

令和2年度第2回 小松市地域公共交通活性化協議会会議録

○日 時：令和2年10月22日（木）14:00～15:00

○場 所：小松市公会堂4階大会議室

○出席者：

区分	職名	氏名	備考	出欠
住民又は 利用者の代表	小松商工会議所 空港・都市政策委員会委員長	吉田 賢司	代理出席	○
	小松市町内会連合会会計	北川 潔	監事	○
	小松市老人クラブ連合会会長	餘助 幸一		○
	小松市校下女性協議会会長	西田 頼子		○
	加賀地区高等学校校長会会長	室 陽子		○
	小松市障害者自立支援協議会事務局	鈴木 淑		○
国及び県の関係 行政機関の職員	国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長	佐々木 凜太郎		×
	国土交通省北陸信越運輸局 石川運輸支局 首席運輸企画専門官	木村 幸典		○
	石川県新幹線・交通対策監室交通政策課 課長補佐	福野 陽子		×
	石川県南加賀土木総合事務所 維持管理課長	野口 真		○
	石川県小松警察署 交通課長	福田 博		○
旅客自動車運送 事業者及びその 関係団体の職員	小松バス(株)取締役社長	新谷 良二		○
	加賀白山バス(株)代表取締役社長	北村 英基	代理出席	○
	日本海観光バス(株)総務部長	西出 揮一郎		○
	小松地区タクシー協会会長	道端 隆一		○
旅客自動車運送 事業者の事業用 自動車の運転者 が組織する団体	小松バス労働組合 執行委員長	藪谷 清志		×
市職員	小松市副市長	竹村 信一	会長	○
	小松市都市創造部長	石田 賢司		○
	小松市教育委員会教育次長	吉田 和広		○
市長が必要と 認める者	公立小松大学 国際文化交流学部准教授	中子 富貴子	副会長	○
	西日本旅客鉄道(株) 金沢支社交通企画室長	長谷川 智	代理出席	○
	日野自動車(株) 商業 CASE 推進部執行職	松山 耕輔		○
	石川県レンタカー協会 常務理事	野村 光洋		○
	(一社)こまつ観光物産ネットワーク 専務理事兼事務局長	吉田 達也		○

区分	職名	氏名	備考	出欠
事務局	小松市市民共創部長	前多 陽子		○
	小松市はつらつ協働課課長	藤本 圭志		○
	小松市はつらつ協働課担当課長	津田 直宏		○
	小松市はつらつ協働課主幹	西本 達郎		○

○会議次第

1. 開会挨拶 会長 竹村 信一

2. 協議事項

(仮称) こまつ地域交通プランの策定について

①地域交通の整備状況について

②アンケート調査について

③地域交通の問題点・課題について

④基本的な方針について

⑤利用者・交通事業者ヒアリング調査(案)について

3. その他

【会議録】

1. 開会挨拶

事務局：ただ今から、令和2年度第2回小松市地域公共交通活性化協議会を開催致します。

本日はご多用のところ、ご出席いただき誠にありがとうございます。開会にあたりまして、竹村会長よりご挨拶をいただきます。

会 長：(挨拶)

事務局：本日、24名中21名の委員の皆様にご出席いただいております。規約第8条第2項により、会議が成立していることをご報告致します。それでは規約により、会長が本会議の会長となり、会議を総理する事となっておりますので、以降の進行につきましては会長にお願いしたいと思っております。竹村会長、よろしくお願い致します。

2. 協議事項

(仮称) こまつ地域交通プランの策定について

①地域交通の整備状況について

②アンケート調査について

③地域交通の問題点・課題について

④基本的な方針について

⑤利用者・交通事業者ヒアリング調査(案)について

会 長：まず、「①地域交通の整備状況について」から「④基本的な方針について」まで一括して事務局より説明をお願い致します。

事務局：（説明）

会 長：ただ今の事務局の説明に対して、何かご質問等ございましたらお願いします。

中 子：資料 No. 4 の説明はきれいにまとまっていると思いますが、2 点質問があります。

まず資料 No. 4 の「②AI・IoT 技術の進化で移動サービスが大変革」の部分について。自動運転の導入で、運転手不足がある程度解消されるであろうことはよく分かります。ただ、現時点ではいつ完全な自動運転が実現され、運転手がバスに乘車しなくてもよくなるのかは不透明なのではないかと思います。仮に完全な自動運転が実現され、それによって採算性や路線の効率化等の問題が解決する可能性があるのであれば、問題解決の具体的なステップを考えた方がよいと思います。

