令和６年度 第４回 六ヶ所村地域公共交通活性化協議会　議事概要

第１．日時及び場所

日時：令和６年 12 月 24 日（火）　14 時～15 時 30 分

場所：文化交流プラザスワニー　会議室

第２．出席者

〈出席委員〉

13 名

千田昇会長、小泉陽大副会長、杉山毅委員、佐藤美仁委員、小泉國雄委員、相内嬢二委員、種市治雄委員、豊作和夫委員、橋本のり子委員、田村友和委員、佐々木拓真委員、中岫賢悟委員、大橋忠弘委員

〈事務局〉

政策推進課　吉岡課長、小泉 GM、高村主査、石井主査、中岫主事

第３．次第

１　開　会

２　会長挨拶

３　案　件

（１）六ヶ所村地域公共交通計画（素案）について

（２）地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

４　その他

５　閉　会

第４．委員会の内容

１．次第２　会長挨拶

令和６年度第４回六ヶ所村地域公共交通活性化協議会の開催に当たり、ご挨拶申し上げます。

本日は、ご多忙の中、ご出席を賜りありがとうございます。

前回の協議会では、これまで実施した各種調査結果のご報告のほか、調査結果から導き出された課題や施策を六ヶ所村地域公共交通計画（素案）の中でお示ししたところであります。

本日の協議会では、課題を踏まえた村が目指すべき公共交通の将来像である基本方針・基本目標を策定するための具体施策をお示しし、皆様にご協議いただきたいと考えております。

本日の協議を持ちまして六ヶ所村地域公共交通計画（素案）が完成する形とな

ります。
委員の皆様には、それぞれの見地からの忌憚のないご意見をお願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

２．次第３　案件（１）六ヶ所村地域公共交通計画（素案）について

（事務局）

案件（１）説明　【資料１参照】

（大橋忠弘委員）

p. 29 の相互に利用しやすい運賃体系の検討は、路線バスと村営バスの間も含めた運賃体系のあり方のように読み取れる。p. 30 では、通学に路線バスを使用することを前提としているため、通学路線も検討に関係してくるのではないか。

p. 35 を見ると施策 1 と 2 はそれぞれ独立しているが、例えば、施策 2 の実証運行検討時に運賃体系についても検討するなど、関連性についてなにか構想があれば教えていただきたい。

→（事務局）p. 29 の相互に利用しやすい運賃体系の検討の意味合いとして、村営バスを一元化することにより、村内の路線バスを圧迫しないよう、村営バスの料金設定や仕組みを考えていくことである。
その観点から、施策 2 は路線バスのルート上にどう学生を運ぶかという施策になるため、圧迫には当たらないと認識している。

（大橋忠弘委員）

ＭａａＳ等については検討するのか。村内のモビリティやコミュニティを活性化させるのであれば、回遊性の向上や利用回数だけではなく、サブスクリプションやＭａａＳ等も考えられるのではないか。そこまで拡張される見通しがあるのかどうか。

→（事務局）いただいたご意見は、一元化をするための手段の一つであると認識している。今後検討していきたい。
村外との連携については、路線バス再編等の流れも踏まえつつ、事業者と協議しながら進めて行ければと思っている。

（小泉陽大副会長）

今回の目標等を見た個人の感想としては、的を絞りこんだ施策となっているため、方向性は素晴らしいと思っている。

p. 30 には広域路線の維持が困難になった場合に、関係市町村間で協議していくと記載されており、p. 35 を見ると施策 2 と 3 の実施主体に「関係市町村」である。この場合の関係市町村とは何か、どのような協議をしていくのか教えていただきたい。

→（事務局）関係市町村間での協議とは、例えば泊線がむつ市・東通村・六ヶ所村（泊地区）を運行しているため、その自治体間で協議を重ねる必要がある。仮に東通村が路線バスを運行しないとした場合、事業者としてはむつ市と六ヶ所村までを結ぶバスを運行できない。そうなると、まず六ヶ所村から東通村までの移送手段を確保し、東通村からむつ市までの路線に連結してもらうという形なども想定される。
そうならないためにも、事業者や近隣自治体及び目的地となる自治体との協議が重要となる。
三沢方面では三沢市、野辺地方面では野辺地町、むつ方面では東通村とむつ市を関係市町村として、それぞれ関係する事業者も含め協議していかなければならないと思っている。

