

令和4年度

第2回加賀市地域公共交通会議

第2回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

議事録

日時 令和5年2月27日（月）
午前10時30分～
場所 加賀市市民会館

令和4年度
第2回加賀市地域公共交通会議
第2回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

日 時 令和5年2月27日(月)
午前10時30分～
場 所 加賀市市民会館

出席者

委員 15名

要旨

- (1) 吉崎線の運行内容の経路、ダイヤ、バス停の新設について(北鉄加賀バス)
- (2) 温泉大聖寺線、山代大聖寺線の運行回数変更について(北鉄加賀バス)
- (3) その他路線の軽微な変更等について(北鉄加賀バス)(まちづくり加賀)
- (4) 企画券等発券に伴うキャンバスの運賃割引について(まちづくり加賀)
- (5) 報告事項
 - 1.温泉特急線の運行形態変更と路線の休止について(北鉄加賀バス)
 - 2.キャンバス動橋・橋立線について(まちづくり加賀)

詳細内容

1 開会

会議成立報告 (略)

(1) 吉崎線の運行内容の経路、ダイヤ、バス停の新設について(北鉄加賀バス)

委員

現在の状況説明より

令和2年春からコロナウイルス感染症により大変大きな影響を受けており、それは令和3年～現在においても影響が残っている。ただし、令和3年、令和4年については徐々に回復しつつある。現在、令和4年度の「乗合バス事業」については、コロナ前の令和元年度と比較すると現状約70%台にとどまっている。

同様に貸し切り事業においてはのりあい事業よりもさらに厳しく、約60%程度の数字で今のところ推移している。

加賀地区の路線については路線維持のため、国・県・加賀市と補助金を受けながら運用をしており、ただ収支均衡には大変厳しい状況である。

この現状を前提として吉崎線における通学時間帯での運行経路、運行時刻変更によるバス停の新設であるが吉崎線における通学生の利便性向上を目的とし、錦城中学校前にバス停を新設したい。

資料2ページに吉崎線経路説明の中ほどの二重丸で記載されているそちらが新設予定箇所。
基本的には学生が利用する登下校時間のみのダイヤを錦城中学校前に経路変更し、大聖寺実業高校前、大聖寺駅前というルートに変更したいという内容である。

右ページでは、吉崎線上下線の現行ダイヤと4月改正後のダイヤを2段に記載
【現行】(塩屋発)7:20 が【改正後】4月1日から錦城中学校ルートに変更になった場合 10分始発が遅くなるという計画でこれについて意見が多少あるとのことで、この点についてご指摘はあるか。
塩屋地区からの路線バスを使って通学をする学生の利便向上というところを目的とした内容である。

会長

委員は社長という立場で従業員やお客様そして地域を守るといったことで大変ご尽力をいただいている。
委員のみなさまからご質問ご意見を頂きたい。

委員

錦城中学校前の停留所新設の提案は、子どもたちの防犯の上でも、学校近くでバスを待って乗車できる。朝、少しでも遅い時間になることで、家庭での親御さんの負担も軽くなるし、当校でも十数名が定期を持っておりますので、ぜひすすめていただきたい提案である。

