

## 第19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	令和元年6月7日(金) 15:00~
会 場	岩内町役場庁舎 2階 会議室1
出席者	23名(うち代理出席4名) 欠席3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. 会長よりあいさつ

本日は、ご多忙のところ、お集まりいただき誠にありがとうございます。

また、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、これからもどうぞよろしく願います。

また、各委員の皆様におかれましては、日頃から本町の「まちづくり」に多大なお力添え・ご理解をいただき、心よりお礼申し上げます。

本日の協議会では、いわない循環バス「ノッタライン」の料金改定(案)について、令和2年度の地域内フィーダー計画(案)についてなど、ご説明させていただきますので、ご審議のほどよろしく願います。

簡単ではありますが、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18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18回協議会の報告事項、議題等について報告

・前回協議会資料の訂正について報告

##### 3) 報告第3号 平成30年度事業報告について

○事務局より資料に沿って説明

・平成30年度協議会の開催状況について報告。

・いわない循環バス ノッタライン運行事業について、年間利用者数等に

ついて資料1のとおり報告

4) 報告第4号 平成30年度会計決算及び監査報告について

○事務局より資料に沿って説明

- ・協議会会計の決算内訳について報告。歳入歳出は同額の121,292円となっている。歳出の内訳は主にアドバイザー謝礼、事務局の旅費、たら丸ポイントカード負担金、新車両運行開始のセレモニー経費、などとなっている。
- ・別紙により会計監査結果を報告。

【 質疑応答 】

〈 委員 A 〉

- ・たら丸ポイントカード負担金については、町が負担をしているのでしょうか。

〈 事務局 〉

- ・町といいますか、こちらの協議会の予算で負担をさせていただいております。

〈 委員 A 〉

- ・たら丸ポイントカード負担金は、単純に利益を得るところが負担するもので、この協議会で持つものではないのかなと。

〈 事務局 〉

- ・岩内ターミナルや商店街の楽座で回数券を購入したものに対して、たら丸ポイントの付与にかかる負担金は、平成28年度の当初から協議会の利用促進事業ということで毎年度予算執行させていただいているところです。

報告第1号・2号・3号・4号 ⇒ 承認

4. 議題

1) 議案第1号 令和元年度協議会予算(案)について

○事務局より資料に沿って説明

- ・協議会会計の予算は、歳入歳出は同額の153,000円となっている。歳出の主な内訳は、アドバイザー謝礼や事務局の旅費、たら丸ポイントカード負担金となっている。

議案第1号 ⇒ 質疑なし

議案第1号 ⇒ 承認

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

○ 事務局より資料2に沿って説明

- ・ 事業の目的、必要性は、住民がより安全で安心な暮らしを実現するための持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善としている。
- ・ 事業の定量的な目標、効果については、コミュニティバスの年間利用者数を平成30年度実績の約2%増として4万人。
- ・ 「利用者等の意見の反映状況」については、地域住民または利用者の代表などから構成される当協議会からの意見の他、昨年3月から設置する目安箱や町のホームページなどからも意見を徴収しており、意見をいただいた運行拡大については、当協議会で新たな交通体系のあり方について検討している旨を記載。
- ・ 令和2年度、3年度、4年度の国庫補助上限額はまだ決まっていないため0円の記載。

議案第2号 ⇒ 質疑なし

議案第2号 ⇒ 承認

3) 議案第3号 いわない循環バス「ノッタライン」停留所の変更(案)について

○ 事務局より資料3に沿って説明

- ・ 東山団地3号棟停留所の廃止と岩内地域人材開発センター停留所の新設。
- ・ 現在の東山団地3号棟の廃止理由は積雪時にノッタラインの車両が停止すると他の車両が通行できなくなるためであり、その代替停留所として十分な道幅を確保でき、かつ現在の利用者の利便性を損なわないと考えられる岩内地域人材開発センター停留所を新設するもの。
- ・ 本年10月1日からの変更を予定している。

【 質疑応答 】

〈 委員B 〉

- ・ 停留所の変更について、利便性を損なわないという話がありました。  
安全対策上やむを得ないという思いはありますが、ただ、ここの停留所はたぶん岩内で一番利用されている方が多い停留所になると思います。  
利用者の多くが東山団地に住まれている方々だと思います。  
その中、今回200メートルほど離れる形になるのですが、この図面には東山団地全部が載っているわけではなく、ちょうどこの図面の上の方に6号棟から11号棟、12号棟まで大きな団地がかなりあります。特にバスの利用は冬場のほうが多いと思います。そういう中で200メートル伸ばすことによって利用者の減、特に料金改定も議案として出されるということになると、距離は伸びる、料金は

