

## 令和4年度第2回出雲市地域公共交通活性化協議会議事録

と き 令和4年7月13日（水）

ところ 出雲市役所 入札室

出席者 15名

### 1. 開会

### 2. あいさつ

【会 長】 本日は大変お忙しい中お集まりいただき感謝申し上げます。また市の交通行政に対し様々な形でご理解、ご協力をいただき改めて御礼申し上げます。

一時減少したコロナだがここにきて爆発的に感染者が増えている状況。市としても新たな対策を打ち出そうとしている。出雲市だけではなく全国的に影響が出ている。特に地域経済、交通事業者への影響はかなりのものである。一刻も早く収束に近づけばと願うばかりである。

本日は第2回の協議会で、議事は1点、協議事項は1点である。地域公共交通計画案の成案に向け、本格的な策定作業に入っていかなければならない。特に交通計画の将来像、基本理念といった重要な内容について、良い計画になるよう忌憚のない意見を頂戴したい。

【事務局】 議事に入る前に、欠席者について報告させていただく。4名が欠席である。

また、役員の交代等で2名の新規委員を迎えたため挨拶を賜りたい。

～新規委員の挨拶～

【事務局】 資料の確認をお願いします。

～資料の確認～

それでは議事に入る。議長は会長が務めることになっている。

### 3. 議事

【会 長】 それでは次第に従い、議事を進行して参る。

第1号議案 出雲市地域公共交通活性化協議会規約の改正及び委員の追加について事務局から説明をお願いします。

【事務局】 ～第1号議案について説明～

【会 長】 第1号議案について、皆様方から質問等あればお願いしたい。

【委 員】 国庫補助金の件。現段階では国の令和7年度事業の要項は定かではないが、現状の補助制度という点では、同様の計画を島根県で策定している。それも協議会で協議をして計画をつくるもの。この要綱で言えば、協議会に關係する交通事業者が入っていないと補助対象とならない。これを踏まえ令和7年度からの国庫補助についてもバス事業者の参画が必須だろうと懸念し、事務局に話をした。

出雲市の公共交通は鉄道やバス、タクシーが中心となる。これから策定する地域公共交通計画は5年間に渡る計画であり、目標を設定して様々な取組を進めていくこととなる。計画を策定する段階から実際に運行されているバス事業者、タクシー事業者の代表者に協議会に参加していただき、意見をいただくのは必要なことである。

【会 長】 補足説明をいただき感謝申し上げます。委員の皆様から質問等ないか。第1号議案について、承認の場合は拍手をお願いしたい。

～承認の拍手～

【会 長】 全会一致で承認とする。公共交通事業者のバス事業者代表、タクシー事業者代表として委員をお願いしたい。一言ずつ挨拶を賜りたい。

～新規委員の挨拶～

#### 4. 協議事項

【会 長】 続いて次第4の協議事項に入る。出雲市地域公共交通計画（案）について事務局から説明をお願いする。

【事務局】 ～資料2について説明～

【事務局】 各施策の内容は次回以降の協議会で議論をいただきたい。また、実際に取り組む上での具体的な内容は、マスタープランである本計画を踏まえて作成するアクションプランの中で協議を進める予定である。

【会 長】 事務局の方から計画案について説明させていただいた。本来であれば事前に資料をお渡しし、目を通した上で出席いただくのが筋だと思っている。本日は唐突な説明となったため様々な疑問点やご意見があるかと思う。この計画の対象や、将来向かうべき方向性などのお話をさせていただいた。

1点補足をしたい。22ページの「将来の公共交通ネットワーク」の図について。鉄道と赤線で示したバスの広域幹線が将来に渡っても大動脈となると考えている。この図は、青色で示したそれぞれの地域の、あるいは地域間を結ぶ公共交通をどのように検討したら良いか示しているのご理解いただきたい。ご意見やご質問等あれば頂戴したい。

