

第30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5年1月16日(月) 13:30~15:00
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3名) 欠席6名 別紙出席者名簿のとおり
事務局	5名

1. 開会

〈 事務局長 〉

定刻前ではございますけども、本日予定しております、出席の委員の皆様方お揃いになりましたので開始させていただきたいと思っております。

本日は、お忙しいところ、ご出席を賜りありがとうございます。

会議開催前でございますけども、本日の会議開催におけます委員の出欠についてご連絡いたします。

お手元にお配りしておいます、出席者名簿をご覧くださいまして、私、計画を策定する町と言う事で、経営企画部長に就いておりますけども、今回人事異動によりまして、事務局長兼務という形になりましたので私の方は、事務局長という形で出席、部長としては欠席させていただきます。

また、その他、A委員、B委員、C委員、D委員、E委員から、欠席との報告を受けております。なお、F委員が11月30日付けで退職となり、現在、会長職が空席となっていることから、本日は、G会長代理にご出席いただいております。

また、H委員の代理としまして、I様に、J委員の代理としまして、K様にご出席をいただいております。

続きまして、協議会委員に変更が生じたので、委嘱状を交付させていただきます。

〈 会長より委嘱状の交付 〉

それではただいまより、第30回岩内町地域公共交通活性化協議会を開催いたします。開会にあたりまして、会長よりご挨拶を申し上げます。

2. あいさつ

〈 手塚会長 〉

本日は、大変お忙しい中ご出席をいただきましてにありがとうございます。
本協議会も、第30回目の会議となります。

本日の案件につきましては、報告事項が3件、協議事項5件ということでございます。
その中で今回、円山地域乗合タクシー実証運行を本格運行にしたいという案件も含まれております。どうか皆様には慎重な審議の方をお願い申し上げたいと思います。

最後に、今年一年どうかよろしく申し上げます。

〈 事務局長 〉

それでは、議事に入る前に、配付資料の確認をさせていただきたいと思います。

はじめに配付資料ですけれども、まず配席図A4 1枚もの、

次に、出席者名簿A4 1枚もの、前回お渡ししている部分と当日差し替え部分がございますので差し替えの方をお願いします。

次に、会議次第を表紙とした議案、こちらは8ページまであります。次に、資料1いわない循環バス「ノッタライン」の利用状況についてA4 2枚もの、資料2岩内地域乗合タクシー実証運行事業の利用状況について、A4 2枚もの、次に、資料3 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業強化案について、A4 2枚もの、次に、資料4 円山地域乗合タクシー実証運行事業の実証運行継続について、A4 1枚もの、次に、資料5の1 円山地域乗合タクシー運行事業について、A4 1枚もの、資料5の2 実証運行の検証について、A4 2枚もの、資料6は差し換えをお願いしてはありますが、岩内循環バス「ノッタライン」の停留所名の変更について、A4 1枚もの、資料7につきましても差し替えをお願いしております、円山地域乗合タクシー実証運行事業の停留所名の変更について A4 1枚もの、以上10種類の資料となっております。

また本日の追加書類としまして、議案第1号に関わります、岩内公共交通マップ「いわないナビ」のパンフレット、議案第2号、第3号に関わります、円山地域乗合タクシー時刻表と運行ルート図の資料 各A4 各1枚もの、なお、令和4年度第2次補正予算概要、A4一枚ものの資料を追加で配布しておりますが、こちらの資料につきましては、会議後半の会議次第とその他におきまして、L委員よりご説明していただく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。

それではここから、会長に議事を進めていただきます。よろしく申し上げます。

3. 報告事項

〈 会長 〉

はじめに、本日の委員の出席状況ですが、委員27名中、出席者は代理出席を含めて、21名となっておりますので会議が成立しております。

それでは、会議に入ります。

会議次第第3の報告事項、報告第1号、協議会委員の変更についてを事務局より報告をお願い

いします。

〈 事務局 〉

事務局の村瀬です。よろしくお願いいたします。着座にて、説明させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。

報告第 1 号は、岩内町地域公共交通活性化協議会委員の変更についてです。

変更となった委員をご紹介します。

最初に、6 月 22 日付けで、人事異動により新たに、M 委員であります。

次に、前回の協議会において、協議会規約の一部を改正し、協議会の委員に

「一般旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転手が組織する団体」を新たに追加いたしました。こうしたことから、6 月 27 日付けで、C 委員を新たな委員として委嘱しております。なお、本日は所用のため欠席となっております。

新たに委員となられた方におかれましては、今後ともよろしくお願いいたします。

以上で、報告第 1 号の説明を終了します。

〈 会長 〉

ただいま、報告第 1 号について、事務局より報告がありました。

こちらについてはご質問等が無いということですので、報告第 1 号は確認されました。

次に、報告第 2 号、いわない循環バス「ノッタライン」の利用状況について、報告第 3 号、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も合わせて報告願います。

〈 事務局 〉

よろしくお願いいたします。私の方も着座にて失礼させていただきます。

報告第 2 号は、岩内循環バス「ノッタライン」の利用状況について、ご報告いたします。資料の 1 をご覧ください。

はじめに、1、乗車人員であります。こちらの表は、令和 3 年 10 月から令和 4 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 6, 440 人であり、前年比では、1, 243 人、3. 5%の増でありました。

次に、2 ページをご覧ください。

2、1 便当たりの乗車人員であります。

こちらの表も、令和 3 年 10 月から令和 4 年度 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, 248 人で全体に占める構成比では、25. 4%、3 便が 7, 569 人で 20. 8%と続き、最終 8 便が最も少なく 610 人で 1. 6%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 陣当たり 25. 5 人に対し、最も少ない 8 便が 2. 5 人でありました。

全体的には、昨年に比べ増となっており、事務局としましては、新型コロナウイルス感染

対策などが、町民に定着し、利用が徐々に回復してきたものと考察しております。

以上で報告第1号の説明を終わります。

引き続き、議案3ページをご覧ください。

報告第3号は、「円山地域乗合タクシー実証運行事業者の利用状況について」ご報告いたします。始めに、1、乗車人員であります。

こちらの表は、令和3年度10月から令和4年度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6,017人、前年比で474人8.6%の増であります。次に2ページを、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3年10月から令和4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2,622人で全体に占める構成比では43.6%、1便が1,887人で31.4%と続き、最終3便が最も少なく1,214人で20.2%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8.5人に対し、3便が3.9人でありました。