上がるといったときに一定程度の減少はあると思うがその点どう考えているのか。また、バス停の移動に伴って、現に使われている方々の意見をもし確認しているとすれば、どのような意見があるのかわかれば教えていただきたい。

〈 事務局 〉

- ・ 停留所の変更について、利用者数の減少について、正直申し上げまして予測というのはなかなか難しいと考えており、減少がどれくらいになるかというのは積算しておりません。

ご指摘のとおり東山団地3号棟が一番乗降が多いところです。

本来であれば乗っていらっしゃる方の意見を聞いてというのもあるが、この停留所の変更に関しては、道幅が冬になると狭くなってしまい、また乗車人数が多いことで車両も一定程度長く停車するところで、前から乗用車が来たら通れない、後ろから来ても通れないということで、通常運行上バスが下がるということではできませんので、そういったことから近隣住民の方からも苦情がよせられているものですから、安全上、交通上やむを得ないということで、そちらを優先して人材開発センター前に移動ということを決めた経緯があります。

新しく新設するところは、道幅も広くなりまして、雨風や雪の日には人材開発センターの玄関の中に入って待ってられるなどメリットの部分もありましたので、こういった形で交通上の安全ということを優先して変更したいというものがあります。

〈 委員B 〉

- ・ 安全上やむを得ないという部分はわかります。

10月1日から変更し、たとえば1年間検証してどうしてもやはり利用者数の落ち込みが大きいだとか、利用されている方からいろいろな意見が出た場合については再考してもいいのかなという部分があるのかなと、ここだけお話をさせていただきました。

〈 事務局 〉

- ・ 承知しました。

関係する団地の住民の方が多いので、掲示板や町内会に協力をいただき、回覧板等で周知をし、ご理解をいただくため丁寧な説明につとめたいと思います。

**議案第3号 ⇒ 承認**

4) いわない循環バス「ノッタライン」の料金改定(案)について

○事務局より議案に沿って説明

- ・料金改定案について、大人料金を現行の150円から50円アップの200円とし、併せて回数券の料金を1,500円から2,000円に改定したいとするもの。なお、小学生以下の料金や障がい者手帳を持っている方及び介助者1名についてはこれまでと同じく無料とするもの。
- ・料金改定をする理由としては主に3点、1つ目は運転手確保のための人件費や消費税増税に伴う維持管理費の増加など、今後運行経費の増額に見合った受益者負担を確保することで持続可能なバス交通を実現するため。  
2つ目は国庫補助金の上限額が減額となる見込みがあること。3つ目は現行の料金設定は岩内ターミナル発着の路線バスの初乗り料金を参考としており、10月の消費税増税に併せてそれらの運賃も上がる見込みであることから、運賃格差の緩和を図るため。
- ・本年10月1日からの変更を予定している。

#### 【 質疑応答 】

##### 〈 委員C 〉

- ・資料の運賃収入Bのところ、平成30年度420万、改定後560万という数字が出ています。420万を現行の150円で割ると2万8千人、560万を200円で割ると2万8千人、つまり50円の値上げがあっても利用する人の人数変化はないだろうと、事務局は考えているということでしょうか。  
収支率を上げるために料金改定をするのだろうと思うのですが、150円というところから50円アップというのはなんとなく一気にいくのかなという感じがするのですが、利用減につながらないと考えているのかと、事務局の考えを伺いたい。

##### 〈 事務局 〉

- ・利用者の減少につながるかどうかというところは、正直難しいところがあると思うのですが、現行の150円というラインを見たときにこれから見込まれる運行経費に対して、収支率が昨年度は16%で、今年21.4%まで来ましたが前回の協議会の中でもありましたがちょっと収支率が低すぎるというところが一番大きなところでございます。  
今後も国勢調査の人口の変更によって、国庫補助金は間違いなく変わってきますし、一定の現在の運行状態を維持していくためには利用者から受益者負担、一定の負担をしていただかなければならないというところで、今回の提案でございます。

