令和4年度第1回 小松市地域公共交通活性化協議会会議録

○日 時：令和4年8月4日（木）11時00分～11時55分

○場 所：小松市役所7階 701・702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	今出 真稔	代理	○
	小松市町内会連合会会計	北川 潔		○
	小松市老人クラブ連合会副会長	下中 孝敏		×
	小松市校下女性協議会会長	久保 由味子		○
	加賀地区高等学校校長会	源 義則		×
	小松市障害者自立支援協議会事務局	室 久善	代理	○
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	玉巻 史成		×
	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	打越 利子	代理	○
	石川県新幹線・交通対策監室交通政策課主幹	島内 理名	代理	○
	石川県南加賀土木総合事務所維持管理課長	曾宇谷 憲一		×
	石川県小松警察署 交通課長	西尾 恵和		×
旅客自動車運送 事業者及びその 関係団体の職員	北鉄加賀バス(株)代表取締役	新谷 良二		○
	北鉄白山バス(株)取締役社長	松田 隆一		○
	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	北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員	荒木 仁		○
市職員	小松市副市長	越田 幸宏	会長	○
	小松市都市創造部長	西村 章	代理	○
	小松市教育委員会教育次長	林 政憲		○
市長が必要と 認める者	公立小松大学教授	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	鹿野 剛史		○
	日野自動車(株)CASE 事業企画部	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	青木 信人		○

区分	職名	氏名	備考	出欠
事務局	小松市行政管理部長	吉田 和広		○
	小松市地域振興課課長	藤本 圭志		×
	小松市地域振興課担当課長	津田 直宏		○
	小松市地域振興課参事	西本 達郎		○
	小松市地域振興課主査	石黒 康太郎		○

○会議次第

1. 開会挨拶 会長 越田 幸宏

2. 協議事項

(1) 大杉線・尾小屋線の見直しについて

(2) 予約型乗合タクシーの運行について

3. 報告事項

(1) 小松市における2大交通拠点をつなぐ自動運転バスの導入事業連携協定締結について

【会議録】

1. 開会挨拶

(越田副市長)

○ 公共交通、とりわけ路線バスを取り巻く環境は、全国的にも地方都市を中心に厳しい状況が続いている。

○ 小松市も同様に厳しい状況にあるが、市独自の施策として、高齢者や学生等を対象とするらく賃パスポート事業や、コミュニティバスの運行を行うなど、路線の維持に努めている。

○ 一方で、コロナ禍による外出自粛や燃料費の高騰により、路線維持のための財政出動も年々増えているのも実情。

○ 北陸新幹線小松駅開業を控える中、現状のままでは、多様なニーズに対応しきれない側面もあり、タクシーやレンタカー、シェアサイクルなどの多様な手段の活用を進め、財政負担の面も含めて将来的にも持続可能な地域交通を構築していく必要がある。

○ 大杉線と尾小屋線の一部区間について、バス路線を廃止し、代替交通として予約型の乗合タクシーを運行することを計画している。

○ また、未来技術を活かし、小松空港・小松駅間の自動運転バスの運行を行うことを計画しており、昨日、関連4者と共に連携協定を締結した。

○ 本日はこの2点について、協議を行う。

※ 災害対策本部での対応の為、副市長退席

2. 協議事項

(事務局 西本参事)

○ 24名中18名の委員が出席しており、本日の会議は成立する。

○ 会長が不在となるため、規約に基づき、中子副会長が議長となり会務を総務する。

① 大杉線・尾小屋線の見直しについて

② 予約型乗り合いタクシーの運行について

両事項は関連するため、資料に基づき、一括して事務局（津田担当課長）より説明

【質疑応答】

(町内会連合会 北川)

○ 乗降場所について、現在のバス停の他に何箇所かという説明だったが、それらについては、地域の要望を聞いて設置することになるのか。

→ (事務局 津田担当課長)