【委 員】 全国的に運転手不足が大きな問題となっている。私の前任地は鳥取県だった。人口が非常に少ない県ということもあり、より一層運転手不足の状況が進んでいた。背景には拘束時間の長さや賃金の低さの他、若い世代が業界に入っていないことや、高度経済成長期に中心となっていた運転手の高齢化などが挙げられる。現在は年金をもらいながらなんとか生活を維持している状況である。基本理念の「未来につなぐ」や基本目標の「持続可能な公共交通サービスのあるまち」は、担い手が重要になってくる。なかなか特効薬はないかもしれないが、事業者の皆さんが職業に誇りを持てる、また乗務による収入で生活が維持できるという観点から目標を立てて取り組んでいただきたい。運転手不足

が、サービスの拡充や利便性の向上を図る際の妨げにもなるので、そういった視点を持ってほしい。

【会 長】 事務局から何かあるか。

【事務局】 ご意見いただき感謝する。運転手がいなければ公共交通は今後持続できない。大きな問題として捉えており、特効薬がないことも認識している。何か少しでも解決できるよう進めていきたいという思いを文言に込めた。また交通事業者の代表の方にも協議会に入っていたいただいたので、現場の思いなどを積極的に発信していただき、解決の糸口を見つけていきたい。

【会 長】 昨年度も申し上げた通り、様々な調査をする中で運転手不足はかなり大きな問題だと思っている。この計画の中でもしっかりと盛り込みたい。

【委 員】 運転手不足の話が出た。我々は交通事業者、乗務員、物流を含む運転手を中心とした労働組合代表の協議会である。ご指摘のとおり運転手不足が大変厳しい。1日15時間拘束されながら365日のシフトで働いているのが現状で、特に若手はほとんど来ない。今年度より19歳から大型免許の取得が可能になり、大型二種免許取得の施策も行われているが、未だ希望者は数名程度といった状況で、抜本的な改革にはつながっていない。

また2024年から運転手の改善基準告知が変わり、今後は時間外労働も規制され、現状8時間とされている休息インターバルの間隔も1時間程度伸びることになり、ますます人員が不足することが予測される。このようなことも重点的に考え取り組んでいただきたい。

ひとつ質問したい。取り組むべき課題が12項目あり、これらを全て取り組むとなるとかなり時間を要すると思うが、この具体的な進め方も決まっているのであれば伺いたい。

【事務局】 運転手不足については重要な問題として認識しているが、今後計画にどのように盛り込むかは検討が必要だ。出雲市としても運転手不足は非常に大きな問題と受け止めていた。委員の協力をいただきながら労働条件の改善に取り組んでいたが、単一の市では制度的な面で難しい。根本的に改善するには国や県の関与が重要だと考える。

また今後の進め方についてだが、この計画はマスタープランである。計画策定後、1年間の検討期間でアクションプランを検討し、始められるものについては令和6年から進めていきたいと考えている。

【会 長】 24ページのような施策に沿って今後の方針を練り、次年度にアクションプランを作る形で進めたいと考えている。制度自体を変更することも考えられるため、その際には法的な手続きをとる必要もあろうかと思う。また地域の皆様のご理解も必要になってくる。そうなるのかなりの時間が必要となるため、ご理解いただきたい。

【委 員】 全体をよく網羅していて素晴らしい計画となっている。

私は22ページの「将来の公共交通ネットワーク」が一番大事だと思う。これがあるのはじめて地域の生活が守られる。公共交通の将来を守るのも、利用するのも我々であり守るためには綺麗事だけでは済まない。1か月に1回、通勤に公共交通を利用するよう呼びかけはできないものか。三江線が廃止される際大騒ぎとなったが、普段から自分たちの問題として考えず、何の取組もしていなかった。守りたいのであれば1か月に1回は乗るなどの取組や呼びかけが大事。計画をいくら作っても綺麗事でしかない。自分達が利用すべきだと思う。

【事務局】 おっしゃる通り、計画を立ててどう実行するのかということが大切で、残すためには実際に公共交通を利用することも必要である。実際に乗ってみると「意外と便利だな」、「ここを直してほしい」など様々な意見が挙がるはず。こうしたことを踏まえ、24ページには「モビリティ・マネジメントの推進」と記載した。具体的な内容は今後協議するが、他市の事例として、市内の事業所を対象にノーマイカーウィークを設けたり、進学のタイミングで情報提供をし、新しい顧客を開拓したりしている。貴重なご意見をいただき感謝申し上げます。