##### 〈 委員C 〉

- ・ノッタラインが今後も広く町民の方々に利用されるという方向でのご検討を

重ねていただけたらと思います。

〈 委員 B 〉

- ・料金改定については、前回の会議で他の自治体の収支率は30から40だということを聞いていますので、岩内町の収支率は低いのかなと思っています。また、国庫補助金が、国勢調査上の人口減少に伴って減となる、その料金改定をしなければ町がまた負担をしなければならず、高速いわない号や小沢線の料金を考えれば決して、150円から200円になるのはそんな極端な料金ではないかなという意味では、やむを得ないと思っています。歳入の確保という点もそうだが、歳入の削減という観点から、運行事業者であるニセコバスとしてはどのような経費削減を、削減計画を持っているのか、歳入だけを確保すればいいというのではなく、経費の削減にも注目しなければならないかと思っていますので、その点わかれば教えていただければと思います。

〈 委員 D 〉

- ・バスを動かすにあたっていくつかの要素がありますが、非常に燃料費の高止まり傾向、不安定な状況でありますけれども、燃料節約は常に経営の問題として重視しており、省エネ運転を日々取り組んでおり、様々な面でそういった取組を継続しているところではあります。バスを動かす上で人件費や燃料油脂費は大きなウエイトを占めているため、燃料節約等の取組は今なおしており、今後も継続的にやっていくということについては、経費面のこととして私からお答えできることであります。一方、今我々バス事業者においては、乗務員不足が経営問題になっており、採用にも苦慮しているところです。魅力ある職場ということで処遇や待遇、免許人口、その上に今既存の乗務員の高齢化といったような様々な問題、そして働き方改革の問題など様々な問題が今多く押し寄せているところになんとか立ち向かっているというか対処できるようにしております。現実には対処しきれない面もありますが、ノッタラインについては持続可能なバス交通ということを維持できるように我々としても最大限努めて参りたいと思いますのでこの場を借りて言いますけれども今後ともよろしく願いいたします。

〈 委員 B 〉

- ・今は、北海道的にはJRの問題がクローズアップされておりますが、北海道の公共交通はバス路線がやはり中心であると思っています。そういう意味ではバス事業者の今の役割は大きいと思っています。そして各町村はバス路線を維持するために厳しい財政状況の中、多くの公金を使いながらバス路線を維持している現状にありますので、バス事業者にはこうしたことも

十分理解していただきたいという部分と、反対に運転手の確保などが難しいということであれば、大型バスでの公共交通をこの町の中というのは限界があるのかなと、そういうのも含めて私どもも考え無ければいけないという風に思っています。これは要望と意見になります。

〈 委員 E 〉

- ・国庫補助金に関して補足させていただきたいのですけれども、補助金は人口に基づいて計算するため、人口が減っていくことで補助額も減るのがありますが、岩内町の場合、地域公共交通網形成計画を策定しているため、策定後最初の2年間は手厚く補助されるがその上乘せ部分が終わるということで額が減るものだと思いますので補足させていただきます。

それともしこの協議が整って運賃値上げということであれば、収支率の改善ということも地域内フィーダー計画の事業の目標に加えてもいいかなと思いましたが、そこはどうかかなと。ご検討いただければと思います。

〈 事務局 〉

- ・収支改善という目標についても、経営的な感覚で大事なことだと思っていますので目標に加えていきたいと考えます。

報告第4号 ⇒ 承認

5. その他

【 事務局より 】

1) 料金の改定について

今承認いただいた料金の改定について、10月1日からの実施ということで運行事業者であるニセコバスと詰めていきたい。

実質、7、8、9と3ヶ月間あるが広報等で丁寧に説明するなど町民のみなさまの理解をいただきたいと考えている。

2) たら丸ポイント及び回数券について

資料を事前に配布させていただいた中で2点意見をいただいた。

委員Fより、たら丸ポイントカード会のポイント券を運賃箱の横にさして、150円入れていただいたらポイント券をとってもらい、楽座に持っていくことで150円のポイントを付けてもらうというものだが、高齢者の方が間違えて回数券だと思って運賃箱へ入れてしまうということがあると聞いた。

ポイント券のデザインを変えるなど、誤解を招かないようにニセコバスやポイントカード会とも相談しながら変えていきたい。

また、現行の回数券について、10枚綴りとなっているが、10枚目の上の表紙も間違えて乗車券だと思って入れてしまうトラブルが起きてしまうということも聞いた。色分けをするなどわかりやすくしようと考えている。

【 委員より 】

〈 副会長 〉

気になったことを申し上げたいと思いますが、今、料金改定についていろいろやりとりがあったが、それに関係して少し考えておいた方がいいと思うことがありまして、まず運行経費をどういう原資でまかなうかということでございます。

