

## 平成 30 年度第 3 回 松江市公共交通利用促進市民会議

1 日 時 平成 31 年 2 月 6 日(水) 14 時 00 分～16 時 30 分

2 場 所 松江市市民活動センター5 階 501・502 研修室

### 3 出席者

- (1) 委員 飯野会長、浅田副会長、内藤委員、尾上委員、村松委員、三宅委員、小数賀委員、佐々木和子委員、長野委員、家島委員、近藤委員、佐々木弘臣委員、勝部委員、梶谷委員、細田委員、藤原委員、山崎委員、新宮委員、板谷委員、稲田委員、土江委員（伊藤代理）、和田委員（植弘代理）、小早川委員（荒川代理）、吾郷委員（坂田代理）
- (2) 事務局 交通政策課長 比田誠  
交通政策課バス交通係長 石津宏明  
交通政策課交通企画係長 佐藤広樹  
交通政策課バス交通係専門企画員 松本健

### 4 議 題

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議事
  - (1) 報告事項
    - ア バス停美化活動について
    - イ 平成 30 年度うちわプロジェクト実施結果について
    - ウ 啓発活動への参加について
      - ① バス・鉄道ミニフェスタの実施
      - ② 第 9 回バスまつりへの参加
      - ③ 第 25 回松江市環境フェスティバルへの参加
    - エ バスまつりアンケート調査の結果概要
    - オ 松江市内路線バス小学生以下無料乗車イベント結果について
    - カ 第 10 回松江市一斉ノーマイカーウィークの実施結果について
  - (2) 協議事項
    - ア 第 10 回松江市一斉ノーマイカーウィーク参加事業所表彰について
4. 事例発表
  - (1) 地域共助型電動カート実証実験
    - 発表者：「社会福祉法人みずうみ」理事長 岩本雅之 氏
    - 「松江工業高等専門学校」数理科学科 村上亨研究室
5. その他

5 議事の要旨

1. 開会

2. 会長あいさつ

・飯野会長があいさつをした。

3. 議事

(1) 報告事項

ア～カについて報告をした。

(2) 協議事項

ア 第10回松江市一斉ノーマイカーウィーク参加事業所表彰については非公開。

4. 事例発表

(1) 地域共助型電動カート実証実験について社会福祉法人みずうみの岩本理事長、松江工業高等専門学校 数理科学科 村上亨研究室の三代さんが発表した。

5. その他

6 会議経過

別紙のとおり。

7 所管課等

松江市歴史まちづくり部交通政策課

電話 0852-55-5661

## 1 開会

(比田交通政策課長：事務局)

本日の会議の出欠状況について、過半数以上の委員が出席であることから設置要綱第 8 条 2 項に定める定足数を満たしていることを報告した。

## 2 会長あいさつ

(飯野会長)

皆様お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。季節外れの暖かい陽気で自転車で走って来たが快適だった。自転車で来たのはいいが、このスティックビルは駐輪場が非常に狭い。今日はウィークデイということであまり停まっていないが、だいたい 25 台分しか駐輪スペースがない。松江の街を見ていていつも思うのは、公共施設が基本的に車で来ることを前提に整備される風潮があり、非常に間違った方向でやられている気がする。結局、車で来ることを前提にすると広い敷地や駐車場がどうしても必要になるので、街中にできない。みんな郊外へとなくなってしまって、人口減少社会の中でそれらを維持するため、コストが非常にかかるという悪循環に陥っている。それを何とかして変えていきたいと中心市街地活性化法などをやってきたが、なかなか上手くいかず、最近では立地適正化ということで都市計画法が改正され、その方向に松江市も進んでおり、先日松江市はその原案ができパブコメをやっている。ぜひ公共交通に携わっている皆さんには、これはセットの問題なので、そのことについてもぜひ関心を持ってもらえると嬉しく思う。同時にこういう施設が、できるだけ徒歩や自転車でもアクセスしやすい方向になっていくと嬉しい。

JR 松江駅の駐輪場は松江市の駐輪場。JR はなぜ駐輪場を整備しないのか。実は交通事業者の皆様がそういったことをある程度念頭に置きながら、普段からいろいろなことを考えてもらえたら嬉しいと思う。

## 3 議事

公開・非公開について

(飯野会長)