【委員】 16ページの地域別の問題点は、これで洗い出しが終了したと判断すれば良いか。また交通事業者の代表の意見を聞く機会を作り、ここに追加されるのかお聞きしたい。

【事務局】 主なものをピックアップして記載している。さらに詳細を知りたいということか。

【委員】 まだ調査をするのが聞きたい。

【事務局】 昨年度で一旦調査は終わっているが、必要があればまた協議会の中で検討することはある。ご意見があればまた伺いたい。

【会長】 昨年度には様々な調査や市民へのアンケートを行った。特に中山間地域は多くの方に回答いただき、その中で地域ごとに課題が出てきた。それらをまとめて取り組むべき課題として挙げている。

【委員】 素晴らしい資料を作成いただき敬意を表したい。

計画書の構成案の中で、7～9は次回以降検討となっているが、本日のところで説明のあった6までの議論はこれで終了なのか、次回以降も議論をするのか。

【事務局】 本日で終了ではない。これを素案とし、追加や変更も考えている。たたき台という位置付けである。今後のご意見をいただきたいと思っている。

【会長】 本計画案は今後パブリックコメントを取ろうと思っている。皆様の意見を踏まえて、1～6を含めて最後まで修正したい。

【委員】 22ページの「将来の公共交通ネットワーク」について、〇〇委員の意見に同感である。出雲市駅から出雲須佐間でバスの広域幹線が引いてあるが、出雲

須佐から3km離れた場所に須佐神社がある。地元ではこれまで、なんとか移動手段を確保できないかと議論してきた。須佐神社は令和7年に遷宮が計画されている。令和7年4月に仮遷宮、同年11月に本遷宮の予定である。

須佐神社へ参拝する人は出雲須佐から3kmの区間を歩いており、なかなか大変な距離である。須佐神社まで路線を延長してもらえないか、検討をお願いしたい。

**【事務局】** 22ページ上部で示しているように、水色のエリアは何らかの手を加えるべきエリアという認識であるが、皆様と議論の上で地域に最適なものを選んでいきたい。協力いただきたい。

**【委員】** 以前、佐田スクールバスは一般の方が混乗していると聞いた。大社地域でもスクールバスが何台か運行しているが、一般の方が混乗するのは難しいのか。

**【事務局】** スクールバスの混乗は、学校や保護者の理解が得られるかが問題になる。スクールバスは教育政策課が所管している。教育政策課との協議で教員の働き方改革をしなければならないという話がある。運転手不足とはまた違う問題だが、教員不足も深刻である。長時間労働、休日出勤を強いられている状況と聞いている。スクールバスは柔軟に子供を送迎できるが、混乗になると学校のスケジュールに合わせて動けなくなり、教員が何らかの対応をする場合が出てくる。働き方改革とは逆行してしまう。佐田地域では教員不足が今ほど深刻化していなかった時代から混乗スクールバスがあったそうだ。今から新たにスクールバスを混乗にするためには、ステークホルダーの理解がないと難しいと考えている。また佐田地域の混乗スクールバスは、一般の方がほとんど乗車していないのが実態。しかしながら検討の余地が全くないということではない。3ページの公共交通の対象にあえてスクールバスを載せているのは、運転手不足の中で、同じ時間帯にスクールバスとコミュニティバスを並行して走らせるのは非効率的であると考えているためだ。今後議論が必要な分野である。スクールバスの混乗は法的に不可能ではないが、手順を踏んでいかないと実現するのは難しいと考えている。

**【委員】** 県の取組を2つ紹介したい。1つ目は運転手不足への対応、2つ目は自分事としての公共交通機関を利用することである。どちらも全県的な課題だと思っている。

運転手不足を原因として路線が廃止されている地域がある。またタクシーの営業所も年々減少傾向で、10を超える地域でタクシーの営業所が無いという状況である。こうした全県的な課題に対して、今年から旅客自動車協会と一緒に、業界のイメージアップから取り組むことにした。

利用促進については、4月にJR西日本が輸送密度1日あたり2,000人を下回る区間について、経営状況を公表した。山陽本線の出雲市駅以西の区間も例外ではない。県民のJRの利用促進について検討会を先月立ち上げ、出雲

