

## 第23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2年12月23日(水) 15:00～
会 場	岩内町役場庁舎 3階 委員会室
出席者	21名(うち代理出席2名) 欠席4名 別紙出席者名簿のとおり
事務局	5名

#### 〈 事務局 〉

年末のお忙しいところご出席を賜り、誠にありがとうございます。

協議会の開催に先立ちまして、資料の確認をさせていただきます。

事前配布させていただいた資料につきまして、その後議案第4号と議案第5号が追加となっておりますので、ご了承下さい。

1点ずつ確認いたします。

- ①配席図 (A4) 1枚ものを配布しております。
- ②出席者名簿 こちらも (A4) 1枚ものです。
- ③議案 こちらは10ページあります。
- ④資料1 円山地域乗合タクシー実証運行事業の利用状況について
- ⑤資料2 いわない循環バス「ノッタライン」の利用状況について
- ⑥資料3 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価の案  
こちらは6ページものとなっております。
- ⑦資料4 岩内町地域公共交通計画の素案について  
こちらは (A4) サイズの計画本文と (A3) サイズの新旧対照表の2種類  
となっております。
- ⑧資料5 乗合タクシー実証運行事業の延長実施について
- ⑨資料6 ノッタラインの経費負担について こちら (A4) 横 ver です。
- ⑩資料7 ノッタラインの減便について

以上10種類の資料となっており、大変ボリュームの多い内容となっております。  
資料に不足等がございましたら、事務局までお知らせ願います。

#### 1. 開会

##### 〈 事務局 〉

それでは、ただいまより「第23回岩内町地域公共交通活性化協議会」  
を開催いたします。

開会にあたり、会長よりご挨拶申し上げます。

## 2. あいさつ

### 〈 会長 〉

皆さんこんにちは。本日は、年末のお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。

委員の皆さまには、日頃から本町の交通政策等を始め、まちづくり全般にわたり、多大なるご支援、ご協力を賜り感謝申し上げます。

まず、前回の会議が書面開催となり、ご挨拶が遅れましたが、私、本年の3月から副町長へ就任し、本協議会の会長の任にあたります。どうかよろしくお願い申し上げます。

また、本年7月に岩内町の行政組織の改正をしてございます。その中で、岩内町の地域公共交通全般を企画産業課が担当しておりましたが、7月からは計画部門を企画財政課、管理・運営部門を町民生活課がそれぞれ担当することとなりました。計画と管理・運営が別にはなりますが、連携を取りながら、より良い交通施策の実現を目指してまいりますので、どうかよろしくお願いたします。

さて、今年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、本町の町民生活や地域経済にも大きな影響を及ぼしていることから、町としても様々な政策を講じております。

しかし、コロナの関係については、終息が中々見通せないことから、引き続き、町としても対応してまいりますので、どうか、皆様方のご協力をお願いいたします。

本日の案件は、町の公共交通の計画の素案や本年6月から実証運行を開始した円山地域乗合タクシーの中間報告などが予定されています。特に町の地域公共交通計画は、新たな公共交通の指針となる重要な計画となりますので、どうか忌憚のないご意見をいただければと思っております。簡単ではありますが、開会のご意見とさせていただきます。どうか、よろしくお願いたします。

## 3. 報告事項

### 〈 事務局 〉

会長ありがとうございました。

それでは、ここから議事の進行を会長に進めていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

### 〈 会長 〉

それでは、私の方で議事の進行を進めさせていただきます。

会議の前に、本日の出席状況ですが、全委員数 25 名中出席者は代理を含め 21 名となっております。

過半数の出席がありますので、会議が成立していることを報告させていただきます。それでは、  
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  
事務局より報告願います。

⇒事務局より、各委員を紹介。

< 会長 >

はい。ただいま報告がございましたが、これについては確認されたということでよろしいでしょうか。

< 委員全体 >

異議なし。

< 会長 >

これについては、確認されました。次に  
報告第 2 号 岩内町円山地域乗合タクシー実証運行中間報告について  
報告第 3 号 いわない循環バス「ノッタライン」利用状況について  
を一括議案といたします。事務局より説明願います。

< 事務局 >

着座にて失礼いたします。2 ページをご覧ください。

報告第 2 号は、岩内町円山地域乗合タクシー実証運行中間報告について  
ご報告いたします。資料番号の 1 をご覧ください。

始めに、1. 乗車人員、運賃収入であります。こちらの表は、実証運行を  
スタートした令和 2 年 6 月から令和 2 年 11 月までの月別の状況で、  
表の下から 2 行目に 6 か月間の数値を計で表しております。  
乗車人員は、2 千 924 人、運賃収入は、48 万 9 千 600 円であります。

続いて、2. 1 便当たりの乗車人員であります。

こちらの表も、令和 2 年 6 月から 令和 2 年 11 月までの月別の状況で、  
表の下から 2 行目に 6 か月間の数値を計で表しております。  
乗車人員の多い順に申し上げますと、2 便が 956 人で全体に占める構成比では  
32.7%、1 便が 882 人で 30.2%と続き、最終 4 便が最も少なく、337 人で  
11.3%でありました。

表の一番下は、1 日平均の乗車人員で、最も多い 2 便が 1 便当たり 5.2 人に対し、

最も少ない4便が1.8人でありました。

平成29年度末に廃止され、同じく1日4便で運行していた岩内円山線の同時期と比較すると、乗車人員は概ね50%弱であり、ノッタラインの運行、新型コロナウイルス感染症の影響などが、減少要因として考えられるところがあります。

また、「グリーンパークいわない」での乗降人数が、全体の34.4%を占めていることや、パークゴルフ場とマリンビューの停留所は、ほとんど利用されていない結果でありました。

以上で、報告第2号の説明を終わります。

3ページをご覧ください。報告第3号は、

「いわない循環バス『ノッタライン』の利用状況について」ご報告いたします。資料番号の2をご覧ください。

始めに、1. 乗車人員、運賃収入であります。

こちらの表は、令和元年10月から令和2年9月までの月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。

乗車人員は、全体で3万8千640人、運賃収入は、585万4千921円であり、前年比では、乗車人員が4千384人10.2%の減、運賃収入が83万3千697円16.6%の増であります。

次に2ページ目をご覧ください。

2. 1便当たりの乗車人員であります。

こちらの表も、令和元年10月から令和2年9月までの月別1年間の状況で、表の下から2行目に年間数値を計で表しております。

乗車人員の多い順に申し上げますと、2便が9千843人で全体に占める構成比では25.6%、3便が8千394人で21.7%と続き、最終8便が最も少なく、887人で2.2%でありました。

