

## 令和3年度 第2回 安来市地域公共交通活性化協議会 議 事 要 旨

1. 日 時 : 令和4年2月15日 (火) 14:00~16:00

2. 場 所 : 安来市役所 202会議室

3. 出席者 :

○会 長	(安来市)	安来市政策推進部 部長	前 田 康 博
○委 員	(運送事業者)	一畑バス株式会社 乗合係長	南 場 晃
		一般社団法人島根県旅客自動車協会 専務理事	秦 日 出 海
		〃 安来支部長	山 崎 建 夫
	(労働組合)	島根県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	乃 木 映 行
	(警察)	安来警察署 交通課長	松 本 雅 史
	(学識経験者)	米子工業高等専門学校 教授	加 藤 博 和
	(中国運輸局)	島根運輸支局 首席運輸企画専門官	鬼 村 ま り 子
	(島根県)	島根県松江県土整備事務所広瀬土木事業所 維持課長	大 塚 三 徳
		島根県地域振興部交通対策課 企画幹	渡 部 大 輔
○事務局		安来市政策推進部地域振興課 課長	大 谷 宏
		〃 主任	松 本 悠 希
○その他	(委託業者)	株式会社バイタルリード (宮下・福富)	

4. 次 第 : 1. 開会  
2. 会長あいさつ  
3. 議事  
(1) 安来市地域公共交通計画 (案) について  
4. その他  
5. 閉会

## 6. 議 事

### 会長あいさつ

#### 議事

##### (1) 安来市地域公共交通計画（案）について

（配布資料を用いて事務局より説明）

【加藤副会長】24頁に記載されている1便あたりの平均利用者数について、前は別紙で整理されていたが、今回は計画の中で平日と土日祝日も分けて整理されているため、実態のわかる資料になったと思う。

（配布資料を用いて事務局より説明）

【秦 委 員】57頁の市内公共交通の年間利用者数は、現状値および目標値それぞれ、イエローバスに加えて何の利用者数をあわせた数値を示しているのか。

【事 務 局】イエローバスに加え、宇波地区や比田地区で運行されている地域内交通の利用者数をあわせた数値を示している。

【秦 委 員】タクシーの利用者数は含んでいないのか。

【事 務 局】タクシーの利用者数は含んでいない。

【秦 委 員】今回策定する安来市地域公共交通計画では、タクシーもバスと同様に地域公共交通として位置づけられているが、市内公共交通の年間利用者数にタクシーを含んでいない理由があるのか。

【事 務 局】現在示している現状値および目標値は、第2次安来市総合計画に整合性を図り設定した。今回の安来市地域公共交通計画では、タクシーも地域内公共交通として位置づけているため、ご意見を踏まえて検討したい。

【大塚委員】67頁でタクシー事業継続への支援ということで、タクシー乗務員の高齢化が進んでいるため乗務員の確保が必要と記載されている。イエローバス乗務員の高齢化は課題ではないのか。

【事 務 局】現在、イエローバスの乗務員は32名おり、平均年齢は約56歳である。一方、タクシー事業者へのヒアリングにより、各事業所で乗務員の高齢化、雇用等が喫緊の課題であると把握している。

【前田会長】今回策定する計画の中で、タクシーは重要な役割として位置づけられている。本日も出席している島根県旅客自動車協会安来支部長の山崎委員より、タクシー事業の現場における課題やご意見等あれば発言いただきたい。

