

令和5年度第3回出雲市地域公共交通活性化協議会

と き 令和6年(2024)1月30日(火)14:15～

ところ パルメイト出雲4階ホール

出席者 16名(うち代理出席3名)

1. 開会

2. あいさつ

(会 長)

皆様におかれましては、大変ご多忙の中、本協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

また地域公共交通の活性化に向けて、それぞれの立場で日々ご尽力いただいておりますこと、心より感謝申し上げます。

さて、今年度3回目の協議会ということで、本日は議事として、出雲市地域公共交通計画の一部変更。

そして報告事項として、評価指標実績と、各施策の進捗状況の報告を予定しております。

新型コロナが昨年5類に移行し、人の流れ、社会系経済活動が以前に戻ってきたように感じております。この流れにより、公共交通の利用促進に向けて計画を着実に進めていきたいと考えています。

本日の会議、皆様におかれましては、それぞれの立場で、忌憚のない、ご意見をちょうだいできればと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

(事務局)

それでは最初に出席の状況について報告させていただきます。

受付の際にお配りしております名簿をご覧いただきたいと思えます。

平田生活バス利用促進協議会、小林幹治様の代理で、錦織宏様、島根県交通運輸産業労働組合協議会、丸山武様の代理で、伊藤慎治様、島根県交通対策課課長山影一茂様の代理で大谷倫広様にご出席いただいております。

それから欠席のお知らせですが、多伎地域交通運行協議会、岡田耕一様、出雲観光協会の稲根克也様、事前に欠席のご連絡をいただいております。

JR西日本の島充駅長様については、先ほど急遽欠席の連絡がありました。

それから出雲市議会議長、板垣成二様は、他の公務がありまして途中退席をされます。

続いて、お配りしております資料の確認をさせていただきます。

～資料確認～

それでは議事に移ります。

規約によりまして、議長は会長が務めることとなっておりますので、間島会長よろしく申し上げます。

3. 議事

(会 長)

そうしますと、第1号議案、出雲市公共交通計画の一部変更について。

令和5年1月5日に策定しました、出雲市地域公共交通計画の施策、1-1幹線・支線の明確化と維持について、現在、一畑バスが運行されている大社線3系統のうち1系統と須佐線が、国庫補助の地域公共交通確保維持事業の該当路線となっておりますが、大社線の1系統が新たに国庫補助の基準を満たすことになり、計画を変更するものでございます。

それでは事務局から説明をお願いします。

(事務局)

～第1号議案説明～

(会 長)

先ほどの事務局の説明について、一畑バスの井上様、補足があればお願いします。

(委 員)

幹線対象の補助ですが、この計画策定の際は、須佐線と、大社線1系統、ワイナリー経由の2つが対象でした。

以前は大社の3系統すべてが対象のときもありました。

この補助を受ける要件は、1つは、過去2年連続赤字であること。

また、次の年にも赤字が見込まれること。

もう1つが、運行回数が3回以上あること。

もう1つが、輸送量が15人以上150人以下であること。

この輸送量の計算は、計画運送収入であったり、キロ当たり収入であったり、いろんな算定をしながら、引き出すものですが、ざっくり言いますと、ある路線で、起点から終点までフルで1人乗られた。

また、もう1人は始点から半分のところまで乗られたとすると、1.5人×運行回数。

これが例えば、1.5人が運行回数10回とすると15人。そういった考え方です。この計算で15人から150人、1日あたりですけども。それに今回イオン系統が当てはまりました。

ただ南原系統については、若干15人を下回って、今回当てはまらなかったというところがございます。

1.5人というのは、平均して1.5人ですので、市内の方で多く利用されれば、それは1ではなくて0.いくらかのカウントということになります。

そういった考え方で、幹線補助の該当になるところでございます。

(会 長)

ありがとうございました。

それではご質問、ご意見ちょうだいしたいと思います。

事務局がマイクを持っていますので。発言のある方は挙手でお願いします。

す。

～質問なし～

国の補助を受けるための計画変更の内容でございました。

それでは、これについてご承認いただける方は拍手をお願いいたします。

～拍手多数～

ありがとうございました。

承認されました。

続きまして報告事項に移りたいと思います。

地域公共交通計画には施策が13掲げてありますが、毎年、達成状況を評価するということになっております。

その報告を今回させていただきたいと思います。

(事務局)

