

令和5年度第2回出雲市地域公共交通活性化協議会

と き 令和5年(2023)8月17日(木) 10:00～  
ところ 出雲市役所 市民応接室  
出席者 17名(うち代理出席2名)

1. 開会

2. あいさつ

(会 長)

本日は今年度2回目の会議となります。

議事としましては、役員改選と前回の会議でご意見をいただいた件について、その後の対応を報告させていただきたいと思ひます。

皆様におかれましては、忌憚のないご意見を頂戴いただきますようお願いをしまして、開会にあたりましてのあいさつとさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

それでは本活性化協議会に委員の一部交代がございましたのでご報告をさせていただきます。

事前にお配りしております席次表名簿をご覧いただきたいと思ひます。名簿順にご紹介をさせていただきます。

出雲地域からお出かけいただいております出雲地域自治協会連絡協議会の会長さんがお替わりになりましたので、ご紹介いたします。

出雲地域自治協会連絡協議会会長、布野敏次様でございます。

～布野委員あいさつ～

続きまして、出雲市議会から新たに総務委員会委員長、今岡真治様にお出かけいただくことになりました。よろしくお願ひいたします。

～今岡委員あいさつ～

ありがとうございました。

(事務局)

続きまして本日の出席状況についてご報告させていただきます。併せて名簿の方をご覧いただきたいと思ひます。

平田地域を代表して、平田生活バス利用促進協議会会長小林様にお出かけいただく予定でしたが、本日ご欠席で、代理で錦織宏様にお出かけいただいております。よろしくお願ひいたします。

～錦織委員あいさつ～

それから佐田地域代表として佐田地域過疎地交通対策検討委員会会長糸賀様でございますけれども、本日ご都合によりご欠席でございます。

それから一般社団法人島根県旅客自動車協会からお出かけいただいている秦委員様についてもご都合によりご欠席でございます。

それから、島根県交通対策課課長、山影課長様もご欠席でございます、

本日は代理で大谷倫広様にお出かけいただいております。よろしくお願いいたします。

～大谷様あいさつ～

それでは議事の方に移って参ります。規約により、議長は会長が務めることになっております。

会長さんよろしくお願いいたします。

### 3. 議事

(会 長)

それでは資料の方をご覧いただきたいと思いますが、2 ページ第 1 号議案 役員の選出についてであります。本会の規約第 5 条により役員の任期は 2 年となっております。その任期は本年 8 月 22 日をもって満了となるため、8 月 23 日以降の会長を互選により選出いただきたいと思っております。

どなたかご意見がございますでしょうか。

(委 員)

引き続き総合政策部長に会長になっていただきたい。

(会 長)

そのほかご意見がございますでしょうか。

～意見なし～

それでは提案されたのが私ということで恐縮ではございますが、承認いただける方は拍手をお願いします。

～拍手多数～

ありがとうございました。

それでは引き続き、私の方で会長を務めさせていただきたいと思いません。

資料の方にお名前を書いていただけたらと思っております。

次に副会長及び監事の選出についてでございますが、規約第 5 条 2 項の規定により、それぞれ会長が指名することとなっております。

つきましては、副会長には湖陵町区会連合会会長 森山様に、監事は引き続き一般社団法人出雲観光協会事務局長 稲根様、島根県地域振興部交通対策課課長 山影様にお願いしたいと思います。

それではここで新たに副会長になられる森山委員さまにごあいさつを頂戴したいと思います。

(委 員)

どうも皆さんおはようございます。

ただいま会長から副会長の指名を受けました湖陵町区会連合会会長の森山でございます。よろしくお願いいたします。

私もついこの間、この会に出させていただいたばかりでございますが、以前に地元でも交通計画の変更等いろいろなことに関わってきています。

これからの 10 年、20 年先を想像し、この会を非常に重要な会だと思っています。出雲市の中心部は 20 年後にはあまり驚くほど極端な減少にはならないと思いますが、旧出雲を取り巻く周辺は大変恐ろしい時期が迫っている。

そうした中で、地域住民の足を守る、生活を守る、そういう意味では、この会は大変重要であると私は常に思っています。そうした中で副会長を受けたので一生懸命頑張りたいと思いますが、皆さんとともに頑張っていきたいと思います。

(会 長) それでは続きまして、次第 4 出雲市地域公共交通計画事業実施計画について事務局から説明をお願いします。

(事務局) 第 1 回の協議会で、事業実施計画について説明をさせていただいたところでございますけれども、事業内容に追加等々ございましたので改めてご説明をさせていただきたいと思います。

～施策 1-3 鉄道の利用促進強化（乗り方教室）について説明～

それでは続きまして 6 ページの方をご覧くださいと思います。

J R 西日本さんの取組について、島委員さんからご説明をお願いいたします。

(委 員) ～施策 1-3 鉄道の利用促進強化（JR の取組）について説明～

(事務局) ありがとうございます。

それでは続いて 7 ページの方をご覧くださいと思います。続いて一畑電車さんの取組について、野津委員さんからご説明をお願いいたします。

(委 員) ～施策 1-3 鉄道の利用促進強化（一畑電車の取組）について説明～

(事務局) ありがとうございます。

続いて施策 3 及び施策 9、施策 13-2 についてご説明をいたします。

～施策 3 高齢者が利用しやすい新たな地域内交通の導入、施策 9、中山間地域のまちづくりと連携した取り組みの推進について説明～

～施策 13 の 2、観光客や帰省客などの利用を見据えた公共交通サービスの検討について説明～

続いてですけれども、資料の方は特に今回用意しておりませんが、前回、施策 10 公共交通の担い手不足への対応についての関連で、自衛隊を退職された方を運転手さんとして採用されてはどうかというご意見がございました。