なお、令和4年4月1日より運行内容を変更しており、週7日、1日4便から、週5日、1日3便へ変更したことにより、表に表されているとおりではありますが、利用人員に大きな変更がございます。

しかしながら、ノッタラインと同じく、新型コロナウイルス感染症対策の定着等の理由から全体的な利用人員は、増加傾向にあります。

以上で、報告第2号の説明を終わります。

〈 会長 〉

ただいま、報告第2号、報告第3号の説明が事務局よりありました。

これらについて、何かご質問等はございますか？

〈 K委員（代理） 〉

Jの代理で参りました。Kでございます。

岩内の循環バス、ノッタラインと円山地域乗合タクシー両方について質問させていただきたいのですが、前年比でいうと利用者3.5%と8.6%増と言うことなんですけど、当初の利用の人数の目標というのは、どれくらいだったのでしょうか。

〈 事務局 〉

私の方からお答えをさせていただきます。

まず、当初の目標といたしましては、バスの方では利用者数が4万5千人を目標としていました。こちらの方は、令和1年10月から令和2年9月の実績3万8,639人の実績を元に出しています。

乗合タクシーの方につきましては、利用者数の目標を3千人と掲げておりました。

こちらにつきましては、後ほど議案第1号の方でもご説明させていただくものとなっております。

ます。

〈 会長 〉

よろしいですか。

〈 K 委員（代理） 〉

はい、ありがとうございます。

〈 会長 〉

他にございませんか。

無ければ、報告第2号と報告第3号については確認されたと言う事で、ご異議ありませんか。ご異議なしと認め、報告第2号と報告第3号については、確認されました。

4. 議案

次に、会議次第4の議題に入ります。

議案第1号、令和4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、事務局より説明をお願いします。

〈 事務局 〉

それでは、4ページをご覧ください。

議案第1号は、令和4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。この事業評価は、令和3年6月にご審議いただいた「令和4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保、評価を行い、北海道運輸局に報告し、公表する事となっているため皆様のご審議をいただくものであります。

資料番号3をご覧ください。

資料上段 別紙1「令和4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」についてとなります。

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、高齢者を始め、住民の生活の足を確保する事ができたほか、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45,000人、収支改善率であれば25.0%の目標達成する事ができなかった事から、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を図ります。

次に、資料下段 別紙1-2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事により、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。

2枚目をご覧ください。

資料上段、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4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っております。

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4年度事業概要につきましましては、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と、ニセコインターナショナルトランスポート株式会社、旧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、資料下段「令和4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事により、高い利便性の実現を目指し運行しております。

また、利用促進を図るため、町広報誌、ホームページによる周知の他、町内公共交通に関する情報を網羅的に示した、岩内公共交通マップ「いわナビ」を新たに作成し、バスターミナルのほか、町内宿泊施設や道の駅などの観光施設、医療機関や公共施設など、町内各所に幅広く設置し、多くの方にご利用いただけるよう努めております。

なお、本日皆さまのお手元にも配布しておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

資料の裏面をご覧ください。

資料上段は令和4年度運行事業における、利用実績及び収入実績についてであり、令和3年度、令和4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3年度が3万5,197人、令和4年度が3万6,496人、運賃収入は、令和3年度が519万4,487円、令和4年度が523万4,496円となっております。

おります。

資料下段をご覧ください。

こちらに記載されている内容は、先ほど表面の上段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、評価書の提出先である北海道運輸局札幌運輸支局に事前に確認していただき、ご助言等をいただいた内容を反映したものとなっております。また、評価書の提出の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、令和4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説明がございました。これについて何かご質問ご意見はございませんか。

〈 I 委員 〉

Iです。

今後の改善点ということで、キャッシュレス決済の導入と言う記載があると思うんですけど、その進捗状況やそういったものについてお聞かせいただければと思います。

〈 事務局長 〉

私の方から説明させていただきたいと思います。

このキャッシュレス決済につきましては、現在高速いわない号札幌岩内間の部分については、交通系のICカードを使う形になっております。

そうした中でこれだけコンビニ等のカードによるキャッシュレスが増えてきているものですから、先だって婦人団体の方々に聞き取り調査をして、そうした中でコンビニの買い物や商店街での買い物をカードでの支払いによる、どれだけ普及しているかを聞き取り調査させていただいたところでおります。

そうしたことを踏まえまして、今後、益々利便性が高くなる物と考えておりますので、引き続き今回のこの婦人団体を足がかりに今後、高齢者ですとかそうした段階にも色々お話しする場を設けて色々聞き取り調査を実施したいなと思っております。

以上です。

〈 I 委員 〉

本格的な導入という形になりますときに、もしかしたら国の方から支援できるようなメニュー等もあるかもしれませんので、ご相談いただければと思います。

〈 会長 〉

ありがとうございます。他にございませんか。

〈 K 委員（代理） 〉

先ほどの利用の目標の関係にもなるんですけども、下の利用数が目標に届いて無いと言う

ことですが、コロナの理由とかもあったと思うんですけども、令和4年度の予算で岩内の循環バスノッタラインの運行料金が1,278万6,000円と最初計上されてとかと思うんですけど、これはやはり、金額が変わってくるという事なんでしょうか。

〈 会長 〉

私の方から、今、K委員がおっしゃったのは町の予算関係だと思えます。これにつきましては、当然委託料の中であとは問題なのはどのくらいの運賃収支率を保てるか、という事なんです。ですから今目標は、令和3年度から令和7年度の今回の計画では、4万5,000人、収支率は25%にしようという事なんです。

