

令和7年度第3回松江市公共交通利用促進市民会議
第8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：2025年9月24日（水）13：30-15：40

○開会

・会長挨拶

○議題1) 松江市地域公共交通計画施策実施状況

～事務局より説明～

（広島経済大学_加藤会長）

- ・収支率は令和3年度に比べて悪化しているが、昨今の物価高や人件費の高騰を踏まえると、収入は若干でも改善している要素があるのではなかろうか。令和10年度の目標値に対してはまだまだという状況である。

（島根大学_飯野教授）※事務局によるコメント紹介

- ・平日の通勤時間帯に利用者を伸ばすことは、ドライバー不足の観点から望ましくない。昼間の時間帯や土日祝日の利用者を増やすことが望ましい。
- ・経済界と連携して、市民のお出かけを増やすことなど、様々な観点からの利用者増加に向けた働きかけが重要となる。
- ・時差出勤などの運行体系に影響しない取組や、取組に協力した企業への割引施策の展開など、できることを探っていくことが重要である。

⇒（広島経済大学_加藤会長）

- ・現在の利用状況のうち休日や昼間など余裕がある部分の活用を検討していただきたい。
- ・その他の議題で「Good Morning Project」の紹介が予定されているが、参考になる取組である。

（呉工業高等専門学校_神田教授）※事務局によるコメント紹介

- ・指標は、プラス面とマイナス面のもう少ししっかりと要因を調べる必要がある。指標が悪化している中で良い要素、改善している中で悪い要素があるかもしれない。単純に数字のプラスマイナスではなく、考察をお願いする。

（一畑バス_吉田社長）

- ・減便や路線廃止などが、利用者の減少に影響していると考えられる。

(松江市交通局_小村局長)

- ・ 2024 年問題への対応の影響もあり、交通局は昨年 4 月に 15%程度減便した。
- ・ 一方で、運転手は 91 人から 95 人と 4 人増加しており望ましい傾向にある。引き続き、運転手の処遇改善など一畑バスと連携して取り組む必要がある。
- ・ 時差勤務は、現在、松江市役所でも前後 1 時間半の時差勤務勤務に取り組んでいる。官民での取組が必要と考える。

(連合島根_丸山執行委員)

- ・ 目標 1 の収支率は、令和 6 年度よりも悪くなっているが、公的資金導入額が改善している理由はなぜか。
- ・ 利用者数の令和 10 年度の目標値は、なぜこの値になっているのか。高めの目標は良いが、実態に即した目標値とすることも重要であるため、算定方法を教えていただきたい。

⇒ (事務局)

- ・ 1 点目は、令和 4 年度に公的資金が上昇したことである。コロナ禍の時期であったことや物価高騰対策で補助金が増えたことが考えられ、その影響と推測する。
- ・ 2 点目は、平成 30 年度の実績を上回るようにと設定したものである。令和元年度に、実績が一度下がったことを踏まえ、コロナ禍前の水準に戻すという考えで目標値を設定している。その設定が適切かどうかという懸念はあるが、高い目標になっているというご意見として受け止める。

(国土交通省_倉石課長)

- ・ 目標 1 の 2 つ目の指標の公的資金投入額については、参考としてクロスセクター効果分析を行うことが良いのではないかと。クロスセクター効果としては、公共交通がなかった場合に追加費用がいくら必要なのか、代替費用の分析を試してみたらどうかと提案させていただく。この際、公共交通セクターだけではなく、教育、福祉などの横串の評価となるため、参考値として市民にもわかりやすい評価となることが期待される。また、市民への分かりやすさだけではなく、関係部局の意識醸成にも繋がることを期待される。計算方法は手引きに詳しく記載されている。

⇒ (事務局)

- ・ 多様な評価を捉まえて、検討していきたい。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・ 利用促進、啓発活動の実施回数は、「バスまつり」もあったため 6 回となるのではないかと。

⇒ (事務局)

- ・ 集計漏れのため追加する。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・ TikTok などの SNS の発信に関する取り組み件数は、配信回数に関係なく、1 回とカウントするのか、
⇒ (事務局)
 - ・ ご指摘のとおり 1 回と数える。

○議題 2) (仮称) 松江市地域乗合バス事業共同運行計画素案

～松江市交通局より説明～

(広島経済大学_加藤会長)

- ・ 詳細版は追って委員に提示されとのことである。共同運行計画は、来年の 4 月 1 日から 3 年間の実施予定で、運賃改定の話はインパクトあるが、持続可能な求められるサービスを継続するためには、利便性の向上を図りながら運賃改定は必要なことである。
- ・ PT 会議でも議論しており、市民会議でも議論していきたい。

(島根大学_飯野教授) ※事務局によるコメント紹介

- ・ 3 路線の共同運行とゾーン運賃は、松江市にとって非常に重要な施策の 1 つであり、期待している。
- ・ 本施策によって、市民の移動がどのように変化するのかを丁寧に説明していく必要がある。