協議事項の平成 30 年度松江市一斉ノーマイカーウィーク参加事業所の表彰については、未確定情報であり、表彰候補の事業者を確認をしていくという議案になる。公になることで不当に市民および事業者に混乱を生じさせる恐れがあるため、松江市長公開条例第 30 条第 1 号基により非公開にすべき案件と考えている。

協議事項のうち表彰事業所の選考部分に限り非公開扱いとすることに全委員から異議がないことを確認した。

(1) 報告事項 ア バス停美化活動について

(三宅委員：利用促進・サービス向上部会長)

昨年の 9 月 29 日、台風が来る日に朝から利用促進の一環として美化活動を行った。県民会館前のバス停とイオン松江店前のバス停清掃を行った。例年だと最初に県民会館前を掃除してからイオン前に移動して 2 カ所やるのだが、大変悪天候だったため最初から 2 班に分かれて実施した。会長にもお出かけいただき、さらには各事業者からも若い従業員の方にもお出かけいただきお礼を申し上げます。いつも思うのは駅の品格。その街の玄関の駅に降りてトイレに入るとその街の品格が分かるように、主要なバス停の清潔さがその街の評価を決めている。今年は大型連休やホーランエンヤの一大行事もあるので県内外から多くのお客様が来ると思われる。そのようなときに主要なバス停が美しく保たれていることは大変重要なことだと思うので、定期的にこういった活動を実施して、関係者の皆さんや学生の皆さんとこの活動を進めていけると大変意義のあることになると思っている。

(梶谷委員)

当日参加させていただきました。毎年清掃する度に、汚くて大変申しわけないと思いながら掃除をしている。

気になったところは随時清掃しているが、数百か所停留所があり、その全てを清掃するとなると非常に労力がかかり、人数をかけなくてはならないので、現在至らないところがあるのが心苦しい。今後は汚れている停留所の時刻表板や張り板を随時きれいにしていく予算が取ってあるので、限られた予算ではあるがきれいにしていきたいと思っている。

**(石津バス交通係長：事務局)**

平成 29 年度にも県民会館前のバス停を清掃している。バス停の中にポスターの掲示をしているが、ポスターの高さが違ったり張り方が違ったり見苦しい状況だったので、掲示の方法を合わせるとともに、テープが多く残っていたので剥がれやすいテープでポスターを張っていただくように張られる方に指導した。今年はその成果でガラス等にテープの跡が残っていないく、非常に掃除がしやすかったと聞いている。イオン松江店前のバス停はごみが散乱しているのではと思っていたが、イオン松江店側が片づけをしているようで、目立ったごみは無かったが床にガムの吐き捨てた跡がかなり残っていた。張り紙で注意というわけにもいかないが、何かしらの方法できれいに使ってもらう方法を今後も考えていかないといけないのではないかという意見をもらっている。

**(飯野会長)**

一畑バスは郊外路線も含めて傷んでいるバス停があると聞くが計画的に直しているか。

**(梶谷委員)**

昨年度直しているが、まだまだやっていない所もある。

**(飯野会長)**

コミュニティバスのバス停についても、以前うちの学生たちが調査したが、きっとこれがバス停ではないかというような棒だけ立っているようなバス停もあると聞いているので、きちんとバス停が分かるように管理をしていく、あるいは管理をどうしたらできるのかという仕組み作りについても検討していきたい。

**(1) 報告事項 イ 平成 30 年度うちわプロジェクト実施結果について**

**(佐藤交通企画係長：事務局)**

松江市民や松江に観光などで来られた方々に、少しでも涼しいバスの時間を過ごしていただきたいという趣旨のもと、昨年度から実施し今年が 2 年目になる。うちわは各種団体あるいは企業の方の厚意により寄贈していただくことにしている。うちわは昨年も置かせてもらったレイクライン、また今年からは美保関と八雲のバスターミナルにも設置している。実施結果について、配布本数は平成 29 年度が 1,500 本に対して今年度は 2,750 本と 8 割増しになっている。増加した理由に関しては期間を 1 か月早い 7 月 7 日に実施した。前年度はお盆前に実施。去年の夏は非常に猛暑だったこともあり、とても好んで使われたと思われる。なお提供いただいた団体、企業については資料 2 に記載している。大変お世話になったと思っている。