ただ今、現実的には4万人を切っている、当然収入も上がってこない。ただ、当然バスは動くので維持管理はその分かかってきます。

そして今一番なのは、人件費の問題、燃料費の問題、そういうのを含めながら委託事業者と予算配分について今後どうなっていくかというのを協議するという事なので、今いくらになるかというのは申し訳無いですがお答え出来ませんが、一番いえることは、厳しい状況にあるという事だけは言えると思えます。ただ今、運輸局さんからもあった通り、どうやって利用者数を増やすか、その一つにキャッシュレスというのをもしかしたら効果的なのか、そういうのもまた色々皆様とご相談して、利用者数を増やしていくという事が大事なのかなと思えますので、よろしくお願い致します。

〈 K委員（代理） 〉

ありがとうございます。

こちらなんですけど、町の補助金を使ってこのように地域の公共交通をあげているという事なんですけど、こういう風に資金を投入するからには、社会的、身体的に弱者の方にこそ利用していただきたいと思うんですけど、町民が2万4,000人だったところが1万1,000人くらいまで下がってきて、正直、街中今年も家の前が歩道の除雪されていない場所が増えてきています。その中でノッタラインの停留所までたどり着けない方もかなりいらっしゃるような感じがするんですけど、これを続けていくのに4万5,000人達成出来るのかなと疑問があるところでありますし、乗合タクシーに関しても、今の停留所の場所で大丈夫なのかなと少し心配であります。

これから地域部活なども始まりますけれども、我々PTAとしては子どもたちがしっかりと安全にこの町で暮らして、習い事とかもいけるようにしたいんですけども、そういったところにも、不便という意見が上がっております。ここ最近ですと、ニセコがニコツとバス、電話をすれば家の前まできてくれるというAIを使ったデマンド交通を始めてますけども、今回円山地域の乗合タクシーの実証運行を継続して行くという事ではあるんですけど、こういったAIを使ったデマンド交通にグレードアップさせていくという考え方は無いんでしょうか。

〈 事務局 〉

私の方から回答させていただきたいと思えます。

利便性の向上の部分という事で、AIを含めてデマンド交通のアップグレードの部分につ

いてだと思えます。委員おっしゃる通り利便性の追求というところにメリットデメリットございますけども、オンデマンド交通、オンデマンドタクシーの検証というのは、担当事務局しましても、検討は進めている段階でございます。既に導入をしております市町村に関しても、今年視察というか研修の方に見に行くということもさせていただいております。その中で現段階で事務局としましては、この段階での導入というのはまだ検討が必要かと考えております。といいますもの、岩内町内そんなに大きくないコンパクトな町と言う事で、乗合タクシーだけではなく、ノットラインも循環させている、面的な整備をしている中でその他にもハイヤータクシー業者様がいらっしゃるすとかという部分もございますのでその業者のバランス、端的に言うとハイヤータクシーさんのドア to ドアの交通を進めるということになると、ハイヤータクシーさんの部分担っていただいている部分というのも圧迫する可能性がございますので、その部分も事務局としましては慎重に検討するべきという判断をしているところでございます。

以上で説明を終わります。

〈 K 委員（代理） 〉

本日お越しいただいている N 委員ですけど、聞いたところによりますと、地域おこし、地域振興を目標にしている形にした地域公共交通や都市計画の方をお教えなられて多くの学生さんを輩出されていると言う風に聞いておりますので、是非町としてはそういった知見と人脈を築いていただいて、前向きに色々と町民のために考えていただければと思います。よろしくお願いします。

〈 会長 〉

N 委員には、後ほど地域公共交通の今後のあり方について、ご意見をいただきたいと思えます。あとございませんか。

議案第 1 号については決定という事でご異議ありませんか。

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、円山地域乗合タクシー実証運行事業の継続についてと、議案第 3 号、円山地域乗合タクシー実証運行事業の本格運行についての 2 件を一括議題といたします。事務局より説明をおねがいします。

〈 事務局 〉

議案第 2 号、岩内町円山地域乗合タクシー実証運行継続について、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本格運行についてと言う事で、関連がありますのであわせてご説明させていただきます。

はじめに資料番号 5 - 2 をご覧願います。

円山地域乗合タクシー実証運行については、令和 2 年 6 月 1 日から現在も継続実施しているところであり、交通空白地帯である円山地域の支援対策のほか、地域公共交通の実施による優位性を検証する目的で実施して参りました。現在、実証運行可能期間の最終となる 3 年目であることから、今後の円山乗合タクシーの運行検討に先立ち、これまでの実証運行のについて検証を行いましたので、資料のとおりですが検証結果についてご説明させていただきます。

ます。

まずは、実証運行の概要であります。令和2年度から運行開始し、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、前年度の内容を継続しつつ、4便のダイヤを部分的に修正して運行を実施。本年は費用対効果を勘案し、週5、1日3便にて運行中であります。

なお、記載はございませんが、運行ルートについては、岩内バスターミナルを起終点とし、市街地と円山地域を往復運転するルートを継続しております。

運賃については、均一200円、小学生以下、障害者手帳保持者及び介護者1名は無料を継続しており、令和3年8月からは運転免許証自主返納支援事業を開始し、令和3年度実績で35件、本年度は、11月末現在で21件の申請をいただいているところであります。

運行事業者については入札方式により株式会社キングハイヤー様に運行を実施していただいております。

続いて下段に移りますが、年間運行経費及び利用状況の推移について検証をおこないました。運行経費については、毎年度、運行日数や便数など運行内容によって増減するため、日数及び便数を縮小した本年は経緯圧縮されているところでありますが、同時に日数減の影響を受けた、水曜日・金曜日の1便、2便の追走が増える見込みとなり運行状況に合わせて利用していただけていると推察しております。

次に利用状況・運賃収入の推移であります。開始当初より、新型コロナウイルス感染症を受けているものの、各年度5千人前後の利用をいただいております。

本年の見込みではありますが、収支率が改善される見込みとなっております。これについては、運行内容の見直しを行っておりますが、客離れにつながらなかったことや、無料乗車券をきっかけとした利用者定着に繋がっていることなどの理由と考えております。

次のページをご覧ください。

停留所別の利用の検証です。

本年のデータ比較のため、各年度半年間データに区切り検証をおこないました。結果としましては、グリーンパークいわないが、3年間で最大利用だったことから、円山乗合タクシーのメインユーザーとなるのは市街地からの温泉利用であったと考えております。