～評価指標の実績報告～

(会長)

文字が小さくてすみませんでした。

資料内の赤い矢印が上を向いているのは良くなった、下を向いているのは悪くなったということになります。

それでは皆様の方からご意見ご質問ちょうだいしたいと思います。

(委員)

年間利用回数、利用者数、輸送人員、すべて去年より上回っていますが、何か大きな理由があったのでしょうか？

(事務局)

はっきりこれだということではないですが、やはりコロナが収まってきた、5類に移行したということで、人の動きが出てきたということではないかと思っております。

(委員)

何かの施策で動いたということではないですね。

第5類に移行になって、自然とこうなったということでしょうかね。

(会長)

一畑電車の野津様、何かコメントがあればお願いします。

(委員)

一畑電車の輸送人員につきましては、やはりコロナ禍後の回復基調ということとは間違いございません。

ただ、そうは申しましても全体を見ると定期券のお客様に関してはやはりまだ低調の状況でございます。

今回のこの数字の回復は、定期券以外のお客様、特に観光のご利用のお客様です。この回復基調が大きく働いたということで、令和4年度126万人まで回復しました。

令和7年度目標150万人というところで掲げてございますが、実際のところコロナ禍前の令和元年度年間輸送人員は、144万6,000人ございました。

それから比べますと、令和3年、4年まだまだです。

令和2年度のコロナ禍は、年間輸送人員は100万人まで減少しました。

それが年々、上がってきてるところでございます。

今年度も、この年間輸送人員については126万人を超えると考えてお

ります。

コロナ禍前に144万6,000人の乗車があったということを補足して、ご報告させていただきたいと思います。

(会 長) ご質問のコロナだけが原因かということ言えばコロナが一番大きいという話ですけれども、事業者の皆さまの日々の利用促進、そういったところも上向きの数字に働いたということに繋がったと思います。

その他、ご意見いかがでしょうか。

(委 員) スマホ1つで利用できる公共交通システムの構築ということですが、

6年度以降は、定時路線について、スマホで検索できるということですが、これは時刻表だけなのか、支払い決裁もできるのか。

例えば松江市ではAIデマンドバスってということで、時刻表もなし路線もなしでというのがあります。スマホ1つでということですが、利便性がユーザーとしてどの程度のものなのか。

(事務局) 今年度は、GTF Sデータを作りまして、グーグルマップ等で経路検索ができるような取組を行っております。

このデータを作って公開しますと、他の同じような経路検索の会社も取り入れて、そちらでも利用することができるということになります。

それからAIデマンドバスについては、いいものだということは聞いております。

ただ、いろんな事業者があり、今後情報収集をしながら、いいものであれば取り入れていけたらと考えておりますが、今具体的にこういったものがあるという情報は持ち合わせておりません。

(委 員) 路線の検索ができる程度ということですか。

(事務局) はい、そうです。

(委 員) できれば、一歩進んだものを取り入れていただきたい。

(会 長) その他いかがでしょう。

それでは、報告事項に移ります。

1ページの評価指標実績で報告したものは、令和4年度の実績でしたが、各施策の進捗状況は、令和5年度の直近の内容ということになります。

なお本日報告させていただくものは進捗があったものということで、全事業の進捗状況については、来年度改めて報告をさせていただきます。本日は令和5年度の直近で進捗があったものの報告をさせていただくということになっていますのでよろしくお願いいたします。

それでは、各政策の進捗状況について事務局から報告をお願いいたします。

(事務局) ~各施策の進捗状況について説明~

(会 長)

～施策3の説明後～

先ほどの佐田の定額乗合交通の16ページの乗降場所に具体的な診療所名を記載しておりまして、申し訳ございません。公表する時には診療所、スーパーに訂正いたします。

(事務局)

～施策5以降説明～

(会 長)