**(飯野会長)**

うちわは足らなくて困っているのか。

**(佐藤交通企画係長：事務局)**

今年度は昨年度よりも多少余分に用意していたが、今年度はとても暑く持って帰る人が多く、急遽集めたということがあった。いただけるものがあればぜひお願いしたいと思っている。

**(佐々木和子委員)**

うちわは花火大会などで配ってもらいが捨ててあることが多い。翌日掃除をしたときなど、うちわが色々な所に捨ててあったとよく聞く。そういったうちわを再利用できたらいい。バスの中や松江駅などでも使うときはどんどん使うが邪魔になれば捨ててあることもあるので、掃除をするときに回収したら良い。家庭にはそんなにたくさんない。

## (1)報告事項 ウ 啓発活動への参加について

### (佐藤交通企画係長：事務局)

#### ① 「バス・鉄道ミニフェスタ」の開催

松江市一斉ノーマイカーウィークに先立って、10月14日(日)にイオン松江店で開催した。バス鉄道のイベントを開催することで普段マイカーを利用している市民に取り組みを周知すること、またノーマイカーウィークへの参加を促すことによって今後の公共交通利用者の増加を図っていくことが趣旨である。今年の特徴としては、共催団体から多くの担当職員に参加いただいた。特にお世話になったのが連合島根。協働の取り組みとしてバス乗り方教室を企画、開催していただいた。

2階では、塗り絵コーナー、交通事業者による広報活動を行い、約220人の親子連れの方にお越しいただいた。また、島根大学と松江高専の学生が作成したバスの乗り方、マナーなどを学べるバス紙芝居を上演し、130の方に観覧いただいたが、通りすがりの買い物客の方も立ち止まって聞き入る様子も見受けられた。

店内の出入り口付近でノーマイカーウィークのチラシ配布を行い、1,100枚を配布した。北側駐車場では、連合島根主催で一畑バスに全面協力をいただいてバスの乗り方教室を行い35人に参加いただいた。

こうした活動によってノーマイカーウィークの事前周知、この取り組みの普及啓発活動をしっかり行えたと考えている。

#### ② 「第9回バスまつり」への参加

今年度は10月20日(土)に開催した。毎年イベントである。市民会議としてはバス紙芝居の上演を昼前に1回、メインステージでスクリーンを使用して行い、会場内の全ての来場者が見られるようにした。また塗り絵コーナーには150人の来場があった。合わせて来場者にアンケートの依頼を行った。パネル展示も行った。

#### ③ 「第25回松江市環境フェスティバル」への参加

11月4日(日)に開催された。毎年イベントである。パネルと交通局のハイブリットバスを展示した。

### (藤原委員)

今年は多少来場者が少なかった。来場者にとっては中が混雑していなくて良かったのではないかな。

### (梶谷委員)

来年は10回目になるので、記念のイベントになると思っている。弊社としても、今まで同じような内容でやってきているので、戦隊ものを呼んでみるなどしてもう少し小さいお子さんが来てくれる企画がないかという話をしている。これは予算の問題もあるが、検討してみる。

## (1)報告事項 エ バスマつりアンケート調査の結果概要

### (佐藤交通企画係長：事務局)

市民会議のブースで塗り絵を楽しんでいる子どもの保護者に回答してもらった。回答者は42名で性別は女性が若干多く、年齢は30代や40代の子育て世代が多かった。住まいは松江市の方が86%と多かった。

当日の主な交通手段は、バスで来られた方が14%と他のイベントに比べると多かった印象。

過去1年間の路線バスの利用状況は、週に1日以上利用した方が17%であった。平成28年度に1万人アンケートで、市民の方に過去1年間の路線バスの利用状況を聞いた際には、週に1回以上利用した方が9.3%であった。来られた方の属性などが違うので一概に比較はできないが、多い印象は持っている。

路線バスの乗り方について、よく知っているが4割、知っているが5割であり、多い印象だった。

路線バスに関して気になるマナー違反は、混雑時に二人掛けの席に鞆を置いている、携帯電話での通話、バス停にゴミを捨てている、バス停での割り込み、ドア付近の人が前後に詰めないで入りづらいなど日頃目にする光景が多かった。