市も含め沿線の市町、経済団体、県で検討を始めている。その中で施策も検討している。連携して一緒に問題を考えていけたらと思っている。

- 【会 長】 ぜひ連携していきたいと思っている。他にもご意見があれば頂戴したい。
- 【委 員】 24ページの取り組むべき課題の12に「公共交通を利用して観光できる環境づくり」とあるが、これは施策のどこに反映されるのか。
- 【事務局】 取り組むべき課題と施策は重複している部分が多くあり、そのまま何がどこに連携するのか説明するのは難しい部分がある。「公共交通を利用して観光できる環境づくり」に対しては、ピンク色の「新しい公共交通にチャレンジするまち」の13番に、「公共交通によるおもてなし」と記載している。具体的な内容についてはこれから検討するが、こちらに該当すると考えている。我々の想定としては、住民、帰省客、来訪者を含めた誰もが利用しやすい地域内交通の導入を考えている。
- 【委 員】 確かに公共交通を利用して観光客が移動できるようになれば理想的だが、なかなか100%ニーズに沿うことは難しいと思っている。今年度から実験的に観光協会が周遊バスを走らせている。出雲大社から須佐神社までの周遊バスも考えている。こうした取り組みは公共交通ではないため、支援などは今回の計画には入らないという認識で良いか。
- 【事務局】 もちろん観光客も計画内のひとつのテーマである。過去にも大社地域で低速モビリティの実証実験を実施している。そういったこともひとつの視点として計画に盛り込む予定。
- 【会 長】 観光周遊手段については課題が多く、例えば大社に行くには多様なルートがあるが大社周辺に行く交通機関があまりない、周遊しにくいといった課題があるため、計画の中で検討していきたいと思っている。
- 【委 員】 ローカル線の問題は私も抱えている。特に出雲市駅を境に西の方が収支の悪い区間となっている。米子支社のエリアは車社会であることから、全社的に見ても普通列車の近距離利用が悪い地域で、ある程度近距離利用がある地域とはかけ離れている。
- それから、駅を中心とした中心市街地の活性化も課題である。駅周辺に魅力があまりなく、中心としての役割が果たせていないと感じている。観光として考えれば出雲市駅と出雲大社周辺を結ぶ路線は非常に重要であると考えている。先ほどあったように、まず利用することが最も重要である。利用することで地域の交通を守ることができる。我々も協議会と通じて、なんとか地元の方にご利用いただく方法を検討しているところである。皆様に協力いただきながら取り組んでいく次第である。
- 【会 長】 利用については委員からもあったとおり、非常に大切なポイントだと思っている。8ページの図からも西出雲駅以西は乗降者数が少ないことが見てとれ

る。このあたりの利用促進をどのように図るか、鉄道だけでなくバスについても今後大きな課題だと思っている。地域の皆様からもご意見いただきたい。

【委員】 今回初めて地域の代表として出席させていただいている。16ページの地域別の問題点について、地域にはそれぞれ違った問題があるが、ある程度その中でパターン化し、まとめて解決していくのもひとつの手順かと思う。また、計画を進めていくうちにどのように解決されたのかといった検証の機会も必要になってくる。そういったことも含めてこの計画を進めていく必要があるのではないか。

【事務局】 問題点については、目標設定をして検証をすることが必要になるかと思う。検証と課題発見の繰り返しをしっかりとやっていきたい。また目標は数字など、評価ができるもので設定する必要がある。それについてもこの協議会でしっかり議論していきたい。

【会長】 KPIの設定と検証を協議会で行い、次に反映させていきたい。

【委員】 出雲市にはバスや鉄道など様々な交通手段があるため、計画を一度に実行するのは難しい。ひとつひとつの検証が大事だと思う。この計画が絵に描いた餅にならないよう、しっかり検討して進める必要がある。

【会長】 この協議会の中で検証に取り組んでいきたいと思う。

【委員】 多伎地域では、出雲地域から小田までを一畑バスが、大田市駅から田儀までを石見交通のバスが運行しているが、小田から田儀まではJRしか運行していないため、多伎循環バスが必要になるのだと思う。