○ 廃止区間は地元の要望なのかという点については、運行事業者は、大杉線・尾小屋線の乗降動向は把握している。

- 小松市も、令和2年度に一週間職員が乗車し、乗客にアンケート調査を行った。
- 日中の運行時間帯は高校生の通学利用はあるが、中山間地域では、頻度的にも高齢者が多く、月に数回・週に数回の利用となる。
- せせらぎの里以降の大杉線や、尾小屋線の金平・金野以降の乗客は10人もいない状況である。
- 利用者は少ない状況にあるが、地元から廃止区間について要望があった訳ではない。
- 利用状況を鑑みると、バス事業者は厳しい状況であり、市の財政出動も増えている。
- 同じお金を使うのであれば、利便性を高めた仕組みができないかを考え、本事業を検討した。
- バスでは大きな道路でないと入れないが、タクシーであれば細かいところまで入ることができる。高齢者の中には歩行が辛い人もおり、自宅の近くまで行くこともできる。そこまで行けるかは、町内会と話をしているが、ピンポイントは無理だが、狭いところまで入っていけるだろう。

(町内会連合会 北川)

- タクシーを運行する場合、予約がなかった場合は動かないのか。
- (事務局 津田担当課長)
- タクシーの運行上、事前把握が必要となるので予約制はお願いしたい。

(町内会連合会 北川)

- 大杉線のバスは、せせらぎの郷から大杉上の区間が廃止となる訳だが、タクシーはせせらぎの郷まで重なることになるのか。
- (事務局 津田担当課長)
- 重複区間については、バスの乗降状況を見ると、せせらぎの郷を毎日使う方や定期的に乗る方もおり、当該区間はバス路線を維持した方がよいと判断した。
- 結節点となる江指やほのぼの松東は待合場所ともなりえる場所であり、ここを拠点として利用することで利便性も高まると考えており、一部バス路線とタクシーが重複する区間がある。

(町内会連合会 北川)

- 要望であるが、交通弱者(学生・高齢者)、については自宅から通いたいとの思いがあり、地元と話し合いをして要望も聞いて頂きたい。
- (事務局 津田担当課長)
- 進める中で検討してまいりたい。できる・できないも出てくると思われるので、そのあたりも判断しながら進めていきたい。

【承認】

協議事項①②は、拍手により承認された。

3. 報告事項

- ① 小松市における2大交通拠点をつなぐ自動運転バスの導入事業連携協定締結について資料に基づき、事務局(津田担当課長)より説明

【質疑応答】

(北鉄加賀バス 新谷)

- 以前から駅と空港間については自動運転を研究検討していると思うが、従来からの検討事項と今回の連携協定を結んだ件についての関係性についてはどうなっているのか。

→（事務局 津田担当課長）

○ 令和2年に、内閣府の未来技術社会実装事業の認可を受け、同年9月に金沢大学の協力を受けて、ミニバンクラスの車両を用いて小松駅から空港まで自動運転での走行を行った。

○ 本走行は、専用につけた道路での自動運転の走行事例はある中で、一般車道での自動運転の検証を行うものであり、極めて高性能な車両で走行が可能であることが判明し、その流れを汲んで自動運転バスを駅・空港間を走らせる展開となった。

○ 金沢大学は研究開発が主であり、実装段階となると車両提供や最新のオープンソースや地図が必要となり、各社との提携となっている。

（北鉄加賀バス 新谷）

○ 資料の文中に、「令和6年度までに自動運転レベル2・3及び令和7年にレベル4」と記載されているが、具体的にどこまでのことを指しているのか。

→（事務局 津田担当課長）

○ 自動運転にはレベル0から5まである。レベル2までは、人が管理するシステムと言われており、システムは運転手の補助を行う。レベル3からはシステムによる管理と位置付けられており、運行主体はシステムが行い、レベル3では突発的な事態に対して運転手が対応する。レベル4では、運転手はいるが、運転はほぼシステムが行う。