バス紙芝居については、紙芝居が昼前だったため、回答者は少なめの8名だったが、強調しておきたいのは肯定的な意見しかなかったことである。

来年のバスマつりへの参加意向についても、ぜひ来たいが44%、来たいが56%と肯定的な意見のみであった。

**(浅田副会長)**

気になるマナー違反のところだが、細かく年齢別や性別に分けてみるとそれぞれの立場や属性によってマナー違反だと思ふ内容が異なっている。人によってマナー違反だと思ったり、思わなかったりする場合がある。余談になるが、住民の方から松江高専の学生が優先席に座っているので、それを注意してくれないかという電話があった。これは状況にもよるかと思う。優先席に座る行為そのものがマナー違反だと考える人もいるが、逆に優先席を必要とする人がいない場合は、通路に立っているとかえって通行の妨げになるので座った方がマナーとして良いのではないかと考える人もいる。考え方や立場によってマナー違反が違ってくるので、「市民会議としてはこういったことをマナー違反だと考えます」や「こういう風にしてもらおうとありがたいです」というルールを示したりすると分かりやすいのではないか。今回も実際に見ると、マナー違反だと思う、思わないがいろいろ分かれているので、ぜひそういった取り組みをしていけたら良いと思う。

**(飯野会長)**

この問題はずっと議論していて、世の中の方向として当たり障りのない方向にいかようとしている。注意はできるだけ運転手さんにしてもらおうという方向になっているが、これをやっているとも問題の解決はしないので、市民会議として「松江市でのバスマナーはこういったものです」というものを出してもいいと思う。もちろん賛成、反対が出てくると思うが、なぜそれをマナー違反だと思うのか説明する機会が発生するので、むしろ意見が出てきた方が良く思っている。そういったことをきちんとすることも大事ではないかと考えている。

**(1) 報告事項 オ 松江市内路線バス小学生以下無料乗車イベント結果について**

**(佐藤交通企画係長：事務局)**

昨年度に続き、松江市内路線バス小学生以下無料乗車イベントを実施した。内容は10月の土日、祝日限定で利用券を持参した小学生以下に限り、市内路線バスを無料とした。適用日は9日間。利用方法は利用者が利用券を切り取って運賃箱に入れる。対象路線は松江管内で運行する路線、一畑バス全路線(高速バス、空港連絡バス、隠岐汽船連絡バス、松江境港シャトルバス、臨時バス、出雲管内を除く)、市営バス全路線(レイクライン、臨時バスを除く)や日ノ丸バス松江線の黒田町車庫～羽入間、松江市コミュニティバスの全路線が対象。

利用促進策としては、今回は無料券付きのチラシをバスまつりで配布したのみ。配布数は1,000枚程度と少なかつたこともあり、利用が伸びなかつた。そのような反省から今回は市内の各小学校を通じて全児童にチラシを配布した。チラシの作成にあたっては、子供や保護者に手に取ってもえるような工夫として絵や写真を入れた。また簡易な表現を用いる工夫をした。また具体的な乗り継ぎコースを提示した方が使うイメージしやすいのではないかと思ひ4コースを提案した。さらに協賛店を集み、チラシを協賛店に提示すると特典を受けられるようにした。結果は昨年度の利用者が34人に対して、今年度は441人と目標の400人を超える非常に嬉しい結果となつた。

この取り組みについては、休日のバス利用策として一定の効果があると考えている。今後もバス事業者や国土交通省島根運輸支局とも協議しながら継続していきたいと考えている。前回の市民会議で、普段バスに乗つたことのない子供が1人で出掛けることへの懸念について意見があつたが、幸いチラシで注意喚起をしていたことなどもありトラブルはなかつたと聞いている。今後もそのような点を踏まえて実施したいと考えている。

**(飯野会長)**

今回利用者が増えた一番の要因は何か。

**(佐藤交通企画係長：事務局)**

チラシの配布数を増やしたことが一番大きいと思うが、コースを示して「路線バスの旅」という言葉を使ってPRしたことが実際にチラシを手に取って貰えた要因。問い合わせもたくさんあり、とても良かったと思つている。実は10月の最初の三連休は台風の接近により、イベントが中止になるところもあり、厳しい条件だったが、しっかりPRすることで利用が増えることが分かつた。市民会議や松江市交通政策課のFacebookでのPRも今回特に注意して行つた。これによりどれだけ伸びたかは分からないが広報活動は非常に重要だと考えている。