会長

「なぜ今まで停留所がなかったのか？」

委員

過去のことなので詳細は分かりかねるが、自身の経験上、基本的にルートというのはあまり多くない方がより分かりやすい。

今回の場合、ある種、特有の学生利用という事情により計画変更に至る。

現行路線の最寄り停留所は「関町」で中学校からは600mぐらい離れている。

そのようなことで、ルートをたくさん増やすことが場合によっては混乱をきたすというような理由で過去にルートの統一がされていたのではないかとの認識である。

会長

よりルートは多い方が良いが、効率が悪くなるということでルートは統一化された。

先ほどのご発言で15分ほど時刻が遅れるということで問題が生じることについてはその提案で良いでしょうか？

委員

塩屋始発が 7:20 → 7:30 発になって、どんな支障をきたすかであるが

【現行ダイヤ】塩屋 7:20 発 → 大聖寺駅 7:38 到着

【改正ダイヤ】塩屋 7:30 発 → 大聖寺駅 7:47 到着

【JRダイヤ】大聖寺駅 7:44 発 → ※ 改正ダイヤでは乗車不可

改正ダイヤが塩屋始発で10分遅くなることにより、JR接続乗車不可になるため、そのようなダイヤ変更についてどのように思われるか

会長

その便の利用者は今の時刻にあわせようとするさらに1本前のダイヤに乗車しないとその電車に乗れないということか？

委員

そちらのダイヤが始発なので、1本前のダイヤというのは存在しないので JR 7:44 発の電車は利用不可となる。

会長

その利用者は何人ぐらいか？委員は数字をつかんでいるか？

委員

数字は把握していない

会長

現状、利用者がいれば説明をして内容を検討いただくということをお願いしたいと思う。

その他ご意見がなければ承認ということによろしいか。

委員

JR 7:44 発に乗れず、一本遅らせることになったら、次の電車は何時になるか？

その電車にある程度接続できるように塩屋発の時間を調整するのは運行上難しいのか？

JR のダイヤはどんどん変わっていくので、調整と言うのは難しいと思われるが参考までにご教示願う。

委員

基本的には一度変更したら、二度と変えられないことはない。時刻については一度変更したけど、どうしても不都合があれば、それを変えていくことはやぶさかではない。

「電車にも乗車できるようなダイヤ設定にできないか」ということと、もう一つ「新しく錦城中学校前に止める」ということとに関連して学校サイドでも、あまり早くに到着すると、関係者が早めに動く必要が生じ 7:40 あたりが妥当ではないかという判断によりこちらのダイヤとした。

会長

提案している背景は良く理解できた。

学校側の要望と一方、JR7:44 発に乗車不可のバス利用者のお互いの調整での改変、という方向性で決めさせていただき、できれば、委員あるいは事務局に 7:44 にどういう方が乗車しているのかを調査し

ていただけると、より丁寧な同意を得られると考えるので、よろしくお願ひしたい。
それではこの方向で承認とする。

(2) 温泉大聖寺線、山代大聖寺線の運行回数変更について(北鉄加賀バス)

委員

資料4,5ページ

各路線の収支状況、利用実態調査を踏まえ運行回数の変更と記載しているが、基本的には減便という内容である。

温泉大聖寺線【現行】往路復路あわせて10便のところを【見直し案】ということで2便減の8便それぞれ上下線とも最終の17時台をカットしたい。

5ページ

山代大聖寺線 これも主旨は同様で、現行上下線合わせて11便、これについて3便減の8便に調整する。

減便の対象となるのは日中の時間帯で

大聖寺方面→山中温泉【加賀交流プラザさくら発】12:15 と 14:10 が対象

山中温泉→大聖寺方面【山中温泉発】10:20 が対象

こちらの減便により収支改善をはかる

会長

減便での収支改善で利用者の基準はそれぞれの何人ぐらいか？

その基準に対して、どんな状況か、全体の利用者が6割あるいは7割下がっているのか基準を下回っていると理解してもよいのか？

委員

どのくらい乗れば採算がとれるかということだが、路線ごとにおかれている状況が微妙に違うので具体的に何人乗ればよいという数字の把握は難しい。

年に一回、全ダイヤ、利用実態調査をやっており、過去データを用いて数値を見つつ、基本的に利用者には最小限の影響での改善方法として今回の計画案というご理解を得たい。

会長

減便対象路線の現在利用者がどういう状況かは、この時点での説明は可能か？

委員

当該路線の直近での利用者数減少については、基本的には減少傾向という認識はある。

会長

できれば数字があれば分かりやすい。

全体の経営状況に苦しんでいるのは十分理解し、なんとか事業を継続するための提案ということで理解した。

それではこの方向で承認とするが、減便の場合、利用者に直接影響しやすい大切な意思決定なので、業者の現状がどういう状況であるか数字で示すとお互い理解しやすく納得しやすい。
このことを理解していただき、以降の説明をお願いする。

(3) その他路線の軽微な変更等について(北鉄加賀バス)(まちづくり加賀)

委員

資料6ページ 温泉片山津線における運行時間帯の変更

【現行】10便 便数の変更なし

運行ダイヤを変更 →加賀温泉 19:35 発の利用者が少ないため 17:30 に繰り上げ

委員

最初にコロナ禍での影響の報告

令和元年と比較して令和4年は観光客の激減で 50%未達の 46.7%とさまざま理由がある。

ただし、この令和5年の1月～2月の期間で JR 西日本の「さいころ切符」の発売により大変なお客さまに来ていただいている。過去のキャンバス繁忙期と比較し、ほぼ 90%達成という状況である。