表の一番下は、1日平均の乗車人員で、最も多い2便が1便当たり27人に対し、最も少ない8便が2.9人でありました。

全体的に、令和元10月から乗車料金を値上げした「乗車離れ」の影響は見られなかったものの、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の減少が顕著であります。

以上で、報告第3号の説明を終わります。

< 会長 >

ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告に何かご質問、ご意見はございますか。

円山の乗合タクシーは、今年の6月から実証運行を開始したということで、その点も踏まえても何かご質問等はございますか。

それでは、なければ報告第2号と報告第3号は確認されたということで、ご意義ありませんか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご異議なしと認め、報告第2号と報告第3号は確認されました。

次に

報告第4号 コロナ禍における町内公共交通事業者の感染防止対策に係る取組について 事務局より報告願います。

〈 事務局 〉

4ページをご覧ください。

報告第4号は、コロナ禍における町内公共交通事業者の感染防止対策に係る取組についてであります。

概要に記載のとおり、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用は落ち込んでいる状況にあります。

その背景には、車内の密な状況、不特定多数の方との接触といった不安が影響しているものと考えられます。

こうした不安を払拭するためにも、町内公共交通事業者で行っている感染防止対策について、町民の皆さまに周知する必要があると考えました。つきましては、事務局にて町内公共交通事業者に対し、自社で行っている感染防止対策について聞き取り、下記のとおり取りまとめましたので、ご報告させていただきます。

なお、この内容については、広報いわないや町ホームページにて周知する予定となっております。

また、このほかにも、感染防止対策について行っている取組があれば、事務局までご連絡ください。

以上で、報告第4号の説明を終了します。

〈 会長 〉

それでは、ただいまの報告に何かご質問、ご意見はございませんか。

特にないようですので、報告第4号は確認されたということで、よろしいでしょうか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご異議なしと認め、報告第4号は確認されました。

#### 4. 議題

〈 会長 〉

次に会議次第4. 議題に入りたいと思います。

議案第1号は令和2年度地域公共交通確保維持改善事業評価（案）

として、事務局より説明願います。

〈 事務局 〉

それでは、5ページをご覧ください。

議案第1号は、令和2年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）  
についてであります。資料3をご覧ください。

この事業評価は、令和元年6月にご審議いただいた

「令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画」について、  
本協議会において 事業の実施状況の確認、評価を行ない、  
北海道運輸局に報告し、公表することとなっているため、  
皆さまのご審議をいただくものであります。別冊の資料3をご覧ください。

「令和2年度地域公共交通確保維持改善・事業評価」についてですが、  
まず、今回評価対象となるのは、いわない循環バス「ノッタライン」について  
であります。

①補助対象事業者等

②事業概要につきましては、記載のとおりとなっております。

③前回の事業評価結果の反映状況につきましては、  
全体の停留所配置のバランスや各停留所の乗降人数の需要傾向の分析、  
利用者からの意見・要望の情報把握に努めました。

④事業実施の適切性につきましては、③前回の事業評価結果の反映状況の  
記載のとおり、計画どおり事業は適切に実施されたことから、A・B・C  
の三段階のうち、A評価としております。

⑤目標・効果達成状況につきましては、主に病院・公営住宅などの停留所  
を中心に多くの乗降者があり、高齢者をはじめ、住民の生活の足を確保  
することができたほか、移動が困難となる冬期については、  
他の時期よりも乗降人数が増加したことから、住民の移動手段である

公共交通として十分に機能したと考えております。

しかしながら、年間利用者数及び収支改善率につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響から、年間利用者数であれば40,000人、収支改善率であれば28.1%の目標達成することができなかったことから、(A・B・C)の三段階評価のうち、Bとしております。

⑥事業の今後の改善点について、

一点目は、今後も通院や買い物など生活面での利便性を確保するとともに、商店街などと連携し、地域の活性化に資する地域公共交通を確保します。また、広報活動やバスを利用しやすい環境の整備を継続して行い、利用者の増加を図るとともに、誰もが安心して利用出来るように努め、着実なバス利用の定着を目指します。

二点目は、キャッシュレス決済の導入について検討を行い、新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者落ち込みの改善や新しい生活様式へ対応した公共交通の実現を目指します。

次に、2枚目をご覧ください。

「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」であります。地域の交通の目指す姿としまして、岩内町は幹線交通の充実がなされているものの、町内を面的にカバーし、幹線交通につなげるフィーダー交通が不足しているため、コミュニティバスの運行を行うことにより、地域の活性化及び交通環境の確保を目指すものとしております。

3枚目をご覧ください。

「岩内町地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要」についてであります。

こちらは、「令和2年度 地域内フィーダー系統確保維持計画」において記載した内容をまとめたものとなります。

資料の左にあります、事業実施の目的・必要性及び生活交通確保維持改善計画の目標と、右下の令和2年度事業概要につきましては、先ほど1枚目でご説明した内容と重複しておりますので、説明を省略させていただきます。

資料右上、地域公共交通の現状について、

路線バスは、ニセコバス株式会社による雷電線・小沢線、北海道中央バス株式会社による神恵内線・高速いわない号、が運行しております。

ハイヤー・タクシーは、株式会社キングハイヤー、株式会社フレンドタクシーの2社が営業しております。

協議会の開催状況については、記載のとおりとなっております。

次に、4枚目をご覧ください。

令和2年度事業の実施状況についてであります。

いわない循環バス「ノッタライン」は、平成28年10月より運行を開始し、岩内ターミナルを起終点とした、町内循環ルートとすることにより、高い利便性の実現を目指し運行しております。

次に5枚目をご覧ください。

令和2年度運行事業における、利用実績及び収入実績につきましては、令和元年度、令和2年度の利用者人数と、運賃収入をまとめたものとなっております。

年間利用者数は、

令和元年度が4万3千24人、令和2年度は、3万8千640人

運賃収入は、

令和元年度が5百2万2千224円、令和2年度は5百49万8千321円となっております。

資料の6枚目をご覧ください。

こちらに記載されている内容は、先ほど1ページ目でご説明した内容と重複しておりますので、説明は省略させていただきます。

資料の説明については以上となります。

なお、事業評価の内容につきましては、北海道運輸局へ提出する際に、細かな修正等が生じる場合もございますので、あらかじめご了承ください。

以上で、説明を終わります。

< 会長 >

ただいまの議案第1号について、何かご意見、ご質問等はございますか。

< 委員A >

キャッシュレス決済の導入とありますが、具体的な方法は。

例えば、クレジットカードを使った決済ですとか。そういったところは想定しているのでしょうか。

< 事務局 >

基本的にはスマートフォンをかざすものを想定しておりますが、クレジットカード決済に対応した方法も検討してまいります。

< 委員A >

ありがとうございます。



〈 会長 〉

他にはございますか。

ないようですので、議案第1号は決定されたということで、ご意義ありませんか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご異議なしと認め、議案第1号は決定されました。