(呉工業高等専門学校_神田教授) ※事務局によるコメント紹介

- ・ 市民に対して、今後、お約束するサービス水準がどういうものなのか。利用者は、たまたま来るバスが別の会社だったような状態を期待する。始発・終発の時間はなんとか維持しつつ効率化を図っていくなどの説明が重要となる。
- ・ PT 会議でも当初から述べている通り、2 つの会社のアセットをインフラとして使っていくことはまだまだ可能性があり、2 社局の更なるコスト削減の可能性があるので、引き続き、スピーディーに取り組んでいくことが重要である。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・ 平日 9～16 時で 20 分間隔の等間隔ダイヤが導入されれば、利用者は待っていればバスが来るため、利便性が向上することが期待される。
- ・ 運賃改定は激変緩和措置ではないが、急激に上がる区間がないように配慮した価格改定である。市街地ゾーン均一運賃と対キロ区間運賃の 2 つの運賃体系からなり、現状から 1 割

増しで、平均の改定率は 17.1%とのことであった。

(連合島根_丸山執行委員)

- ・共同運行について、川津線と八雲線を 2 社でやっていくということだが、共同運行の発端は、ドライバー不足によるものと認識している。ドライバーに余裕ができたので、大庭線を新設して交通局 1 社で運行するということなのか。ドライバーの数は、当初想定よりも充足しているのか、実情を確認したい。
- ・大庭線もほぼ同じところを運行するが、なぜ 1 社での運行なのか。

⇒ (松江市交通局_佐藤課長)

- ・運転士は、この 2 年間、市民会議においてもドライバー不足を申し上げてきたが、交通局としては様々な取り組みの結果、最低でも欲しい人数をなんとか確保できている状況である。一畑バスについても何とか確保している状況であると伺っている。ただ、余裕がある状況ではない。
- ・共同運行のダイヤについては、現在、仕業表を作りながら精査をしているが、朝の時間帯については、削りようがない状況である。
- ・大庭線は、道が狭く、木や枝が飛び出している区間もあり、大型車での運行が難しいため、まずは交通局でやっていくという意図である。

(連合島根_丸山執行委員)

- ・今回の共同運行などの取組を受けて、共同運行の可能性を検討してくという理解でよいのか。

⇒ (松江市交通局_佐藤課長)

- ・その通りである。

⇒ (広島経済大学_加藤会長)

- ・共同運行路線が非常に中心的な路線になるであろう。

(松江工業高等専門学校_三谷准教授)

- ・公共交通と自家用車のどちらを利用するのかという観点で、公共交通の共同運行により市民の利便性向上に繋がり、マイカーでなく公共交通が選ばれるということが重要である。公共交通を使うことで市民の皆さんが楽しくなるように、共同運行を進めていくことが重要である。
- ・運賃の改定については、分かり易くなるという点では良いかと思う。ただし、運賃が値上げということになるため、市民は、利便性の向上については、あまり目が行かず、運賃値上げの方だけに着目される可能性がある。この市民会議でも両方をしっかりと議論して、市民に十分に説明をしていく必要がある。
- ・収支率については、長期的に目標を変えていくことも重要かと思う。運賃の改定によって

収支率の改善が期待できるか、コストの増加が続けば、その効果が無くなることが懸念される。収支率には、いろいろな要素があるので、適切な運賃の改定についてもしっかり考えていくことが重要と感じた。

⇒（松江市交通局_小村局長）

- ・多くの人にメリットが生じるようある共同運行計画を実施していきたい。運賃改定後半の部分については、市民にどのようにこういった理解を得ていくのか、物価高も含めて様々な声をいただくことが予想される。
- ・松江では、市の交通局と民間の２社でやることがポイントである。約 30 年間運賃改定を行ってきていない中でがなされない中で、様々な物価のコスト高などの運賃改定の理由を、しっかりと市民に説明していく必要がある。
- ・市街地ゾーン内の利用者は、交通局が 92%、一畑バスが 47%、全体で 78%である。一部の利用者は運賃が下がることもあるが利用者数は少ない。
- ・経営状況を含めて丁寧に説明していかなければならない。
- ・収支をバランスさせるための運賃は今回設定を考えている 250 円の倍の 500 円程度になる。公的な補助を活用する場合、路線バスを利用していない市民の税金も含めた負担になるということにも配慮して、約 30 年ぶりの運賃改定について説明していく必要がある。

（松江市高齢者クラブ連合会_犬山副会長）

- ・三谷先生も言われたと思うが、「やはり値上げか」ということにもなりかねないので、（松江市交通局）局長さんからあったように、丁寧に説明していく必要があると思う。アドバイザーの発言のとおり、運賃値上げという視点にだけ目がいかないように説明していただければと思う。

（松江市連合婦人会_万代会長）

- ・しばしばバスを利用することがあるが、土日には本数が減って不便になったという印象をもっていた。共同運行を行うことで、20 分おきにバランスよく運行されることで便利になると理解した。市民に向けてもしっかりと説明いただければと思う。

（松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会_長野会長）

- ・コミュニティバスの利用は全体的に減っているが、交通弱者には重要なものである。運行しているルート以外は行けないという難しさもあり、交通結節点や病院等へ行けるようになるのが重要である。
- ・時差出勤についても公共と民間で協力することが重要と考える。