## (飯野会長)

モデルコースみたいな形で例示をしたのは利用者からするとイメージがしやすく良かったのではないかと。観光地に行くと定期観光バスがあるが、松江で定期観光バスを走らせるのはまだまだ難しい。しかし、路線バスでも十分それと同じようなことができるということをも具体的に示せたことが大きい。今こういった動きが全国的にも広がっているのでは、四季折々充実したコースができると面白い。

### (1) 報告事項 カ 第 10 回松江市一斉ノーマイカーウィークの実施結果について

#### (佐藤交通企画係長：事務局)

参加事業所数は目標 160 事業所に対し 136 事業所。参加者数は 4,100 人以上を目標としていたが、実績値は 3,900 人。公共交通の旅イベントの利用件数は 441 人。CO<sub>2</sub>の削減量は 17.4 トン。

参加状況について、昨年に比べて参加事業所が 14 事業所少なくなっているが、10 年間で見ると 3 番目である。参加者数は昨年より約 200 人少なくなっているが、10 年間で見ると平成 25 年と同率の 2 位であった。その要因としては、昨年は 9 月 21 日～30 日の 10 日間の取り組みだったが、今年は 10 月の 7 日間と日数が少なかったことが挙げられる。参加事業所が減ったことについては、可能性として 9 月から 10 月に実施日を変えているので、浸透していなかった面があったのかもしれない。いずれにしても今年度から切り替えをしているので、今後はその辺りを注意したいと考えている。CO<sub>2</sub>削減量は昨年よりも少なかったが、10 年間で見ると 2 番目という非常に高い数字になっている。

期間前の 9 月 26 日と期間中の 10 月 16 日に渋滞長調査を実施した。天候は両日とも曇り。最大渋滞長を比較すると 9 方向、市内主要交差点の 6 地点において最大渋滞長が減少しており、ノーマイカーウィーク施策により渋滞が緩和されたと考えている。渋滞長調査については主催者である松江国道事務所に大変お世話になった。今回は実施していないが、来年度以降はバス事業者にも協力をいただいで、期間中の乗車の増減の傾向などについて、バスの運転手から聞き取りを行いたいと考えているので、また相談させていただければと思っている。

バス利用者数について、市営バス主要 4 路線の利用者数を見ると期間前よりも期間中が増加している。平日の晴れの日を比較すると、期間前と比べて期間中が 35.8%、期間後が 6.1%増加した。平日の雨の日は期間中が 17.0%、期間後が 11.5%の増加と、期間中だけではなく期間後もある程度効果が持続したという結果だった。土日の晴れの日も期間前と比べて期間中は 11.5%の増加、期間後は 9.9%の減少となったが、期間中の実施日が 3 連休の中日だったので、他の日曜日と少し状況が違ったことが要因として考えられる。3 連休ではない日曜日を選ばなかったが、昨年の 9 月中下旬は週末に台風が多く、晴れの日が他になかったという事情がある。土日の雨の日は期間中に該当日が無かったため、今回は比較を見送った。

#### (長野委員)

渋滞の定義とは、台数なのか、距離で何 m 以上が渋滞なのか。

#### (佐藤交通企画係長：事務局)

本日資料を持ち合わせていないので、ノーマイカーウィークの表彰式へのご案内と一緒に、渋滞の定義に関する資料を送らせていただく。そちらで確認いただければと思う。

#### (板谷委員)

渋滞の定義は基本的には時速 20 km 以下になることだが、今回の渋滞の定義をそうしているか分からないので、確認してから事務局に伝えようと思う。

#### (荒川代理)

今年度のノーマイカーウィークの取り組みのひとつにサイクル&バスライドがあったと思うが、その結果について教えて欲しい。

#### (佐藤交通企画係長：事務局)

サイクル&バスライドは市の施策としてモニターを募って実施した。PR についてはチラシを送って募集したが、非常に集まりが悪く、結果、各バス停で数人しか集まらなかった。バス事業者の皆様や運輸支局にいろいろ

