

令和 6 年度第 6 回松江市公共交通利用促進市民会議
第 5 回公共交通で暮らしやすい未来を実現する PT 意見概要

○開始日時：2025 年 3 月 25 日（火）15:45～17:45

○開会

- ・松江市長あいさつ
- ・会長あいさつ
- ・新規構成員あいさつ（倉石アドバイザー、松江県土整備事務所岡崎課長）

○議題 1) 令和 6 年度の取組み報告

- ～事務局より説明～
- ～島根県より説明～

（一畑バス_吉田社長）

- ・運転士不足への島根県・松江市の支援についてお礼申し上げる。
- ・定年退職された方・ドライバーを採用するなど、対策を講じてなんとか踏ん張りたいと考えている。

（松江市交通局_須山局長）

- ・県の助成事業にかかわらず、公営企業として独自で頑張っていきたい。
- ・島根県や松江市の取組み等に加え、全国的にも「運転手不足」の報道が多く、露出が増えており、結果として、応募に関する問い合わせを一定いただいている状況。
- ・一方で、辞める運転士もあり、継続勤務いただけるよう処遇改善に努めていきたい。

○議題 2) 目指すべき公共交通の姿（16 地域別カタログ）

- ～事務局より説明～

（加藤会長）

- ・美保関コミュニティバスを混乗に再び戻すことになった経緯は？

⇒（事務局）

- ・令和 3 年までは混乗運行しており、当時、極端なご不便があったということではなく、住民の皆様が、個人の利便性の追求ではなく、全体最適を考えていただいたと認識している。
- ・車両はあるのに、スクールバスで動いていない時間帯もあり、効率的な運行にするために混乗に戻してもよいという地元の理解があった。

（JR 西日本_森課長）

- ・公共交通の議論に光をあていただき感謝。
- ・市民の皆様が暮らしやすくお出かけしたくなるまちづくりに貢献できる公共交通の実現という大きな考え方については賛同。

- ・目標について「維持」という点を松江市としてどう受けとめているか伺いたい。
- ・現状が非常に課題があるというところから始まったと認識しており、この状態を維持するという点について少しお考えいただきたい。
- ・「ダイヤの維持」が目標になると、交通事業者がダイヤを削減しなければ目標達成できるが、極端に言えば、利用者ゼロでもダイヤを守れば、達成できるという点に疑問を感じる。
- ・この資料を初めて見られた市民の方々は、将来に亘り原稿のダイヤが維持・保証されると受けとめられる可能性もあり、誤解されかねない。事業者としてこのサービス水準を維持するために何するのか、行政として何をするのか。経済団体として何ができるのか、利用者として何ができるのかという、一人称で考えていただく投げかけが必要と感じる。
- ・ダイヤについては、JR 西日本としては経営判断を伴うものになっている。
- ・運転士の確保については鉄道も本当に大変な状況。
- ・人口減少についても、高校生の通学利用が収益の大きな柱だが、例えば雲南市から乃木駅の高校へ通う生徒はものすごく減っている。もともと3両で走っていた車両を2両にしたり、2両でもご利用が減ってきている状態。
- ・また、この3月に島根県内の高速道路が繋がり、松江から浜田へ行くことに対して、鉄道と車で時間的な優位性が変わらなくなってきた。
- ・そういった状況に置かれながらも、ダイヤの維持を求められているところ。
- ・基本方針に委員として賛同だが、このダイヤの維持がお約束できるものではない。
- ・一方で、まちづくりに貢献できる公共交通として、役割をしっかりと担っていかなければいけないと思っている。

⇒（事務局）

- ・この会議体（PT）ができ、路線バス事業者と話をする中で、バラ色の新設路線ができあがるということではなく、とにかく現状を「維持」することが難しいという認識に至った。
- ・鉄道事業者の皆様と話し合いの場をしっかりと設けておらず申し訳なかった。
- ・「維持」自体が高いハードルという認識で、この表現を使っている。
- ・1年前に、市民の皆様が抱えておられたであろう路線バスの廃止減便への不安に対し、そこを維持するということは、利用者の皆様への不安解消のメッセージとして使っている。
- ・高校生アンケートを行い、現状を維持してくれれば何とか通学できるという回答を得た。
- ・鉄道事業者の皆様、路線バス事業者の皆様が、この春のダイヤの減便がなかったことも大きい。
- ・「維持」は手段であって、目的は大方針の通りで、暮らしやすくお出かけしやすいまちづくりであり、一応の指標として現状のサービス水準を設けたところ（利用者の皆様の需要を幹和又うえで、1分1秒終発時間を早めない、1便も少なくしないということではない）。
- ・補完関係ということでは、一畑電車さんは湖北地区、JRさんは宍道・東出雲で幹線の役割を担っていただいている。これらのエリアでは路線バスで市内中心部までつながっている路線は無いが、バス路線を延伸してほしいという声もあるところ。松江市としては並行でのバス路線の新設というのはしない方針。

(呉高専_神田先生)