（松江市商工会議所_金井理事）

- ・経営の原理から言うと、利用者が多ければ、運賃は低下してくる。現状はそうはならない状況であることを理解した。また、昼間の需要が少ない時間帯の問題など難しい要素が多くあると感じた。
- ・どうすればマイカー依存を公共交通利用へ転換できるか、経営側の観点から従業者への取組などを考える必要がある。当然ハレーションはあると思うが、正の循環が生まれて、地方経済にも好循環が生まれればと思っている。
- ・価格転嫁は必要であるが、利用者にとって値上げというネガティブ面だけを捉えられないよう、利便性向上につながる施策も併せて実施していくことが重要である。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・市民・経済の代表の方からご意見を伺ったが、総じて、しっかりとした説明とトータルとしての利便性向上をしっかりと示していく必要性についてのご意見であった。
- ・本日のご意見を踏まえて、前に進めさせていただければと思う。

○議題 3) 松江市地域公共交通利便増進実施計画素案

～事務局より説明～

(広島経済大学_加藤会長)

- ・利便増進実施計画の策定状況についての説明であった。
- ・計画の策定後は、補助金を活用しながら、乗り継ぎ拠点の整備など 13 の事業を実施していくとのことであった。

(島根大学_飯野教授) ※事務局によるコメント紹介

- ・利便増進の取組を市民へしっかりと説明いただきたい。

(呉工業高等専門学校_神田教授) ※事務局によるコメント紹介

- ・異論はないため、しっかりと進めていただきたい。
- ・乗継拠点については、支所や民間施設への乗入れも検討いただきたい。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・利便性が向上するため、市民生活の質が向上し、利用促進等の好循環に進んでいくだろう。
- ・限られた財源の中で、効果的に実施していく必要がある。

(松江工業高等専門学校_三谷准教授)

- ・利便増進実施計画について全体的には良い。
- ・乗継の環境整備については、既存の施設を良くする・改善する、駐輪場を確保するなど、これまでの取組の範囲内という印象を受けた。行政をはじめとした縦割りの構造を打開していくための環境づくりができないかと感じた。例えば、乗継拠点として、公民館の敷地を使うなど、これまでの取組の範疇を超えたアイデアがあってもよい。
- ・川津バス停については、これまでの警察との協議で出入りの問題があったという認識であるが、それを解消するための周辺の敷地、道路含めた大規模な整備など、今後の他の地区での事業の横展開にも繋がる取組が必要かと思った。
- ・新たな指標については、既存指標も重要であるが、実際の取組に繋がっている指標も重要であると感じた。
- ・上位計画との関係として、都市計画の線引きの廃止などの公共交通の在り方と密接に関係しているため、両計画の関係性を確認しながら進めていくのが重要であると感じた。

⇒ (広島経済大学_加藤会長)

- ・交通計画の枠内の事業だけではなく、目玉や都市計画区域の変更に連動したものとなるよう検討してほしい。また、指標も目標を達成できるものを検討してもよいのではないかな。

(広島経済大学_加藤会長)

- ・今日は素案を提示されたが、今後パブリックコメントを行ったのち、12月下旬に計画案を市民会議で議論する予定である。
- ・今後の対応については、事務局の方で検討していただきたい。

(国土交通省_倉石課長)

- ・全体的には評価している。まちづくりとの一体という話の中で、群馬県の前橋市はまちづくりと一体となった公共交通に力を入れている。
- ・前橋市もマイカー文化であり、自動車保有率が全国2位という地域であった。近年、共同経営計画を立案したり、MaaS事業を進めたりと、民官で特に民が力を入れている地域である。
- ・前橋市は、県を巻き込みながら事業を進めており、名称もMaeMaaSからGunMaaSに変えた経緯がある。
- ・まちづくりと公共交通を一体でとらえ、国際コンペもやり、車が入れず公共交通と歩行者のみが通行可能なトランジットモールを構想している。機会があればぜひ参考にさせていただきたい。

○その他① 自動運転バス実証実験

～事務局から報告～

○その他② 松江 Good Morning Project

～松江国道事務所から報告～

○その他③ バスマつり

～松江市交通局から報告～

○その他④ バス・タクシー就業フェア

～事務局松江市交通局から報告～

○全体のまとめ

(公民館長会_三宅副会長)

- ・事務局の体制が整ったことやワーキングでしっかりとした議論を進めていただいており、進展しているという印象を受けた。
- ・地方都市の公共交通はビジネスとして成り立たない。8-10 億円の公的資金が当てられている。どうしても公共の補助が必要であるが、無尽蔵に補助を入れていくわけにはいかない。事業者の努力も必要であり、「あたかも一社」という取組を進めていただいているが、神田アドバイザーからの指摘のとおり、まだまだ「あたかも一社」としてできることを突き詰めていく必要がある。例えば、車両の購入、整備、保険などを含めて統合して実施することで経費の削減の可能性を検討されたい。
- ・2 社局でそれぞれ要している固定費的なコストを共有することができないか、といったことも含めて議論を継続できればと思う。