それでは、ご意見を頂戴したいと思います。

(副会長)

私が一番関心を持っているのは、佐田地域で試験的に行われております定額乗合交通についてです。2050年の推計人口が新聞に出ておりました。国勢調査の推計人口をみると、恐ろしい社会が来ます。

合併した出雲市においても、中心部は大きな変動はないですが、周辺部では、悲惨な状況が出てきます。

そうした中で、重要なのは、この交通体系をどうするかということです。

そこで私が一番期待をしているのが、この佐田地域の定額乗合交通で、これが将来の交通手段だと思っています。

2050年の恐ろしい社会というのは、過疎がますます進んで、利用者自体も点在します。

そうした中で、ただらと福祉バスとか生活バスを走らせるという時代はもう来ないと思っています。是非ともこの佐田地域の定額乗合交通スタイルのものが成功して、出雲市全体の将来の高齢者、障害を持つ方の生活福祉バスのような利用になって欲しいと思っています。

将来にわたって、安心して出雲で暮らせる形になって欲しいと思っています。意見です。よろしくお願いいたします。

(会 長)

この件について、佐田地域から糸賀さんお出かけいただいておりますので、現地の実際の感触なりをお伺いできればと思います。

(委 員)

佐田地域の乗合交通の運行実績等、お話しいただきました。

佐田地域で取り組む際には、佐田地域自治協会の会長さん方に各集落の会員獲得に向けてのお願いをしてもらいました。また、民生委員さんのお力も借りて、会員になっていただいた方もございます。

地区によっては、助成をして少しでも高齢者の負担を少なくする。そうした取組をされたところもございます。

4月に役員改選もございます。これを機に、会員獲得に向けて、再度、自治協会の中で周知をしていきたいと思っています。

また、直接支払交付金事業の中で、生活支援の取組に助成ができるというのもございます。

これが可能になるかどうかわかりませんが、先ほど副会長さんが言われたように、非常に貴重な交通対策になるわけですので、そうした事も、視野に入れながら、全地域でいろいろ取組を、佐田未来ビジョンの推進に合わせてやってるところです。

地域としても、最初に佐田地域に導入していただいた責任も含めて、積極的に会員獲得に向けた取組を地域全体でやっていきたいと思っております。

(副会長) 17ページ、今の運行について、やや不満とか、不満、わからない、無回答。

ドアツードアでこんないいことなのに何が不満なのか？と全く理解ができない。

(委員) おそらく、今のスクールバスが一般混乗で、200円ということと、福祉バスも安価だったということ。

一月3,300円は若干高額という認識を持っておられると思います。

利便性がよくなって、バス停まで歩く必要なくなる、その辺のところが、十分に理解していただけてない。

実証運行中に、このことも含めて理解が広がっていくんじゃないかと思っております。

(副会長) それから、そのあとのわからない無回答。

こんないいことをやって34%もわからないと思うのは……。

もうちょっとそのよさをPRしてもらいたい。

10年、20年すると3,000円ぐらいで、こういうサービスを受けられるということは、すごいことだと思います。

私も佐田地域、糸賀会長、いろいろつき合いがありますから、幹線道路に出るまでに道が長いですよね。それをドアツードア行けるので3,000円なんて安いものだと思います。

もう少しPRをして、利用率を上げて欲しい。

よろしくお願いします。

(会長) ありがとうございます。

副会長さんからまず1点目、佐田地域から湖陵等、他の地域に広げていくべきだと。

これについては市の方もそのように考えておられて、まずは、佐田の方で成功事例をしっかり作って、他地域への展開をしていきたいと思えます。

それと満足度で、やや不満とか不満という回答がおかしいんじゃないかというお話でしたが、委員さんの方から料金的なお話をいただきましたが、アンケートの中身を見ますと、今現在、平日しか動かしてない、土日にも乗りたいとか、それから前日の予約になっていますので、当日の予約をOKして欲しいという要望があります。

もう少しレベルアップしたサービスが欲しいという意味で、やや不満ということではないでしょうか。

副会長さんの先ほどの力強い、利用促進の発言をいただきました。

我々も、先ほどのような勢いで、地域の方に話していかないといけないと思いましたが。湖陵地域に導入する際にはぜひ、ご協力をいただきたいと思います。

(委員)