- ・今後郊外に住む方の人口が減り、郊外から中心に出ていく方が減る可能性は、鉄道だけの問題でなく、市内から放射状に延びるバス路線も同じ状況に至る可能性が極めて高かろうと受けとめた。
- ・「信頼」される公共交通ということを、口を酸っぱくしてスローガンにしておきたい。
- ・今までの概念だと信頼=定時性というふうにいきがちだったが、ここでいう信頼というのは、将来にわたり、使いたいときに使えるサービス水準が維持されている状態。
- ・今日ご説明いただき、「攻め」というスタンスが見えてきたし、いろんな方々と「丁寧」にコミュニケーションとられたと感じた。
- ・ダイヤ改正のタイミングでこういう方針でやりますというところを、もっと伝わるような形で打ち出さないといけないと思っている。例えば、交通事業者が合同でプレスリリースを打って、マスコミの皆さんの前で説明するぐらいのことも必要。
- ・ゾーン制運賃には非常に期待している。広島では利用回数が増え、新規の定期購入者が増えた。
- ・人口減少の問題がある中で、人口が減っても移動回数が増えればトントンという考え方もある。移動の活発化を公共交通が担うことができればよい。
- ・AI デマンドについては、朝夕は定時定時路線、昼間はデマンド運行など柔軟なサービスもできる。

(島根大学_飯野先生)

- ・昨年来、このままでいくと、公共交通が無くなってしまうのではないかという不安があった。特に子どもを持つ親からすると、どうやって学校に通わせようかという問題があった。
- ・そういう意味では、先ほどの資料は、当面このまちで安心して子育てできますよ、生活できますよ、というレベルは確実に保障しようとしたもの。
- ・ここから先はどう持続可能なものにしていくかということ、つまり事業者、行政だけでは無理なので、市民の力を借りるしかないというところで条例制定という話があったと認識。それぞれの役割をきちんと明示し、役割を認識してもらい、市民の意識と行動を変えてもらうということを長い目でしていけないといけない。
- ・まちづくり視点で考えると、市内のバス路線が松江駅に集約するという利点を生かし、例えば、松江のどの地域に住んでいても、公共交通を使って駅まで行けば、すべての診療科が揃っている複合施設が整備されるなど、立地適正化の観点からの必要な施設の配置を考え、安心して暮らせるまちをつくっていくという発想が次のステップとして求められる。

(国土交通省_倉石課長)

- ・「維持」という言葉は、機能を維持とか、水準を維持ならまだわかるが、どうしても今のそのまま、ということで、前向きではなく、後ろ向きの発想になってしまうワーディング。
市民の方々を巻き込んでいくには、維持ではなく「持続可能」などの言葉を使っていくのがよいと思う。
- ・「ネットワーク」という言葉について。国土強靱化の上下水道でそうした議論があるが、交通を社会資本インフラとして位置づけるのであればなおさら、「面」でとらえ、地域の一定のエリアで自立可能にするという発想もあり、人口減を前提に考えたときに、もはやただ単に何でもかんでもネットワークでつなげばよいということではないと思う。

- ・国では、新しい国土のあり方として、公共交通や医療、福祉、教育などの日常の生活サービスについて、自治体の行政区域に関わらず生活実態や経済活動のまとまりの圏域でとらえて応援していこうとする考え方(=「地域生活圏」)を掲げている。現在、国交省の有識者会議で議論を進めているところであり、こうした新しい取り組みも含め、交通だけでなく、あらゆる暮らしの領域に横ぐしを刺してできる限りの応援をしていきたい。

(松江市教育委員会_原田教育委員)

- ・コミュニティバスとスクールバスの混乗をうまく他地域に繋げていってほしい。一方、スクールバスは校外学習時などにも利用させており、その点の利便性確保には留意いただきたい。
- ・宍道地区の AI デマンドについては、使いやすいという声もある一方、予約しにくいという声や、通学時間帯の朝は定時定路線が使いやすいといった声もある。
- ・高校生のこどもが JR とバスで宍道から通学しているが、減便などは許容できるが、情報を早く分かりやすく伝えてほしいと言っている。遅延情報や乗継情報などが一発でわかるサイトなど、DX を活用して利用者の利便性を高めてほしい。

(松江高専_三谷先生)

- ・廃止減便が続いた運転士不足の中では、短期的な目線で「維持」を使わないといけない事情があった。今後、前に進んで最適化していく必要がある。
- ・AI デマンドバスの分析をおこなっているが、「AI」に丸投げしたら全てが解決と思ったら大間違い。人間が需給のミスマッチの調整をおこなうなど細かな対応が必要。
- ・乗継拠点の整備にあわせ、乗換え案内する方や観光案内できる方を配置できたら面白い。

(交通局_須山局長)

- ・運転士の数は減っていないが、運転士の働き方改革(いわゆる「2024 問題」)により厳しい状況。
- ・朝のピーク時は混雑の状況が続いており、飯野先生が携わっておられる「時差出勤」を市民会議で進めることで「ノーマイカー運動」など、利用促進の取組を再開できるようにしていただきたい。

(連合島根_丸山委員)

- ・本会議の取組みが前進したと率直に思っている。方向性が見えて安心感もある。
- ・労働組合の立場から、担い手確保に向けた島根県、松江市の取組みに感謝申し上げる。担い手、運航事業者としても頑張っていく。

(公民会長会_三宅館長)

- ・市民目線でいうと、まだまだ公共交通に対する不安は解消されておらず、不気味な沈黙と思っていた。
- ・タイムリーにきちんと、市民に情報提供することが大切。路線再編などにより、どれだけの数の運転士の余剰が生まれるのか、どれだけ財政支出が減るのかデータで示すことが必要。
- ・公共交通を社会インフラと位置づけ財政支出を行うには、行政は覚悟が必要。どこまで支えられるか。

- ・ 条例制定にあたっては、市民・利用者の役目・責務もしっかりと記載する必要あり。自治会輸送などの手法も活用する必要あり。長期的な視点が求められる。
- ・ また、交通行政を担う部署の体制整備も必要。

その他

- ・ PT の継続設置、委員・アドバイザーに続投を依頼。併せて、市民会議の構成団体も更新を迎えるため継続を依頼。