その後我々、自衛隊の方に出かけまして、状況についてお話を聞いて参りましたので、その内容について皆さんの方にお知らせしたいと思えます。

(事務局) 6月に、自衛隊の退職者の再就職を援護される団体である自衛隊援護協会島根地域援護センター出雲分室というところに行き、話を伺ってきました。

まず求人の方ですが、求人を申し込む場合には、求人票を提出していただきたいということです。この求人票は1年間有効ということでした。用意しておりませんが、ホームページの方に求人票が掲載されてお

りますので、それを記入していただいて、メールで申し込みができるということですので。

それで自衛隊の退職者の説明をしていただきましたが、自衛隊の退職者は二通りあるということを仰ってまして、54歳から57歳で退職となる「若年定年制」の場合と、20～30代半ばぐらいで退職される「任期制」の退職者の方がいらっしゃるそうです。

若年定年制の場合には、誕生日をもって退職となるので、例えば市役所のように4月から求人をする場合ですと、9月の誕生日の方は9月で退職になり4月まで職がないということになりますので、そういう場合に敬遠されるということがあるそうです。

それから任期制の退職者の方は、任期にもよりますが、3月に退職となる場合が多いということをお聞きしております。

任期制の退職者の方を対象にして、8月に合同企業説明会というのを開催されているそうです。この説明会には大体40～50社ぐらいの企業を招いて開催するというお話を聞いております。今年度は、8月31日に米子で開催され、対象となる方が6名程度ということをおっしゃっていました。

今までの傾向として、人気の業種としては、警備関係、それからトラック運送、そういったお仕事を希望される方が多いということをお聞きしております。

自衛隊援護協会の方へは、今、運転手さんが減少しており公共交通の維持が大変難しいということをお話ししております。それでご協力いただけたらということでお話はしてきました。

なかなか早々に成果があらわれるということはないと思いますけれども、想いは理解していただいたと思っております。

春木委員さん、ご提案いただきましてありがとうございます。

(会長) それでは事務局から説明したことについてご質問、ご意見を頂戴したいと思います。

初めに、先ほど担い手不足の話がありましたけれども、県の方ではどのような取組をお考えなのか最初に伺いたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(大谷氏) 島根県交通対策課の大谷でございます。よろしくお願ひいたします。

前回の活性化協議会の際に、島根県旅客自動車協会の秦委員の方から、島根県と協力して今年度行っていきますということがありましたので、現在の取組状況を説明させていただきます。

島根県では6月ぐらいから7月ぐらいにかけて個別の事業者さんを訪問させていただき、一畑バスさんですが、運転手さんの状況を、どのくらい不足しているかですとか、採用方法とかをヒアリングさせていただ

き、どういったことが県としてできるのかといったところを考えているところでございます。

そのヒアリングのなかで、バスの事業者さん、タクシーの事業者さんにも伺っていますが、主なご意見としましては、業界にしみついたイメージがいい方向に発信できてないのではないかと。例えば公共性が非常に高いやりがいのある仕事なんだけれども、そこではなく、例えば給与が低いとか、責任が重いとかそういったところに目が行きがちになってしまうので、よりプラスの面を発信できないだろうかといったご意見をいただきました。

あと、これまでハローワークを中心に採用活動をされていたということで、それ以外の最近の web での採用活動などのそういった手法を習得する機会が設けられないだろうかとかそういったご意見を伺っているところでございます。

県としまして、事業としましては、旅客自動車協会さんが実施された事業に対して県から 3 分の 2 補助、予算額としては島根県は 200 万円もっているのでトータル 300 万円の事業でできないかということで、協会さんと話をしています。

今、案としては先ほどお話いたしましたけれども、その業界全体を PR できるようなツール、例えばパンフレットだったり動画だったり、そういうものが作れませんかという相談をしようと思っております。

また採用評価セミナーといいますか、最新の採用活動の手法の習得機会というようなことをセミナーとして開けないかと、協会さんと相談しながら実施に向けて頑張っているところでございます。

いずれにしても、先ほど出雲市さんからもお話がありましたが、すぐに解決するようなものではなくて、中長期的に取り組まなければならないというタイミングがきているという認識でおりますので、引き続き皆さんからのご意見をいただきながら効果的な事業になるように取り組んでいきたいと考えています。島根県からは以上でございます。

(会 長)                    ありがとうございます。

それでは事務局からの説明、先ほど県から説明いただいた内容も含めまして、皆様からのご意見ご質問を頂戴したいと思います。どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

