

日高町地域公共交通活性化協議会

令和5年度第4回会議録

令和5年第4回日高町地域公共交通活性化協議会会議録

令和5年12月6日(水)

開会 午前 10時00分

閉会 午前 11時30分

○議事日程

- 1 会長あいさつ
- 2 議案第1号 日高町地域公共交通計画(第1章～第4章)について
- 3 議案第2号 日高町公共交通体系の方向性について
- 4 議案第3号 自家用有償旅客運送(福祉有償輸送)に係る登録事項変更届について

○出席委員(15名)

深根英範	会長	伊藤幸寛	副会長
土田作郎	委員	柴田淳	委員
池添孝治	委員	加藤利行	委員
奥野貴弘	委員	中村厚彦	委員
井溪雅晴	委員	門間俊也	委員
野口恵子	委員	西山泰幸	委員
瀧ヶ平正美	委員	木下順二	委員
駿河嘉秀	委員		

○欠席委員(4名)

高岡昇	委員	木村康弘	委員
奥野秀人	委員	工藤幹彦	委員

○出席事務局職員

事務局長	林谷昌美	主幹	長谷川大樹
主事	折尾直樹		

○日高町関係部局

住民生活課長	子育て健康課長
高齢者福祉課長	管財建築課長
総合支所地域経済課長	教育委員会管理課長
教育委員会生涯学習課長	

○地域公共交通計画策定支援業務業者

株式会社シン技術コンサル

○オブザーバー

日高振興局地域創生部地域政策課 広 部 光 彦 様

道南バス株式会社 伊 藤 晴 美 様

◎1 会長あいさつ

皆さん、おはようございます。本日は、第4回日高町地域公共交通活性化協議会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。開会に先立ちまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本年度のこの協議会での開催ですけれども、実際、皆様方にお集まりいただくのは、今日が3回目ということになってございます。今年度は、特に、地域公共交通に関するマスタープランとなります。地域公共交通計画の策定を進めているところでございます。

この策定でございますけれども、住民ニーズ調査に基づきまして、地域公共交通の案というものが今回作成をしたところでございまして、それに基づきまして、この中で、問題点、課題、方向性などを、皆様方に整理をしていただき、それぞれ皆様方から忌憚のない意見をいただきながら、この協議会を進めていきたいと考えてございますので、本日はどうぞよろしく願いいたしたいと思っております。

◎2 議案第1号 日高町地域公共交通計画（第1章～第4章）について

別紙1及び別紙2のうち問題点・課題について策定支援業者より説明

【委員】 交通計画を拝見した中で、全般的なところで、39ページ全国的に運転手不足が叫ばれている中、当社（道南バス）でもその例に漏れることなく、非常に厳しい状況。日高町地域公共交通計画の中に運転手不足が懸念されていると記載があるが、具体的な整理課題の中に盛り込まれていないのが非常に残念。

これだけ今、運転手の年齢が50代46%となっている中、将来5年度にどうなるかが非常に大きな課題で、公共交通を維持するためにはこの運転手の存在というのは非常に大きな問題だと思うので、ぜひ深く掘り下げ盛り込んでいただきたい。

それに伴い、運行収支について課題の整理に役場として2000万、当社（道南バス）で8000万負担している。それについての改善策を求めて行きたい。

今第4章として、地域公共交通の課題整理（概要）と書類が出ているが、概要ではなく本編は提示していただけないのか。第4章の概要についての本編というのは今後出てくるものなのか。第1章～第3章までは100ページと非常にボリュームがあるが、今後の課題や対策については、もう少し盛り込んだものを拝見したいと思う。

【業者】 運転手不足に関する問題については入れさせていただく。収支の改善策について日高町の計画だけではなく、広域の方でも検討を進めているところで、何かしらの案が出てくるのでは。概要について、本協議会で皆さんのご意見をいただいて、取りまとめ加えたものを本編としたい。