資料7ページ 2000年8月 キャンバス創業。観光客を主体として、当初はバス3台18施設で営業開始約20年間で現在32施設に増加。繁忙期はバス5台を稼働させていた。

コロナ禍の影響を受けて、観光客の激減、運営継続のために地域住民に使いやすい路線として、また各路線がある中で、調和を保ちつつ継続をしていくための路線として、

令和4年12月16日から 3路線 →5路線

今まで1周100分→約60分に短縮など利便性の向上等をすすめてきた。

図1

本議案について、変更の理由として

令和4年12月16日改正の時刻表で運行する「M3」は山回り3便目の意味で、この路線は国道8号線中代交差点を右折して、加賀市道を走行し、九谷満月敷地内に侵入する。

国道8号線中代交差点では、対向車の車両速度が比較的速く、キャンバスの発進は緩やかであることから右折の危険性があると認知したため、その解決として経路の変更を行うもの。

加賀市道の山代小西口交差点から山代小東口を経由して、県道147号を加茂交差点まで走行する経路の変更を行う。

これにより、九谷満月入るのは対向車線方向から九谷満月の敷地に入っていくことになるので、今の大きな対向車線からの問題を解決することができる。実施時期は令和5年4月1日を予定する。

距離を迂回させても100m程度で、時間は信号待ちで結構待つため時間の変更はなし。

[北鉄加賀バスより挙手あり]

今ほど提案した議事2で、数値的な説明が不足していたため補足をさせていただく。

大変心苦しくも減便の提案をさせていただいている。

情報調査を毎年行い、具体的な減便を検討する際には、便の振替は一本あたり2名利用があるかどうか

かを基準にしている。

【山代⇄大聖寺線】では朝夕の通学時間帯は通学生の利用が盛んであるが、日中の利用が厳しく一便あたり、1名ないしは2名といったところである。

こういった状況をふまえますと持続的に維持するのは路線バスとしては厳しいという判断をした。

【温泉⇄片山津線】の時間帯変更についても

1日10便運行するが、19:30の便が4日間の合計で7名、一便あたり1.75名というような形で極めて悪い。

その中で便数は維持しつつ現在の便の設定を17時台に設定することで、利便性の向上を図る判断をした。

【温泉⇄大聖寺線】の17時台も同様の考え方により減便としたもの。

会長

先の議案の減便あるいは時間変更の補足のご説明があった。

先ほどの新谷社長のご説明では乗合バス関係は70%減、貸し切りは60%減、

キャンバスは、50%減という形で生活路線としてのシフトで両方の調和、シフトへの変化ということで、これら状況に基づいた変更ということで理解した。

なんとかここでもちこたえて、観光客の復帰まで耐える部分があるかとおもうが、サービス向上のご検討をお願いしたい。

それではご意見ないようですので、意義なしということで承認とする。

事務局への確認として、観光客の方、あるいは、関係の需要減少はよく分かります。生活関係の路線の例えばのりあい70%減という原因は何だろうか。

- ・コロナの影響で自家用車が増えている
- ・オンライン業務増加のため移動が減少している
- ・のりあいタクシーの方を活用している
- ・路線バスあるいはキャンバスの利用が減少している

この辺どのように考えているのか？

事務局

減少に伴ってのりあいタクシーの乗車の増加ということではなく、コロナ禍の数年間、人の集まるところにでていくということに心理的なハードルが生じてしまっているのではないかとと思われる。

ただそれによっても政府の規制緩和もでてきているので、そうしたところから徐々に回復傾向にある。

先生のご指摘どおり、わたくしどもの会議の形式も直接、東京とかに行き帰るというよりは、オンライン会議がひとつのスタンダード・定番になってきており、全体的に移動の需要というものは日本全体で減ってきていると自身の仕事を通して感じる。

実際われわれもそういったオンライン会議に対応しているので移動の数は減ってきている。

会長

確かに今回委員とわたし2人がオンライン会議参加で、そういう社会的な状況もあるし、そういう環境の中でどう移動を活性化するか、今後の政策の前提になると思う。

(4) 企画券等発券に伴うキャンバスの運賃割引について(まちづくり加賀)