(委 員)                    6 ページの WESTER アプリの利用促進のところですが、去年、湖陵の江南駅が新しくなって、今年の初め頃に観光でくにびき荘を利用された方が駅なのに時刻表がないといわれ、間接的に私のところへどうなっているのか、時刻表がない駅などあるのかと聞かれた。それで交通政策課に聞いたら、それは JR さんが時刻表を作られないと。

今これを見てわかったんですが、紙媒体の時刻表の廃止ということなん

ですね。結局、今いろんなことでみんなが利用しようとか、あるいは地域で車に乗れないところはバスでとかいろんなことで言いながら、せっかく利用しようという人がいても駅に時刻表がない。バス停に行ったら時刻表がない、そんなことが考えられるんですか。

それでここにアプリがあって、私もこれは検索する。だから、10年ぐらい我慢すれば丸く収まるかもしれないが、現在の時点で、これですべてがいいのかなと。

まず、そういう方針でやっておられることをどうこうしてくださいとか言うつもりはないんですが、ただこういう中でそれがわかっていてこのまま仕方がないですでは済まないと思います。何かの方法を、全国的に例えば、他の地域でこんなことをやっていてそんなことは別に問題ないというようなことがあれば教えてほしいと思います。

(委員)           ありがとうございます。

江南駅につきましては、前の駅舎の時は駅舎とホームの待合室に時刻表を出させていただいております。建て替えという話になったときに、協議するのは私ではなく違う部署が協議するんですが、出雲市さんとの協議の中で、新しい駅舎の方には時刻表はおかないということで、ホームの待合室、私ども管理しているところでは、時刻表を今までどおり載せていただいております。

(委員)           あそこにはあるんですね。あそこにあるなら、勝手に入って行って見ていいですね。

(委員)           はい。全然構いませんので。

それで紙媒体っていうのは、今までそういう冊子になった時刻表とか、お配りしていた新聞社さんが作られた時刻表とかも、やっぱり古い時刻表を見て来られる方が非常に大きいというのが、あれ、あれ、あれっていう話になって。

この間も、お客様がもらわれた時刻表が、平成29年ぐらいのホテルからもらわれた時刻表で、やっぱりそういうことがあるということで、お客様にかえてご不便をおかけするというので、いわゆる紙で作ったものはやめさせていただいて、それをアプリからということにさせていただきました。駅の時刻表につきましては今までどおり設置をさせていただいております。

(委員)           ありがとうございます。

中にもないような話を聞いたもので、それで一体どうするんだと。それで、私らが作ってもいいんですが、今の話で、作り忘れたりすると、前の時刻表を見てまたトラブルがあると、あまり簡単に地元でやりますとうこともできませんので。それで何がいい方法がないかと思いましたが、中にあればそれを見ていただければいいですね。その場合に例えば、時刻表が中

の待合室にありますという表示を待合室にしてもいいですか。

(委員) それは建物が出雲市さんのものですので、全然かまわないと思います。

(委員) 外にある待合室にあったものが、中に入って、線路を渡ってあそこにある、中の待合室に行ってもらってよいですね。

(委員) はい。

(委員) ありがとうございます。

(会長) そのほかにいかがでしょうか。

(委員) 少し質問をさせていただきたいんですが、施策 1-3 で鉄道の利用促進強化というところ。これにつきましては前回の協議会の中でも、このような計画をやるということで、皆さんも承知のうえだと思いますが、今これ見ておりますと、鉄道利用促進の取り組み、住民の利用機会の増加を目指しますというところがあります。

この取り組みの中で J R 西日本の利用促進というところで、都市間を結ぶ輸送についての利用促進ということがおもてになつておりましたが、今後、質問としてはですね、J R さんも一畑電車さんも乗り方教室をやられると思いますが、本当に地域住民として、鉄道の利用が便利なのかどうなのかについての検証、或いはそういう取り組みもしていかなければならないと思っております。

というのは、出雲市から西、特に小田から出雲市間っていうのは非常に人数が減っております。例えば、僕らが江南駅に行こうと思っても、2 時間待ちという時間帯もあります。小田もそうです。路線バスも当然ながら 1 日 3 本ぐらいしか出てない。

そういうところにおられる方々が利用促進をしようかと思っても、なかなかできない媒体です。利用するってことはなかなか難しい。こういうところを踏まえた中で、この利用促進強化については、今ある媒体をどう使うかということが今一番重要だと思うので、例えば小田地域の人、或いは湖陵地域の人が出雲市の病院まで行くのにどんなルートがあるのか、どんな時間がかかるのかというようなものを、各自治会の中でもそういうような時刻表みたいなものを作られてもいいと思いますし、今のこの利用促進のところについては、非常に若者向け、或いは観光客向け、非常に目立っていると思うので、今後、事業計画実施計画の中では、もう今年度はこれだと思うんですけども、これから先、作っていくにあたっては、そのような鉄道促進、利用促進についてはそういうような取組が必要じゃないかなと。

だから利用しやすいような、住民さんには、あるダイヤの中でどのような使い方ができるのかというような促しを、そういう取り組みをしていけるんじゃないか、今後そのような取り組みを考えているかどうかという質問をまず 1 点。

