

第7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7月28日（月）13:00～15:00

○議題1 令和8年4月実施予定の第1弾施策検討状況

1) 路線バス編成

①等間隔ダイヤ（案）、②コミュニティバスの路線延伸
～事務局、松江市交通局より説明～

（島根大学 飯野先生）

- ・見せ方の問題。従前よりどこがどう利便性が良くなるのか。

（連合島根 丸山執行委員）

- ・等間隔ダイヤをすることによって、必要な運転士数にどれだけ余剰が生まれるのか。
- ・現状の運転士数を維持するのがマスト。
- ・一般則でいうと、働き方改革における残業時間の上限720時間にもっていかれる。
→（交通局）
 - ・等間隔ダイヤをすることで運転士繰りは効率的な運用になると想定している。
 - ・具体的な数字は、朝のダイヤ改正を考えていることもあり、今はお示しできない。

（松江市教育委員会 原田委員）

- ・2社局の時刻表がひとつにまとまるのは画期的。
- ・経由地も同じところを通るのか。
- ・コミュニティバスの路線延伸は今の台数での運用になるのか。
→（松江市交通局）
 - ・経由地については、路線によって異なる場合がある想定。
 - ・わかりやすくなるよう、共通の時刻表を作成するなど、工夫してやっていきたい。
- （事務局）
 - ・コミュニティバスの定義は交通空白地、交通不便地の解消を第一にしており、また路線バスの代替交通として導入している。
 - ・島根町においては、生活エリアに買い物や病院の施設が無いため、川津までコミュニティバスを延伸したいと考えている。
 - ・アンケート調査の結果でも、生活施設のある川津まで延伸してほしいと言った声もある。
 - ・運用台数については、増えることが想定されるが、松江市全体で考えた時には一畑バスの路線に支援していたものがコミュニティバスに振り替わるイメージである。
 - ・御津線についても、既存バス路線との重複を解消・補完する形でルート変更して、朝に限らず県民会館前まで延伸したいと考えている。

（呉高専 神田先生）

- ・今までやってきていなかった取組みをエッジを立ててやってみたら良いと思う。

- ・1回やってみると、他の路線でも、と出てくる可能性もある。
- ・路線の再編を考えると、稼げない路線の効率化に走りがちだが、稼げる路線をもっと稼げるようにというアプローチもある。
- ・全体を鑑みて、良いところに投入して稼ぐという視点もある。

(松江高専 三谷先生)

- ・データを用いて、定量的に提案できればもっとよいと思う。
- ・第2弾の拠点整備による効率化と齟齬がでないよう、将来的なプランとの整合性を諮って実施してほしい。

○議題1 令和8年4月実施予定の第1弾施策検討状況

2) 運賃

①ゾーン制運賃の導入

～事務局より説明～

(連合島根 丸山執行委員)

- ・松江市管内2社局のゾーン制運賃導入という理解でよろしいか。

→ (交通局)

- ・2社局共通の制度で導入したいと考えている。
- ・現状の運賃からどう変わるのか。

→ (交通局)

- ・改定率という指標を用いると、300円の場合は42.7%、250円の場合は22.5%といった指標となる。詳しくはP22、P23の(参考)をご覧ください。

(松江市交通局 小村局長)

- ・今現在考えているのは、2社局同時にゾーン制運賃制度を用いて運賃改定に取り組むということ。
- ・250円、300円がひとり歩きしてはいけない。あくまで参考のシュミレーションだのご認識いただきたい。
- ・4km初乗りが250円、300円であることについて、大きな方針としてどうかご意見いただきたい。

(連合島根 丸山執行委員)

- ・利用者にとって、250円はインパクトがある。
- ・処遇改善や物価高騰で事業者の経費は上がっていくことが想定される。
- ・ゾーン制運賃はタクシーの初乗りに似ている。
- ・キロ刻みが短くて結果、どこかで一緒になる想定。
- ・4kmが妥当かどうかということはこれから煮詰めていった方がいい。
- ・値上げについては賛成だがこれから煮詰めていった方がいい。

(島根大学 飯野先生)