委員

資料8ページ

わたくしどもは観光客主体で JR、観光交流機構、など観光関係の企画切符に参画することがある。3点申し上げます。

1.金沢加賀 tabiwa バス (JR 西日本の企画乗車券)

期間 令和5年4月1日～北陸新幹線敦賀開業前日まで

大人 2500円 子ども 1330円 (2日間有効)

適応路線 キャンバスの5路線 山まわり線、海まわり線、加賀越前線、加賀小松線、小松空港線

2.加賀温泉パスポート (加賀市観光交流機構の企画乗車券)

期間 令和5年4月1日～令和6年3月31日

1年間で企画切符が変更になる場合が考えられますので、1年間経過しましたらまた更新を進めてまいります。

料金 1500円 (2日間有効)

適用路線 キャンバスの5路線、山まわり線、海まわり線、加賀越前線、加賀小松線、小松空港線

3. 加賀温泉郷 ECO 乗りクーポン (加賀市観光交流機構の企画乗車券)

期間 令和5年4月1日か～令和6年3月31日 (これも1年間)

※理由

諸般原価等が高騰している中で見直しが見られるという場合も考えてその都度変わったら、また協議会にて協議をお願いする。

料金 800円 (1回)

適用路線 キャンバスの5路線、山まわり線、海まわり線、加賀越前線、加賀小松線、小松空港線

観光客に加賀温泉郷を楽しんでいただくため、運賃割引ということで迎え入れたい。

会長

観光交流機構の企画とか、以前からこういう企画事業とかはキャンバスはすることがあったか？

委員

各種観光系の事業者主催の企画に参画することはある。

本議案については事前の届け出を要する。協議会でみなさま説明をしたうえで、所定の手続きを取るた

め提出しているもの。

会長

以前から企画案件はあった。今回の案件については事前に公表して全体で盛り上げようということで理解した。

それぞれの企画、観光交流機構またそれぞれの運営のみなさんと連携していくことはよいことである。今回ご出席いただいている観光交流機構の委員、ご意見あるいはご説明があればありがたいです。

委員

コロナ禍で大変なダメージをキャンパスの方にも影響があり、来年の新幹線の延伸開業に向けてのお客様の利便性ととも、ここにきていただこうという企画などを進めていく足掛かりになるので、こういう事前に関係の皆様にご案内してすすめていくということによいと思う。

会長

事前報告によりみなさまにも適切な判断ができる。

今までの 4 つめの議題のご承認をいただいて、国・県の立場から少しコメントをいただけたらと思います。

それでは議事 4 を承認とさせていただきます。

委員

繰り返しになりますが、会長もご指摘された数字の部分、まさに減便というところ、何かマイナス要素が出てくるところの数字が欲しい。

また、数字の中で、乗合の関係で貸し切りのパーセンテージの部分でどうしてそうなったのかという部分での質問において、それも事務局の立場からでも全然かまわないので、そういったところの考察的なもの、そういった部分を入れていただくと我々委員としては本当にありがたい。

また、年度末が近づいてくると各市町村とこういった会議が開かれ、4月1日のダイヤというところでのわれわれが国に対しての申請行為を担っているわけですが、皆様の立場からお忙しいところを重々と承知の上で言わせていただくと、われわれの方もまさに一生懸命いろんなところから申請が出てくるという関係で、協議会の関係事項は標準処理期間が一月というふうに定められており、3月以降に申請が出ると、厳しい案件もある。

この辺をこちらの場であまり細かく申しませんが、皆様重々ご留意いただいて、よくご承知のことと思いますのでぜひご協力をお願いしたい。

最後にやはり公共交通について、日本のシステムは様々考えることがあると思いますが、公共インフラと思っている。

加賀バスさんがかなり一生懸命やっただけでいる、そういったところを国も県も市も補助金という形の中で支援しているということで、こういう会議の場でまさに活性化再生協議会なので、この地域のみなさんから細かい意見、いろいろと気になる点は言っていればと思う。

それが企画乗車券につながっていくのか、何か交流機構さんのそういった観光施策につながっていくのか、何か地元の皆様の意見をしっかりと反映させていただいて、地域公共交通を盛り上げていくようなそのような会議の場にしていけたら、すごくいいものになると思っている。

