

令和6年度第3回江差町地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和6年12月4日（水） 15時30分～16時30分
【場 所】 江差町役場3階 第2委員会室
【出席者】 委 員：出席11名、欠席4名 代理出席者：3名 事務局：3名 事務局支援：1名
【議事次第】 1. 開 会 2. 会長挨拶 3. 議 題 （1）委員の変更報告について （2）令和6年度江差マース運行実績（8～11月）について （3）令和6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る事業評価について （4）江差町地域公共交通計画における事業評価(令和5年度分)について （5）令和7年度江差マース運行方針案について （6）福祉部会の設置及び江差町地域公共交通活性化協議会分科会設置規定の改正について （7）福祉有償運送事業者における自家用有償旅客運送登録の更新について （8）その他 4. 閉 会
【会議要旨】 1. 開 会 ○ 事務局にて進行（委員出席者が過半数を超過しているため会議成立宣言）。 2. 会長挨拶 ○ 年末のお忙しい中ご出席いただき、感謝申し上げます。 ○ 本日は、今年度3回目の開催となる。 ○ 本日の協議会では、今年8月から本格運行を開始した江差マースについて、11月までの4か月の運行実績を報告したのち、協議事項として、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、さらには江差町地域公共交通計画に係る事業評価、来年度の江差マースの運行方針案等についてお諮りさせていただく予定。 ○ 限られた時間にはなるが、忌憚のない意見をいただければと思う。 3. 議 題 （1）委員の変更報告について ○ 田畑会長から「資料1」により人事異動で変更となった委員を紹介。 （2）令和6年度江差マース運行実績（8～11月）について ○ 事務局から「資料2」により説明。 ・ 8月からスタートした本格運行について、令和5年度の実証運行時からの大きな変更点として、運行日数を週5日から週3日に縮小しスタートした。その他、運行時間の変更や、乗降地点の一部追加、学割運賃の新設を行った。

- ・昨年度に引き続き、今年度も町内各所で住民説明会や事前試乗会を実施し、3日間8会場での開催で計48名の参加があり、18名の新規登録者を獲得した。
- ・役場で主催する住民説明会や試乗会のほか、町内会のイベントや健康教室など、既存の集会に出席し周知を行ってきた。特に、今年度から新設した学割運賃の浸透を目的に、江差高校の全校集会の場における説明の時間を設けていただき、全校生徒および教職員の皆様に対して周知を行った。
また、江差高校で行っている地域探究学習「南ひやま学」において、江差マースについて学習したのち、住民説明会用のチラシを作成した。その他にも、課外活動の際に江差マースの利用があり、少しずつ知名度が向上してきていると考えている。
- ・その他、広報えさしへの毎月の掲載や、檜山振興局が保有するSNSへの掲載、チラシの作成・配架などを行っている。
- ・4ヶ月の実績を昨年度の実証運行の実績と比較すると、1日あたりの平均乗車人数は9.7人から10.5人と増加しており、江差町地域公共交通計画で目標値として設定してある1日あたり10人乗車という数値を達成している。
- ・月ごとの実績を見ると、8月は運行日数が12日に対して、延べ109人の乗車、1日あたり約9人の乗車となった。お盆時期に利用が落ち込み、乗合率が低かった。
9月は、運行日数11日に対して112回の運行、延べ131人の乗車があった。1日あたり約12人の乗車となっており、先ほど説明した江差高校の生徒の利用があったことで大きく利用者が伸びた。10月は、運行日数が13日に対して127回の運行、139人の乗車があり、1日当たり10.69人の乗車となった。11月は、協議会の開催日の都合上21日までの運行データとなっているが、運行日数8日に対して79回の運行、延べ85人の乗車があり1日あたり約10.6人の乗車となった。
- ・11月21日時点の登録者が338人だったことに対して、実際に利用された方は69人と約20%の方が利用されているという結果になっている。昨年度から118名の新規登録者の獲得に成功した一方で、約8割の方がまだ利用されていないといった状況になっている。利用者の男女比については、約8割が女性という結果になっており、比較的買い物等で外出する機会が多く、自家用車や運転免許を持っていない住民の方の利用が多かったものと推測している。
- ・利用者の年代比率は、50代以下の方が14名、60代以上の方が55名で79%の方が60代以上の方といった結果になり、年代別の予約方法の割合は、50代以下の14名全員がLINE予約を利用していることに対し、年代が上昇するごとに電話予約率が向上しているという結果になった。これらの傾向については、実証運行時も同様の傾向であり、事業の特性上想定内の結果ではあるが、引き続き若い世代への啓発や高齢者世代へのLINE予約の周知を行っていく予定。
- ・時間帯別の利用状況は、昨年度と同様、始発便の利用が一番多いという結果になっている。通院のために運行開始時間を早くしてほしいという要望に応える形で、今年度から30分運行開始を早めた効果が一定程度表れているものと推測している。
また、昨年度から休憩時間を早めたことにより、13時半から乗車される方が増えている。
- ・10月までの江差マースの収支状況は資料にあるとおりとなっており、プラスの収支を求めて行う事業ではないが、計画中の収支の目標値である5.4%を若干下回っている結果になっているため、引き続き利用周知と経費削減に向けた取り組みを進めていく予定。