それから先ほど担い手不足の話が出ました。これについては私も機会あるごとに述べさせていただいておりますけれども、島根県の方の取組としても今ご紹介いただきましたし、それから自衛隊の退職の方々の募集もどうだというご意見いただいた中でも様々なところで、皆さんにはこの公共交通に関わるところでご支援をいただいていると思います。

私、立場から言いますと、この交通事業者に携わる労働者の労働組合の代表として出ておりますけれども、私もバスの運転手でございます。今はちょっと4年間離れておりますけれども。

この、まず担い手ですね、2000年ぐらいまで、規制緩和までは非常にバスの運転手になりづらかったという経緯がございます。これはですね、非常に賃金が高かった。当時、年齢も高いところにいきますと、1000万円近いような賃金でやっていたんですけども、ただそれが、2000年の前後で規制緩和がございまして、非常に競争が激しくなった。それでいろいろなバス事業に関わる観光バスであったり、高速バスであったりは、様々な事業者が参入してきてですね、過当競争になってしまった。そうして何が起こったかという、そこに携わる労働者の賃金を大幅に削減した。我々も35%から約40%の賃金カットで抑えられている。そういう状況がございます。今、現時点でもその流れがまだ続いております。

岡山県では、この取組として、ゴーゴーキャンペーンというキャンペーンがございまして、これどういうキャンペーンかといいますと、バスの乗務員になられた方には50万円の祝い金をだします。1年間限定で賃金50万円を保障するものです。

どのようなことがおこったかという、応募に殺到されたということです。

50万といたしますと、年収600万円超え。ボーナスも含みますと、600万円以上。そういうことで、非常に他県では様々な取組、これは事業者ですけれども、そういう取組をされている。

何が言いたいかって言いますと、今いろんな方々にバスの乗務員或いはタクシーの乗務員さんに入ってもらうのはいいけど、その人たちをどのようにとどめるかというのが大きな問題。それで、我々もその仲間をとどめるために一生懸命頑張っているところです。労働条件、処遇、ここについては、事業者の体力もありますので、限りがあるわけですがけれども。

その業界のイメージを払拭するということをおっしゃられましたが、業界のイメージ自体、我々バスの乗務員の立場から言いますと、わかっている。公共性の高いもの、それから、お客様の命を大切に、絶対にけがさせない、失わないという思いで、日々仕事をしておるわけですがけれども、どうしてもそこに関わる対価というのは非常に低くなっている。

最低賃金も、10月から上がるということになってはいますが、非常



に、他の業界の賃金が今、非常に急激に上がりつつある。その中でこのような、特に乗り合い、タクシーであったり、バスであったり、トラックです、道路を走る運輸業界については、取り残されている感覚があります。

何が起きているかという、今までは頭がなくても汗を出せば、同じような生活ができるということでやっているけどそれもままならなくなった。

汗をかいても、通常の生活がままならなくなったような世の中だ。それが運転じゃなくても他の業界だったら同じような賃金がとれる。そういう状況の中だと、入ってこられても、すぐやめてしまうというところが現状としてございます。我々の取組としてはですね、何とか事業者にも当然ながら処遇の改善を求めていきたいと思っていますけども。

産業全体として、国に対しても、いろんな施策を変えていって、介護事業、看護事業、保育事業もそうですが処遇が悪いので、処遇改善手当というのも国からでるような、そういう仕組みもできてきました。我々としても、公共性の高い、特に貨物もそうですけれども、この運輸業界に携わる皆さんの処遇の改善を求めていくというのも、国全体でやっていこうと思っていますので、今後ともこの担い手不足については、皆さんも非常に、重いテーマとして、今後も考えていただきたいという意見を添えまして、質問は1点ですけれども、発言をいたしました。よろしく願いいたします。

(会 長) ありがとうございます。施策 1-3 の鉄道の利用促進強化に関する質問でありますけれども、JR さん一畑電車さん、何かお考えがありますでしょうか。

(委 員) ありがとうございます。

確かに出雲から西に行くと、勤務時間が 2 時間に 1 本という時間がございます。どうしても鉄道って、固定費が非常にかかるものでして、いろんな意味を含めて、車両を維持していかなくてはならない、乗務員も確保していかなければならないという中で、鉄道といういわゆる大量輸送する乗り物に対して、これだけの人数にこれだけのダイヤが必要かということにつながるということで、2 年前でしょうか、適正いわゆるダイヤの適正化ということがございました。

これは山陰に限ったことではなくて、JR 西日本全体で、例えば出雲から東は 1 時間に 1 本確保しております。西については昼の時間帯が 2 時間に 1 本。浜田・益田に至っては昼の時間が 3 時間に 1 本という形になっていますけれども、山陽本線におきましても、例えば福山から尾道、三原の間でもこれまでは 20 分ごとに運転していたのを、昼の時間帯は 1 時間に 1 本とかいうところまで削っておりまして、ご利用の実態をきちんと見てダイヤを決めるというふうに行っているところでございます。

国鉄から JR になって、列車の本数を増やしてはきておりましたけれども、列車の本数を増やし分だけご利用のお客様が離れたかという逆でございまして、増やしてもご利用のお客様は減っている現状もございまして、適正化ということで、一畑電車さんからもありましたけれども、その分を観光でお越しいただいた、観光で誘客をやることによって、観光のお客様に、地域の鉄道をご利用いただくという感じでなんとか維持をしていきたいというふうに JR 西日本は考えているところでございます。