【山崎委員】山間部と市街地の事業者で特色は違うが、どの事業者も乗務員の高齢化が進んで

いる。タクシー乗務員の不足には、タクシー事業に対する収入の魅力や勤務体制の厳しさが関係しており、勤務体制は日中だけでなく朝から夜中まで働くことも多い。現在、新型コロナウイルス感染症の影響により夜間営業は行っていないが、公共交通としての役割を重視しているため、今後は夜間営業を再開することも検討している。また、救急車の代わりに病院まで輸送することもできるため、タクシー事業が公共交通としてどこまでの役割を担うのかも1つの議題と考えている。タクシー乗務員の高齢化も進んでおり、乗務員確保に向けて魅力ある業界であるべきだが、自分の体を使って収入を得ているタクシー業界の働き方は、今の若い人材には合わない気がしており、現状では難しい。そのため、魅力ある業界ではなく、各事業者が魅力ある会社となるよう考えていかなければならないと感じており、給与もその要素の一つだと思われる。タクシー乗務員を増やしていきたいが、乗務員を採用する費用や第二種免許取得の費用も負担となっている。島根県に限らずどの地域でも、様々な要因でタクシー乗務員が不足しており、今後も乗務員の確保に向けた自助努力を続けていかなければならない。

【南場委員】60頁のイエローバス路線の見直しについて、安来＝竹矢線の減便等は現在予定されているのか。

【事務局】安来＝竹矢線は、日ノ丸バスが撤退にあわせて松江市と共同で運行している路線である。民間路線の代替として緊急的に運行開始したため、運行の形態を含めて今後の在り方についての検討が必要だと認識している。

【加藤副会長】今回策定する安来市地域公共交通計画では、タクシー乗務員を確保すると示しているが、利用者がいてこそ乗務員が必要であるため、タクシー利用者数の現状値や目標値の記載について検討をお願いしたい。また、そこにタクシー事業や会社の魅力が加わることで乗務員が増えると思う。浜田市の事例では副業人材の組合もあると聞いており、他分野と連携して様々な働き方の施策を検討し、乗務員不足の解決につなげてほしい。バス乗務員も他の業界と比較すると高齢であると思われるため、バス乗務員の確保に関しても検討した方が良いのではないかと。今回策定する計画を通じて、安来市の魅力ある地域づくりに繋げてもらいたい。

安来市の公共交通を維持していくために、限られた資源で競合せずに運用していく必要がある。その中で公共交通に係る年間事業費の削減が目標とされており、達成にあたって車両や乗務員の削減、長大路線の運行台数を整理等の取組が必要になると理解した。

57頁に記載されている地域内交通の実施地区について、目標値が4地区で現状から1地区増やすことになっているが、すでに導入を検討している地区はあるか。64頁の公共交通の将来図で地域内交通と示されている山間部の地区が候補になるが、取り組むのであれば全ての地区に導入する勢いで積極的に推進すべきである。各地区が動くのを待つだけでは宇波地区や比田地区のように上手くはいかないと思うので、地域やタクシー事業者と協力関係を築き、事業者と連携した仕組みを検討してもらいたい。

また、バスやタクシーだけでなく、JRも重要な公共交通だと思われる。鉄道の利用促進、安来駅・荒島駅の活性化、JRとイエローバスやタクシーとの連携を図ってもらいたい。

数値指標にある「少しでも公共交通を利用したいと回答した人の割合」につい

て、目標値が現状値と同程度であるため、利用促進に取り組むのであれば、もう少し高い目標設定が良いと感じた。また、目標達成に向けては人口が減少していく中で積極的に利用を促進する必要があると感じている。

買い物バス等の市街地交通路線や観光地まで運行されている路線についての数値指標はいずれも3.0人/便以上となっているが、ほとんどの路線が現状では3.0人/便以上で、今後利用者が減少していく見込みかもしれないが、現状維持だと取組をしなくても良いと捉えられかねない。各路線はそれぞれ目的を持って設置されたと推察されるが、もっと柔軟に各路線別で見直できるように検討してもらいたい。先日、買い物バスに乗車した際、夕方の便は利用者が少なかったことから、時間帯や路線によってニーズも違うと思われる。また、持続可能な公共交通とするためには、台数を削減する等の大胆な施策や、他路線との統合、周知の強化も必要である。また、安来市全体で盛り上げ、支えていくという公共交通の在り方が望ましい。市中心部には商業施設や病院も多いため、例えばワゴン車を使用した市街地の乗合タクシーを導入し、商業施設にスポンサーとなって運行費の一部を負担してもらおうといった例も考えられる。