ぜひそんな部分も考えていただけると嬉しい。

会長

地域公共交通を盛り上げる会議、あるいはさらにまちづくりを盛り上げる会議になっていくといいと思う。オンライン参加の委員一言お願いいたします。

委員

さきほど、会長と委員からお話があった件で、減便とか便の振替という話の中で、利用が僅少というのが背景のご説明にあり、実際の利用者の人数の説明が重要かなと思う。その点補足説明があったので理解できた。

JR接続の関係のご指摘ありましたが、他の市町の会議でも利便性というものについていろいろな指摘いただいているところを拝見する。今回、接続不可になるということだが、実際今後運行してみて、どのような利用者の声があるのか、市民の声があるのかということをご報告してほしい。

会長

今後、これら意見を参考に盛り上げる会にしていきたい。
それでは報告事項が2点あるのでそちらへ移る。

(5)報告事項

1.温泉特急線の運行形態変更と路線の休止について(北鉄加賀バス)

委員

資料12, 13ページ

温泉特急線(加賀湯の里特急)運行形態の変更及び、路線休止について

当該路線につきましては山中地区を発として山代、片山津を経由しながら北陸自動車道を経由して金沢市内に入っていく路線である。金沢では金沢駅・香林坊・兼六園下(終点)となる。

一日2往復、上下線で4便運行している。

当該路線については、先ほどからの路線とは違い基本、観光客利用の需要を取り込む路線となっている。コロナ禍において通常生活路線よりもさらに厳しい数値が現在推移している。

資料12ページ

コロナ前と比較して 令和元年度 ~ 令和4年度それぞれの年度でどれくらいの利用者数があったかというものを記載した資料

令和2, 3年度はコロナ前に比較して、約4割という数値になっている。

令和4年度については、比較すると多少回復はしているが、収支が見合うという成績には今現在も至っていない。

さらに不採算部分がかかなり大きいという路線だが、一定期間は何とか回復ということの可能性もみながら運行継続していた。なかなか回復には至らないのが現状である。

そのような現状をふまえ、当該路線、温泉特急線については休止をさせていただきたい。

この件につきましてはすでに北陸信越運輸局に路線の休止ということで届け出をしている。
まだ実際には休止になるまでには一定の期間を要するため、

資料13ページ

令和5年4月1日から今現在すべてのバスは兼六園下まで行っているものを4便中3便を金沢駅で止めるという運行形態の予定している。

休止の件については今現在、審査をしているところで実際の実施日については未定で分かり次第周知をはかっていく。

会長

このまま事業継続は難しい。

こちらは報告事項となるが、委員の皆様からご意見はどうか。

交流機構のみなさまはどんな風に考えるか。

委員

今ご説明の通り、現状の状況からすればやむを得ないことかなと感じている。

会長

現状の状況から考えてやむを得ないのご意見、観光客が復帰してもう一度見直せるとよい。
もう一件の報告事項に移る。

(5)報告事項

2.キャンパス動橋・橋立線について(まちづくり加賀)

委員

資料 14 ページ

キャンパス橋立・動橋線の経緯について説明させていただく。

地元の高校が3つあるが、通学で親御さんが送るとか自転車で行くとかいろんな方法がある。

大聖寺高校、大聖寺実高の生徒さんにむけて、

最初はキャンパスのルートを使っていたが実際に生徒が住む集落にバス停を作って

大聖寺実高前については、最初、美術館でバスは終わっていたのですが、延伸して北鉄さんのバス停があるところ延伸した。

おかげさまで一日 30 名の乗車があり、バス停を増やしてほしいと要望もでてきている。

こちらの地域循環線大聖寺方面は円滑に動いている。

今日報告したいのは、

2年前小松方面に行く生徒に、そういう方に配慮できないかということで、橋立を起点に 金明→ 湖北→ 動橋→ 終点を加賀高校とした。

加賀高校には早く着くが、2台の電車に対応できるように時間設定し、加賀市の方と一緒に湖北 金明地区の役員の方に説明した。

結果令和4年度、回数というのは何回乗ったかということだが、延べで4月に5人しか乗ってない。

定期というのは定期券を買っていただいた方 1人だけで、4月～12月の間の延べ数で言うと68名が利用という状況である。

一度、金明 湖北の方の親御さんと小松方面に行く親御さんと実際集まっていたき、こういうバスが地域方の足ということで動いているので、ぜひ親御さんが送っている場合とか自転車で行かれるとかあるが、生徒さんの安全、そういうものの確保のために乗車をしていただきたい、ということの説明したい。それを何とか改善したいと思っているので現状を報告させていただく。