また、昨年はずつつ協働課の方と豊田市に視察に行ったのですが、自家用車からスモールモビリティという、小型の電気自動車に乗り換えた 80 代の高齢者がいらっしゃいました。例えば小松市でも自家用車からこのようなスモールモビリティに乗り換える際に補助金を提供する等の施策も考えられます。市民にとっては自家用車がなくなった場合にどのように生活していくかという点に大きな不安を抱くと思われれます。だからこそアンケートで、今は自家用車を利用しているが免許証返納後は移動の足が無くなるので、何とかバスを運行してもらいたいという意見が出てくるものと思われれます。ただ、そのような不安の要因はあくまで自分達の移動手段がなくなることに對するものであるので、乗合バスでなくとも、スモールモビリティのような移動手段の導入も考えられると思われれます。

私が言いたいのは、単に AI や IoT 技術の進化によって何ができるようになるかを述べるだけではなく、AI や IoT 技術の進化によって現状の課題が段階的、或いは一気に解決されるステップを具体的に考えてみる必要があるのではないかということです。

2 点目はキャッシュレスの導入についてです。私も小松空港に行く際にバスに乗ることがありますが、現金支払いは不便だと感じます。キャッシュレス化については事業者のご負担や技術的な問題があると思われれますが、キャッシュレス化が行われない理由があるのであれば、それを知りたいと思います。

事務局：AI・IoT 技術の進化ということについては、いくつかに分けて考える方がよいと思われれます。中子副会長が言われた通り、スモールモビリティのように既に導入事例があるものについては、それを小松市に導入するために何が障害なのかを把握し、それを導入することによって課題が解決するのであれば積極的に導入を検討すればよいと思います。一方、自動運転についてはまだ先が読めない状況であり、例えば「自動運転によって 3 年後に運転手不足の問題が解決する」という話はできないと思われれます。但し、自動運転についてはいくつか段階があります。仮に緊急時に運転手が操作を行う以外は自動運転で走行するというレベルまで技術が進歩し、その技術を活かして何か課題が解決される

のであれば、その自動運転技術の導入を検討しなければならないと思います。キャッシュレス化については、私もなぜ導入が進まないのかを教えてくださいたいと思います。

松 山：日野自動車の松山です。自動運転についてですが、まず走行する環境が開かれたものなのか、或いは閉じたものなのか、つまり社会の中で通常と同じ状態か、或いはある限定された状態かという視点を縦軸、走行するスピードが遅いか速いかという視点を横軸にイメージして下さい。このように考えた場合に、先ほど事務局の説明に出てきたグリーンローモビリティは運行速度が遅く、運行する環境としては開かれたものと閉じたものの中間辺りになります。この場合運行速度が遅いため、万が一のことがあった時にも対応しやすいということになります。一方で最も難しいのが、スピードは通常の運行速度、かつ開かれた環境で走行する場合です。

今世の中で報道されている自動運転の話題は主に乗用車に関するもので、乗用車では乗員はしっかりとシートベルトで身体が固定されています。ですから、万が一のことがあっても多少なりとも被害は抑えられます。一方路線バスの車内で乗客が立っていた場合、ブレーキのかけ方ひとつで乗客が転倒する等の車内事故が起こり得ますが、そのような事態を避けるようにブレーキをかけるという点が技術的に非常に難しい。また、4人乗りや5人乗りの乗用車の場合であれば、1人が乗っている場合と4人が乗っている場合で乗員の体重の差があり、その差の範囲でブレーキの制御を行っています。しかしバスの場合、5人が乗っている時と10人が乗っている時ではバスの重さが変わります。運転手はその辺りは微妙なブレーキの操作を足元の感覚で行っているという点が、自動運転を行う際に非常に難しいのです。よく、いつ頃になれば運転手がいなくてもバスの運行が可能になるのかという質問を受けるのですが、乗用車とバスの間には自動運転化に関して難しさの壁のようなものがあります。