やくもの利用促進ということととにかく誘客で出雲市にお越しただいて、いわゆる地域間の移動、いわゆる出雲から玉造温泉、松江であったりという移動を一畑電車さんなり弊社をご利用いただくという形で、地域のいわゆる空白列車の維持もしていく努力をしていくということでございます。

(委員)

続いて一畑電車の方からもコメントをさせていただこうと思います。

こちらに記載させていただいております、利用促進の強化という部分につきましては、企業訪問等もやらせていただいておりますけれども、基本的に、特に幼稚園、保育園向けという部分が、比率的には正直高くなっているところでは否めないかと思っております、ご意見をうかがわせていただきました。

確かに我々としても、いわゆる地域の公共交通という意味合いでマイルールという感覚を幼少期から持っていただくという部分において、保育園、幼稚園、それから小学校、各学校さんの方からの、弊社の事業案内ですとか、見学ですとか、そういうようなことも受け付けている状況がございまして。

実はこれ 4 年前でしたか、弊社の方から資料提供させていただきながらだったんですが、県立出雲高校の 2 年生さんが、一畑電車のイベント企画等に参加した子、していない子、それが高校 2 年生になってから一畑電車に対してどのようなイメージを持っているかということで、アンケートをされたんですが、やはり幼少期に弊社の列車イベントご参加いただいている生徒さんの方が我々弊社に向かっての親和度が高いというアンケート結果をいただいたことがあります。

幼少期に我々のイベントに参加いただいた方が一畑電車に親しみを持っていただいているというアンケート結果を見ましたので、やはりこちらの方に注力していたというのは間違いのないところでございます。当然この活動は、以後も続けていかなければいけないところでございます。

今、沿線企業の訪問ということで、働いている現役世代の方にもアプローチをかけさせていただいておりますが、確かにご意見をいただいたとおり、例えばご高齢の方が病院もしくは買い物、そういうものに出かけるにあたって一畑電車をどう乗りついで、他の交通機関も含めて、どうい

形でご利用いただいているかという、いわゆる他社を含めた主観的な見方というのには確かに不足していたかと思えます。

これらも含めて、弊社でも事業計画を改めて考えなければいけないと思い、今コメントをさせていただいたところでもございました。そういうところに向かって対応もさせていただきたいと思っております。

あとはやはり交通モードとして、鉄道というのが大量輸送向けという要素の一つでございます。我々としてはこの特性を生かす形で、行っていかなければいけない背景も正直でございます。

あとは弊社の場合は線路が単線、1本しかないということもありまして、列車の行き違いがなかなかできない。ダイヤを設定するにしても、朝夕はかなり詰めて走らせているつもりではいるんですけども、日中帯がどうしても55分に1本というダイヤが指標になっているというのが実情ではありますけれども、その一方で別の特性であります大量輸送、これを生かせるような形ですね、これも当然ながらこの会の中でも検討していかなければいけないんじゃないかと考えております。

バス、鉄道、あとはタクシーその他もろもろ公共交通でございますけれども、やはりそれなりの特性がある中で、公共交通を形成していかなければいけないと考えていますので、この会議の場においても、例えば、鉄道利用に行おうと思うと、2時間に一本或いは55分に一本という間隔にならざるを得ないところが、例えば他の交通モードを使うことによってそれが変化できるのか、というところも検討材料になります。

ただそういう検討材料の中で、一方で、確かに先程コメントにありましたとおり、いわゆる運転士、運転手の不足。運転手の不足も含めてですが就労者の確保という問題も一方で出てくるというお話になってくるかと思えます。

そこまで立ち入るお話になってくるような時勢になったということも含めて、この会の中でもまた皆様のご意見を頂戴しながら対応させていただくようになるんじゃないかと考えております。一畑電車からは以上です。

(会 長)

ありがとうございます。

丸山様からのご質問は鉄道の利用促進強化、観光客といったところで強化をしていく必要はあるんだけど、一方では地域住民の皆さんにはしっかり利用していただけるように、利用促進というのを図っていく必要があるのではないかと。例えばですけど、先ほど一畑電車さんも触れられましたけれども、病院に行くときにはこういう乗り継ぎをしていけば、こういう時間帯に行けるんだよというような周知とか、それを実際に利用していただく、そういったことも必要ではないかというご質問の趣旨だったと思っております。

このことに関してはJRさんと一畑電車さんからコメントをいただきましたけれども。

(委員) 一畑バスからよろしいでしょうか。

(会長) はい。お願いします。

(委員) 利用促進というところで、過去、松江、出雲でもやっていたんですけど、自治会の単位でいろんな会合が開かれたところに顔を出させていただいて意見をお聞きするとか、また、マイダイヤっていうふうに私共呼んでいるんですけども、自分の地区からどこそこへ行くために、時刻表そういったものの作成ができるんじゃないかなと。

そうすれば、これちょっとJRさんの考え方と、逆行するような形になりますけども、そういった時刻表を作成して、皆さんそれを見ていただいて、利用をしていただくと考えておりますので、またお声がけいただければ、お話を伺ったり、バスの現状をお話したりできるかなと考えております。