る相談をさせていただき、モニター用に無料乗車券を発行し取り組んだが、非常に残念な結果となった。

**(飯野会長)**

原因は何か。

**(佐藤交通企画係長：事務局)**

まだ分析が十分できていないが、申込制にしたこと、基本的に通勤など場面を特定したこと、PR 不足などがあると思う。また、声掛けする中で思ったが、意外と自転車を持っている人が少なかった。本格的に実施する場合には、駐輪場をどうするのかということや放置自転車の問題など様々な課題があると感じている。

**(飯野会長)**

松江市内は自転車に対して冷たい。その意識を変えていかないといきなり自転車とバスでというライフスタイルを提案してもなかなか受け入れられない気がする。松江駅に自転車を停めると 150 円かかるが、駅前のテルサに車で行くと割引券がもらえる。自転車で行っても割引券がもらえないので、なぜ環境に良いことをすると逆にペナルティを受けるのかなと思ってしまう。そういうところを根本的に考えていかないといけない。豊橋市が今行っているが、通勤手当で徒歩や自転車で来る人を優遇し、バイクや車で来る人にペナルティを与えたところ、職員の 2 割くらいが車から他に転換したという報告が、昨年、学会であった。そういったことを思い切って市がやるということがないと、松江やこの国は変わらないのではないかと。

## (2)協議事項 ア 第 10 回松江市一斉ノーマイカーウィーク参加事業所表彰について

**非公開**

意見交換

**(勝部委員)**

海外でバスの外側に自転車を積むようなボックスが付いているのをよく見かけるが、松江市でこのようなバスを作るには予算の問題があると思うが、法律や規則なども関係してくるのか。

**(荒川代理)**

車両の専門ではないので、詳しくはお答えできないが、バスの前に自転車を置けるようなものが実際に走っているの、何かしらクリアして走っているものと思われる。

**(細田委員)**

鳥取県の南部町で自転車を何とかバスに乗せられないかという話があった。そうすると高校生が片道自転車で行って、片道バスで帰ることができるので、調べてもらったことがあるが、結構細かい規定がある。前や後ろに自転車を 2 台くらい設置する装置を付けるのだが、日ノ丸自動車のバスではそれを付けると車両法に違反する。ホイールベースに対してどれくらいなどの細かい規定があるため、中の座席を外して自転車を車内に 2 台くらい入れるようにすると申請が通り、今実際に 1 台動いている。最初の頃は利用者がいたが、今はあまり利用者がいない状況。

**(村松委員)**

バスの路線変更は年度で検討されることがあるか。自分の出身地のコミュニティバスは人が少ない地域のため本数が少ない。今度小学生になる子どもの父親が、コミュニティバスの停留所まで 1km 近い距離があるため小学 1 年生の子どもに 1 人でそこまで歩かせることを不安に思っていて、家の近くまでバスに来てもらえないかと要望したがそれは通らなかったと聞いた。人口が少ないので少し入ってもらえないかと思うが、検討はできないものか。

**(石津バス交通係長：事務局)**

コミュニティバスは、地域の自治会、高齢者会、学校の PTA の方など代表者に出いただき利用促進協議会を作り、そこで路線の見直しやダイヤの改正について検討し随時見直しをしている。コミュニティバスは市が直接運営をしているのではなく委託しているので、おおよそ年度区切りで方針を検討している。小学校への通

学については、基本的には遠距離の通学がある場合はスクールバスが出ている地区が多く、コミュニティバスに乗ってもらうときは学校と協議して乗り降りする場所を決めている。基本的には通学にも使ってもらえるが、いろいろ人が乗るので既存のルートを変えると細い道に入って出てこられなくなったということや、今乗っている方の乗る時間が変わってしまい不便をかけることもあるので、そういった意見も踏まえた上で経路の見直しを検討している。具体的にこのような話は聞こえてきていなかったもので、そういった検討は今回していない。

