

第3回能美市地域公共交通協議会

議事録

日時：令和7年12月23日（火）14時00分～

場所：能美市役所 大会議室

1. 開会

2. 協議会委員の交代及び委嘱について

[事務局より資料に沿って説明]

※出席委員19名（うち代理2名） 欠席委員 2名

事務局 5名

合計24名

3. 会長あいさつ

4. 議事

議案第7号 令和7年度辰口中学校冬季通学利用バスの運行について

[事務局より資料に沿って説明]

【委員】

昨年度、運行する日によってはバスが空になるような日もあったとのことだが、その理由は何か。保護者が送り迎えをしているのか。

【事務局】

天気の良い日は「自転車で行ける日は自分で行きたい」という生徒の思いがあり、どうしても乗車率が下がる傾向が見られた。

【委員】

その日ごとに乗りたいたときに100円を払って乗る形だと、例えば乗り切れないということも起こり得るのではないか。

【事務局】

乗り切れないということがないよう、余裕を持ってバスを準備していた

【会長】

運転手確保の問題等もあり、まず「2台で何とか運行できないか」が出発点だった。確実に利用者を把握するため、従来のアンケートでは「利用する」と回答したが、実際は利用されない方がいたりして、もったいない運行となっていた。そこで、料金的には従来の負担と変わらない範囲で、確実に乗る人を把握する工夫として、フリーパス券方式を採用した。

【委員】

資料では延べ 86 人とあるが、行きは 84 人、帰りは 60 人と 20 人以上の差がある。これは、帰りはバスに乗らないという回答なのか。

【事務局】

アンケートは延べ人数で集計しており 86 名となるが、「朝だけ乗る」「夕方だけ乗る」「朝夕方も乗る」生徒がいるため、実人数との誤差が生じている。

【委員】

定期券のようなものだから、朝だけ乗る人もいるということか。

【事務局】

このフリーパス券は冬期通学バスの運行ルートだけでなく、夕方の通常のみバス便にも使える。中学 3 年生は毎日学校が早く終わるため、夕方は通常のみバスルートで帰る生徒も一定数いる。

【委員】

参考資料を見ると、アンケート回答率が 47.2%と前年よりかなり低い。これは実際のバス利用実態を反映しているのか。

【事務局】

昨年度までは「乗るか／乗らないか／場合によっては乗りたいか」を全員に回答いただく前提だった。本年度はパスを買ったうえで乗りたい人にのみ回答いただく内容としたため、回答率自体は下がったが、希望人数としてはむしろ微増となっている。

【委員】

上りでは 1 日平均利用者数が伸びている状況もあり、こうしたアンケート結果を踏まえた今年の運行計画は妥当だと考える。

(議案第 7 号 原案のとおり承認を得る)

議案第 8 号 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

[事務局より資料に沿って説明]

【委員】

補助対象は連携ルートだが、目標として掲げている 17 万人という利用者数は、連携ルートだけの数字ではなく、のみバス全体の人数ではなかったか。

【事務局】

ご指摘のとおり、この年間利用者数はのみバス全体の人数である。

【委員】

そうすると、評価表の数字（目標値）は連携ルートと循環ルートを合わせたトータルということになる。補助金は連携ルートに対して交付されているのだから、連携ルート単独の目標達成状況を示す必要があるのではないかな。

【事務局】

能美市は全体で評価するという形で国に届け出ており、この数字は前回までのやり方・手法を確認したうえで作成している。

【委員】

実態として、連携ルートと循環ルートを分けた利用状況（令和6年度ベース）はどうなっているか。私の認識では、連携ルートは比較的順調だが、循環ルートは振るわないのではないかな。

【事務局】

連携ルートは昨年度より伸びる傾向にあり、循環ルートは地域差はあるものの、全般的に右肩下りの傾向にある。詳細は手元資料の範囲での認識であり、改めて整理する。

【委員】

この評価のやり方は、補助対象ルートだけで評価する方法でもよいはずだ。今後、評価手法を変えることはできないのか。

【事務局】

変更できないことはないと考えられるため、運輸局と相談したうえで対応したい。見え方として「連携ルートで予算を受けているのに全体で評価している」点は、表記を改めて確認する。

（議案第2号 原案のとおり承認を得る）

5. 報告

能美市公共ライドシェア「ノルノミ」の利用状況等について

〔事務局より資料に沿って説明〕

【会長】

利用者数が伸びない要因をどう認識しているか

【委員】

実験的な試験運行。「まだ車を運転できる」「家族に送ってもらえる」という声が多い。将来を見据えた制度として育てている段階

【委員】

公民館でのライドシェア説明会も出席率が高くなかった。「必要があれば乗る」程度の意識で、積極的な利用意欲は高くない。週末は家族の送迎で足りている世帯が多い

【委員】

「今すぐは不要」とされるのはどの自治体も共通の悩み。即効性はないが長期的視点で取り組む必要がある

【会長】

利便性をどう高めるか

【委員 D】

- ・運行時間は9時開始は遅い。8時～17時が望ましい
- ・料金は回数券方式は分かりやすいが、利用回数に応じた割引率を導入すべき
- ・行き先（着地）はスーパー等に限らず、能美根上駅等への接続を

【事務局】

病院・福祉会館等とのセット料金など付加価値の検討

【委員】

- ・日本のライドシェアには「日本版ライドシェア」と「公共ライドシェア」があり、「ノルノミ」は後者。
- ・「ノルノミ」は、のみバスが2時間使えない「時間的な交通空白」を捉えた、うまい制度設計である。
- ・ドライバー確保が最大の鍵。スクールバスの空き時間（9～16時）活用は合理的。
- ・「即時予約か／事前予約か」をどう組み合わせ、利用者に便利でかつ提供可能な体制をどう整えるかが課題。
- ・制約を外しタクシー化すればタクシー業界との調整が必要。将来のロボタクシー等も見据えつつ、当面どう育てるかが問われる。

【委員】

運転免許の自主返納支援と連携。移動交番車を活用し、返納手続きと乗るのみ利用支援をワンストップで行えないか検討中。同行する子世代へのアピールも有効

【委員】

ドライバー確保は県内共通の課題。県内自治体間で課題を共有してはどうか

【委員】

即時予約の可否、料金、周知方法について、利用者の声にどこまで応えられるか検討を

【委員】

市内タクシーは1社のみ。市がコミットするなら事業者として協力する

【委員】

国造地区は通学路であり、近年のクマ出没もあって自転車通学の安全性が懸念される。スクールバスの通年運行も検討に値するのではないか、との問題提起があった。

【事務局】

6月以降のクマ出没に対し、小学校は保護者送迎、中学校はスクールバス臨時運行で対応しており、出没頻度が高まる場合の対応を引き続き検討するとした。

6. その他

7. 閉会