利用率を上げるためには地元の利用者の立場から考えることが一番大事ではないか。多伎地域交通運行協議会では、春秋のJRのダイヤ改正に合わせて、駅発着時間帯の変更のための会合を年2回実施している。毎年ではないが、会員10数名が全区間乗る取り組みもしている。問題点があれば解決策も検討していかなければいけない。利用率を上げることがまず我々が考えるべき点だと思っている。

また、町内に医療機関がひとつ、ショッピングセンターがひとつしかないので、できれば地域を超えた交通計画を検討してほしい。

【事務局】 地域ごとに課題があることは承知しているつもりであるが、一度に全てを実施することは難しい。優先順位や財源を睨みながら今後進めたいと考えている。

【会長】 地域の皆様と共に検討し、共に進める必要があるので、協力をお願いしたい。それでは、今日から出席いただいている事業者の方からもご意見いただきたい。

【委員】 バス事業者として何かお手伝いできればと思っている。弊社の状況としては運転手不足が挙げられている。現在のコロナ禍で高速路線バスや貸切バスの需要

がかなり減った状況で、やっと運転手が足りている状況。需要が戻るとどうなるか、心配している。

二種免許取得の年齢制限が下がったということで、弊社にも高校卒業生から2名ほど入っているが、今後秋から免許取得に向けて取り組む。免許取得費用に対する補助制度を設けて募集してもなかなか運転手が入ってこないという状況。

佐田地域の路線延長の話もあった。ゆかり館が開館した際に1年間、須佐神社まで路線を延長したが利用者数が少なく廃止した。現在はレンタサイクルなど様々な手段で須佐神社に参拝すると聞く。今後ともこの会を通じてそういったお話があれば一緒に考えていきたいと思っている。

**【委員】** 我々は出雲市と三刀屋を結ぶ路線バス、出雲地域の南部を走る福祉バス、スクールバス等を運行させていただいている。

先ほどから皆様の意見にあるように、利用者をどう確保するかということで、湖陵地域については地元の意見を取り入れてダイヤ改正をしている。出雲南部も今年度から一部停留所を追加した。やはり地元の意見を採用して柔軟に対応することが利用者促進になるのではないかと考えている。

タクシーについては運転手不足がどうしても解決できない問題である。弊社では運転手の平均年齢が60歳を超えている。5年後10年後どうなるかを考えると、24時間営業もなかなか難しい時代になっていくのではという考えも持っている。高齢になると夜の勤務が辛い、長時間労働が難しいということで昼勤務の運転手が増加している状況である。イメージアップということで若い世代がタクシーやバス業界に魅力を感じられるような状況を作り上げたいと思っているが、現在は若い人が入ろうと思える業界でないのが実情。少しずつ変えていきたい。コロナ収束後に利用がどこまで戻るのかという点も踏まえ、事業継続についても考えなくてはならないと思っている。タクシーを地元の方の足として使っていただけるような体制づくりにも努めていきたい。

**【会長】** 今後も事業者の皆様にはそれぞれの立場からご意見いただきたい。他の委員様でご意見があれば頂戴したい。なければ予定していた議事はこれで終了となる。

～意見なし～

**【会長】** また資料をお読みいただき、ぜひ意見を事務局に出していただきたい。皆様方のご協力に感謝申し上げます。

**【事務局】** スムーズな進行に感謝申し上げます。皆様方からは建設的で貴重なご意見いただき嬉しく思う。やはり、利用しないと残らないということは我々も改めて思った。市や事業者だけではこの危機はなかなか乗り越えられない。市民の皆様の理解と協力がないと、未来につながることはない。これまでも利用促進に対する施策を皆様それぞれがして頂いていたが、私たちも一緒になって進めてい

きたいと思う。将来の利用者を育てるという意味では、子供たちが公共交通に乗り慣れるための施策があまり行われなかった。今後は子供向け教室を設けるなど、そういったことにも目を向けながら様々なことに取り組んでいきたい。

## 5. その他

**【事務局】** 次回協議会は9月を予定している。今年度中の成案に向け、これまで以上に足を運んでいただく機会があるかと思う。正式に日程が決定したら、ご連絡を差し上げる。資料は事前配布した上で協議を進めたいと考えている。

## 6. 閉会

**【事務局】** 以上をもって、本日の協議会を終わらせていただく。

以上