この温泉利用者の方については、令和3年12月末でグリーンパークいわないが閉鎖となった後、おかえりなさい、サンサンの湯などの他の温泉施設で降車する方が2倍以上になることから、分散されながらも継続的に利用していただけている事が伺えました。

また、目的の一つでもあります円山地域の交通空白地帯解消の観点から、市街地施設の役場や協会病院の利用状況を検証した結果、復路の協会病院や役場での降車人員が多いことから、通院や買い物等で利用されていることが伺えました。

資料の下段からは沿線住民アンケートの結果についてであります。

運行ルートの沿線居住者であるアリスの里や道道野束・清住線の住民の方を対象を絞りアンケートを実施しております。結果と検証内容を四角で囲んだ部分に記載しておりますが、全体の7割が60代以上、6割以上が年金生活の方でしたが、半数以上の方が運転免許を所有しているとの回答でした。

次のページをご覧ください。このページの回答結果からは、8割以上の方は自家用車を所有しており、免許の返納を考えていない方が6割以上という結果から、円山地域に居住する方には、自家用車が必要であること。また、乗合タクシーの利用者からは、買い物で使う方と

温泉で利用する方がともに4割前後だったことから、往復の便が有効に活用されていることが伺えました。

資料の下段をご覧ください。こちらのページには、乗合タクシーを週に一回は利用する方が4割弱おり、運行内容について現状維持を望む回答が4割弱と最も多い結果となりました。個別の要望としましては、温泉利用者からは、ダイヤの特に3便を早めてほしい。地域住民からは、3便を遅くしてほしいとの要望を伺っており、意見が分かれているところであります。また、乗合タクシーの必要性についても大半の方が必要を回答しており、円山地域の公共交通の必要性の高さが伺えております。

次のページをご覧ください。

検証結果の総括となります。令和2年からの実証運行によって、円山地域の公共交通不便地域の解消、住民の健康増進、日常関活の利便性向上という当初目的については、達成できていると捉えており、今後も公共交通の確保は必要であり、本格運行は必要である。と事務局としては考えております。

資料5-2実証運行検証についての説明は以上となります。

資料4をご覧ください。改めまして、事務局より円山地域乗合タクシー実証運行事業の継続について説明させていただきます。事務局としましては、令和5年度より当事業の本格運行を提案させていただきます。本格運行に移行するためには、新年度予算の認定、運行業者の選定、道路運送法の許認可の取得等の準備期間が必要であります。これらは、町の予算、議会承認等を要するものであり、3月以降からの着手となることから、最短でも令和5年6月からの実施になると考えております。

こうしたことから、事務局としましては、実証運行が実施可能な期間を最大限活用させていただき、令和5年4月1日から5月31日までは、実施運行を継続しつつ移行準備をすすめる、令和5年6月1日から本格運行とし、実証運行の継続と議案第3号となりますが、本格運行を併せて提案させていただきます。

なお、運行内容につきましては、運行ルートと時刻表を追加提出させていただきましたが、本年度の運行内容を継続する事を考えております。しかしながら、先ほど資料5-2で説明させていただきました、第3便のダイヤについては、温泉利用者からは早めてほしい。地域住民からは遅くしてほしいというご意見をいただいております。これらの件につきましても、早めるべきか遅くするべきか、または現状維持するべきかにつきましても、ご意見がございましたらよろしく願いいたします。

以上で説明を終わります。

〈 会長 〉

ただいまの円山地域乗合タクシー実証運行事業、これについては4月、5月については実証運行、6月1日から本格運行にいきたいという協議でございます。

最後にございましたが、第3便の時間のありかた等についても何か皆様からご意見があればと思いますのでよろしくお願いいたします。何かご意見ご質問等ございませんか。

利用者数からいって本格運行でいいのか等々そういう部分を含めて皆様方にご意見いただければありがたいと思っております。ございませんか。

ご意見が無いということなので、議案第2号と議案第3号については原案の通り決定する

ことにご異議ございませんか。

異議なしと認め、議案第2号と議案第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停留所名の変更について事務局より説明願います。

〈 事務局 〉

議案7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停留所名の変更についてであります。

資料番号の6をご覧ください。

1、ノッタライン西循環ルートの停留所、東相生集会所についての名称の変更をご提案いたします。

2、停留所東相生集会所についてご説明いたします。

当該停留所は、岩内町字相生291番地先、提案します変更名は、「東相生」になります。変更理由としましては、東相生団地及び東相生集会所が令和4年11月をもって除却されたことに伴い、地域の名称として馴染みのある「東相生」として改めて提案するものであります。なお、設置位置については、前後の停留所との距離間や相生地区からの距離を勘案し停留所移設は行わず、停留所名の変更のみをご提案いたします。

以上で報告を終わります。

〈 会長 〉

ただいま議案第4号のノッタラインの停留所の名前の変更という事で、東相生集会所を東相生に変更したいと言うことでございます。それについてご意見ご質問等ございませんか。

無いようですので、議案第4号は原案の通り決定することよろしいでしょうか。

第4号は決定されました。

次に議案第5号円山地域乗合タクシーの停留所名の変更について事務局より説明願います。

〈 事務局 〉

議案8ページをご覧ください。

議案第5号は、円山地域乗合タクシーの停留所名の変更についてであります。

資料番号の7をご覧ください。

1、円山地域乗合タクシー実証運行事業における停留所「中央保育所」について名称の変更をご提案いたします。

2、停留所「中央保育所」についてご説明いたします。

当該停留所の所在地は岩内町字宮園7番1地先、提案します変更名は、「旧中央保育所」となります。変更理由としましては、中央保育所については、令和5年4月1日をもって用途廃止となる予定となっており、現段階で新たな名称等が未確定となっていることや、施設として地域に定着しており、目印として馴染みのある場所でもあることから、停留所の移設は行わず、停留所名の一部変更のみをご提案させていただきます。