- ・ゾーン制については賛成。
- ・ゾーン制で見える化する意味を考えてほしい。
- ・松江市のコンパクトプラスネットワークの考え方にも関わる。中心部、どの範囲を維持していくかなる。
- ・中心部から離れているところに住むことによって、負担が伴うことを見える化することに意味がある。
- ・問題は金額。暫定税率、ガソリン代を下げると車の方がいいってなる。
- ・現状においては 250 円がファーストステップとしては妥当なところ。
- ・何%あがるといって、%だけに目がいってしまうとイメージが悪い。
- ・誤解させない形での打ち出し方が必要。

(呉高専 神田先生)

- ・ゾーン制はわかりやすく賛成
- ・中心部に寄せて人を動かして、買い物に行き帰る、面的な側面も。
- ・サブスクに検討の余地がないか。
- ・広島では IC 都度払いの方がサブスクにシフトし、利用者が増え、総収入も増加した。
- ・外の人は正規の料金で乗ってくれ、市民にはサブスクでという設定に分けて市民はお得に動いてくれという運賃設定も考えてほしい。
- ・収入がどうなるか。ユニークユーザーがどうなって、サブスクチケットを持つ人がどれくらいになるのか。シミュレートをおこなってほしい。

(国土交通省 倉石課長)

- ・「ジャングリア沖縄」が先日オープンしたが、訪日外国人入場料には 2 割～3 割差をつけた。
- ・二重価格を今後の検討材料としてはどうか。
- ・路線再編、運賃改定で議論したことは自治体の福祉サービスの側面と財政出で投資して経済循環を促す 2 つの側面がある。
- ・サブスクやリソースにより稼げるものへのシフトなど、ターゲット層を分けて話す必要がある。
- ・正規料金があって、インバウンド価格や住民価格があるイメージ

(松江高専 三谷先生)

- ・運賃値上げはやむを得ないがインフレと処遇改善がごっちゃになっているのがよろしくない。
- ・インフレは政治的事情もあり、円がどうなるか、不安定化する中である程度ルール化して今後を踏まえた仕組みづくりをしてはどうか。
- ・調整運賃、短距離移動したいという需要をどうカバーするか。
- ・生活全体を考えた時には病院や買い物を松江駅だけではカバーできないのではないかな。

(松江市教育委員会 原田委員)

- ・子を持つ保護者だとすると、1 回の運賃より定期代がいくら上がるのか気になる。
- ・運賃値上げはしょうがないと思う。みんなもわかっているところ、

- ・個人的には 300 円の値上げでもいいと思う。ただそれは神田先生や倉石さんのおっしゃるような単発で使う人や観光客への金額設定でのことで、よく使う方や高齢者、障がいのある方などへは、定期や割引での金額設定を考える必要があると思う。

（身障者福祉会 広野会長）

- ・交通弱者の立場から言うと、等間隔ダイヤ（案）やコミュニティバスの路線延伸はいい方向だと思った。
- ・それに伴う、市の財政負担はどうなるのか。
→（事務局）
 - ・財政負担については、全体としてどうなるのか精査中で財政セクションとつめておく必要があることを認識している。

（公民館長会 三宅会長）

- ・方向性は 3～4 年前から議論していたことがやっと具体的になってきた。
- ・財政論についてはしっかりつめていただきたい。
- ・路線バスはビジネスモデルとしては限界。公共がインフラとして支えるべき。
- ・現在公共交通に支出している約 10 億をどう配分するか。
- ・観光客、インバウンドの運賃の話もあったが、松江市においては福祉的側面が強い。
- ・奈良では 1 日乗り放題の乗車券があったが今後の検討材料として、今ではない。
- ・今は福祉として市民の移動の足をどう確保するかが大事。
- ・あたかも 1 社で運転士 140 人を使ってどういう路線が組めるのか。
- ・今回の改正案は第 1 歩目。まだまだ先があると感じている。
- ・運賃改定もやってみればいい。やることが第一。3～4 年前から言っているのですぐやってほしい。

