゼーション」という考え方がでたが、これも限界がある。そこで、そういう人たちのための特別のサービスを「STS」という、自治体を中心になって移動のサービスを整備しましょう、という考えであり、新しく改正になった交通基本法である。つまり、自治体を中心となり、交通サービスを共有する事業者や、地域の方々も一緒に入って計画を立てて下さい、というのが今の制度。ちなみに欧米ではSTSのサービスをボランティア運営している。
- ・しかし、一般的な交通事業者にそれを押しつけてしまうとそれだけでも赤字になる。交通需要というのは、本来的な目的で移動することを「本源需要」といい、それを実現するために付随的に発生する需要が「派生需要」という。この「派生需要」に対するサービスが、あまりコストがかかりすぎると「本源需要」に影響がでて活動が停滞するので、どの国でも交通機関の利用料金は、ほどほどの水準で押さえられている。そうしないとその地域全体の経済の活性化に影響が出る。又、利用する交通機関も圏域によって、多様性がある。買い物に行

くのわざわざ飛行機に乗る人はいないわけで、一定の地域内で完結する交通のトリップ、それと併せてほしいはバスや自転車、自家用車が使われている。そういった交通機関を使いながら、有償ボランティアの人たちが組織し「STS」のような交通サービスを展開しているのが実態。日本では、あまり行われてはいない。

- ・ 全部をひっくるめて一般的な「マストランジット」に対するサービスが、本来であるバスや地下鉄である。タクシーさんは「マス」というわけではなく、プライベートなサービスが基本であるが、そこに「STS」の役目を全部押しつけてしまい、全国的に大きな課題になっていて、有償ボランティアを組織して特別な形で地域の人たちが支え合って運営していくといった地域も出ている。北海道はまだないが、特に関西の方では増えてきている。

〈 委員 〉

- ・ 「プアー」というのはどういう人たちのことを示すのか。

〈 副会長 〉

- ・ いわゆる「プアー」というのは車を持たないくらいの貧乏ということ。アメリカは、ほとんどの人は車を持っているが、それでも車を持たない低所得者のこと。

〈 委員 〉

- ・ 岩内町のように非常に狭い地域で考えた場合、半径1キロ範囲内にほとんどのものが収まっているが、その人たちに対するサービスやその人たちが「プアー」というのか。

〈 副会長 〉

- ・ 今の質問では、貧乏という意味とは別で「移動制約者」といわれる人、つまり、過疎地域に住んでいて公共交通機関を自由に使えないような人は、半径1キロ範囲からもっと外側にいるのではないかという質問ですが、確かにそのとおりである。今、問題になっているのがこのサービスエリアより、もっと外側に住んでいて、自由に移動サービスが受けられない人がいる状況があること。

〈 委員 〉

- ・ 半径1キロ範囲内であれば、たとえば3・4人で一緒にハイヤー、タクシーに乗ると考えれば十分に料金で間に合うことである。

〈 副会長 〉

- ・なぜ今までそういうことが日本で広がらなかったのかというと、昔の道路交通法では、タクシーの相乗りは禁止だったが、法律が改正になり相乗りタクシーができるようになった。しかし、それが今まではあまり広がっていなかった。

〈 委員 〉

- ・先ほど交通弱者、「移動制約者」というのは多くはないと説明していたが、ノッタラインの利用者でみると3万人を超えているので多いのでは。

〈 副会長 〉

- ・経済的な理由で車に乗れない人や、過疎地域に住んでいて自由に公共交通機関を使えない人たちを広い意味で「移動制約者」と呼ぶ。その「移動制約者」がどのくらいいるのかというと、その地域によって交通機関のサービスのエリアがどの程度かということによっても違ってくる。ノッタライン利用者で考えると、通常の「移動制約者」以外の方が利用されていると思う。

〈 委員 〉

- ・ですから、このノッタラインは岩内町のように循環をしてこれだけの停留所を作って、その中で町民の負担を考えて走り回るというのは、我々にとっては運転手を含めて経済的に非常に苦しい状態に陥る。

〈 副会長 〉

- ・私も北海道のタクシー協会のある委員会の会長であり、タクシー業界とは長い付き合いなので、実態はよく承知している。地域としてのバランスをどういう具合に立ててくるか、というあたりの議論だと思う。

〈 会長 〉

- ・ノッタラインは、町で協議会を作って計画を立てて運行しているので、当然、民間の企業に対する圧迫には、十分配慮が必要だろうと思っている。今後、協議会の中で委員の方々から活発な議論をいただきながら、持続可能な公共交通を進めていきたい。

〈 副会長 〉

- ・例としては、本業のタクシー事業と、相乗りタクシー業をうまく経営的に折り合わせて持続的にやっている地域がある。かなり早い段階から相乗りタクシーの実験を行い、実験段階から社長が「やってみよ」と手を上げてくれた。そのとき私は、「本業に影響が出るかもしれないよ」という話をしたら、「それ

は織り込み済みだ、こういうことでもやっていかないと我々地方のタクシー事業というのは、きわめて不透明なので私はやってみる」と答えた。その結果、細かい工夫などもしていたが両方とも利用者が増えていった。

〈 委員 〉

- ・最初は、町からハイヤー、タクシーで何か出来ないかという投げかけがあったので、それであればジャンボタクシーを走らせて運行するなら賛成をした。その後、この協議会が始まると我々業者の意図とは違った方向にいきだした。そうすると、もうこちらの方では発言する内容ではなくなった。というのは、試験的に走らせてみたら利用者は10人以上を超える。ジャンボタクシーは、運転手を入れて10名のため、それであれば2台走らせなくてはならないと考えたが、そうではなくて大きい車両を必要とした。バス1台でやれるような状態、ということになったら我々は免許を持っていないので、この状況からおりざるをえなかった。その中で、先ほどの交通弱者だとか「プアー」など考えてみて、果たして岩内町の面積で「プアー」なんかあるのかという考えに至った。

〈 副会長 〉

- ・岩内町内に対するサービスのあり方については、さっき説明したタクシー業者は、ある程度、市街地から距離があって公共交通が利用できない交通弱者が多いため、相乗りタクシーを行い、地域にうまく適合した。岩内町は、うまく適合しているのかというご発言ですが、その辺の検討は常に必要である。

〈 委員 〉

- ・共和町の場合は広い広大な土地ですから、公共バスが走っているわけでもないし、そういったことでバスを走らせるほどでもないというので、今現在試験的にやらせてもらっているが、岩内町の場合そぐわないのではないのかと。

〈 副会長 〉

- ・もう少し過疎地域のほうが、一番適合するのでは、ということですね。そういう状況からは少し変わってきたと、これからどういうふうに変わっていくかはこれからでしょう。その状況に合わせていろいろ工夫せざるを得ない。

〈 委員 〉

- ・いろいろな疑問点を抱えながらこの会議に出席しているが、発言する内容ではなくなっているので、先ほどから意見をいっている次第。

〈 副会長 〉

- ・非常に大事なご意見だと思う。

〈 会長 〉

- ・議題以外でも、その他という項目もあるので、どんどんご意見をだしていただいて協議会の中で検討をしていきたい。

〈 副会長 〉

- ・この地域でこういうサービスがぴたっと当てはまるのか、という考えを持っている方はいるので、そういう方々もちゃんと理解して納得できるようなシステムにすることが大事だと思う。

6. 閉会