以上で報告を終わります。

〈 会長 〉

議案第5号につきましては先ほど同様、停留所名を中央保育所から、旧中央保育所に改めたいと言うものでございます。

それについてご質問ご意見等ございませんか。
なければ原案の通り決定でよろしいでしょうか。議案第5号は決定されました。

5.その他

次に会議次第5その他に入ります。

その他の中で、私どもの方から一つ皆様方にご意見を伺いたい事がございます。

資料をお配りしますので少々お待ちになってください。

実はですね、ノッタラインの停留所の関係でございます。

現在ニセコバスさんの停留所のところに、郷土館という停留所があるんですが、その近くに岩内町の老人福祉センターというのがございます。ここは老人福祉センターですから高齢者の方々が、入浴を含めて利用するという事なんですが、ただ運行上、ニセコバスさんのある郷土館の停留所と老人福祉センターの距離の関係だとか、そういう諸々の理由の中で現在変更に至っておりません。この部分について事務局より詳しく説明をお願いいたします。

〈 事務局 〉

事務局より改めてご説明させていただきます。

いわない循環バスノッタラインにて、老人福祉センターの前に停留所の設置について検討させていただいた資料になります。

老人福祉センターに停留所設置を仮定した場合、国道229号から公園通りの信号を左折し、老人福祉センターを経由し、八幡どおりへ信号を左折、その後老古美橋通りへ左折し、国道229号線へ戻るルートが最短ルートになります。

この場合、既存停留所である郷土館から直線距離で約140mであることから、停留所設置についての300m以上目安という部分の考え方がありまして、郷土館を廃止することになり、移設することになり、御崎・大和地区の利便性が低下する事が懸念されます。

また、ルート変更に伴って約6～7分程度時間を要する事から、西循環の所要時間が、35分間から42分へと延長されてしまいます。そのことから、他の利用者にも影響が出る事など、課題が多くあり設置を見送っている経緯がございます。

なお、ノッタラインの所要時間に関しては、アンケート等から時間の短縮を検討してほしいという声がございます。課題として認識しているところでもございます。

当該停留所についてはこのような理由等から今設置には至っていないという部分で、考え方をしているところでございます。ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。以上で説明を終わります。

〈 会長 〉

この停留所に移設の問題というのは町の中でもいろいろございます。今現在は、黄色の線

ですね、国道229号線を町中の方から島野方向に走る方、そして郷土館の前に止まると言うことで、この郷土館の前というのは、大和、御崎地区になります。こういう人たちがこの停留所を使う形になります。現在、老人福祉センター前に止まるということになると、大和、御崎の方々からは遠くなるという事と、当然島野方向にこのバス行かないと行けないので、大きく回らないといけなくて6～7分時間がかかるという事で、町とすれば現行のルートでやりたいと考えているのですが、やはり意見も多いもんですから、この場を借りて、もし皆様方からご意見あれば、これもちょっと参考にさせていただきたいと言う事で、その他で案件をさせていただきました。よろしくお願ひいたします。

〈 0 委員 〉

すいません。実際、今現在で郷土館前の利用者の実績、押さえてる数字があれば教えていただきたいと思いますが。

〈 事務局 〉

私のほうから回答させていただきます。

令和3年度の実績で失礼させていただきます。令和3年度の乗車の計としましては、887名、乗車率としては2.53%で推移しているところでございます。以上です。

〈 0 委員 〉

ありがとうございます。

停留所の移設ということになると、大和・御崎地区の方々の利便性が低下するというお話もありました。一方で老人福祉センター、私、岩内町社会福祉協議会の方では、町の方から、老人福祉センターの指定管理を受けまして、管理運営をさせていただいておりますけども、老人福祉センターの利用者、一番多いのがお風呂の利用者、利用される方、無料で入れるお風呂ありまして、65歳以上の老人の方々が利用出来るということになっております。1日当たり100名程度の方々が利用されております。ですけども、そういった方々からすると、停留所がセンター前にあれば利便性が高いのかなと思うんですけど、今実際には月曜日と木曜日には無料のタクシーの送迎もしてございます。町内各地域から朝が11時、帰りが福祉センターから14時半という形でのタクシーでの送迎もやっているというところもあります。そのお風呂の利用者につきましても状態像といいますか、元気な方、ご自分で自立してお風呂に入れる方が、利用されていると言う事になりますので、私の個人的な意見になりますけども、郷土館といっても、すぐ近くにあるものですから、元気な方々と言う事を想定すると、それほど利便性が悪いと言うような感じも受けてはおりませんので、今の形でも良いのかなという風に考えてはおります。以上です。

〈 会長 〉

ありがとうございます。他にございませんか。

〈 1 委員 〉

バス・タクシーの方の許認可のやってる役所なのであまり言うのもおこがましいんですけど

ども、福祉センターのバスを利用するという利用者也一定数いるというふうなことでのお話だと思っておりますので、色々検討して貰う、例えば300mのルールもあるのかもしれませんが、140m近いですけども、郷土館も生かしたまま新しい停留所を設置した新しいルート、郷土館の停留所をなくさないというやり方もあるんじゃないかなと思ったりとか、全ての便をこちらの方に引き込むのでは無くて、先ほどタクシーの方で時間を指定しておりますので、それに近い時間帯のバスを入れるとかっていうのも出来たりとかするので、その辺はある程度、フレキシブルに考えながらやるのも一つの可能性なのかなと思っておりますし、例えば、部分について疑義があるという事であれば、ちょっと実証運行で少しルートだけ試しにやってみるというのもあるのかなと思っております。以上です。

〈 会長 〉

ありがとうございます。

一番は、この大和・御崎地区とやはりこの迂回をする事によって6、7分多く乗ることになると、今でも30分35分かかると、40分超えるをいうのはどうなのか、そういう意見の方も多く乗ってる方がいるわけじゃないんですけど、そういう部分もあるものだから、町とすればですね中々その迂回という、難しいと言うお答えをしているんですが、今もう一つは停留所二つの部分、ここは運輸局さんのほうでここは140m、180mでもここは300mにこだわることはないというお話だったので、そこは今後の参考になるのかなというふうに思います。