【委員】 63 ページの中、運転免許保有状況で 85 歳以上の方は免許を持っていない方の割合が高いとあるが、免許を持っていない方の今の交通状況や、どういう交通を利用して、それに対する満足度はわかるのか。免許返納を進める話があったが進めた結果、生活が不便になるのであれば、免許返納を進めてもいいのかという課題があるので、免許返納を否定しているわけではないが、それについて聞きたい。

【業者】 85 歳以上の自家用車使用状況については 62 ページ参照。85 歳以上については、家族運転の車に乗車が 4 割弱、次いで 3 割教の方が車は使用していない、徒歩であったり、自転車であったりといった交通手段を使っているという状況。満足度についてはデータなし。

【委員】 満足度を聞いたかった訳ではなく、免許返納している方がご不便なく暮らしているかが、アンケート結果でわかればと。町営バスの利用ではなくご家族の車で移動されている方が多いという結果についていい悪いは別として、免許返納を勧めるのであれば、その方が新しく導入するデマンド交通を利用されるような状況等も併せて検討いただきたい。

【委員】 35 ページ、公共交通等の実態についての確認で、この運行回数について 0.2 というのは 5 日に 1 回走るのか、あるいは 0.0 になっている部分は 10 日に 1 回未満の整理の仕方なのか、ここの数字についての考え方を確認したい。

【業者】 運行回数について、道南バス様からいただいたデータを載せている。これを現在の時刻表と照らし合わせてどうかといったチェックまではできていない。

【委員】 計画として示す場合、考え方やどこから提出いただいたデータとかは別として、策定する側の説明責任があると思うので、後日お示しいただければ。

続いて 94 ページ、⑬とねっこの湯を利用する際の交通手段について、交通手段がないが 37.5%とあるが、他のサンプル数に比してサンプルが 8 しかなく、統計の意味合いが薄いと思う。このサンプル数が少ないというのは、そもそもこのとねっこの湯を利用する人が少ないからなのか、このサンプル数の低さの部分についての分析を伺いたい。

【会長】 35 ページの運行回数の考え方については、整理し考え方を皆様方にお示しできれば。

【業者】 70 ページ公共交通利用実態 o)とねっこの湯無料送迎バスの利用あり 15 名のうち、回答があった方を 94 ページで整理している。母数としては少ない中での結果ということで、100%というわけではないが、こういった傾向であるということが言えるのではないかと考えている。

【委員】 わかりました。ただ傾向を掴むのであれば、このサンプル数を増やすということは必要な要素だと思う。8 人が言った部分について必ずしも統計データとして適切ではなのかなという部分があるので、もう少しあった方がいいと感じた。

続いて、全般を通し利用の実態や、そういったところを見たときに、81 ページでも要望に対するご意見で、1 番多かったのが、「自家用車とバスの中間」というように、あまり利用されていない路線であったり、日に何便かという部分もあるので、こういった部分については自演予約制のデマンドに転換していくなど考えていかないといけないと感じた。

加えて、第 4 章の課題整理の部分で、運転免許の自主返納得点制度、こちらについては別の委員さんからもお話があったが、しっかりとした交通を確保した上で免許返納を促していけないと思うので、本計画を通じて公共交通の再編を行いながら、返納しやすい得点制度を振興局として一緒にやっていきたいと思う。

【業者】 公共交通のニーズを捉えた公共交通を確保した上で、これと併せて免許返納制度、そういったものを検討していくようなところを、課題等に記載をしていきたい。

【委員】 要望として、第 4 章問題点で道南バスが 8000 万円負担をしていると記載があるが、その方向性についてかかれていないので、負担を減らすや、0 にするなど日高町の計画ではあるが、入れてほしい。

【業者】 課題に引き続き、方向性ということでも整理をしており、日高町に限ったことではあるが、方向性を記載し、最適化の検討を行っている状況。日高管内 7 町の日高広域連携推進協議会で地域交通部会が設置されており、広域的な地域幹線経路や、方向性については、そちらで議論することになる。

【会長】 議案第 1 号については、原案の通り決定。

◎ 3 議案第 2 号 日高町公共交通体系の方向性について

第4章（別紙2）のうち、方向性について策定支援業者より説明

【業者】 デマンドバスの運行についての質問で、資料3の最後のページの左側にある通り、デマンドバスというのは1台のバスで複数の人が予約して、複数の人が乗るからこそ普通のタクシーを走らせるよりも効率的で費用がかからない方式だと思う。