**(比田交通政策課長：事務局)**

松江市政全般については、市民の皆さん全てに請願権という権利がある。市政の運営について何でも意見を言える権利があり、現在は市民生活相談課が受付をしており、できる、できないかは別として例え1人の意見でもきちんと処理をする。担当課が分かっている場合は直接来てもらうことも可能。また、各地区の町内会、自治会の連合会や公民館を通じて、地区の総意として市に意見をいただくか、コミュニティバスの場合は各地区に利用促進協議会が設置されているので、そこに要望を上げていただくケースが多い。たくさんの方の要望に全て答えられたら良いが、バスの場合は色々な場所を回るので、なかなか1件だけこのような状況がどうかと言われても非常に難しいところがある。公共交通は最大公約数を取るしかないで、全ての要望にお応えできかねる場合が実際には多いのが現状である。コミュニティバスの運行は継続運行基準を作っている。これはバスが出発点を出て経路を回って帰ってくる1便の乗車人数が平均で2人を下回る場合については、直ちにというわけではないが、運行できないという継続運行基準を設けている。そのぐらいの需要が最低限ないと運行しないというルールになっている。どこかに家があって1人乗るといようなことは公共交通とはみなされないという判断になる。

**(飯野会長)**

ただそういった状況でも、何とか実現できる方法をみんなで考えるというのが、本来の地方自治の根本になる。特にコミュニティバスはそういうものなのでみんなで努力していきたい。

**(比田交通政策課長：事務局)**

いつも利用促進協議会で話しているのが、そういう不便な方が発生したときに路線を維持するため、今必要でない方も使ってくださいという話をどこの地区でもしている。簡単に言うと基準を超えているとなかなか止めるといことにはできないので、ルートを新設することも含めて、誰もが自分は今不便でなくても使うということが、コミュニティバスに限らず路線の維持存続には大事だと思っている。

**(飯野会長)**

交通に限らず市政全般のこういう声がこういう形で実現したということが、市報松江に書いてあると良い。飛行機の機内誌には乗客からこういった要望があって、こういった形で改善ができましたということが必ず事例として載っている。各航空会社や交通事業者は今そのようなことをすごく頑張っている。自分たちの声が届く、それが改善されるという期待感でますますサービスが良くなっていくという方向にもっていけると良いと思う。

**(細田委員)**

米子～松江間、現在1日に7時から19時くらいの間で1時間おきに13便走っているが、4月から3便減便にしたいと思っている。その理由には、世間でも言われている運転手不足がある。なかなか新しい運転手が入ってこないで、定年が過ぎた方も元気な方は契約社員として67歳や68歳まで働いてもらっているが、それでも運転手が足りない。現状は路線バスを運行させないといけないので、貸切バスは止めているような状態。距離が長いので経費がかかる。国庫補助路線として国から補助金をも貰っているが、それでも年間1,600万～1,800万円の赤字である。この3便を減らしても大きく改善することはないが、多少は運転手の減員にもなるので決断した。各市町村に話をし、沿線の住民の代表の方にも話をしている状況。

資料に現在のダイヤと改正ダイヤを記している。表に平日ダイヤ、裏に土日祝ダイヤを記している。土日祝も便数は変わらないが、9号線を通るため曜日によって渋滞の程度が変わり、遅れたり早くなったりするので、平日と土日祝で時間を変えている。現状のダイヤにそれなりに乗っている方がおり、あまり時間を変えると

不便をおかけすることもあるので、現状のダイヤを残しつつ3便を減便にした状況である。

#### 4 事例発表

##### (1) 地域共助型電動カート実証実験

社会福祉法人みずうみの岩本理事長、松江工業高等専門学校 数理科学科 村上亨研究室の三代さんから資料に沿って発表があった。質疑応答を以下にまとめる。

##### (飯野会長)

電動カートは1台いくらののか。

##### (岩本理事長)

4人乗りが350万円。7人乗りが420万円。スロープ付きが600万円。国では来年度に向けて、グリーンローモビリティを実際に購入して実験的に走らせる際に、購入費の2分の1を負担補助する予算取りを進めていると聞いている。

##### (浅田副会長)

通常のタクシーや他の交通機関と違って、運転手と実際に乗るお客さんのコミュニケーションが取りやすい乗り物、話をしながら乗っているイメージだが4人乗りと7人乗りでコミュニケーションの取りづらさなど違いはあるか。

##### (岩本理事長)

通常の車と同じで4人乗りの方がコミュニケーションは取りやすいが、7人乗りの方も話聞く限りではコミュニケーションが取れているようだ。7人乗りではスマートスピーカーを真ん中に設置しているので、それを活用して話をしたり、スマートスピーカーに松江城の案内を録音し聞いてもらったりしている。