それと、また別なんですけど、担い手不足の関係で一畑バス、先般来いろいろとマスコミを賑わせておりますが、経緯と今後の考え方についてお話をさせていただきたいと思います。

まず7月20日ですが、新型コロナ感染者3名発生をしまして、松江地区において、22便運休をいたしました。それ以前から慢性的な運転手不足ということで、運行管理者の兼務運転士を乗務させたり、また高速バス、私ども高速バスは企業として収益の柱ではありますが、この高速バスを減便して、また、利用が増えてきた路線の復便、元に戻すことをせずに、このローカル路線を守るために、そこに運転士を充当してやって参りましたが、この7月20日は3名のコロナ感染者のみでもう欠便をせざるをえないということで、この後建て直しをしようということで、貸切バスなどで引き受けてるものをできる限り、他社が受けていただけるものについては、外に出すとかすることをして対応してきましたが、その後長欠者が出てきたり、また計画外の退職者も発生しました。それが7月末のところです。

8月の頭に社内会議をしまして、このままだといつ欠便が出てもおかしくないぞということから、急ではありましたが、8月の第1週のところで、運輸支局さんなどにダイヤ改正をさせて欲しいと相談をさせていただいたところでした。

当初、当面の間ということでも考えましたが、その先行きがなかなか見通せないということから、今回、ダイヤ改正を実施しました。

ダイヤ改正については、当初、松江管内、出雲管内すべて含めて、10月1日を予定しておりました。それを松江管内においては前倒しをする格好で実施をしたというところがございます。計画としては、9月にも出雲＝

大阪線を減便しようということで、9月には、新しい新人の運転士もひとり立ちするので、それを待てば何とかという思いもあったんですが、もうそれを待つことはできないというところ、また今後も厳しい状況は変わらないということから、8月14日のダイヤ改正にいたったところでございます。

今後の考え方としましては、まず出雲管内については、先ほど少し触れましたが、10月1日にダイヤの改正を進めているところでございます。

それから、4月以降のところでは、先ほど丸山委員からもございましたが、運転手不足解消として処遇改善は欠かせない、必至だと、必ず必要と思っておりますので、それを踏まえた施策、施策といいますか路線のあり方について、松江管内出雲管内含めて検討していくところでございます。

いろいろご不便をおかけしてるところもございますけども、ご理解いただきましてまた利用促進の方については、私どもも誠実に対応させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(会 長)

はい。ありがとうございました。

丸山委員さんからの地域住民を含めた利用促進という意味での事務局としての何かコメントがありますか。

(事務局)

様々なご意見を頂戴して、ありがたく思いつつ、それから非常に難しい問題に我々直面しているということを改めて感じたところでございます。

現在ある公共交通機関を生かしながら、地域住民の皆さんの利便性を高めていくというようなことをこの5年間かけて進めていくという状況で、この会に望んでいるつもりでございます。

いろいろ資源、運転士さん含めていろんなものがあるわけですが、今までどおり維持していくことすらなかなか難しいという皆さんのお話だったというふうに理解をしています。ただ、その手をこまねいていかということではありませんし、この資源を生かしながら、皆さんが自由に市内を行き来できるような形を作っていくかといけないということをお話しながら、皆さんが自由に市内を行き来できるような形を作っていくかといけないことを思いつつ、しかしそのハードルは非常に高いところを改めて感じたところです。

行政だけでどうこうできるものでもありませんし、地域の皆さんのご理解とご協力、それから事業者さんの協力ももちろんないと進めていきませんので、また時間、限りがありますけども皆さんと意見交換をしながら、前へ進めていきたいと思っておりますのでまた改めてよろしくお願いいたします。

(会 長)

そのほかいかがでしょうか。

(委 員)

佐田地域に導入される定額乗合交通ですけれども、出雲市の中山間地域で、今回料金が見直されたりいろいろありますけれども、地域の方に浸透してきているようでありますので、住民のみなさんの事前評価というもの

がどうであるか、お聞かせいただければと思います。

例えば利便性でいったときに、予約が電話なんですけれども、アプリの利用はどうか、また自宅のお迎えがあって目的地の乗降ポイントがありますから、帰りはおそらく自宅まで送ってもらえるのでしょうか。それとも降りて目的を達してというものでしょうか。あるいは料金も定額でありますので、見直しがありましたけれども、そうしたものに対する金額的なものも含めてどうなのか。それから市としての、今まで生活福祉バスがありましたけれども、例えば財政負担的なものも考えて費用対効果としてどうなのかお聞かせいただければと思います。

(事務局) この9月から始める定額乗り合い交通についてですが、行きは当然、自宅からどこそこまでという連絡をいただいて、併せてその際に帰りも何時頃に、帰りたいということをお知らせして予約していただくようなスキームを考えています。

それから前回5月の段階では3300円という定額料金をお示しさせていただきました。ただ、定額とした意味合いとしては、乗り放題というところで、乗降ポイントも地元の皆さんと相談をしながら、できるだけあちこちにたくさんの場所を設定させていただき、できるだけ出かけていただきたいと思いから定額ということをしました。しかし、やはり単発でという方もあるということから、少し割高感はありますけれども単発でもご利用できるような形で新しい料金設定と、それから子供さん、それから障がい者の方は半額、大体JRさんなんかもそういうようにされていますので、それに倣って半額の料金設定をさせていただいたという考え方でございます。