他に何かございませんか。

町としても本当にそこはどうするかなと悩んでる部分なので。

〈 K委員（代理） 〉

私もPTAの方で話してきた内容では、今いただいた物なのでPTAとしての総意では無いんですけど、私の個人的な考え方としては、もちろんご老人の方ご年配の方の利便性の向上というのは、今後もっともっと増していくべき事と思っております。ただ先ほど社会福祉協議会の方からですね、そこまでの必要性がなく代替の物があるとお伺いしましたし、時間が伸びる事に関しての苦情というかお話もあると言う事、また、こういった特別な最初作ったルールを曲げるということは、町内他にもそういったニーズが沢山ありますので、そういったところの対応というのを一つ一つ潰していくと、このノッタラインという制度自体続かなくなってしまうのではないかなというふうに思うので、ある程度の線引きというのをされるべきで、それとはまた別個にご高齢者の方への対応というのを考えるべき事なんでは無いかと思います。

〈 会長 〉

はい。ありがとうございます。他にございませんか。

今、3名の方から意見が出されました。これについて本当に参考になりましたので、今後、町としてもただいまの意見を踏まえながら、また今後この部分については検討させていただきたいと思っております。どうもありがとうございます。

あと、その他と言うことで委員の方からご説明と言う事なのでお願いします。

〈 L委員 〉

Lでございます。私の方からは資料の一番最後に付けております、令和4年度第二次補正予算概要という形でのこちらの方資料を基にですね、国の補正予算の関係、それと令和5年度の新たな新メニューこの方についての説明についてさせてもらえればなと思っております。

まず、第二次補正予算概要と書かれた上の方のものなんですけど、こちら先月補正予算が決まったとござまして、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応しまして、交通DX、交通GXこういった物の3つの共創の元による経営効率化、経営強化を図る取組について支援を行うという様な形になります。

国土交通省の総合政策局計上分としまして、415億円という形の規模になってございます。その中でどんな物があるのかと言うことで1つ目なんですけど、地域交通再構築関係と言うことで、交通DX・GXによる経営改善支援と言う事で、電気タクシーの導入だったりとか、自動運転にかかる十勝の方の上士幌町なんかでもやっておりますけども、あのような実証実験について支援が出来るという形になってございます。

地域公共交通事業者によるDX・GXによる経営効率化の取組や旅客運送事業者の人材の確保に対して支援となっております。運送事業者、バス・タクシー、トラックもそうなんですけど、非常に人手不足が深刻ということは新聞等でご覧になってよく知ってることだと思いますけども、実際に非常に不足している状況になってございます。都内のタクシーもなかなかつかまりづらくなっているというのが、先日ニュースとかでもやっておりましたけども、東京みたいなところでも非常に運転手がいなくて、コロナ禍によって離れていったというのもあるんですけど、一旦離れると戻らないと言う状況になっておまして、今日はニセコバスさんと中央バスさんタクシー事業者さんは今日欠席なんですけども、非常にご苦労されてるんだろうという形になってございますけれども、

今回こちらの支援としまして、皆さんご存じの通り営業ナンバーの運転手になるということであれば、我々の一般的な普通一種の免許ではなくて、二種の運転免許証、二種大型とかそういったものが必要というのは皆さんご存じかと思うんですけど、今回二種免許取得に関して、国の方で半分、半額補助するという形のものがこちらの方に盛り込まれたということでございます。

今まで私も30年近く運輸局に務めてますけど、初めてこういったものを支援するという形になってございます。今まで国の方としましては、今審議していただいたノッタライン、こういった部分の運行赤字分の補助と言ったものはこれまでいっぱいやってきたんですけど、こういった二種免許取得というというものについては初めて行うという形になっております。今日ニセコバスさんと中央バスさんからご出席されてますけども、人手不足というのは伺っているところでございますし、是非とも今ちょうど、要望調査の期間中でございますので、是非こちらの方活用していただきながら、運転免許取得の方に人材確保の方に貢献していただければなというふうに思っているところでございます。

それと、既存の人口公共交通支援に対する追加的な支援ということで、今日も審議していただきました、フィーダー系統補助金、こちらの方国の方でも支援してるところなんですけど、こちらの上限額というのが町の人口規模であったり、交通不便者の割合で決まってくる

とでございますけれども、こちらの方もですね、上限額の見直しというのがされている形になります。予算の都合上全ての町が増額なんかというのは不透明ではありますけれども、こちらの方も決まり次第、事務局の方にご連絡出来ればと思っております。

タクシー燃料の激変緩和対策でございますけれども、ガソリンと軽油はエネルギー庁の方の元売り業者への補助金という形の支援はやっておりますけれども、LPガスについてはそこはないものですから、こちらの方令和3年から国の方でタクシー会社の方に補填していたところがございますけれども、引き続き今回の補正予算によって継続が出来るという形になっております。

その下のポンチ絵でございますけれども、こちらの方は令和5年度からの補助メニューとして新たに先月、財務大臣の方と予算の折衝で認められたものとなっております。補助要項とかもないものですから、ざっくりしたような内容になっておりますけれども、路線バス事業者の支援というのが、先ほどお話ししたとおり運行費の欠損部分赤字部分を今までやってきたところがございます。ただ、コロナ禍みたいな利用者が全体的に減ってしまうような局面におきましては、赤字が増えてしまうと言う形の中で一度可能性ということについては懸念されているところがございます。

今回ですね、こちらの方の新しい事業につきましては、自治体と交通事業者が協定を締結しまして、一定エリアについて一括して運行する事業に対して、補助制度を補助するといったような形になります。所謂、交通事業社が交通サービスを提供する、その提供するサービスに対する購入費用として自治体がお金を払う。そういったものに関して国の方が支援すると言う事で、やはり欠損の赤字部分の補助では無いというような形になってます。今までは、単年度ごとの補助という形になってますけど、複数年にわたり補助することも出来ると言うふうになってきます。まだちょっと補助要項が決まってないものですから、一応そういう風な流れだろうという形で今お話をしているというところがございます。こちらの方は昨年の夏ぐらいに道新さんにも一度新聞記事として出てきたところがございますけれども、そういったものがこういった形で具体的に審議されてきたということがございます。