##### (長野委員)

採算度外視でみずうみが今後もやっていくのか。

##### (岩本理事長)

まだ実証実験が終わった段階で、今予算などについて丁寧に検証をしている。一番重要だと思っているのは、社会福祉法人みずうみが法吉町の中で、公用車として電動カートを持ちながら、実際に需要があったときには兼用して対応する形をベースに考えたいと思っている。他の地域において今後の課題は、誰が運転するのか、誰が運行管理をするのか、だと思っている。合わせてその地域にある様々な民間事業者の方や公共交通とどのようにすみ分けをしていくのか、というのも課題。タクシー事業者との連携を取りながら進めている。遠くへ行くときはタクシーを利用してもらうなど、いろいろなパターンを考えてすみ分けを進めていかなくてはならないと思っている。利用者の方との相談になるが、速度が出ない乗り物なので、運転をしても良いということであれば、障がい者の方の就労訓練事業としてドライバーをしていただくなど、施設外就労ということで色々な地域でドライバーをやれるようになると良いと思う。

##### (植弘代理)

どういった方が主に運転されていたのか。

##### (岩本理事長)

全体で社会福祉法人みずうみの職員が6割、ボランティアが3割、地域の方が1割という構成。意外に運転してみたいという興味のある方が結構いた。

##### (稲田委員)

1回の充電でどれくらい走行できるか。

##### (山本氏(実際にドライバー経験あり): 社会福祉法人みずうみ)

4人乗りは45km程度、7人乗りは乗車人数によって違うが30~40km前後。充電時間は6時間程度。夜に充電をして朝にはフル充電という状態。

**(山崎委員)**

荒天時は運行しないとしているが、例えば午前中は天気が良くてお送りしたが、迎えに行ったときは雨が降っていたりしたときの運行についての判断はどのタイミングでしているのか。

**(岩本理事長)**

実証実験で夜遅い時間になると利用者が少ないということが分かっている。運行時間については充電のこともあり、充電が切れた場合は充電が切れたことをはっきりと伝え運行をやめている。荒天の場合、天気予報で分かっている範囲は、登録制になっているので、登録している方に対してホームページでお知らせしたり、デマンド型で前日までに連絡をいただいている方には直接電話でお伝えしている。当日かかってきた電話には本日は運行できないことを伝えている。12月16日までの運行だったので、実際に荒天で運行できなくなった日を経験していない。充電が切れて運行できない日は何度かあった。

**(佐々木和子委員)**

クリーンなのでこの電動カートを使用していると思うが、電気自動車の軽自動車ではいけないのか。軽自動車は夜でも運行できるが、なぜこの電動カートなのか。

**(岩本理事長)**

電動カートは軽自動車と違って、扉がなく低床でゆっくり走るということで、様々な方が乗り降りしやすいような形の車である。軽自動車は何百km先まで高速で走行することができるが、電動カートは雨が降っていて坂道を歩くのが大変で出掛けづらいという方が100~200m行くための移動支援に適していると思う。

**(佐々木和子委員)**

軽自動車を少し改良したら、電動カート以上のものができるのではないかと。

**(岩本理事長)**

福祉関係の話をする、軽自動車を使ったデイサービスやバンの車を使った送迎サービスを行っている。電動カート利用者のアンケートなどから得られた声には、車よりも気遣いなく利用しやすいというものがあった。雨の日はカートの横のビニールカバーを下ろして、寒さや雨を防いで走行している。実際にどちらが快適かという軽自動車だと思っている。

電動カートはどんなにアクセルを踏んでも19km以下しか出ないことは覚えておいて欲しい。いわゆる安全だということである。

7人乗りの電動カートはみずうみに1台あるので試乗してみたいという方は、声をかけてもらえれば丁寧に説明をさせていただこうと思っている。

## 5 その他

**(比田交通政策課長：事務局)**

飯野会長の議事進行にお礼を申し上げた。また、今年度の市民会議は本日で最後であるとし、来年度の第1回会議は6月に開催を予定していることを委員に伝えた。

閉会

**(比田交通政策課長：事務局)**

以上をもって、平成30年度第3回松江市公共交通利用促進市民会議を閉会する。