（杉山毅委員）
泊線は非常にデリケートな話である。今後、存続まで突っ込んだ話は早々にしなければならない。
計画に示されているように路線バスと村営バスを連動した、双方に利益のある持続可能な形を考え、将来的に存続できることが理想であると思っている。
→（事務局）おっしゃるとおりである。
今後バスの再編は加速していくものだと考えている。その中で事業者や関係自治体と協働して継続していかなくてはならない。
事業者の努力による存続ではなく、自治体として路線バスの存続を目指しながら、どういった方式が良いのか協議していきたい。
今後早急に検討していかなければならないと認識している。

（千田昇会長）
下北交通に負担を掛けるということではない。
これから、協議会の中で路線をどうしていくかを審議していくことになるため、忌憚のないご意見をいただきたい。

（種市治雄委員）
まちなか回遊軸の範囲が狭すぎるため、範囲を広げても良いのではないか。
将来的に医療センターと村役場の新庁舎は隣接するため、その点も考慮したまちなか回遊軸の検討をしていただきたい。
また、デマンド交通の導入がイメージできないため、ご説明いただきたい。
→（事務局）事業については、令和7年度から進めていくための予算を請求しているところである。承認いただければ、来年度から一元化等について、具体的に進めて行くことを想定している。

まちなか回遊軸については、運行経路や乗降場所などニーズ調査等を行いながら検討していきたい。
p. 28 のデマンド交通については、すべての地域間を移動できるようなスキームを構築した場合に、小規模集落を経済的・効率的に移動できる方法として検討できればと考え記載していた。
それぞれ、どういう方法が良いのか検討していきたい。

（種市治雄委員）
デマンド交通になり得る移動手段はタクシー事業者か。
→（事務局）そうなるかと思っている。

（種市治雄委員）
村内の全域に様々な公共交通を配置することとしているが、今後、廃止するためにある程度の基準を設けるべきだと考えている。
ある程度事前に廃止するための条件を議論する必要があると思うため、ご検討いただきたい。

（千田昇会長）
通学関係についても、路線バスの利用者がどの程度いるのか、路線バスの沿線に居住していても家族等による送迎があるのか等、実態調査を行う必要があるかと思う。

（田村友和委員）
現在、三沢高校に通学する娘がおり、朝は千歳平地区の自宅を 6：30 頃に出発し、平沼Ａコープのバス停まで送迎している。今では、6：51 発の路線バスを利用し通学しているが、以前は東北町の乙供駅まで送迎し、鉄道を利用して通学していた。
通学路線を設定していただけるのであれば、楽になると思う。
千歳平地区から三沢方面へ通学する場合、乙供駅や上北駅から鉄道を利用する方も多い。また千歳平地区からは行きがバスで、帰りは鉄道というパターンも多く見られる。往復でバスを利用するのは尾駮・平沼地区の方のみになると思う。
計画には路線バスに接続するイメージがお示しされているが、鉄道への接続については想定されているか。
→（事務局）通学路線としては、バスを 2 本準備する予定である。
乙供駅の利用需要があるのは把握しているが、現状の路線バスが合わずに利用しているのではないかと想定していた。
一旦バスを 2 本走らせた後で、それでも鉄道を利用する方が多いのであれば、需要・ニーズに合わせた検討を進めて行きたい。

（田村友和委員）

送迎バスの廃止の基準はどうなるのか。

人口の減少により若年層が少なくなることはどうしようもないことだと思うが、利用者の基準をある程度設定しなければならない。

利用者に全てを委ねてしまうことが懸念されるため、検討していただきたい。

→（事務局）利用者が多い路線についてはバスで、少人数の路線については予約型のデマンド交通で運行する方向で想定している。

交通弱者を一人でも救いたいと考えているため、今後は、大型バスを運行するのではなく、デマンド交通やタクシー等に変わっていくことも考えている。

人口の減少等もあるため、路線の廃止等については、その都度臨機応変に検討していきたい。

（千田昇会長）

まずは実証運行の中で検証していくことが必要となってくる。

路線の検討についても、住民アンケートで意見を拾いながら必要な路線を検討している。実証として運行した中で、実態として利用されなかった場合は、その要因を再度アンケート等で把握し、検証・精査しながら廃止・継続について考えて行きたい。