（松江市交通局 小村局長）

- ・サブスク、二重価格の話があったが、朝の通勤時が非常に混雑するようになったため、ピーク時の分散を目的にオフピーク割引を検討している。
- ・運転士の確保については、人件費をコロナ禍前と比べて 1.3 倍にした結果確保が進んだが、定着のためには処遇改善が必要。
- ・運転士が育休や介護休暇などをとりやすい環境にしないと定着に繋がらない。

（松江市まちづくり部 石本部長）

- ・本市では、新たな土地利用制度についても検討を進めているところ。
- ・交通政策についても、「ゾーン制」も含め、まちづくりの観点を踏まえ検討を行っていく。

（国土交通省 倉石課長）

- ・料金は上げるべきだが、市民の納得感を得るためには見せ方が必要。
- ・10 億の支出があるが、需要喚起や観光施策等で収入を工夫していますというセットでの見せ方。

(一畑バス 吉田社長)

- ・値上げしなければ事業継続困難。補助をもらってトントン。
- ・増加傾向にあり、市の負担も大変。
- ・路線バスを切り離してという声もあるが、貸切・高速、路線バス両方とも頑張っていきたい。
- ・島根県は訪日外国人数はで 47 番目。
- ・バスは乗りにくい。わかりやすい運賃、複合的な対策をしていく必要がある。
- ・運賃改定については否定的な意見がなく喜んでいるところ。

(呉高専 神田先生)

- ・運賃改定は必要だが、言い方は気をつけないと。
- ・増収、利用者を増やす、ひとりひとりが公共交通で支払う金額を増やす。悲壮感ではドライバーが減る一方。

○議題 2 その他

1) 自動運転実証運行

～事務局より説明～

- ・自動運転 WG (7/11) 開催について報告
- ・(前出の委員質問について自動運転の観点から回答)
- ・二重運賃について、自動運転バスはキャッシュレスが前提であり、高齢者や市民といった割引条件に前橋市で実証のマイナンバーカードと交通系 IC カードとの連携も参考となる。
- ・戦略的に「稼ぐ路線」の代替を考えると、自動運転バスは乗車定員(着席前提)から難しいと史料。

2) 「日本版ライドシェア」

～事務局より説明～

3) レイクライン 30 周年記念イベント

～松江市交通局より説明～

(連合島根 丸山執行委員)

- ・自動運転の本格導入には莫大の負担がかかる。松江市の人口規模で費用対効果はいかがか。
- ・安全上、座った状況でないと運行できない。他地域を見ても実証運行されているが、本格的レベルにはまだ。
- ・実証運行のイベントで観光客が見て終わるものであれば、実証運行する意味が疑問。
- ・コミバスでの運行がまだよいと思う。
- ・実証運行自体はいいが、導入にいたってはいささか疑問が残る。
- ・ライドシェア、今でも反対。2 種免許を持たない有償が増えている。
- ・タクシー運転手が増えている状況でライドシェアをおこなう見解を伺いたい。

→ (事務局)

- ・今年度の実証運行にかかる市の負担額はない。
- ・136 万円の機運醸成動画の作成は市が行うもの。
- ・自動運転バスは相当程度の費用がいる。次年度以降は国交省の補助金を活用して進めていきたい。
- ・費用対効果の算出は難しい。クロスセクター効果はどうかなど、公共交通全体の効果積算について研究してまいる。
- ・郊外部、中心市街地など本市での適正については、今年度の検証を踏まえ検討していきたい。

- ・タクシーの需要者バランスは改善していることは承知している。
- ・準特定地域の解除に向けて、島根県をとおして国に要望している。
- ・市の取組みは入口はライドシェアだけど、プロのタクシー運転手の増加につながる仕組み。
- ・引き続き WG で議論していきたい。

（旅客自動車協会 秦専務理事）

- ・タクシードライバーを増やして、日本版ライドシェアの必要をなくしていきたい。
- ・ライドシェアドライバーを募集しても応募はゼロ。タクシードライバーとして採用予定の人をライドシェアとしてやっており、悪い話ではない

（公民館長会 三宅会長）

- ・公共交通の基本条例を作る話はどうなっているか。

→（事務局）

- ・議会や議員を巻き込みながら取り組んでいるところ。制定時期についてはタイミングを見計らって進めている。