次に議案第2号 岩内町地域公共交通計画の素案についてを議題といたします。  
事務局より説明をお願いします。

〈 事務局 〉

それでは、議案の6ページをご覧ください。

議案第2号は、岩内町地域公共交通計画の素案についてです。

別冊の資料4をご覧ください。量が多いため、項目毎に抜粋して説明させていただきます。なお、前回計画からの変更点等は赤字で掲載しております。

始めに、1ページをご覧ください。

1ページは「はじめに」と題して、本計画の策定背景について記載しております。前回計画からの大きな変更点といたしましては、新型コロナウイルス感染症の拡大や、ニセコ・倶知安エリアを中心に増加している インバウンドを目的とした観光客の増加、そして倶知安余市道路の開通や 北海道新幹線の延線といった現代の情勢について 記載したものであります。

また、計画全体の文末を 他の計画との整合性を図る観点から、「である調」から「です・ます調」に変更しております。

次に、2ページご覧ください。

2ページから25ページまでは「I 岩内町における公共交通の現状」について記載しております。

人口や世帯数といった 基礎データにつきましては、国勢調査や住民基本台帳といったデータを参照し、新たな数値を記載しております。

その他、前回計画からの大きな変更点につきましては、4点ほどございますので、順にご説明させていただきます。

まず1点目は、10ページの高齢者ドライバーの運転免許返納状況についてであります。こちらを記載した理由は、運転免許を返納した 高齢者の移動需要は、公共交通の利用に 直結してくると考えられ、今後の公共交通支援策を検討する上でも、重要なデータになると考えたためです。

次に、14 ページ その他の交通サービスの状況についてですが、  
前回計画よりも サービス内容を 詳細に記載いたしました。

理由は、令和 2 年 11 月 27 日に施行された

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」より、  
地域公共交通計画には、地域の多様な輸送資源を計画内に位置づけること  
とされていることから、前回計画で記載されていなかった、デイサービスと  
いった介護保険サービスや通院介助といった 障害福祉サービス等を  
追加したものであります。

次に、21 ページをご覧ください。

21 ページは路線バスに係る公的負担額の記載になります。

こちらは、前回計画では、利用者へのみの記載となっておりますが、  
公的負担額を使用し、定量的な指標を示すことで、より路線バスの現況を  
詳細に表すことができると考えたため、記載したものとなります。

最後に、22 ページから 25 ページまでは

いわない循環バス「ノッタライン」の現況について記載しております。

こちらは、前回計画では、ノッタラインが 実証運行中であったことから、

実証運行結果として 記載してございましたが、平成 28 年 10 月から

本格運行となり、岩内町の公共交通の根幹を担う重要な交通手段となったこと  
から、記載したものとなります。内容といたしましては、運行ルートや時刻表、  
年間利用者数及び運賃収入の推移、公的負担額の推移について記載してござい  
ます。

次に、26 ページをご覧ください。

26 ページから 29 ページまでは「Ⅱ 上位計画の整理」について記載しております。

こちらは、上位計画である「岩内町総合振興計画」と「岩内町都市計画マスター  
プラン」について 記載しております。

「岩内町総合振興計画」については、現在、新たな計画を策定しておりますので、  
今後、計画策定状況に合わせて、地域公共交通計画内の記述も変更してまいり  
ます。

「都市計画マスタープラン」については特に変更等はありません。

次に、30 ページをご覧ください。

30 ページ目から 32 ページ目までは「Ⅲ 住民ニーズの把握」について

記載しております。こちらは、現在行っている住民ニーズの把握方法について

記載したもので、平成 30 年 3 月より、記述式のアンケートと 目安箱をバスター  
ミナル等に設置し、住民ニーズの把握について努めてまいりました。

これに加えて、令和 2 年 6 月より、ビンゴ型のアンケートも設置しております。

アンケートの 回収状況につきましては、現在集計中でありまして、集計が

完了次第、計画に記載し、皆さまにお諮りいたします。

次に、33ページをご覧ください。

33ページから38ページ目までは「IV 交通事業者・関係団体との連携」について記載しております。

こちらは、日頃から本協議会を通じて交通事業者や関係団体の皆さまと連携しておりますので、第1回協議会の内容から、直近の協議会の内容まで記載する予定となっております。

次に、39ページをご覧ください。

39ページから44ページまでは「V 円山地域乗合タクシー実証運行結果」について記載しております。

こちらは、令和2年度における円山地域乗合タクシー実証運行業務の結果を記載するもので、44ページ目の利用実態調査については、事業者から毎月報告のある日別の乗車人員報告等から情報を記載する予定となっております。

次に、45ページをご覧ください。

45ページ目から50ページ目までは「VI 地域公共交通活性化に向けた課題の整理」について記載しております。

こちらは、岩内町の公共交通に係る特性や現状から、今後解決すべき課題を整理したもので、前回計画の事業評価についても記載しております。

なお、フィーダー計画の評価と同様に(A・B・C)三段階の評価を行い、内容欄にも事業評価を記載しております。

最後に、51ページをご覧ください。

51ページから60ページまでは「VII 岩内町地域公共交通計画」について記載しております。こちらについては、各ページ毎に説明いたします。

まず、51ページと52ページの基本方針についてですが、

前回計画から基本方針1、基本方針2の記載内容を変更しております。

基本方針1には、持続可能な公共交通の実現に向けた町内交通網の形成として、地域の多様な輸送資源の活用や、実証運行中の円山地域乗合タクシーの本格運行に向けた検討などについて記載しております。

基本方針2には、公共交通利用促進・活性化に向けた情報発信・取り組みの強化・充実として、従来の取組に加え、新型コロナウイルス感染症対策の取組についても記載しております。