実はキャンバスは小松空港に乗り入れており、石川県立の航空プラザにキャンバスが現在入っている。中までは入っていませんが県道沿いにバス停を作っている。ご承知の方もいらっしゃると思いますがこの石川県立航空プラザ付近の道路工事を現在行っており、より立派な道路になると思う。完成時期の情報は聞いてないが、道路完成の暁には停留所の移設、実際キャンバスを航空プラザのロータリーの中に入れた経路変更の手続きをしたいと思っている。当面、やむを得ない事情で工事のために既存のところが走れなくなってきており、代替路線の運行ということで暫時、対応させていただく。

委員

今年大雪があったが、その際確認したのは、JRではなくてバスの方が動くのかどうかだった。JRは風が吹くと止まることが多いが、保護者も会社に行くのが精一杯の中そういう意味では北鉄加賀バスやキャンバスが、加賀市内の子どもたちを運んでくださるから大変助かっている。そういう意見は保護者等含めて伝えるべきことは伝えておきますので、今後ともよろしく願いたい。

橋立・動橋線ではゴールが動橋ではない、そこからさらにJRに乗って小松方面まで運ぼうということなので、なかなか増えないのではないかと考えている。大聖寺のほうですと、ここがゴールなので、くれぱどうにかなるというような感じなのではないか。その辺の感覚に差があるというように思う。加賀高校の方にもちゃんと伝えていきたい。

会長

地域の課題を解決する。事実を吸い上げる。次の公共交通のイメージがわいてきたのではないかな。

副会長

わたしも何度か公共交通会議に出ており、現役のところから公共交通の担当をしていた一人であるが、あらためて、今回ほど収支改善ということが話題になったことはなかったというのが率直な印象である。とりわけ私自身自分のことを思いだすと、私が人口5万人ぐらいの時に生まれた団塊の世代であり、その時の出生数で言うとだいたい1000人ぐらい。ところが、今、山中町と合併して人口6万4千人の中、出生している子供達の数で200名いない、世の中どれほどの子供の数が減っているかということ。これからその子供たちが小学校に通い中学、高校の時代になりますから、その子供たちに対する、対応状況というのはまた変わってくると思われる。子供たちの地域の公共インフラの話で、時代の要請の中での状況というものを意識したものにならざる

を得ない、というのが率直な印象である。

全国的には運転免許証は85%ぐらいの人がもっているものであるが、昔は、加賀市の中高年の3割の人たちが運転免許証なんて持っていなかった

今は当たり前ようになってむしろ、高齢者の運転免許証を返上しようという動きになっているものだから、そのことがあり方あるいはベースになると思った。

とりわけ公共交通の収支改善を話しますと受益者負担というのがいつも話題になっている。

補助金を国も県も市も出しているが、受益者負担としての考え方とその効果はどうなっているのかということを経験的な場面で話題になる。

需要者目線、市民目線に立った、そのありようというのはどうなのかという根本的なところで公共インフラというものを目指していった姿というものを考えなければならない時代になったと率直に思った次第である。

新聞で北鉄でも、観光関係の貸し切りバスの運転手の確保が大変ということが出ており、運転職員の確保というのは何もこういった公共バスだけではなく、ありとあらゆる場面で生じているので、いよいよ考え方が一つの側面だけではなく、市民生活そのものに的をしぼりながら、多面的に考えてみる時期にきたというのが印象である。

私どもその思いでもって、令和5年度は徹底的にそのところを議論していきたいと思った。

会長

第一交通さんが全国ののりあいタクシーを普及していると、テレビで宣伝しているが、それも加賀市ののりあい号からスタートした。

社会の課題をみなさん、先取りして、できる範囲で、共生、お互い助け合って、乗り切るという公共交通の次世代のモデルをみなさん、先取りして使われていると思っている。

先ほど委員も言われたきめ細かいニーズ、困っていること、あるいはしたいことを話あって、その中で最適解を見つけていくという会議していきたい。

2. 閉会