【以下、質疑等】

①-1（小野寺委員）

- 4点ほど質問させていただきたい。1点目は、各月の乗車実績をみると、それぞれ特異的に乗車が増えている日があり、特に9月26日は、運行回数に対する延べ乗車人数が多くなっているが、何か原因は分析されているのか。
- 2点目は、既に過去の協議会などで説明があったかもしれないが、乗合発生率の計算式について教えてほしい。最初は1人で乗車していても、途中から誰かが乗車したら乗合としてカウントしているのか。
- 3点目は、最後に説明があった収支について、利益を求めていくものではないということとは計画当初からわかっていたことではあるが、支出の合計を8～10月の乗車人数で割ると、大体1人あたり1万4000円ということになるが、現時点でこの点についてどのように評価されているかを聞きたい。
- 4点目は、資料中にはなかったが、どの地域の方がどこの地域に行くことが多いかといった分析はシステム上でわかるのか。また、現時点での大きな特徴や傾向のようなものがあれば教えていただきたい。

①-2（事務局）

- 月ごとに乗車人数が多かった日の原因については、ご質問のあった9月26日については江差高校のゼミでの利用があり、8人が往復で乗車したことで延べ乗車人数が上がった。他の月については、そのような活動やイベントが重なったというのではなく、通院や買い物のニーズが偶然その日に重なったと現在は捉えている。
- 乗り合いの発生率の計算式については、乗り合いというものが、最初から2人以上で予約された方は当然乗り合いという計算になるし、偶然別の人たちが乗り合わせる、ある乗客が乗ってから降りるまで1回でも誰かと乗り合わせれば、それは乗り合いありと計算している。発生率は、全体の乗車人数が分母であり、先ほど説明させていただいた乗客を分子にして計算したパーセンテージとなっている。
- 収支状況については、支出のなかには、本格運行開始に伴うまでシステムの更新・再構築といった経費も含まれており、今後の支出自体は少なくなっていく予定。ご指摘のあった現状の1人1万4000円という数値については、先ほどご説明したとおり、収支率の目標値を達成していない結果でもあるため、運行体制が収支に見合っているのか、経費削減策としてどんなことができるのか、引き続きの課題として、協議会の場においてもご意見をいただきながら進めていきたいと考えている。
- 地域別の特徴については、おっしゃるとおりシステム上で把握することはできるが、そこに大きな特徴というものは現状ないと考えている。南部地域から北部地域への運行が若干多い印象はあるが、大きな特徴として捉えることは難しい。

（※「資料2」のとおり承認）

（3）令和6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る事業評価について

- 事務局から「資料2」により説明。
 - ・ 5月の協議会でもご報告したとおり、江差マース本格運行に係る財源として国土交通省の本補助金を充当することとしており、本補助を受けるためには毎年協議会において事業の実施状況を確認し評価したものを、運輸局へ報告が必要になることから、本議題にて諮らせていただくもの。なお、本補助金については、補助事業年度が10月から9月までとなっており、江差マースは8月から運行を開始していることから、令和6年度補助事業年度に該当するのは、令和6年8月9月の2ヶ月間となっており、今回の事業評価の対象、補助金交付の対象もこの2ヶ月間のみとなっていることをご承知おき