基本方針3と4については、大きな変更等はありません。

次に53ページをご覧ください。

計画の区域と期間についてですが、計画の年数については5年間で変更ありませ

ん。

計画の期間は令和3年度から令和7年度までに変更しております。

次に54ページをご覧ください。

計画の目標についてですが、評価の指標を基本方針毎に設定しました。

基本方針1は、いわない循環バス「ノッタライン」の運賃収支率について25.0%を目標値として、設定しております。

基本方針2は、町内公共交通事業者のキャッシュレス決済の導入について全事業者の導入を目指して、取り組んでまいります。

基本方針3は、地域が一体となって取り組んだ事業の数として次回計画の策定までに3事業の実施を目指して、取り組んでまいります。

基本方針4は、路線バス 雷電線・神恵内線・小沢線の 公的負担額として現状の実績値から+50%以内に抑えるよう、設定しております。

次に55ページをご覧ください。

先ほどご説明した目標値を達成するための施策についてですが、

まず、基本方針1については、4つの施策・事業を掲載いたします。

1つ目は、岩内町円山地域乗合タクシーの運行についてです。

今後、本格運行に向けた取組を進め、野東円山地域の公共交通空白地域の解消に努めます。

2つ目は、町内路線網の検証・再編の実施についてです。

こちらは、前回計画から継続して実施する事業となります。

3つ目は、クロスセクター効果の検証についてです。

クロスセクター効果とは、例えば、現在岩内町では、ノッタラインの運行に係る経費として年間1,000万円程度補助金を支出しております。

それに対して、ノッタラインの運行を取りやめた場合に発生する代替交通に係る費用を提示し、比較することで、漠然と必要性を感じるのではなく、定量的に公共交通の必要性について示すことができます。

これをクロスセクター効果といい、今後はノッタラインのみならず、円山地域乗合タクシーなどにも実施してまいりたいと考えております。

4つ目は、目安箱の設置についてです。

こちらは、前回計画から継続して実施する事業となります。

次に56ページをご覧ください。

基本方針2についても、4つの施策・事業を掲載いたします。

1つ目は、「バス利用まるごとガイド」等の作成についてです。

こちらは、路線バスやハイヤー・タクシーといった町内公共交通に係る情報を網羅したマップを作成するもので、町内公共交通の時刻・運賃表を掲載するほか、町内公共交通を利用した観光マップなどの掲載も視野に入れて、作成を進めてまいります。

2つ目は、バスの乗り方教室についてです。

こちらは、町内小学生に対して、総合の学習の一環としてバスの乗り方教室を開催し、公共交通への興味・関心を高めます。

3つ目は、有料広告の設置についてです。

こちらは、前回計画から継続して実施する事業となります。

4つ目は、キャッシュレス決済の導入についてです。

こちらは、新型コロナウイルス感染症対策に係る取組の一環として行う面もありますが、現金を持たない外国人観光客等の公共交通利用促進の面からも、早期の実施を目指す事業となります。

次に 57 ページをご覧ください。

基本方針 3、4 については、前回計画から継続して実施する事業となりますので、説明は省略させていただきます。

次に 58 ページをご覧ください。

58 ページから 59 ページは登載する事業のスケジュールについて記載したものととなります。

最後に 60 ページをご覧ください。

こちらは、事業評価に係る P D C A サイクルの記載となります。

事業実施状況の評価については、原則、毎年度行うこととし、

その都度、課題や改善点について 整理を行い、新たな計画の検討材料としていきたいと考えております。

以上で、岩内町地域公共交通計画の素案についての説明を終わりますが、今後のスケジュールとして 2 月上旬のパブリックコメントの実施を予定しており、2 月号広報での周知も予定しております。以上となります。

〈 会長 〉

ありがとうございました。

ただいま、事務局から説明がありましたが、もしよろしければ札幌運輸支局様から何か補足等がございましたら、お願いいたします。

〈 委員 B 〉

この計画の元となった活性化再生法について、口頭で説明いたします。

活性化再生法なんですけども、平成 19 年に制定されまして、

従来は事業者に丸投げだったものを、市町村が主体となって、幅広い関係者の参画によって協議会を設置して地域公共交通の維持確保や利便性向上を促進するために制定されたものです。

平成 26 年にですね、まちづくりと連携した「コンパクト+ネットワーク」

あと面的な公共交通サービスの再構築を図るため、28年に岩内町さんも策定しているのですが、地域公共交通網形成計画というものを、法定計画として策定いただいて、計画実現の後押しをするという制度に改正されました。

今回、先月11月27日に法改正で施行されたんですけど、現状ですねバス、タクシーを始めとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などによってですね、地域の公共交通の維持確保が厳しくなっている一方、先ほどもご説明ありましたが、高齢者の運転免許の返納などが年々増加しているなどですね、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題となっている状況を踏まえての改正となっております。

地域公共交通網形成計画なんですけども、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成・促進を目的としていたのですが、今回の改正ではですね、網形成計画から地域公共交通計画という風に名称が変更となりまして、まちづくりと連携したネットワークの形成の他にですね、自家用有償運送ですとか、福祉輸送、スクールバス、送迎サービスこれらを積極的に活用していただいて、地域における輸送資源の総動員、これを加えてですね、地域が自らデザインする地域の交通を目指すものとなっております。

合わせて道路運送法についても改正されまして、運送事業者が実施できない場合の自家用有償運送なんですけども、これも従来であれば地域住民が基本だったんですけども、観光客や来訪者を含むものも、対象として明確化されております。

今回の活性化再生法の改正によってですね、地域公共交通計画が作成が努力義務化となりまして、原則、全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる計画を策定していただくことで、改正されました。また、現在補助を行っているノッタラインの地域内フィーダー系統補助、これらもですね、今後はこの計画に紐付けられることが必要となってまして、経過措置が3年間あるんですけども、この地域公共交通計画がないと、補助対象とならないという取組になっています。

地域の輸送資源を総動員していただいて、移動ニーズに対する取組を促し、持続可能な運送サービスの提供を確保する取組について、国土交通省として支援していくという取組になっておりますので、単に運行系統の補助のための計画にならず、地域の課題が解決して、より良い交通体系となるようにですね、地域の自らデザインする地域の交通を目指していただきたいということをお願いしてですね、今後この素案から色々議論されていくと思いますが、そういう課題を見つけて、今後に向けてより良いものになっていただくよう、議論していただきたいと思います。

< 会長 >

ありがとうございました。今計画の目的を含めてですね、説明がありました。それでは、事務局からの説明、そして運輸局からの補足も踏まえて、何かご意見等はございませんか。

< 委員C >

地域公共交通が華々しく活躍されることによって、衰退していくハイヤー・タクシー事業者、これらについてどのようにお考えなのか。一生懸命になるほど、我々は疲弊していく。乗車回数・人員は年々減少しています。

平成28年度から回数・人員が減少しております。役場の事業としては非常に喜ばしいことなんですけども、ノッタラインを運行することで、乗車人員は多くて3,000人程度かと思っていたら、驚くことに40,000人を超えた。

いわゆる「公が民を圧迫する」というのはおかしい話であると、全然足りない交通事情ではないはずなんです。フレンドとうちで2社タクシー会社が存在するんですけど、台数からいけばフレンドさんが13台、うちが18台、その中でもって、昼から全く動きませんし、夜の方はまだ動きませんし、という状況が続いております。