先ほど、値上げについては受益者負担ということで、利用者にその負担を求めるというお考えであった訳ですが、実は、バス交通というのはその地域全体の活動を支えるための民生上の、あるいは産業上の重要な移動サービスであるわけです。受益者、一般的に考えると直接バスを利用している人と思われがちですが、私どもはよくいろんなところでこういう具合に申し上げているのです。

真の受益者は本当にどこにいるのだと、バス利用をしている人たちだけが受益者なのかと、そうではないでしょうということを申し上げています。

その最大の受益者はどこにいるのかと、その地域でビジネスをしてお客さんが来ることによって相応の利益を上げているいわゆる商業者であり、様々な産業セクターの中で特に、その地域で多くの利益を、受益を得ているのはいわゆる量販店です。

私は、こういうところからもっと広告収入を取れという具合に申し上げていて、それはともにその地域を活性化するためにお手伝いをしてくれと応分の負担をしてくれということなのです。

この考えは突飛でもなくすでに関西圏のいくつかの都市ではこういうことが当たり前のようにやられています。

1番にこれを先にやったのが京都。地下鉄を作って札幌市と同じように路線バスを集約化。そのとき不便になったところも出てきたわけで、そこでコミュニティバスを考え出して展開し、日本でかなり早い段階で行った。そのときの運行の経費をまかなうために一番最初にお話をしていったのがその地元で大手の大きなビジネスをやっているスーパー、それから病院。市立ではなく私立の病院。そういったところに助成をあおいで、そしたらその経営者の方々が「あーいいですよ」と、バスがあるからうちにお客さんが来ると、そういうことでご協力をいただいてかなり多額の、百万単位です。ちゃんと出してくれる。そういうことがあります。

それからもう一つ。これは札幌もそうですが、大手の商業施設は買い物バスをわざわざ業者にお願いして展開していることはご案内のとおりです。その経費はどれくらいになっているか、結構な額です。ここではっきりと額はこれくらいってことはしませんが、かなりの額です。そういったようなことが当たり前、むしろそうしなければお客さんが来てもらえないからやっている訳です。一方でそういう事実があると。

道内でもきちんと広告収入を頂戴するところもあります。

さっき委員Bより倶知安町の話も出たが、きちっと広告収入が計上されています。いくらかってことは申し上げられませんが、そういう事例があるものですから積極的にそういうことをやるのがまず一つ大事です。

それからもう一つ、公共交通としての意味ということをやはりもう少し考えるのがよろしいかと、考えていないということではありません。もうちょっと振り返ってみる必要がある。つまりバスを利用する方々はどのような方々かということです。おそらく買い物、病院、通院その他、通学ということ中心でしょうけれども、大部分がいわゆるキャプティブ、これは倶知安町でもさっき申し上げましたがキャプティブ層といわれている連中で、これは高齢者であったり低所得者であったり、ある種の交通弱者であり経済弱者である方が中心。地域のバス利用者の多くは。

こういう方々にあまり過大な負担にならないような水準で展開するというのが市民に対する当然の責務というかスタンスです。あまり過大な負担を求めるということはその地域の活力をそぐことになるので社会福祉の面からも問題があるということで、50円の負担がどうだとかはおいておくとして物事の考え方ということで少しご配慮いただく、あるいはそういう方々が今岩内町にどれぐらいあって、その方々が日常に支払う交通費用というのがこれぐらいアップでどういう影響をあたえるのかということ、少し頭の隅にとどめておいた方がいいだろうという具合に思います。

それから3番目、これはさっき委員Bが極めてタイムリーなことをおっしゃった。バスに限らず運送事業全体、私どもはこういう立場ですからトラック協会さんだとかいろんなところと付き合いがあるため、ドライバー不足、極めて深刻でございますね。そうすると交通サービスをするビジネスモデル、事業としてのビジネスモデルはかなりの固定費が必要とするモデル。それを維持し展開をしていくということは、そこそこやっぱり基礎的な収入がないとだめです。これが今あちらこちらでマーケットとしては縮小に進んでいるわけですから、輸送サービスは地方のビジネスモデルの不適合といえますかこういうビジネスモデルはそろそろ難しいねという声が特にこれもまた関西の方から強くあがっています。そういう中で最近になって注目を浴びているのはライドシェアという考え方。そんなようなこともあるいはすぐにはないがある程度将来のこととして意識しておいた方がいいのかなという気がします。

## 6. 閉会