先ほど副会長さんが言われた通りですが、過疎化とかそういうこともありますけど、見直し区間があれほどあって、しかもその見直しにこれから突入するような路線がかなりまだある。

それから、地域公共交通は地域活性化の一番もとになる大変大切なことだと思いますが、世の中は、例えば政府が、ライドシェアを発信しており、ライドシェア、いわゆる相乗りですよ。それが業界の反対もあっておりますが、時代はそういうことになっているということ。

出雲市の中心地から少し離れたところはみんな周辺なと思いますから、これからは、こういうものになっていかなきゃいけないと思います。

例えば松江市の八束町がやってるAIのデマンドバスもあります。

スマホでアプリを読み取れば、それがニーズになりますから、それを集めて、行き先、時間等々がそこで決まるような経営システムです。

料金も200円で定額です。

そういう面からするとまだまだ研究の余地もあると思います。

従って、定額か定額でないのかも含め、よりよい交通体系を作っていかなければならないし、そうしなければならぬと思います。合併前からの交通体系がそのまま生きてますから、抜本的に見直して、こうした先進的な交通体系を作っていくことは当然のことだと思います。

斐川でデマンドをやっていますが、制約があり、私は不足してると思います。

そういう面で、こうしたAIを使った新しい体制をいち早く構築できればと思います。

(会長)

事務局の方から何か。

(事務局)

たくさんの意見をいただき、ありがとうございました。

国が、ライドシェアの部分解禁ですとかいろんな報道が出ていますが、我々には新しい情報は一つなく、国の情報を待っている状況です。

我々が、真っ先に取り組んでいくべき課題としては、運転手不足だと思っております。

運転手の確保は一朝一夕にはいかないものだと思っておりますので、事業者の皆さんと連携して、皆さん方の知恵もお借りをしながら、最優先に進めていくべきではないかなと思っております。

それから、デマンド交通については佐田で実証運行をしているところです。

これを受けて新しい地域に展開していくことも考えております。

合併前からいろんな交通体系があり、できるだけ各地域で同じような交

通サービスが提供できればと思っていますが、各地域の事情があらうかと思ひますし、難しい部分もあらうかと思ひてます。そこは皆さんと協議をしながら、できるだけ早いタイミングで良い方向に進めていきたいと思ひております。

行政だけで考えてもなかなかいいアイデアが生まれませんので、地元の皆さん、交通事業者の皆さん、国、県の皆さんと連携していい方向に持っていきたいと思ひております。

今、具体的な案は持ち合わせておりませんが、今、副会長がおっしゃったような方向で、出雲市も前を向いて進んでいかないといけないと思ひております。

(委員) 今日、案内状に、公共交通を利用してお出かけくださいとありましたので、今日は一畑電鉄さんの電車で移動して参りました。

それで、時刻表ですが、みんなスマホで見られると思ひますが、私はスマホが苦手で、川跡で乗り換えてとか、ちょっとややこしい。家内に聞いても、家内も不得意な方でして、これもなかなかわかりにくいと。

今度、時刻表もわかりやすくという形にされるようですので、ぜひとも、年寄りにもわかりやすいような形にしていただければと思ひております。

大社の方は、乗合はまだやっておりませんので、年寄りの皆さん方は、タクシーで病院、買い物に行っておられます。

ワンメーター、基本料金1.5kmが740円を考えますと佐田でやってる3,300円というのは、非常に安いんじゃないかという気がします。

最終的には大社町もそういう形の方がいいと思ひます。

私も今日は、電鉄大社駅まで歩きましたら、30分ぐらいかかりました。そうすると、年寄りの方はそういうわけにいかないのだから、佐田で取り組んでいらっしゃる乗合タクシー、本当にいいものだと思ひておりますので、今後続けてやっていただきたいと思ひます。