複数人が乗らなければ、予約したら自分の家の前まで来てくれる、ただ安いタクシーと変わらない状況になってしまう。町営バスの資料3-99ページの調査状況を見ると、結構0で走っていない時間帯や1人しか乗っていないことが多くエリアの設定の仕方を検討しないと。

効率的にならなかつたり、逆に普通のタクシーと同じ使い方で、今までのタクシー利用者をとってしまったなどあり得ると思う。近隣町でもデマンド交通を実施した結果、タクシー事業者さんの利用者が減り撤退したという事も実際あるので、タクシー事業者のお客さんを取らないことも役場の役割として重要と思う。今検討している状況として、複数の方が乗り合わせて、普通のタクシーとは違うような運行形態になるような形が取れそうといった想定が結果から得られているということでもいいのか。

【事務局】 実際現状のデマンドバスの乗車人数は少ないので、効率化という点では、非効率。アンケートの結果にもあるが、タクシーチケットの希望が多いという結果もあるので、デマンドバスを減らすのであれば、補完としてタクシーチケットを配布するなど。ただし、タクシー事業者も運転手の確保ができてないという現状もあるので、どこまで網羅できるか検討していきたい。

【委員】 複数人乗らなくても効率化が図れると思う。定時定路で走っているものが1日に1回、あるいは1週間に3人しか乗らない部分については定時定路で走らせる必要はないと思う。現在の状況から脱炭素化をしていかないといけないという観点で、運行回数を減らして、それに応じて本当に必要な時だけ走らせるといったものが効率化になると思う。

エリア設定の仕方だったり、時間帯の部分だったり、運転手の確保の状況と鑑みながらデマンド交通への転換にはなるが、脱炭素という観点からも、デマンドというのは非常に有効な手段だと思うので、検討をすべき。

【事務局】 脱炭素というより、現状通学に使っている乗車人数が多いと把握している。スクールバスをすべて走らせればいいが、非効率になることがありデマンドで補っている部分も実際にはある。運行回数を減らすと、定時定路の線で時間を

決めると、どのような路線が一番運行が多いか、どの時間がいいかというのはこれからも検討していきたい。

ただ問題でいえば山間部が多いので、どこまでの区間を走らせるのかが一番の問題で、無駄な線をできるだけ小さくして、デマンドで補う、補いきれない部分はタクシーチケット等で対応というのを検討していきたい。

【委員】 分析をしたうえでデマンドというのが必要に応じて走らせるということなので、その効率性も図れると思う。運転手がバス業界、タクシー業界ともに担い手が不足しているといった状況もあるので、必要な路線に必要な人を投資して、そうじゃない部分については他の定時定路からの転換を考えていかなければ、全体としての公共交通の形成というのは図れないと思うので、今後検討していければ。

【会長】 議案第2号については、原案の通り決定。

◎4 議案第3号 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）に係る登録事項変更届について
別紙4について事務局より説明、社会福祉法人愛光会より補足説明

個別輸送が必要な障害のある方、要介護状態にある方、特別輸送が必要な方の輸送を主に行っている。町内が主になるが、経年劣化で20万キロほど走ると、部品の交換等で追いつかない劣化、錆なども含めて入れ替えをさせていただき、新車は難しいので中古車を探していたところ、町内の業者から斡旋していただいたので、入れ替えさせていただき運びとなった。入れ替えなので代数的には変わらず、登録している障害者、要介護状態の方合わせて80名前後いるが、余っているわけではなく、適切な台数で運行していると思っている。

【会長】 議案第3号については、原案の通り決定。

【事務局】 第1章から第4章にかけて、アンケート結果、町民のニーズ等を把握した中で、代表の方からご意見いただいた内容を網羅した内容で、年明け1月くらいに改めて協議会を開催したい。町の方でも、関係部局の課長方と協議をしたものを次回お示しできれば。