最終的に皆様が利用しやすい公共交通になれば良いと思っている。

（佐々木拓真委員）

国土交通省では、計画策定時に事後検証できるような数値指標の設定を推奨しており、特にアウトプットではなく、アウトカムの指標を推奨している。例えば、p.23 の数値指標 1 のようなアウトプット指標では、計画の達成状況や効果がどの程度あったのかということは図れないのではないか。

事務局のスタンスとしては、再編への第一歩を踏み出すことから始めるためにアウトプット指標を設定されているのだろうと拝見していた。

委員の皆様が気にしているのは、設定した施策の成功・失敗を判断するための指標がないのではないかということだと思う。

段階に応じてアウトプットだけではなく、アウトカムを図れるような数値指標の設定が必要になるのではないか。

数値指標 3 の乗合タクシーはアウトカム指標に当たるが、乗合タクシーの指標として適切なのか。1 台につき 1 人しか利用がなければ一般タクシーと変わらないため、乗合率を指標としても良いのでは。乗合率が低く、利用実態が一般タクシーと変わらないのであれば、村がやるべき事業なのかという検討も必要となるため、判断できるような指標を設定することが大事になって来るのではないか。

ただし、他の自治体でも乗合タクシーの乗合率が 2 人/台に迫る自治体は中々

ない状況である。

p.25 の数値指標 4 の書きぶりでは、既存のツールを更新しただけでも達成できてしまうようにも読み取れる。施策に記載されていた前向きな検討内容が伝わってこないため、情報発信の質の向上を目指すことがわかるような記載になれば良いと思う。

p.35 の施策 4 については、5 か年のうち前半が未着手で後半の 2 か年でも検討までしか終わらないとなっているが、最終的にどういう評価ができるのか。評価ができない施策を施策として挙げて良いものなのか。

→（事務局）指標については、再度検討させていただきたい。今後、修正の可能性があることをご了承いただきたい。
施策 4 のスケジュールについては、まずは一元化の実現が最初にやるべきことであるため、それを踏まえ待合拠点を定めた上、待合環境を整備するというスケジュールとしていた。
待合環境の整備への要望があるため、完全に抜いてしまうわけにもいかない。

（小泉陽大副会長）

どの段階なら終わりにしようかというのは非常に重要なことだと思う。

村外へ通学する学生のための移動手段は、アンケート結果から非常にニーズがあるから実施しようという段階で、実態としての需要があるのかどうかはまた別の話である。

まずは実証運行を行ってみて、どれだけのニーズがあるのか見た上で数値目標を設定する。事業を終了する数値については、検証を重ねてから決めて行かなければならないと思っているため、現段階で決めるのは難しいのではないか。

PDCA の中で色々と判断していきたい。運行するか否かだけではなく、やり方等を見出していければ良いと思う。

村営バスの一元化と謳っているが、どの部署がどのタイミングで一元化を図っていくかというのは既に決まっているのか。

→（事務局）通学路線については議論をしているところである。実証・検証を重ねながら慎重に考えて行きたい。
一元化については、どこが窓口になるのか、どういった方向性にするのか等、新年度早々には庁内で検討会議を開催し、検討していきたいと思っている。

（千田昇会長）

通学路線については、以前から進学のために引っ越す方がいたということが発端となっている。まずは通学の足を確保するために重点施策としていると認識している。

検証する際は、利用者数だけではなく村内の人口が増えるかどうかも確認していただきたい。

（千田昇会長）
皆様からいただいた意見について修正した上で、素案とさせていただきたい。

（全委員）
異議なし。

３．次第３　案件（２）地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

（事務局）
案件（２）説明　【資料２参照】

４．次第４　その他

（事務局）
計画策定スケジュールを説明　【資料３参照】

以上