続きまして、裏側の面の上のポンチ絵でございますけれども、地域公共交通再構築事業と言う事で、こちらの方JRにしても広域を走るバスにしても非常に路線維持が難しくなってきたと言ったようなことがございます。今回、広域的な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、社会資本交付金の機関事業として地域公共交通再構築事業というものを想定しておりまして、こちらのほうのポンチ絵にあるような、例えばEV車両の導入だったりとか、停留所の設置ですね、こういったものにかかる費用につきまして、要件等ございますけれども、そちらの方要件をクリアした上でこういったものを活用出来るというときににつきましては、インフラ整備も出来るというような形になってございます。

また下のポンチ絵でございますけれども、既存の都市地域公共交通戦略推進事業においても、立地適正化計画などの都市の骨格となるものが公共交通としてなるものにつきましては、支援することが可能という形になってございまして、こちらの方でも、停留所だったとか社会実験こういったものにも活用出来るといったものができたといった形になってございます。以上、まだ要綱もできていなくて非常に不確定な状況でございますけれども、国としましては色々こういうような形で支援するものがあるという形になってございますので、協議会の場で状況が変わりましたりとか色々追加されるものがございましたら、情報提供させていた

だければなと思っております。以上でございます。

〈 会長 〉

ありがとうございました。

次にN委員の方から、まとめて今日の会議含めて現状のお話をさせていただければなと思えます。

〈 N委員 〉

Nでございます。

気づいたところを一つコメントさせていただきたいと思えます。

たまたま一番最後にこういう新しい制度についてのことのお話がありました。まさにタイムリーな訳でございます。タイムリーだということは、一面裏を返せばそれだけ各地域でこういう公共交通の確保維持について非常に難しい局面になってきているということでございます。よく言われることは、こういう市民のための交通移動のサービス、移動の自由や移動の権利をいわれるわけですが、そういったようなものを、どうやって持続可能な方法で提供出来るかといったようなことが常に問題になるわけですね。それを考えてシステムを組んで効率的なお金を入れてということになるわけです。

今日の会議も岩内町さんで中心になってやっていることについて、持続可能なシステムとして将来に渡って維持して行く為にはどうしたらいいかというところが議論のポイントな訳です。そういうことをするために、何かシステムの改善をしたりですね、例えばAIを使ったりいろんな様なことで改善をしましょうという議論になるわけですが、そうしたときに、システムの効率化といった時に、合理化であり効率化をやりましょうというときに、何に対しての効率化かということが大事な訳です。

一つは利用者に対して効率的なのか。つまり、利用者が本当に望んでいるようなタイミングで移動のサービスが提供されているのかどうかが大変なわけです。一般的には利用者が増えたとか減ったとかといったような議論が今日の場面もそうですし、他の地域もそうですけども、そういう議論で済ませてる訳です。済ませると、あえてそういう言い方をしますけど、なぜそういう言い方をしたかということ、本当に利用者に対して将来にわたって持続可能なサービスになっているかどうかということ、その地域に住んでる方々の潜在的な需要にきっちり応えられてるかどうかということが大事なわけですね。今の利用者の把握の仕方というのは、実際に利用した方々についての数が増えたとか減ったとかという議論であるわけです。ところが、タイムリーではないサービスが提供された場合には、移動を諦めているかもしれませんね。本当に潜在的な需要はどこにどういう具合で分布してるのか、それをきっちり把握する事が大事なんですけども、以外とそれができてないんですよ。私もあちらこちらでこういうお手伝いをしていますけど。その地域によって人口がどんどん減少しています。人口減少が進むから利用者が減る、これは当然のことです。ただ一方でよくみれば、高齢者が減っているのか、若年者層が減っているのか、これによって利用形態やニーズ相当大きく違うはずなんです。そのことは、潜在需要というのはあまりやられてなくて、事業の効率化だとか、AIだとかいろんな事が重要になる。もちろんAIが悪いというわけでは無いんです。それがタイムリーに提供されれば非常に有効なこともあります。例えば私も

関係しているははっきりと名前はいいませんけど、あるところの民間事業者さんがAIを展開してデマンドの実験をやりたいということで、去年、一昨年やったことがございました。ところが結果を見れば、思ったほどに利用者が獲得出来なかったということがございます。そこで事業者さんに話をしたときに、潜在需要はどのくらいに把握したんですかと言うと、潜在需要の把握というのはどうやってやるんですか、利用者があるかないかぐらいにしか分かりませんもんね、とそういったことなんです。潜在的な需要の把握というのは大事なんだけど、なかなかやられてないわからない。実際の運行をする担当をしている事業者さんでもなかなか難しいんです把握が。これをきっちり把握しないと、本来的な改善に繋がりませんし、市民のための満足度は上がってこない。

また一方で、とかくありがちなのは効率化・合理化といった時に、予算に対して合理的か効率的かといったような議論になります。これは予算があるものですから、投入したお金に際してそれが適切にうまく活用されているかということになりますから見えやすい。ところが、さっき申し上げたように潜在的な需要に対して動くかという事についてはなかなか見えにくい。世の中だんだん制度の手直しが出てきたように、そろそろ本気になって潜在需要はどうなんだ。もっと言えば、この間この近くのあるところでも町長さんに申し上げたんですけど、そろそろ5年10年先のこの地域のエリアの人口の張り付き状態を細かくブロックごとに予測をして、こうだからこういきましょうという議論をすべきではないですか、というお話をしたところでございます。これは幼児教育それからその地域の初等教育についても、非常に大事な事ですよ。住んでる人の年齢階層はどう変化していった、そこにどれだけのどういう世代に対して、どれだけのニーズが必要になってくるかということ、本当の非常に大事なんだけど、意外にやられていない。民間の方々はおさらやれないでしょう。だって、地域ごとに家族構成だとか年齢構成だとかそんなデータが無ければ、把握なんて出来ませんから。そういうものを持っているのは行政でしか持ててないわけですよ。ところが、住民票だとかそういう地域の住民の貼り付けデータというのはなかなかこういう事業を分析するとき、解析するときの為に活用されるという事が、実はあんまり無い。それは非常にもったいない事だなと、この間もあるところで申し上げてきたところです。