よろしく願ひいたします。

(会長) ご意見ありがとうございます。

スマホについては、わかりやすい使いやすいいものを作っていきたいと思ひます。

その他ご意見、ご質問ありませんか。

(委員) 今後の状況に対して、お伝えさせていただければ。

新聞報道でもございましたが、松江管内におきましては10月1日に路線の廃止ということが出ております。出雲の方ではそういった対応を考えておりませんが、この4月において、松江管内においては、運転手の職遇改善の1つとして拘束時間を見直そうということから、夕方便から夜便で、ダイヤを40分から30分ぐらひ繰り上げる施策を実施する考えがあります。

その他として4月の変更点として、定期券制度の一部見直しを考えております。

まず1つが、収支の改善策として、今、通勤定期が4割引、通学定期が5割引でやっております。全国的には通勤が3割引、通学定期が4割引が大多数です。

今回、4月1日から発売する定期券におきましては、それぞれ通勤定期は3割引、通学定期は4割引と、割引率を下げさせていただきたい思っています。

ただ一方で、利用促進策として、定期券の制度を一部見直します。

内容は、今、現在行っておりますのは区間式定期といいまして、A地点からB地点、この区間を指定し、その区間だけ有効であるという定期制度でございます。

これは一畑バスになって、定期を発売してからずっとこの制度でやってきておりますが、この4月1日からは金額式定期に変更いたします。

基本的にすべてICカード対応ということを計画しております。

この金額式定期とは、例えば出雲須佐からJR出雲市駅まで840円の区間ですが、この定期券をお持ちのお客様であれば、例えば出雲市駅からゆめタウン間160円、イオンも160円です。

これは、どちらも乗れます。

今までは、その区間でしか乗れなかったものが840円の区間であれば乗れるというものです。

また、出雲須佐から、出雲市駅まで出て、JRに乗って松江駅までいき、松江駅から、その次のバスに乗車される際にも840円区間以内であれば利用できるという制度でして、全国的にICカードを導入されてる会社は、そういった制度に変更されておりますけども、私どももこの4月1日から利用者利便の向上というところに対応したいと思っております。

これは私どもだけの施策ではなくて、松江市交通局さんも、同じく、この施策と一緒にやろうということで、松江管内においては、一畑バスだけではなくて交通局様も利用が可能となりますので、こちらをPRをして少しでも定期券利用の方が増えるように、対応していきたいと思っております。

(会 長) ありがとうございます。

先ほどの制度改正は、こういった場面でPRされますでしょうか？

(委 員) 松江市の方で2月14日あたり市長さんから記者発表があるようございます。

そこまでは待つような形になると思います。

(会 長) ありがとうございます。

その他いかがでしょうか？

島根県交通運輸産業労働組合協議会の伊藤さん何かありませんでしょうか。

(委員) 私も初めてこういう会に出させていただきまして、いろいろと検討をしていらっしゃることに実感させていただいております。

私ども労働組合の立場でして、それぞれの会社も、やはり入職者が少ないということで運転手不足を感じてる上に、皆さん、よくお聞きになられると思いますけども、2024年問題、残業規制ということで。

私達にとって別に問題でも何でもありません。まず皆さんの輸送をさせていただくのに長時間労働に頼ってた部分を、とりあえず普通とまではまだいかないにしても労働時間を減らす。その上で皆さんに利用させていただいて会社の収入を上げ、運転手の収入を高めていくことが必要であると、というような立場で運動しておるところでございます。

また、今後とも皆様方のご協力を賜りながらこのような会議にも参加していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(会長) 全体通してでも結構ですので、ご質問なりご意見があればちょうだいしたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、予定の議事の方は終了いたしました。

皆様のご協力に感謝いたします。ありがとうございました。

(事務局) ありがとうございました。それでは閉会にあたりまして、森山副会長からごあいさつをお願いします。

(副会長) 副会長の森山でございます。

今日は皆さん長時間、今年度最後の会議でございました。

いろいろご意見を賜りましてありがとうございました。

今年度はこれで終わりますが、来年度、また、発展的な意見がたくさん出て、この会が有意義に進むことを期待いたしまして本日の会議を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

(事務局) ありがとうございました。

7. 閉会