願いたい。

- ・資料3において、江差マース事業の概要や目標達成状況、今後の改善点について記載している。江差マースについては、8月から江差町の公共交通計画や補助金の計画認定申請時に提出した計画表のとおりを実施しているため、適切事業評価の適切性はA評価、目標効果達成状況については、先ほど議題2でもご説明したとおり、延べ乗車人数の目標値は達成しているが、収支率が下回っていることからB評価としている。今後の改善点については、繰り返しにはなるが、継続的な周知活動や利用者のニーズを反映させた事業設計の見直しを図ることとしている。
- ・1枚目の裏面には計画と事業の関連性を記載しており、江差町の公共交通体系の現況や江差マース事業の実施目的や背景、必要性について整理している。2枚目3枚目については、江差マース2ヶ月分の運行実績について所定の様式に沿って事業評価を実施しており、1枚目で説明した運行実績や目標の達成状況、今後の改善点について記載している。説明が重複するため割愛させていただくので、お目通し願いたい。

(※異議等なしのため、「資料3」のとおり承認)

(4) 江差町地域公共交通計画における事業評価(令和5年度分)について

- 事務局から「資料4」～「資料5」により説明。
 - ・資料4については、5月の第1回協議会の際の資料となっており、江差町地域公共交通計画における13の評価指標と、その評価指標に係る事業評価の実施方法について諮問、承認をいただいたもの。
 - ・これをもとに、資料5にて事業評価を実施している。評価指標1については、9月の協議会にて実証運行の運行方針についてお諮りしたのち、11月から2月にかけて実証運行を実施した。その後、3月の協議会にて実証運行の結果を報告させていただいた。目標値について、令和5年度は江差マースの本格運行がスタートしていないことから設定していない。令和6年度以降は1日あたり10人の乗車という数値を設定しているところ。令和5年度時点の課題として、本格運行開始に向けた持続可能な運行体制の構築や、利用率向上のための各種取り組みの充実といったものが挙げられている。
 - ・評価指標2、3については、実施の状況や数量的実績、目標値や今後の課題など、先ほど説明した評価指標と重複するので説明は割愛させていただく。
 - ・評価指標4について、町の交通事業の最適化に向けた本協議会の開催や、江差マースの実証運行の実施、函館バス「館・稲見 木間内線」の廃線に伴う北部通学・通院バスの実証運行の実施をととして、地域公共交通網の再編および公的資金投入額の見直しを行ってきた。数量実績については、5,391万9,000円となっており、目標値を達成するという結果になっている。課題としては、引き続き持続可能な公共交通網の再編に向けた協議や、バス路線の廃止に伴う持続可能な代替交通手段の確保が挙げられている。
 - ・評価指標5、福祉有償運送事業者との協議回数については、昨年8月に開催した協議会にて、福祉部会の設置やその後の対応方針について承認していただいたところですが、令和5年度内での福祉部会の設置および協議の場を設けることはかなわなかった。本件についてはこの後、本日の協議会の議題にて、再度皆様にお諮りさせていただく予定なので、ご了承いただきたい。
 - ・評価資料6については、道立江差病院へのデジタルサイネージ導入に係る函館バスとの協議や、旧江光ビル跡地活用拠点施設への施設内待合所の併設及び接続拠点化に向けた協議を行った。令和5年度時点では接続拠点と呼べるほどの実績はなかったが、今年度の協議を踏まえ、旧江光ビル跡地活用拠点施設、エコーを令和6年度から設備接続拠点

として設定している。

- ・評価指標 7 については、町内を運行する公共交通の運行状況を利用者にわかりやすく提供する機会の創出回数を目標値として設定しており、令和 5 年度については、江差マース及び北部通学・通院バスの運行概要パンフレットの制作・配架、町内の公共交通の運行状況を一元的に網羅するガイドブックの制作に係る協議を行った。
- ・実績としては、先ほど説明したパンフレットの 1 件を計上しており、課題として、引き続き各交通モード、江差マースだけではない交通体系の状況について一元的にわかりやすく提供するための施策手法の検討を進めることとしている。
- ・評価指標 8 については、先ほど議題 2 で説明したとおり、令和 5 年度についても町内各施設で住民説明会などを開催した。課題として、自発的な相談会等の開催のみならず、既存の集会等における周知機会の創出や若い世代への啓発強化といったものが挙げられた。
- ・評価指標 9 については、評価指標 7 と同様のものを設定しているため割愛し、評価指標 10 については、江差マース実証運行のチラシの配架や、高校生の利用促進を目的としたボーナス EZO ポイントの付与を実施した。課題としては、更なる高校生の利用拡大に向けた施策の実施や、先ほど説明した江差高校の地域探究学習「南ひやま学」との連携について挙げられた。
- ・続きまして評価指標 11 について、こちらは目標値を上回る 41.9%の実績があった。課題として、自家用車による通学割合が高いことから、バスの運行状況や利便性についてわかりやすく伝えるための手法の検討実施といったものが挙げられた。
- ・評価指標 12 については、評価指標 4 と同様なので割愛し、評価指標 13 については、ご承知おきのとおり、昨年度は 3 回協議会を実施し、江差マースやバス路線廃止に伴う代替交通の導入を中心に協議させていただいた。課題として、本計画の実績評価手法の検討や持続可能な江差マースや北部の代替交通の運行体制の構築といったものが挙げられ、それらの解決に向けて今年度は取り組んでいるところ。
- ・事業評価は、今後年度ごとにこのような形で実施していく予定なのでご承知おき願いたい。