その乗車回数、停留所がいわゆる1日に何便、この資料にあるような状況でもって、網の目のように走られれば、当然疲弊するのは目に見えております。その辺どのようにお考えになってくださるのか。

< 会長 >

今、ご質問ございましたが、事務局の方で、今の質問とこの計画について「民と官」との関係の部分で説明をお願いします。

< 事務局 >

では、私の方からご説明いたします。

フィーダー計画の中にもありますように、地域公共交通につきましては、岩内町で運行している「ノッタライン」「円山乗合タクシー」のみならず、やはり、民間事業者が運行している「雷電線」「小沢線」「神恵内線」「高速いわない号」さらにタクシー会社2社ございます。キングハイヤー様、フレンドタクシー様、これらを含めて公共交通という認識でございます。

そのため、路線バスとして廃止となった公共交通の空白区域については、民間と協力しながら、その解消を目指して乗合タクシー等の運行を実施しているところであります。官民協力しながら、より地域の公共交通の向上を目指していきたい、というのが我々のスタンスでございますので、何卒ご理解いただければと思います。

〈 委員C 〉

うちも（円山地域乗合タクシーに）参画させていただいておりますので、よくわかるんですけど、こういう風な人口減によって、今のノッタラインが動くことによつての、我々交通事業者に対するアプローチ、関与の仕方があるのか。

ノッタラインは停留所が非常に多い。親切過剰でないかなと思うくらい多い。ニセコバス、中央バスさんが走られているところにも停留所がある。各団地を回ってもお客さんがいなくなるという状況が続いているんですよ。

〈 会長 〉

この公共交通計画、前は網形成計画を作りながらノッタラインがスタートしました。そのときから官民の圧迫についてもご意見はあったと思います。ただ一方で、町民の皆さんからもこの公共交通を望む声も間違いなく多くあつて、このような形で計画が作られ、協議会を設立して議論を進めているという形になっています。

そして、今新しく計画を作るということになっていますが、今さんがおっしゃつたとおり、官が民を圧迫しては問題ではないかと。過剰な停留所の数の問題がフィーチャーされました。

ただ、一方で地域の住民の声をどのような形で提供してあげるのかも行政の仕事だと思っています。それで、間違いなく官民協働で次の計画を作ろうとしていますので、今の意見は意見として受け止めてまいります。

それは他の委員の皆さまも含めて協議していければと思つておりますので、とりあえず、タクシー事業者からはこのようなご意見があつたということでございます。

ですから反対にバス事業者の意見であつたり、ご利用される皆様方のご意見も聞きながら、この新しい計画の策定に繋げていきたいと考えております。皆さまのご意見も聞けたらと考えております。

〈 副会長A 〉

あとで申し上げようと思つていたのですが、たまたま今のようなご質問がございましたので、このタイミングでお話させていただきたいのですが。先ほど、この事業の制度的な側面からの解説が運輸局さんからありました。この手の社会的なシステムをどう整備していくかは、十数年ずっと色んなところで歴史があるわけですね。

従前に比較して、最近特に「そもそも論」のところで忘れられていることがあると思うわけですね。私も十数年道内の各地のこういうことを取りまとめる委員会の座長もやっていますから。特にそう思うんですが。



制度が変わってきた背景の一つはですね、交通に対する考え方が非常に大きく変わったということがございます。いわゆる「交通権」という権利が制度的に明確化されたということ。

これは数年前、政権が変わった頃からこういう議論があったのですが「交通権」というのは、生存権の基本的な権利の一種なんだということなんです。生存権の一種ということは、人間が十分な生活を続けていく上で不可欠な権利であると、もっと言えばシビルミニマムとして、必要最小限度の公共サービスの一つとして交通サービスを位置づけようという考え方が背景にあるわけですね。

もうちょっと言えばですね、じゃあ必要不可欠なサービスは「誰に対して」「どの程度」あれば良いのかということになるんですね。

これは目標の立て方にも関係するんですが、他の地域でもそうですし、岩内町さんもそうなんですが、あまりに経済性を重視したような目標の立て方になりすぎていないか。従前に比べて何%落ちたとか増えたとか、そういう経済的な指標でばかり議論が進んでいく。

例えば、交通弱者と呼ばれる高齢者であったり障がい者であったり、もう一つ大事なことは、日本ではそのところが軽んじられていますが「経済的な弱者」つまりこういう考えが発達した欧米で一番最初の議論は「経済的に困窮していて、自家用車を自由に使えない方々」を交通弱者と呼んだんですね。身体的なハンディキャップのことも含めて、そういう交通弱者に対して必要かつある程度のサービスを公序として整備していこうと考えるわけでありまして。

結局、そういう視点でいくと、目標の立て方として、必要とされている交通弱者の全体数はどれぐらいあるのか、それは人口比でどのくらいか、という押さえ方はあります。実際に利用している方々が交通弱者と呼ばれる方々なのか、見極める必要があります。

そういう点からいくと、2つの点を申し上げたいと思うのですが、

- ①目標の達成度について、必要なサービスが行き届いているかという視点を設けるのが一つと
- ②そのことを明確にチェックするための調査票の構成が工夫が必要ではないかと申し上げたいです。

具体的に申し上げますと、ビンゴ型の調査票に利用している方々のプロフィールがわかる欄があるかと思ったら、ない。あまりないですね。

ですから、そういったようなところから、十分余裕のあって、もっと色々交通移動をもっと安くできればいいわけですが、税金も補助金も限界があるわけですから

から、そうした中で、どの辺だったら必要最低限度のサービスと言えるのか、という議論をどっかでやる必要があるのか、と。いずれそういう場面が来ます。他の地域でも全く同じような状況ですから。

ですから、その中でここところはタクシーさんを利用するのが適当であろうとか、ここところはある程度公的な情勢の中で市民生活が共助できるような最小限度の対応が必要だろうとという議論が出てくるわけですね。

もっとぶっちゃけた話でいうと、岩内町さんではないのですが、ある農家の高齢者の方々は、結構福祉タクシーとかを利用されていると。

もっとタクシー券を出せ、という議論がなされました。

一体そのタクシー券を使ってどこにいらっしゃるんですか、ということ进行调查すると、あまり、このお仕事のことを言うと差し支えはあるんですけど、玉を弾いて雑多する、そういうところに使われていたと、