また、プロの事業者の方の前で恐縮ですが、バスの運転手の仕事というのは運転だけではなく、何か問題が発生した場合の対応や、接客に関することを全て行っています。従って、バスの運転に関しては人がいなくなっても従来と変わらないのかも知れませんが、それ以外に運転手が行っている、乗客に気持ちよく利用してもらうための様々な仕事をどのようにカバーするか、という問題も全て解決しなければいけません。そのような問題を残したまま、人件費を安くする、或いはドライバー不足を補うという理由だけでバスに自動運転を導入することはできないのです。従って、例えば2種免許という難しい免許が無くても、普通免許でもいざという時にブレーキくらいはかけられる人が乗車する等のステップがまだ相当あると思います。そのような理由で、本当に運転手が乗務せず、全てが自由に動ける世界は、時期は申し上げられませんが残念ながら相当先だと思っています。しかし、繰り返しになりますが、完全な自動運転化の前にやらなければならないことは相当ありますので、先ほど中子副会長のご指摘にありましたように、自動運転導入に関してどのようなステップがあるのか、そのストーリーを考えることは非常に重要だと思いました。

会 長：ありがとうございました。先日も自動運転車両に乗せていただきましたが、雨が降ると制御が難しいということがよくわかりました。また、先ほど中子副会長が言われたスマートモビリティやグリーンスローモビリティについては今後も研究を進めていきたいと思えます。

あと、小松バスからキャッシュレス化について、もし答えられるようでしたらお願いします。

新 谷：小松バスの新谷です。いつもお世話になっております。キャッシュレス化が進まないということにつきまして、事業者としての考えを申し上げます。一言で言いますと採算性の問題であろうと思えます。少なくとも小松市における路線バスの経営状況は、はっきり言って大変難しいというのが現状です。このような状況下で、さらにキャッシュレスというプラスアルファのサービスを導入する場合、当然事業者としては経済的負担が掛かります。もちろん、キャッシュレス化のようなサービスを社会的インフラとして考えるのであれば、当然違った切り口も出てくるかと思われまます。しかし、事業者の責務においてキャッシュレス化を進めるということは、事業負担という観点からすると大変厳しいと言わざるを得ない状況です。

会 長：ありがとうございました。他にご意見はありませんか。

野 村：石川県レンタカー協会の野村と申します。率直にこの会議で感じたことなのですが、地域住民の皆さんの現状についてはよくわかりました。しかし、これから新幹線が開通し、コロナも収束に向かい、さらにはインバウンドで外国人を含めてこれまで以上に多くの人が小松市を訪れるようになることが予想されます。そのようなことを見据えた場合に、あまり前向きな企画なり発想というものが盛り込まれていないように思いました。

ところで、カーシェアリングやスモールモビリティ等は、各県でレンタカーとして利用されている場合がよくあります。これらは人を介することなく利用できます。利用する場合はスマートフォンを利用して申し込み、車のドアの開錠もスマートフォンで行います。車のドアを開錠すると中に鍵があり、これによってエンジンをかけ、利用後は所定の場所に返却し精算します。よって利用にあたっては人を介さず、また、レンタカーの事務所を持つ必要もなく、駐車場さえあれば事業を開始できます。このようなカーシェアリングというレンタカーのシステムが徐々に増えています。例えば、小松駅周辺に新たにレンタカーの事務所を増やすというのは多分各社難しいかと思われまますが、カーシェアリングであれば駅周辺に駐車場のスペースさえあれば事業が行えます。そういうわけで、今後のレンタカーの利用方法として、例えば電動スモールカーであれば、ちょっと電動自転車を利用する感覚でレンタルして、観光して戻ってくるというような使い方もあるのではないかと思いますので、参考になればと思えます。

会 長：大変貴重なご意見ありがとうございました。インバウンドの話ですが、小松市の宿泊者数はこの4、5年で急激に伸びていたのですが、現在はコロナの関係で伸びが止まっています。このようなコロナの影響による伸びのペースの鈍化も考慮して計画を立てていき

たいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

他にございませんでしょうか。特にないようですので、次の議題、利用者・交通事業者ヒアリング調査（案）について説明をお願いします。

事務局：（説明）

会 長：ただ今の説明について、何質問等はありませんか。

事務局：それでは事務局よりご連絡致します。次回の協議会につきましては、本日いただきました貴重な意見を踏まえ、またヒアリング等も行った上で12月中に行いたいと思っています。よろしく申し上げます。

会 長：ヒアリングについて、利用者と事業者にヒアリングを行うとのことでしたが、併せて地域コミュニティでも是非聞いていただきたいと思います。

事務局：分かりました。

会 長：他に特にないようでしたら、本日予定しておりました議題は全て終了致しました。本日は貴重なご意見をたくさんいただきまして、ありがとうございます。是非とも参考にしまして、よりよいプランの作成につなげていきたいと思えます。

事務局：以上をもちまして、令和2年度第2回小松市地域公共交通活性化協議会を終了致します。