

第1回公共交通で暮らしやすい未来を実現するPTメンバー意見概要

○開催日時：2024年5月29日（水）9:00～11:00

○アドバイザー発言要旨（プレゼン資料参照）

○メンバー発言要旨

（公民館長会 三宅会長）

- ・議論を特定しないと空中戦になってしまう。
- ・運転手不足に起因する路線廃止・減便、それによる積み残しなど早急に対処すべき個別の問題にも対応する必要がある。

（身障者福祉協会 広野会長）

- ・人口減少社会を前提に、暮らしやすい松江を総合的な議論が必要。障がい者にとっても公共交通は必須。
- ・公共交通維持のためにメンバーで知恵を絞っていききたい。

（一畑バス 吉田社長）

- ・この度の路線廃止・減便申し訳ない。
- ・利用者はR元年度の90%まで返ってきたが、運転手はR元：124名→R6：92名まで減った。人員確保に努めている。
- ・やりたいことは山ほどあるが、人員含めリソースが不足している。若い人に訴求できる会社を目指す。

（交通局 須山局長）

- ・慢性的な人員不足に加え、働き方改革により労働時間が短くなったため給与収入が少なくなる等、益々厳しい状況。
- ・どれだけ維持していけるか、持続可能なかたちを模索している。
- ・本年4月の路線ダイヤ改正でやむなく減便したが、当初積み残しの問題が生じた。
- ・定時性の確保などを通じて乗継ぎ環境の整備を行っていく必要がある。
- ・ネガティブな状況だがポジティブに変えていく場にしていきたい。

（鹿島タクシー 物部社長）

- ・業界としては、コロナ禍があげ利用者はほぼほぼ戻ってきている。
- ・昨年春に八束町にAIデマンドバスが導入されたが、タクシーと変わらない乗降場所、タクシーよりも低価格になっており、八束町のタクシー会社は松江駅で稼ぎ、八束町にはタクシーがいない状況となっている。
- ・その地域に合った交通手段を考えてほしい。

（旅客自動車協会 秦専務）

- ・協会として、バス・タクシーの仕事の魅力をどう伝えていくか。
- ・昨年度来から島根県とも連携して人材確保の取組みを進めている。

(JR 西日本 手島主査)

- ・松江では 2016 年に ICOCA 導入、2020 年には路線バスが IC カード決済対応となった。
- ・ICOCA や IC カード 1 枚で、移動や買い物など利用できればにぎわいの創出につながる。

(一畑電車 野津部長)

- ・コロナ禍があげ、観光の利用客（定期外）は戻ってきたが、地元利用（定期）は 2 割減から戻っていない。
- ・定期外の利用は多いため、客単価はあがっている。
- ・地域に根付く企業としては、地元の利用が大事だと考えている。
- ・「酔電」や「おでん電車」など企画列車を運行し、地元企業等に売り込んでいる。
- ・こうした取組みが届くよう、情報発信が必要。

(連合 丸山執行委員)

- ・運転手不足については、何十年前から認識していた問題。
- ・都会では車を持たない人も多い。車は管理コストもかかる。松江は車を持たなくても暮らせるまちにすることは、移住・定住の面からも効果が高い。
- ・今後も運転手不足は続く。状況はますます厳しくなってくる。
- ・この状況下で安心して暮らせるまちにするために、運転手・車両を総動員して、路線の維持の在り方を考えたい。
- ・運転手の処遇改善には、事業者の安定経営が必要。そのためにも利用促進が必要。そのために利用しやすい路線を構築すべき。

(島根県交通対策課 藤井補佐・大谷係長)

- ・島根県の人材確保の取組み紹介（別紙資料参照）

★メンバーからの発言を受けて

(島根大学 飯野教授)

- ・中長期的な取組みを見据えながら、喫緊の課題解決も当然必要。
- ・喫緊の課題としては、やはり運転手確保。
- ・運転手を取り合うのではなく、地域で養成できるか否か。
- ・スケジュールを立て、どこまでに何を詰めていくかが必要。いつまでに何人確保するか。そのためには処遇改善をどうするか、その原資を誰が負担するか、まで具体的に踏み込んで議論すべき。

(呉高専 神田教授)

- ・目下の現場の課題は深刻。

- ・各社の課題を一旦さらけ出して整理すべき。そのうえで、個社が良いか、連携が良いか、行政が良いか、効率的な課題解決の担い手主体を検討する。
- ・たとえば、ドライバー不足の課題。広島では、ドライバーの採用と今のドライバーの効率を上げるなどの手段がある。各社の車庫を共有化なども策として出てくる。
- ・各社の課題を一社では解決できない時期に来ている。
- ・各社の企画部門の体力も落ちている。その部分を行政がカバーするなど。
- ・PRについても一畑電車の「酔電」イベントに路線バスもリンクするなど。

(松江高専 三谷准教授)

- ・労働力不足は、短期的な話と長期的な話があいまいで、うまく整理できていない。これを整理したうえで議論を進めるべき。データを基にして。
- ・例えば、試験導入した AI デマンドなど新しいモードを成功したいがために、行政支出を増やしてサービスをよくして利用者を増やす、それって持続可能性のある交通か・・・？という認識を持つべき。

(呉高専 神田教授)

- ・高校生の採用について。高卒採用して、1 年社会経験、会社のルールを学ばせ、2 種デビューさせる。新卒メニューを作ることがあれば。

(一畑バス 吉田社長)

- ・昨年度、女性 1 名・男性 1 名を高卒で採用した。1 年間、整備も含めて路線バスについて学ばせている。
- ・新規採用、中途採用、県外からの移住・定住もトライしている。生活支援とセットでドライバー採用を行い、移住にもつなげていければとも考えている。
- ・運転手にとって明るい未来をつくるべく頑張っている。

(交通局 須山局長)

- ・できれば来年度から高卒採用を始めたいと考えている。
- ・本局の女性ドライバーの数は全体の 1 割。全国の公営交通の中では断トツの数字。レイクライン運行開始時に女性ドライバーの採用を進めたことが背景にある。今後も積極的に取組みを進めたい。