61頁にあるように、長大路線の存在が様々な施策をする上でもハードルとなっているのであれば見直しを進めてもらいたい。また、1便あたりの平均利用者数を見ると土日祝日は利用者が少ないため、土日祝日の見直しが効率化や乗務員の休日確保に繋がるのではないか。

公共交通の情報提供が取組として挙げられているが、安来市役所のバス停の時刻表掲示は不十分だと感じたため、市民が見やすい場所にイエローバスやJR、タクシー等の情報を掲示してもらいたい。また、公民館や公共施設、商業施設等の人の集まる場所に情報があることが望ましい。

**【松本委員】** 現在の利用者数をもとに車両のサイズを見直してはどうか。車両が大きいほど交通事故のリスクは高くなる。現在はコロナ禍であるため車内が密になることが懸念されるが、今後を見据え利用者数の実態に合わせて車両の小型化を検討することで経費等の削減にも繋がると思われる。

イエローバスの利用頻度について、運転免許証を保有していない人の半数以上がイエローバスを月1回以上利用している状況である。先日、松江市のタクシー事業者が運転免許返納者または高齢者への助成制度を廃止したという報道を見たが、安来市ではどうか。運転免許証返納に取り組むにあたって、返納後の助成制度について説明をするため確認したい。

**【山崎委員】** 松江市では、10年前ほど前から松江市のタクシー事業者が取り組んでいたが、コロナ禍による需要の減少によって民間の努力だけで制度を支えることができない状況となり、廃止したと聞いている。安来市でも事業者によっては運転免許返納者に対する割引を行っていたが、現在は制度を廃止している。事業者が助成分を負担しているため、コロナ禍により民間の力だけでは制度維持が難しい状況をご理解いただきたい。

**【事務局】** 運転免許返納者に対する助成制度について、イエローバスは1年間の全区間無料定期券を発行しており、取組を継続したい。安来市役所にバスの時刻表が見当たらないというご指摘について、各庁舎で配布はしているが、安来庁舎においては市民の人からは目のつきにくい2階のパフレット棚に設置してあるため、設置

場所を改善したい。

- 【事務局】57頁にある地域内交通の実施地区の目標値については、第2次安来市総合計画に合わせた数値であり、現状から1地区増やすという目標を掲げている。
- 公共交通の利用意向の目標値について、「少しでも公共交通を利用したいと回答した人の割合」は平成25年度調査で77.8%、今年度は69.6%という結果となっており、前回調査との比較も参考にして、目標値を検討したい。
- 市街地交通路線や観光地まで運行されている路線の1便あたりの利用者数について、何も取り組まなくても目標を達成するのではないかというご指摘だったが、中心市街地の活性化やまちなかの賑わい創出をしていくためには何か施策をしなければ衰退していく一方であり、定期的な実態把握もかねて3.0人/便という目標を設定している。一方で、観光ループ等、路線の見直し等も今後予定しているため、状況に合わせて目標値も見直していく旨を計画内に記載したい。

- 【加藤副会長】市街地交通路線の目標値については、現状維持を目指すのであれば、公共交通の利用者は永続的なものではないと考えて、見直しも踏まえて検討しつつ現状値を維持するという書き方をしてはどうか。
- 55頁の基本理念が前回の協議会より「公共交通を未来に残す」と修正されているが、もう少し前向きな書き方が良い。例えば「積極的に活用する」等、みんなが公共交通を活用することで、まちづくりへ貢献する公共交通の姿が浮かぶような言葉を検討いただきたい。

- 【事務局】本日いただいたご意見を踏まえて事務局で検討し、委員の皆様の結果を資料で送付させていただくので、またご確認いただきたい。

## (2) その他

- 【事務局】第3回活性化協議会は、3月22日(火)から3月25日(金)までの間で開催したい。パブリックコメントも並行して行うため、本日の資料を持ち帰って後日ご意見等があれば事務局までご連絡いただきたい。後日、日程調整をして案内したい。

- 【鬼村委員】確認だが、出席されていない住民代表の委員からご意見等はなかったか。

- 【事務局】資料等は配布している。事務局からご意見等を伺いたい。

以上