(※異議等なしのため、「資料 4」～「資料 5」のとおり承認)

(5) 令和 7 年度江差マース運行方針案について

○ 事務局から「資料 6」により説明。

- ・来年度の運行方針について、今年度から大きく 2 点変更していきたいと考えている。
1 点目が、各種住民説明会でも一番要望の多い運行日数について、現在の週 3 回運行から、平日週 5 日運行に増加させる予定。こちらについては、運行を委託している桧山ハイヤーとも事前に協議させていただいたうえで、来年度についてはこのような形でスタートさせていく予定。
- ・2 点目は、こちらも運行日と同様に要望の多い、乗降地点の追加を実施する予定。現行では 90 ケ所の乗降地点を設定しているが、要望の多い寺院や介護施設などを中心に 10 ケ所程度追加する予定。なお詳細については、各事業者と協議させていただくほか、現在江差マース登録者を含む町内 1700 世帯の方を対象に実施している江差マースに対するアンケート調査の結果を参考に決定していく予定。
- ・また、乗降地点については、現状の乗降地点の再整理といった点も含めて検討していく。その他の運賃や予約方法などについては、基本的に今年の運行のものを踏襲していく予定だが、これらについても先ほど説明した今後のアンケート調査の結果を踏まえ、調整させていただく可能性がある。

- ・今後のスケジュールについて、本日の協議会やアンケート調査の結果を踏まえ、来年の運行方針を決定し、年度末に開催する第4回目の協議会でお諮りさせていただく予定。その後、周知活動などを行い、令和7年4月1日（火）から、新年度の運行を開始していく予定。

【以下、質疑等】

①－１（小野寺委員）

- 3点ほど、このようにした方がよいのではという提案も含め意見させていただく。1つは金額について、南が丘の町内会においても高いという意見が多い。先ほど、乗合率の話もあったが、乗合率が3割ということは、残りの7割は1人ということになり、町内で使うにしても、往復で1000円は高いと感じる。高齢者だとバスは半額になることから、金額だけで協議した場合はやはり高い。アンケートによってまた変わることもあるかもしれないが、委員としては、やはり金額は下げるべきだと考える。先ほどの趣旨の話に戻ってしまうが、現在の収支状況であれば、料金を多少下げても大勢に影響はないと考える。それよりも、利用者をもっと増やすべきだし、料金を安くすれば利用者が増えるのは間違いないと思う。
- 2つ目が、運行時間について、先ほどの実績でも、9時の通院客の割合が多いとあったが、9時前に病院に行きたいとなれば、バスで7時半に着くという状況にもなるので、この利便性があがればいいと考える。
- 3つ目は、運行日数が週3日から週5日になるということは大きな前進だと思うが、少し提案的な意見として、土日全部とは言わないが、町や団体のイベントなどがあればそこに特化して、一定の時間帯で江差マースを運行するのはどうか。やはりそういう部分も含めて、土日には意外といろんなイベントがあるので検討してほしい。

①－２（事務局）

- 1点目、2点目も少し重複する部分はあるが、現在実施中のアンケートについては、現在取りまとめ中であり、アンケートで出た意見を100%反映できるというわけではないが、可能な限りは反映させていこうと考えている。
- 金額、それから時間も含めて、江差マースだけで町の交通が成り立っているわけではないので、これらについては江差町全体の公共交通網を考慮していく必要がある。特に運行時間については、持続可能な運行体制の構築といった点からも、利用者様のニーズが高いということは重々承知しているが、桧山ハイヤーを中心に、各事業者とどれだけ継続的なサービスを提供できるか、継続的な協議が必要になってくる。
- イベント時の運行の件については、昨年度は2回ほど運行しており、今年度はまだ実績はないが、昨年度に引き続き、運行が可能なイベント時に実施する予定。