それからもう一つの側面があります。合理的・効率的な議論を進めようというときに、一体どういう体制で、何をどういう具合に議論した方がよいのかということが、常に問題にあります。今日も同じようなことで議論しておりました。

そのときに、地域の公共交通サービスを考える上で、運営すると考えた時に、改めて元々のことに立ち変えて考えて見た方がよいんだろうと思います。どういうことかと言いますと、実際に運行を担当してるセクションこれを運行主体と言います。それに対して、運営する、経営する経営主体と実際にサービスをやる実事業と、分けて体制を組むということがこれからは大事になってくると思います。そういうことをかなり早い段階で、やれてたのが例えば宮城県のあるところにある町。そこが運営主体と運行主体と全く分けて、具体的にいいますと、運営、その公共交通サービスを展開することによってその地域の活動が支えることが出来るのか、活性化することが出来るのか、ということを議論をしてまちづくりの活動も一緒に担うセクションをつくったんですね。それが運営主体です。私はその町長さんにずいぶん前にお伺いをして、先生こういうやり方の方が良いですよ。だから今こう申し上げてるんですね。具体的に運営主体はどこがやったかと言うと、まちづくり公社というのをわざわざ

新しく作って、そこが公共交通サービスの運営を担う。もちろん予算の原資はどうするかというのは行政からです。大事なことは、運行主体は地域の交通事業者さんをお願いをする。運営と運行を分けて、それからもう一つポイントは、行政は直接その交通事業者さんにお金のやり取りはしないということ、ある町長さんはおっしゃってます。そこがポイントです。じゃあどうするか、そのための運営主体ですから、運営主体に予算の使い道を預けて、運営主体と運行主体が共同で議論をし、ビジネスモデルを展開をしていく、そういうやり方で。そうすると、運行主体、運行してる事業者さんが直接行政に対して補助金の申請をしたりとかしなくてよい。それは運営主体の方と一緒にやればいいわけですから。そういうやりかたをおすすめですよということを、数十年、前にそういうお話を伺って、確かによく工夫されているなど感じている。ずっとあちらこちらのお手伝いをしてきてみてきた訳ですが。残念ながら、この北海道中でも全国の中でも、そういうことが出来るところがあんまり多くありません。札幌近郊のある市でお手伝いしているときも、そういう提案をしたんですね。その方が効率的にいろんなプロジェクトのチェックと管理が出来ますよと、そうしたら先生それは良いかもしれない、既にここにお願いをしようとかどうかやったんですけど、結果的にはうまくいかなかった既存のなんとか協議会だとかなんとか団体だとかというのは無理なんですよ。こういう交通事業の運営を考えてくれといっても、それはもう私はお話をした宮城県のある町の町長さんが言ってたように、新しくそれをやるための事業スタイルを立ち上げるくらいじゃないと行かないですよ、と言う事をその町長がおっしゃっていたりと。

だから岩内町ですぐそれを立ち上げなさいという事を申し上げている訳では無くて、それを参考にしながら、少しマネジメントの仕組みをもう少し工夫されると、未来に向けたいろんな公共交通サービスを開発するため、維持するための手がかりになるかなとそういう気はいたします。以上でございます。

〈 会長 〉

ありがとうございました。

今先生の方から利用面でいうと、潜在的需要の把握をすべきだという部分と運営と運行の部分、特に行政が絡む場合の運営主体のあり方。そうしながら、どうマネジメントしていくかと言う部分もあります。あと5年後の岩内町もそうですけど、どういうところにそういう潜在的な需要があるか段階というのをきちんと把握した交通計画にしないといけないというようなお話だったと思います。とても参考になりました。

せっかくの機会ですから、何か先生の方にもう一度何か確認したいということがあれば、お願いをします。

〈 Ⅰ委員 〉

先ほどの私説明したポンチ絵なかの二次補正概要のなかの総合戦略計上分の415億円の中の右側の方に、共創モデル実証プロジェクトというものがあるかと思います。ちょっと先生の話と重複するかどうかはあれだったんですけども、交通事業者が主体となって地域の交通をやっているところございまして、路線をいじったりするというのも難しいというそういった部分もあったりとかと言う部分もあるのかなと思いますけども、こちらの方の共創モデルの実証プロジェクトというのは、交通だけじゃなく絵にも描いてありますけども、医療と

交通というのを共創、ともに作るとかであったりとか、エネルギーと交通、あと教育と交通とかそういった形で、他分野と交通を絡められながら交通の方を維持していくというような考え方の中でやっっている事業というのが新しい予算の中でも盛り込まれているところがございます。

令和3年度も実はやっておりまして、皆さんも新聞でも見たかと思えますけど、神恵内村さんがこのプロジェクトを使って洋上発電のエネルギーの関係との交通とのコラボというような形でやったりとかと言うのがあります。北海道内ですと、道南の江差さんがサツドラさんと江差エゾカというのもやっていますけど、そういったものとコラボしながら交通もやったりとかですね、道東の十勝バスさんが医療とバスという形でやったりとかというような形のこういう様なプロジェクトもあったりとかということにもなると思います。多分こう言ったような実例が今後色々出てくることによりまして、単に交通だけって考えるだけではなくで町全体のいろんな教育であったりとか医療であったりとかそういったものとの兼ね合いを考えながらですね、先ほど言った潜在的な移動ニーズも把握しながら、それぞれの単体だけで考えるのはなかなか難しいんでしょうけど、それぞれがコラボする事によってそういったものも拾って行けるようなそういったものが今後出てくるんじゃないかなと思います。そういった意味では、それをすぐやるやらないというのではなくて、ちょうど神恵内さんぐらい近くでやっている事例もございますので、色々参考にししながら色々活用しながら検証というのも見ればいいんじゃないかなと思っております。すみません補足でございます。

〈 会長 〉

あとございませんか。

無ければ事務局から何かございませんか。

全体を通して何か委員の皆様の方からあれば挙手のほうをお願いします。

よろしいですか。

それでは以上で第30回の岩内町地域公共交通活性化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。