それからもう1点福祉系のバスとの兼ね合いということだったかと思えますけれども、生活バスとして実証運行してみている様子を見ながら、皆さんのアンケートを取り入れながら、どういう形に持っていくのがいいかを、少し時間をいただいて検討させていただきたいというふうに思っております。

ご質問、こういった内容でよろしかったでしょうか。

(会長) 電話予約はどのような評価なのかという話がありましたのと、つまりアプリとかネット予約とか最近はあるのではないかと話と、費用対効果、これについてどう考えるかと。

(事務局) まず電話、アプリという話も当然ありますし、そういうものを利用するというのもありましたが、この佐田地域においては、運行事業者さんの方からまずは電話でということのご希望があり、地域にも精通されているということから佐田地域に関しては特にアプリまではいいというところがありましたので、まず電話でやってみることにしております。

手広く広げていくということになると、地図情報がないと全市的には難

しい部分がありますので、将来的にはそういうことも当然考えていかないといけないと思っております。

それから費用対効果については、今 20 数人の登録申し出があったということですが、できればもう少し広がって欲しいという部分もありますし、先程来言いますように運転手さんの数の問題ですとか車両の問題もありますので、予約殺到することはありがたい話ではありつつも、実際に回せるのかっていう部分もありますし、そこのところはちょっと、実証運行の中で、様子を見させていただきたいなと思っております。

(会 長) 私の方も 3 つ目はよくわかりません。これまさに今年度実証運行ということで、我々としてはぜひ成功させたいと意気込みを持っております。

地域住民の皆さんの評価がどうかという話もあったんですけども、今回この仕組みを考える際に地域に入り込んで、地域の皆さんの意見を聞きながらこういう計画ではどうかということで進めておりますので、最初の評価としては地域の皆さんからは OK をもらっているとふうには承知しております。

そのほか、皆さんからご意見を頂戴したいと思っております。

(委 員) 出雲市議会ですけれども、今日は新しく今岡真治議員がとなりに座っていただいておりますが、総務委員会の委員長ということで今回出席をさせていただいております。

これまで議会の方は、議長と総合交通政策特別委員会の委員長と 2 人出席させていただいておりますけれども、この度特別委員会の方を

「うみ・やま地域振興特別委員会」「観光戦略推進特別委員会」「公共財産活用特別委員会」という三つの特別委員会でこの 2 年間やるということにしておりまして、公共交通の関係は、これまでも総務委員会の方で担当してきておりますけれども、今回総務委員会ですべてになってきたということで今岡委員長に出席していただいております。ご理解をいただきたいと思っております。

それから一畑電車の関係ですが、実は行政の方の沿線対策協議会がございますけれども、それとは別に議会の方も松江市議会さんと出雲市議会と同様な協議会を作っております。出雲市の方はこれまで特別委員会の方で出席をしておりましたけれども、今回からは、総務、常任委員会の方で聴聞していただくということで対応させていただきますので、あわせて、ご理解をいただきたいというふうに思います。

それから、ちょっと質問でございますが、6 ページ 7 ページ、JR さん、また一畑電車さん、いろいろとご努力をさせていただいております、そのような説明もあったところでございます。

我々も出雲市の市民の皆さんと、大変重要な移動手段である公共交通でございますので、全力でお願いをさせていただきたいと思っております。

ですが、6 ページにしても 7 ページにしても事業の実施主体が、交通事業者と地域住民と書いてございますが、地域住民のところですね、どんなイメージで地域住民ということになっているのかというところを説明いただきたい。

これが 1 点と、先ほど一畑電車さん、55 分で一本というお話でしたけれど、これ 1 時間でなくて 55 分という、何か理由がございますか。よろしくをお願いします。

(事務局)

事業の実施主体に関してはこちらの方で作らせていただきました。

交通事業者と地域住民も参加してという意味で、この事業だったり、定期券の関係だったり、地域住民も参加してという意味での地域住民ということで挙げさせていただいております。

(委員)

55 分に 1 本という考え方ですが、弊社は現在、北松江線と大社線という二つの路線がございまして、出雲、松江、大社の各駅から出発した列車を川跡という、あそこの交差点ですね。ここで、いちおう全部の乗換ができるというダイヤ設定にさせていただいております。

それを基本的に一番間引いた形で結んだときに、基準時間となるのが 55 分。いわゆる各所からそれぞれの時間を合わせて出ていって、川跡ですべての列車を合わせる。で列車を合わせてからまた各始終先に向かうという形で運行してるんですが、その運行間合を一番長くとったところで 55 分間隔というところで一つでき上がってます。

当然ながら、朝夕或いは日中帯でも状況に応じてなんですが、列車間合を詰めるところがございます。朝なんかですとこれの間合いが詰まって例えば 20 数分。川跡接続を行って 34 分ごとになったりということになるんですが、一番間引いた間隔で運行した時の間隔として 55 分ということでご説明させていただきます。