○ 北陸新幹線小松駅開業後、徐々にレベルを上げていく。認可に向けて、レベル2や3から始める。レベル4では情報通信技術も必要となり、令和7年以降に向けて取り組んでいく。

○ 今年度はルートを選定や問題点の洗い出しを行い、それらをもとに、運行運営について今後協議していきたい。

（町内会連合会 北川）

○ 協定の締結について、この4社以外はいなかったのか。小松市民としては石川県の企業に入っ
て欲しいと考える。どのような経緯で決まったのか。

→（事務局 津田担当課長）

○ 小松市と日野自動車が地域公共交通に関しての連携協定を締結しているが、日野自動車は自動車業界の情報に卓越している。

○ 日野自動車に自動運転の実装に向けて相談したところ、日本国内でノウハウを持った企業は少ないことが分かった。

○ 日本各地で様々な実証実験が行われている関係で空きの要素もあり、実際に携われる観点や実績を調べた結果、BOLDLYだけ実装の実績があった。そこからそれぞれの分野での一番強みのある企業を揃え今日に至った。

○ 業界での情報を見る限り、石川県内で自動運転に取り組む企業は見当たらなかった。

（町内会連合会 北川）

○ 今後の話ではあるが、地元企業を育てるという意味でも、今後コンペなども含めてお願いしたい。

→（事務局 津田担当課長）

○ 可能かどうかをそれぞれ企業に投げかけてみたい。

（JR西日本金沢支社 鹿野）

○ 北陸新幹線小松駅開業に合わせ、駅と空港間のバスをご検討いただきありがたい。小松開業に

向けての、盛り上げの一つの材料としてしっかりPRさせていただきたい。

○ 自動運転バスによって観光客が小松に立ち寄り、結果的に交流人口の拡大やまちづくりに貢献できるよう努めていきたい。

（北陸鉄道労働組合 荒木）

○ 自動運転バスの台数は決まっているのか。

→（事務局 津田担当課長）

○ 現時点では1台を予定している。

○ 今後運行の形態を考えた際に複数台必要になるかもしれないが、費用対効果を見ながら、手動のバスとの抱き合わせなどを詰めていく。

（公立小松大学 中子（副会長））

○ レベル4は、運転手ではないが、乗務する人間がいるという状態。完全自動運転はレベル5なのか。ゆくゆくはそのようになるのか。

→（事務局 津田担当課長）

○ 運行という観点では、レベル4の時点で本当は無人となるが、実際の運行にあたっては料金確認や乗客対応の観点もあり今後の検討課題である。

○ 運転手は高度な技術を持っており、2種免許が必要となる。自動運転の場合の免許のあり方は全国的にも議論されている段階であり、法整備も整っていない。法整備の面も同時並行で見ながら、運行形態を検討していきたい。

（公立小松大学 中子（副会長））

○ 金沢大学と実証をした結果、今後は実装の段階となるので、実装の経験がある企業と連携したという理解でよいか。

→（事務局 津田担当課長）

○ その理解でよい。

○ 自動運転バス事業では専門の協議会を設けており、金沢大学もメンバーとして入っている。金沢大学からアドバイスをもらいながら今後も取り組んでいく。

4. その他

（北鉄白山バス 松田）

○ 能美から小松まで佐野線を運行している。支援を頂きながら小松明峰や小松駅に学生を届けている。

○ コロナが流行っており、乗務員を出勤させたいがどうしても出られない場合も想定される。今後、そのような対応を取らざるを得なくなることも考えられる。

○ 協議事項の中で気になったこととして、「事業者の負担」と「将来にわたって持続可能な交通体系の構築」と書いてあるが、小松の山奥となると、民間事業者として成り立たない、事業を継続できない部分もあり、行政の関与の在り方も考えていただきたいと感じた。

○ 観光バスの調子が悪く、これまでは観光バス事業で損失補填をしてきた。加賀バスも地元のために一生懸命やってきた。今後、事業者の路線ではなく、地元の大切な路線として守っていただきたいと感じた。

以上