

【速報版】第2回公共交通で暮らしやすい未来を実現するPT 意見概要

○開催日時：2024年8月1日（木）10:00～12:00

＜次第＞

- ・新任アドバイザー（原田委員）の紹介
- ・第1回PT以降の経過
- ・各公共交通の役割分担についての方針（案）の説明
- ・取組み事例紹介_社会福祉法人みずうみ

○アドバイザー発言要旨

（島根大学 飯野教授）

- ・10月までに役割分担の整理が間に合うか。
松江市域ではそれぞれの地域で実情が異なる。「まちの骨格」を検討するうえで、それぞれの地域ニーズ把握が必要。
- ・「みずうみ」のグリスロの取組みを広げられると良いが、他の地域で「みずうみ」のようなプレイヤー、スポンサーをいかに発掘できるか。
- ・高校生の通学を一つのサービス水準として設定されたのは良い。
現在の通学支援補助制度も、合併後、各地域（特に美保関）に住んでいても、自宅から高校に通えるようにすることを目的に創設されたもの。

（呉高専 神田教授）

- ・「みずうみ」の事例は示唆に富む。
家から人を出す手助け → まちも人も元気になる → 消費行動を誘引 → 経済効果
「移動回数を増やす」という目標設定は有効。クルマとのバッティングもない（公共交通利用者増を目標にするとクルマとバッティング）
- ・グリスロやAI デマンドバスなどで、延べ利用人数ではなくユニークユーザー数、実人数がつかみと、どんな人が何を目的に動いているのか分析ができる。
- ・交通は「人の幸せを運ぶ」。
- ・公共交通はマネタイズの観点で評価されやすいが、公共交通の社会インフラとしての地域経済への効果、公共投資の意味を、収益だけではなく打ち出す必要あり。
- ・路線バスの利便性向上については、道路整備部局・警察などとの連携も必要。

（教育委員会 原田委員）

- ・利用促進の意味では鉄道・バスなど市内の交通機関のルート検索が一括でできるアプリがあると良い（各交通機関の相互リンクでもよい）。
- ・AI デマンドバスについては、まずは利用してもらうことが大事。しっかり周知を。
- ・市民が将来を含めて公共交通の問題を自分事として考えられる仕掛けが必要。
- ・教育現場としては、校外学習時のバス不足が心配。住む地域で教育環境に差が生じないようにしてほしい。

(松江高専 三谷准教授)

- ・新しい交通モードの導入・再編などにあたっては、住民発の取組みが望ましい。
- ・高校生の通学をひとつの物差しにするならば、5年後などの将来推計もあわせて提示されたい。
- ・公共交通の利用実態に加え、利用してどのような活動をされているのかの活動実態、利用の目的が大事な要素。
- ・乗継ぎにあたっては、時間がかかっても目的地に行けることが大事。
今は時間のつぶし方も多様化している、乗継拠点の待合環境の整備は大事。

○メンバー発言要旨

(一畑バス 吉田社長)

- ・まずは「まちの骨格」となる幹線をしっかり維持していく。
- ・そのためにも運転手確保に努める、今後テレビCMも打つ予定。
- ・運転手の処遇改善のためには、運賃の値上げも視野に、その際は分かりやすい運賃体系が必要。

(交通局 須山局長)

- ・都市マスタープラン、立地適正化計画には、公共交通を「まちの骨格」と位置付けることが明記されており、そのことを委員の皆さんに共有することが必要。
- ・公共交通の価値発信のために、「クロスセクター分析」なども必要。
- ・グリスロの活用範囲は、高齢者が自転車で行動する範囲で考えてはどうか。

(鹿島タクシー 物部社長)

- ・AI デマンドバス導入反対要望を行って以降、市とは意見交換を重ねてきた。
- ・タクシーは各地域で昼間時間帯の高齢者の方などの移動を支えており、AI デマンドバスはこうした時間帯、利用者がバッティングしている。
- ・路線バス減便の影響をタクシー、コミバス、AI デマンドバスなどで補完。

(いやタクシー 森山社長)

- ・AI デマンドバスは、公共交通の生態系を破壊している面がある。
- ・タクシーも社会インフラ、地域からタクシーがなくなるとまちも元気がなくなる。
- ・弊社は他事業で収益をあげ、社会貢献の意味合いも込めて地元でタクシー事業を継続させている。
- ・AI デマンドバスの今後の制度設計にあたっては、持続可能性を考慮して。

(旅客自動車協会 秦専務)

- ・タクシーの役割分担が、「郊外・近郊エリア」に限定されているように感じる。
市内全域で、昼間時間帯の高齢者などの個別・具体的なニーズに応えており、そもそもの観点到達違和感がある。

(JR 西日本 森課長)

- ・「みずうみ」の取組みは、おでかけ需要の喚起ということで参考になる。
- ・JR にとっては松江駅が拠点となるが、一畑百貨店が閉店となり、おでかけの大きな目的が失われた状態。
- ・JR 西日本のアプリ「WESTER」では JR だけでなく、交通事業者・運輸支局の協力で、路線バス等の時刻の検索ができる。
- ・JR も人材不足は同じ、特に路線の保守・維持にかかる人材が不足している。

(一畑電車 野津部長)

- ・昨日の沿線地域対策協議会で、松江市も含め議案の承認をいただいた。
市長からも利用者増につながる施策実行のご指摘をいただいた。応えていく。
- ・「まちの骨格」を担っていくことは納得。
一方、弊社は駅間の距離が短く、買い物のために 1 駅だけ近距離移動をする人もおり地域の生活の足としての役割もしっかり担っていく必要性を感じている。

(連合 丸山執行委員)

- ・コロナ前と状況は変わっており、人手不足の深刻度は増している。
- ・急がないといけないのは、今ある路線と今ある資源を総動員してどのように維持していくか、スピード感が大事。明日、明後日という切迫感を持ってほしい。
- ・現状を変えないと、運転手を採用しても、その多くが辞めてしまう。
- ・まず大事にすべきは現役の運転手、これをいかに辞めさせないか。
- ・極論に言うと、路線バスの 2 社はすみわけではなく、一緒に路線の運行をすべきと思う。

(公民館長会 三宅会長)

- ・役割分担や路線の再編方針などは、この 2 年すでに議論してきたこと。
- ・この PT は具体的な取組みの実行を期待している。とにかくスピード感を。
- ・路線バスの 2 社体制の是非についても、踏み込んだ議論をすべき。

(身障者福祉協会 広野会長)

- ・「みずうみ」さんの取組みはよい。勉強したい。
- ・人口減少が進む中、市としてここまでは公共交通の面倒をみる、という財政負担の覚悟が必要。

(島根運輸支局 鬼村首席)

- ・国土交通省としても「交通空白地」対策に重点を置いている。
まずは交通事業者（緑ナンバー）、それを旅客有償（白ナンバー）が補完する、というのが原則。

(島根県交通対策課 藤井補佐)

- ・人材不足については、県としてもプロジェクトチームで検討しているところ。