(委員)

事業の実施主体、地域住民と書いてありまして、単にそのイベントへの参加とかは実施主体とは言わないですね。雰囲気としては例えば、駅舎の清掃を地域住民の皆さんにやっていただくとか。或いはその周りの環境整備をしていただくとか、或いは感謝祭、平田のイベントをという話でしたけれども、もっとそういうのを一緒にやるような事業があれば地域の皆さんが実施主体というようなことになろうかとおもいますが、当然その強制でやりなさいというような形じゃなくて、地域の住民の皆さんが自主的にそういうところに立ち上がっていただくような、お互いにやっていく必要があると思ったところですので、この辺はやっぱりみんなで考えていく必要があろうかと思えます。

それから 55 分で 1 本というお話でしたが、仮に 1 時間に 1 本ということになれば、さっきの時刻表の話がありましたけども、この駅、この駅、この駅があったら、ここを何時 5 分で出発する、15 分になる 25 分になる



とですね、何時のときも5分、15分、25分ということで、非常に利用客にとったら便利かなと思いますけどもそこら辺はどうでしょうか。

(委員)

ありがとうございます。

確かに弊社の方で過去から、例えば何分ヘッドという言い方を我々業界では言うんですけども、例えば定時00分で松江を出発する電車でしたと、例えば出雲を定時で15分にしますという考え方、全くないわけではございませんけれども、現状でその時間を統一してしまいますと、例えば川跡の駅で待ち時間が長くなってしまふという状態が生まれる可能性がございます。

利便性という部分で、速達性を求めるのか、いわゆる時間決まったところを出るのを求めるのかという考え方になるかと思うんですけども、弊社の場合、それをそろえてしまいますと正直、運行本数がかなり減ってしまう。

これはもう線路の事情もあるので申し訳ないんですけども、現状では、決まった時間に時分に出発するところのダイヤが今ちょっと組めないという状況で運行しているというのが実情でございます。

どちらをお求めいただくかというところが一つあるかと思うんですけども、やはり基本的に弊社としましては本数多く設定することによって、55分は長いんですけども、これよりなるべく詰める形で、皆さんのご要望に近い時間、駅に行ったらなるべく早く待ち時間なくして移動ができるというところで今ダイヤ設定を行わせていただいているというのが現状でございます。

ご意見として承りながら、今後のダイヤ作成には、また含めて検討して参りたいと思います。

(会長)

そのほかいかがでしょうか。全体を通してでも構いません。よろしかったでしょうか。

先ほど議長さんの方から地域住民のPRをいただきまして、質問をいただいたうえに向かうべき回答までいただきましてありがとうございました。

このことについては交通事業者さんだけで解決できない話ですので、行政の方も協力して、主体的に、森山委員さんもおっしゃったとおり、地域の皆さんが分かりやすいように作っていく話もいただきましたので、一緒になって取り組んでいきたいと思っております。

そのほか皆さんの方からいかがでしょうか。大谷さんよろしいですか。

それでは予定の議事は終了いたしました。皆様のご協力に感謝いたします。進行を事務局にお返しいたします。

(事務局)

ありがとうございました。貴重な意見をたくさんいただき、胸がいっぱいお腹もいっぱいという感じはしてはいますが、この計画の実践に向けて

精一杯努力をしていきたいと思えます。続いてよろしくお願ひします。

閉会にあたりまして、高橋副会長からごあいさつをお願ひします。

## 7. 閉会

(副会長)

令和3年の8月だったと思えますけれども、出雲市地域公共交通活性化協議会が発足いたしましたしてから、私が副会長ということで仰せつかりまして今日まで務めさせていただきました。皆様方には大変ご理解ご協力いただきまして僭越ながらお礼を申し上げます。

言うまでもなく地域公共交通は人口の減少ですとか厳しい状況がございまして、とにもかくにもこうした公共交通計画の策定をということで出雲市としては協議会が始まったところがございます。それは大変難しい課題でもあるし、また我々が取り組まなければならない課題でもあろうかと思えます。

今年の1月には、出雲市の公共交通の計画書が出来上がりまして、それを具現化するというのでやってまいりました。しかし、まだ様々な課題がたくさんありますし、出雲市は大変広い地域でございますので、交通体系を統一するのが大変難しいところがあります。

そうした中で、少しずつこうして、具体化することによって公共交通の課題がある中で、一つ一つそれに向かっていくことは大変素晴らしいことではないかなというところがございます。私は冒頭に申し上げましたけど、合併して10数年経ちましたので、それまでもいろいろな交通体系が活躍しておりましたので、なかなか一本化にはすぐなりませんけれども、ゆくゆくはそうした一元化も含めて公共交通の体系が一本化になるということが望ましいことであるかなと思っているところがございます。

これまで、副会長として大変お世話になりました。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。

様々な意見を頂戴し、ありがとうございました。今年度もう1回活性化協議会の開催を予定しております、次は年明けて1月にまたご案内を差し上げたいと思っております。日程が決まりましたらまた改めてご連絡いたしますのでその際はどうぞよろしくお願ひいたします。

それでは以上をもちまして、本日の会議を終了いたします。

どうもありがとうございました。