それで「ご本人が使っているんですか」と聞くと、息子が使っていたとかね。

そういったこともなくはなかったわけでございます。

そういったことから、必要な人にしっかり使われているのかどうか

ということチェックは、経済的な指標だけでみるのではなく、

実態がわかるようなチェックの仕方を検討し、こうしたらいい、

ああしたらいいとかっていう議論を進めていくのが、妥当かなと。必要かなと。

ときどき思っているわけでございます。

#### < 委員C >

前にも申し上げましたが、岩内は狭い中で交通弱者はいるのかと。

具体的な台数で申し上げますと、フレンドさんは27台から13台になりました。

うちも21台から18台に減らしました。何を根拠に減らさなきゃならなかったのか。それは人口減と乗車人員と乗車回数なんです。

そうした中で、綿密な福祉のためにあるいは交通施策の中で、

そのためにやるんだと、そうすればどういう結果になるかという、

今みたいな結果になるわけです。そういったところを勘案していただけないかというお願いなんですけども。

#### < 会長 >

それでですね。計画の51ページの中でもですね。

まず基本的な考え方で町としては、全てがノッタライン、乗合タクシーが

全てでなくて、あくまでもこの計画はハイヤー・タクシー、福祉有償サービス

を含めた（交通機関を）最大限で活用しながら、この町として、どう持続可能な公共交通の実現を目指す、という。

まずそういう計画であることをご理解していただきたい。

そして、その中で観光面の中でもハイヤー・タクシー会社の協力をいただかなければいけないし、特に福祉の部分では今でもお世話になっていますが、それぞれの役割を含めながらこの計画を作っていくということが、今回の公共交通計画を策定する目的であるということをご理解いただいて、それぞれ町が全てやるのではなく、当然、町は、今先生がおっしゃられたとおりの必要最低限のサービスというのは、やはり民間のバス・ハイヤー・タクシーは活かしていかなければならないし、まずそこが、できる部分はやっていただければというのが思いです。

今後そういうのも踏まえた計画にしていきたいと考えてございますので。それで、この計画の部分でご意見あった部分については、文言の整理も含めて対応させていただければと思います。

あと、今回の公共交通計画というのは、運輸局の方からもありましたが、前までの交通形成だけではなく、まちの全体を含めた交通計画で、これを地域自らが考えていくということですので、その基本となるのがこの協議会のなるかと思っておりますので、忌憚のないご意見をいただきたいと思えます。

#### 〈 委員 A 〉

今のこういう公共交通の導入の背景には、高齢化に伴う運転手さんからの免許の自主返納も、向上に繋がるということもありまして、タクシーの運転手さんには申し訳ないんですけど、今、社会問題となっているのが運転手の高齢化による交通事故が非常に多い状態になっております。

ブレーキとアクセルの踏み間違えですとか、東京でも暴走運転して、亡くなるといった状態が、東京だけでなく、この岩内警察署管内にも波及してくるのは目に見えています。

特に、岩内町の交通死亡事故の当事者なんですけども、結構高齢の方による前方不注視によって同じく高齢者が歩いているところをひいてしまう。最近では高齢者も加害者にもなっているから、私ども警察としても、高齢者の方には免許を自主返納していただいて、そして公共機関、バス、又はタクシーをご利用していただくということで進めておりますので、大変申し訳ないんですけど、是非ともこういう公共交通の発展には、よろしくお願ひしたいと、警察の立場であります。

#### 〈 会長 〉

ありがとうございました。他にご意見、ご感想は。何かございませんか。

〈 委員 B 〉

私も、他の地域のこういう公共交通会議なり、協議会に参加させていただいてですね、こういった計画を策定しようとしているところに参画させていただいているんですけども、やっぱりですね、タクシーというのが最後の手段というか、一般に使える部分にいけば、自由に使える部分で言えば、タクシーの部分がありますので、その部分はですね、この計画の中でも共存を目指していただくというか、基本方針ですとか、取組ですとか、はっきりとした、観光の部分はあるんですけど、観光は水物ですので、生活交通としてのタクシーとの連携が必要になってくるのではないかと。

他の地域でもタクシー会社が廃業したり、営業時間が短くなったりですね、夜間の足がなくなったですとか、今困っているところもありますし、他のところでも、コミュバスを走らせたので、その部分でタクシー業者を維持するために、運転手の人件費の補助を行ったりですとか、まちとバス会社、タクシー会社がWINWINになるような計画を作っている自治体もありますので、基本方針の中の取組で地域のタクシー会社との取組も参考いただいて、検討いただく部分もあるのかなと、ぱっと見たときには思いましたので、検討いただきたいと。

共和町あたりでは、バスとタクシー共通のチケットを使ったり、当別町とかでは、バスチケットを買ったときにタクシーチケットも付いてくるですとか。実証実験でも、定額で町中を乗ったとき、上限をいくらと決めて、そのタクシーとの差額を補助するですとか。そんなタクシー会社と合わせた施策を行っているところもありますので、参考にしていただければ。

タクシー会社がないところという町もあるんですが、そういうところの協議は難しいものになりまして、なくなってからでは大変なことになりますので、その共存も考えていただければなと思います。

〈 会長 〉

ありがとうございました。

今運輸局さんから、生活交通であるタクシー・ハイヤーとの連携、その部分を盛り込んだ計画方針というものをもう一度考えていただきたいという意見がありました。

みなさんの意見がありましたら、いただきたいと思います。

〈 委員 A 〉

実は私ら岩内署管内の交通安全を司る立場として、タクシー会社の人にも感謝してる部分もあります。お金に余裕のある高齢者がラッキー、マックスバリュでタクシーを使って買い物をしている姿をよく見ます。

できれば、なるべく買い物の際、歩いて行くのではなく、余裕のある人はですね、お金に余裕のある人はタクシーを使っていただきたいと。

要するにですね、歩いて買い物に行くと事故に遭う危険があるというかですね、重たい荷物をですね、ラッキーデーとかに持っている人が見ますので、できればタクシーを使っただいて、ということを広めていただいて、交通の安全に気をつけていただきたいと。役場の人も民生委員さんとかに一言添えていただければと。よろしくお願いします。

〈 会長 〉

ありがとうございました。あと、ございませんか。

まあ、あの、本当に重要な計画です。

今まちの総合振興計画も作ってございますが、やはり町民の方からのご意見も交通関係も多くございます。当然、タクシー・ハイヤー、路線バス、本当に大事な交通機関だと思っております。そういう意味では、今運輸局さんからの方から、もう一度この計画の中にタクシー・ハイヤー、既存のバス路線も含めた文言を盛り込んで修正かけた方が良くないかという意見もございます。

そして、これ、今段階素案です。先ほど来年2月上旬にはパブリックかけたいと言ってますので、それまでに文言の整理行って、再度委員の皆さんにお示しするということによろしいでしょうか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ありがとうございます。