①－３（事務局）

- 補足として、料金の関係については当然、他の交通体系を含めた部分での整理が必要になる。当然安いに越したことはないが、そういったものを踏まえて検討し、要望も踏まえて判断をしていきたいと思っている。
また、運賃を下げて利用者を増やしていくという話もあったが、当然利用者を増やすことは追求していく必要があるので、これからも引き続き周知活動をしていきたい。
- 先般の分科会の中でも、町内会や民生委員を活用しながら様々な周知活動をすべきだという意見もあったので、そういった部分で更なる周知活動、利用者を増やす取り組みは継続してやっていきたいと思っている。

①-4（事務局）

- 運行時間については、運行を委託している松山ハイヤーの体制、スクールバス等様々な事業が輻輳している中で、9時より前に運行を始めるのは現実的な部分ではなかなか対応が難しい部分はある。今後、状況変化等があれば整理できる部分もあるが、現状そこまで踏み込むのは難しいというところでご理解をいただきたい。
 - 先ほど事務局からも説明があったが、バスの料金やハイヤーを頼んだ場合の料金も考慮しながら、利用者にとっては安ければ安いほどありがたいが、路線バスも走っている状況の中で、どのような差別化を図るかというところを考慮し、現行の料金設定をしているところ。ただ、小野寺委員からも意見をいただいているので、継続課題としていきたい。
- （※「資料6」のとおり承認）

（6）福祉部会の設置及び江差町地域公共交通活性化協議会分科会設置規定の改正について

- 事務局から「資料7」～「資料9」により説明。
 - ・ 資料7～8については、昨年8月に開催した令和5年度第1回協議会資料であり、内容としては、福祉有償運送事業の継続化に向けた検討協議の場作りとして、本協議会の下部組織である分科会に福祉部会を設置し、福祉有償運送事業の今後の事業継続及び運送事業の充実化を図っていくため、年2回以上の協議を実施していくというもの。構成員案や今後の動きについては、資料7に記載のとおり承認をいただいていたが、昨年度の分科会設置規程の改正や福祉部会の開催が叶わなかったことから、再度本日の協議会で諮らせていただくもの。
 - ・ 具体的な福祉有償運送に係る対応方針については、資料8のとおりで、こちらも昨年度第1回の協議会でお示ししたもの。福祉有償運送事業の利用者は道路運送法施行規則第49条第2項で示されているところではあるが、明確な判断基準等が定められておらず、最終的な判断が難しくなっていることから、新たに設置する福祉部会において、福祉有償運送に係る判断基準の制定や内容協議を進めていく予定としている。
 - ・ ここまで説明したとおりに今後進めていくにあたり、分科会の設置規程を資料9のとおり改正していく。改正する部分は赤字で記載のあるとおりとなっており、裏面に構成団体や協議事項をまとめている。議題1でご説明させていただいたとおり、オクシリアアイランドフェリー株式会社の表記の変更のほか、先ほど説明した福祉部会設置に係る改正・追記を行っている。
 - ・ 今後の流れとして、本日の協議会で本件についてお諮りしたのち、規程の改正や委員の委嘱を行ったあと、1月から2月において第1回福祉部会の開催を予定。委員を委嘱予定の皆様には、再度本件について周知させていただく。

（※異議等なしのため、「資料7」～「資料9」のとおり承認）

（7）福祉有償運送事業者における自家用有償旅客運送登録の更新について

- 事務局から「資料10」により説明。
 - ・ 町で福祉有償運送事業を実施されており、本協議会の委員にもなられている、社会福祉法人江差町社会福祉協議会において、これまで福祉有償運送において複数乗車を行っていなかったところだが、利用者の利便性向上及び運行効率の向上を目的に複数乗車を行うこととするため、資料10のとおり更新登録を行う。
 - ・ 資料10の左下、黄色で着色している部分の複数乗車を行うという欄に、新たにチェックが入るもの。なお、複数乗車行う範囲については、透析患者が同一病院で同時間から透析を開始するためや、同一病院で受診され、受診終了時間が同一の場合における輸送の際に複数乗車を実施する。

(※異議等なしのため、「資料 10」のとおり承認)

(8) その他

- 事務局から江差町地域公共交通講演会について「資料 11」により報告。

4. 閉 会