それでは、以上議案第2号については、これをもって終わりたいと思います。

〈 事務局 〉

ここで1時間経過しましたので、換気のため5分ほど休憩を取りたいと思います。窓を開けるので、少し寒くなりますが、ご了承ください。

－ 5 分間休憩 －

〈 会長 〉

次に入りたいと思います。

次に議案第3号 岩内町円山地域乗合タクシー実証運行事業の延長実施についてを議題といたします。

事務局より説明をお願いします。

〈 事務局 〉

7ページをご覧ください。

議案第3号は、岩内町円山地域乗合タクシー実証運行事業の延長実施についてであります。資料番号の5をご覧ください。

まず、あらためて本事業の概要についてですが、令和2年6月1日から令和3年3月31日までの304日間、1日4便の岩内バスターミナルを起終点として、市街地と円山地域を往復運行する乗合タクシーの実証運行業務でありまして、運賃については大人200円、それ以外の方については無料としております。

実証運行の経過と展望といたしましては、先の報告第2号でもご説明いたしましたが、11月末での乗車人員2,924人。月平均487人の方々が利用しております。今後は、温泉施設の入浴客を中心として、アリスの里及び沿線住民の方やIWANAI RESORTなど冬の観光客等の利用を見込んでおります。

実証運行の延長実施の理由であります。運行開始当初より新型コロナウイルス感染症が流行しており、計画当初想定した実証データが十分に得られていないことが大きな要因となります。

また、乗合旅客の運送許可や国庫補助金、フィーダー計画等の取り扱いにおいても、実証運行の延長については差し支えないものとされていることから延長実施を行いたいと考えます。

なお、フィーダー計画の変更申請は必要となりますので、承認を得られましたら、変更申請の手続きを行いたいと考えております。

来年度の運行内容については、令和3年4月1日から令和4年3月31日までの361日間で予定しており、ダイヤの一部修正を考えておりますが、その他運行内容や利用者の使用方法については、本年と同じ内容での実施を検討しております。

以上で、説明を終わります。

〈 会長 〉

ただいま議案第3号について説明がありましたが、何かご意見、ご質問等ございますか。

コロナの関係で、十分なデータが得られなかったという理由ですので、これについてはこのような形で延長させていただくという形でご意義ありませんか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご意義なしと認め、議案第3号は決定されました。

次に議案第4号 いわない循環バス「ノッタライン」の経費負担についてを議題といたします。  
事務局より説明をお願いします。

〈 事務局 〉

8ページをご覧ください。  
議案第4号は、いわない循環バス「ノッタライン」の経費負担についてであります。資料番号の6をご覧ください。

始めに、1. 運営状況と課題ではありますが、  
運営状況といたしまして、左の表に平成28年の運行開始より、本年度は見込み数値ではありますが、収支推移を記載したものであり、  
右の表は、各年度乗車人員の推移表であります。  
どちらの表も、一番下の欄に、10月からの運行である平成28年度を除く4カ年での平均値を記載しております。

次に、この運営状況から見る解析と課題としまして、①運行経費は、人件費等の影響にて上昇傾向にあります。②国庫補助金については、概ね20%程度にて推移しておりますが、地域公共交通を取り巻く情勢を鑑みると減額となる可能性も予想されます。③運行収入については、フィーダー計画内での目標設定は28%としておりますが、現状は、運賃の値上げを行った令和元年の25.5%が最大となっております。④町負担額については、年間1千100万円超。負担率では全体の5割～6割弱が続いております。⑤乗車人員については、有料乗客であります大人が全体の77.5%となっております。  
いずれにいたしましても、経費削減や収入の増に向けた施策の検討実施が課題となります。

次のページとなりますが、本議案でお諮りしたい主旨となる

2. 経費負担についての基準値の設定についてであります。  
地域公共交通機関の維持には、行政負担と利用者負担のバランスや収支状況の判断のための基準が必要であり、また、その基準達成に向けた事業運営に努める必要性があると考えます。

そのため、これまでの現状から、運賃収入25%、町負担55%、  
国庫補助金は据え置きで20%を基準として設定し、この基準達成を目指していくことを提案いたします。

その下の表は、1の運営状況の運行経費平均値 2千80万円に、この基準を当てはめた場合は、国庫補助金416万円、運賃収入520万円、町負担額は1,144万円となります。

520万円の運賃収入は、200円の運賃納付者が2万6千人利用していただく必要があり、まずは、ここを目標に利用促進を図りたいと考えます。

なお、この基準を割り込む状況が何年も継続するような場合には、地域公共交通の維持・確保のため、運賃改定や徴収範囲の拡大、更なる経費削減施策の実施についても検討や実施するという判断の基準となるものであります。

以上で、提案説明を終わります。

〈 会長 〉

ただいま議案第4号について説明がりましたが、何かご意見、ご質問等ございますか。

特になければ、議案第4号は原案のとおり決定することでご意義ありませんか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご意義なしと認め、議案第4号は決定されました。

次に議案第5号 いわない循環バス「ノッタライン」の減便についてを議題といたします。

事務局より説明をお願いします。

〈 事務局 〉

9ページをご覧ください。

議案第5号は、いわない循環バス「ノッタライン」の減便についてであります。資料番号の7をご覧ください。

1. 減便についての概要ですが、運行開始より5年が経過し、便数、曜日ごとの傾向が見えてきました。

傾向としましては、午前中の便の利用者が全体利用者の半分以上、56.5%を占めており、遅い便になるほど減少傾向にあります。また、町民から

の意見として、「夕方に乗っているのを見たことがない」

「空バスは不経済である」「乗っている人は限られているので、

円山乗合タクシーに経費を充てるべき」

といったものがございました。

それらを受け、利用人員が安定的であった、平成30年度と令和元年度を対象に、乗車人数が少ない最終8便、祝日の1便、年末年始の便について調査いたしました。

まず、2. 8便についてですが、17:45 西循環出発、18:20 東循環出発、ターミナル到着が19:05のダイヤであり、日曜日、12月31日、1月2日から1月3日までは運休となっております。乗車人員平均は表のとおりですが、平成30年度は、平日4人に対し、祝日は2.3人、土曜日は3.3人。



令和元年度は、平日 3.5 人に対し、祝日 2.4 人、土曜日は 3.3 人。  
となっております。

32 人乗りのバスに 5 人未満は極めて少なく、使用している方はいずれも固定の方  
であると考えられます。

なお、参考としまして、1 便あたりのバス乗客数を全線で平均した平均乗車密度  
という国庫補助の指標では、5 人未満の便については、補助額が減額という考え  
方があり、今回の検討指標の 1 つとしております。

続いて、3. 祝日の 1 便についてであります。

1 便は、7:30 西循環出発、8:05 東循環出発、8:50 ターミナル到着となる  
ダイヤであり、日曜日、12 月 31 日、1 月 2 日から 1 月 3 日までは運休となっ  
ております。乗車人員については、

平成 30 年度は、平日 14.6 人に対し、祝日は 3.6 人、土曜日は 6.4 人。

令和元年度は、平日 14.4 人に対し、祝日は 4.0 人、土曜日は 7.1 人。

となっております、祝日の 1 便は 5 人未満と僅少であるといえます。

主な利用者は、通勤・通院・買い物等と考えられます。

4. 年末年始の運行ですが、現在は、12 月 31 日、1 月 2 日、1 月 3 日は 2 便から  
7 便。元日は全便運休にて運行しております。

次のページとなりますが、結論と提案といたしまして、今説明させていただき  
ました乗車人員 5 人未満の便については、需要、採算性が低い便と判断すること  
ができ、特に、運行経費とニーズのバランスが図れていないことから、  
次のとおり提案いたします。

1 つ目は、祝日と土曜日の 8 便の減便です。

日によっては、5 名以上利用される日もありますが、全体平均では、5 人未満で  
あり、利用者についても、買い物・娯楽等の際の、利用が多いと考えられます  
ので、タクシーの利用に移行していただくというものです。

2 つ目は、祝日の 1 便の減便です。休日の 7 時から 8 時台の移動については、  
主に娯楽等かと思われれますので、こちらの利用者についても、タクシー利用へ  
移行していただきたいと考えます。

3 つ目は、年末年始の特別ダイヤについてです。ノッタラインの、主な利用者は、  
高齢者や障害者であり、この方々の、移動時間帯等を考えた場合、年末年始の  
需要は低く、また、運行事業者の雇用形態、働き方改革の観点を踏まえ、  
表のとおり、12 月 31 日と 1 月 3 日を 2 から 6 便で運行し、元日及び 2 日は  
全便運休としたいと考えます。

なお、今後におきましても、ダイヤの改正や運行ルートの改正については、  
P D C A サイクルの考え方を使い、より有効な運行改善について検討を続ける

べきと考えております。

続いて、減便による影響ですが、令和元年度のデータを当てはめ想定したのですが、減益分として、1便で80人、8便で計207人となり、運賃収入としましては、5万7,400円の減となり、また、経費の削減額としましては、令和2年度の単価をベースに算出したところ、34万2100円となります。

今後においては、減便によって得られる時間的、経費的な削減効果を、需要が見込まれるルートへの変更や延長、更には、円山地域乗合タクシーや、民間バス路線補助などに当てることも可能と考えます。  
先ほども申し上げましたが、PDCAサイクルを用い、有効な運行改善を継続的に検討してまいります。

最後に、7. 今後のスケジュールといたしましては、来年、令和3年1月に祝日の1便及び祝日と土曜日の8便の実態調査の実施  
2月、第24回岩内町地域公共交通活性化協議会では、実態調査の結果報告、新しい運行ダイヤ（案）についてのご報告をさせていただきます。  
3月は、広報等による周知活動を行い、  
4月新しいダイヤによる運行開始を予定しております。

以上で、提案説明を終わります。

< 会長 >

ただいま議案第5号について説明がありました。  
8便、終日の便、年末年始の便についての減便と言うことで、先ほど経済性ばかり議論されているという中での提案なのですが、これについて何かご意見等ございますか。

< 副会長A >

経済的にどうだということだけでなく、実際に利用されている方々に対してヒアリングを行って、交通弱者サービスとしての必要性が少なかったということであれば、納得が得られやすいと思います。

< 会長 >

他に何かご意見等ございますか。  
今、経済性という部分と、年末年始の部分については働き方改革の部分も踏まえてですね、まず、使っている人の詳細な動向も踏まえながら、次に向けてやっていきたいと思っておりますが、ただ、方向性的には、このような形で提案していこうと思っておりますので、これについて、このような形で決定することとしてご意義ありませんか。

〈 委員全体 〉

異議なし。

〈 会長 〉

ご意義なしと認め、議案第 5 号は決定されました。

以上が議案についてでございます。

## 5. その他

〈 会長 〉

次に会議次第 5. その他についてですが、事務局から何かございますか。

〈 事務局 〉

それでは、委員 A からお願いします。

〈 委員 A 〉

事務局にご提案なんですけど、交通安全の関係です。

基本方針 2 の取組の中で、バスの乗り方教室について盛り込まれているということで、是非とも私たち警察も参加させていただきたくてですね、これ共和町でも同じような取組をされていてですね、今年も 11 月にニセコバスさんと協力して、老人クラブの方を対象にバスの乗り降りの際の交通安全講話をやりました。もしこれ、できれば私らも参加したいと思います。

この背景はですね、全国的な問題で、バスの降車時における事故が多くて、あとバスの中で転げると、人身交通事故の扱いにもなってしまうので、ですので、そういう事故を防ぐためにも、またバスの陰から飛び出す児童、今回の計画では児童が対象となっておりますが、もしよろしければ高齢者の方も入れていただければ良いのかなと思いますので。

是非ともこういった開催については、積極的に進めていただきたいと。

その際、警察にも声かけていただきたいです。

〈 事務局 〉

ご提案ありがとうございます。

来年度において日程調整する中で、また改めてご相談していきたいと思いますので、何卒よろしくお願いします。

〈 事務局 〉

それでは、先ほど計画のパブリックコメントを実施するという形でご提案させていただいたのですが、2 月 1 日から 2 月下旬にかけてパブリックコメントを実施させていただきまして、その後、2 月下旬に第 24 回協議会を開催させていただきたいと考えておりますので、皆さまどうぞよろしく申し上げます。

〈 会長 〉

全体を通して、委員の皆さまからご意見はございますか。

〈 委員全体 〉

意見なし。

〈 会長 〉

最後に副会長Aから何かご意見ございますか。

〈 副会長A 〉

バスの乗り方教室に係るご意見がありましたが、全国的にそういう呼び方でバスに関する啓蒙活動が進んでいるわけですが、なんとなく呼び方に違和感がね。もうちょっと呼び方を工夫した方が、高齢者の方はプライドが高いので。もうちょっと工夫した方が良くないかなと、常日頃感じているところです。以上です。

〈 会長 〉

ありがとうございました。

やり方も含めて調整をさせていただければと思います。

それじゃあ、以上で議事日程は全て終了いたしました。

これをもって、第23回の協議会を終了いたします。

本日はどうもありがとうございました。

## 6. 閉会