

令和５年度 第３回浜田市地域公共交通活性化協議会議事録（要旨）

日時：令和５年１２月１５日（金）１３：３０～１５：００

場所：浜田まちづくりセンター１階会議室

資料：・会議次第、出席者名簿、席次表

・浜田市地域公共交通計画（素案）

・意見書

１．会長あいさつ

２．協議事項

（１）浜田市地域公共交通計画（素案）について

<質疑応答>

第１章～第５章

会長：浜田市地域公共交通計画（素案）について、ご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

委員：教育機関の立地状況の図で旭小学校在抜けています。医療機関の立地状況の図で岡本胃腸科内科医院旭分院は廃院していると思いますので確認してください。

事務局：大変失礼いたしました。旭小学校については資料を修正し、岡本胃腸科内科旭分院については状況を確認して対応します。

委員：スクールバスの運行について、旧町村の学校でも運行しているのではないのでしょうか。

事務局：学校ごとのスクールバス運行状況を確認して対応します。

委員：公共交通の課題６について、タクシーの女性ドライバーをよく見かけるようになりました。女性ドライバーは接客も丁寧で貴重な人材だと思いますので、具体的な数値目標等を掲げてはどうでしょうか。

事務局：現時点では、女性ドライバーの人数の把握や目標設定はできていません。女性ドライバーに関してどこまで記載するかも含めて検討します。

委員：利用者から女性ドライバーは親切丁寧で、高齢者に適しているという声も聞きますので、検討をお願いします。

委員：田舎向きのライドシェアの仕組みを国に提案できないのでしょうか。使いやすい制度にすれば、多少は運転者不足にも対応できるのではないかと思います。

委員：最近はテレビ等でもライドシェアについて取り上げられていますが、現在はライドシェアのような制度自体は存在していません。皆さんは白ナンバーで仕事の合間に運行するようなイメージを持っているかと思いますが、国土交通省としては二種免許を取得したプロの運転手が運転し、運行管理もきちんとされている緑ナンバーによる輸送を基本としています。なお、白ナンバーで運行する自家用有償旅客輸送の制度もありますが、きちんと国に申請・登録してもらうことが原則となっています。ライドシェアは便利だと思いますが、

国の方でも方針は示されていない段階で、検討材料にはならない状況です。また、人材不足についてはライドシェアとは違う方向性にはなりますが、今後国からもお示しできると思います。

委員：高い目線ではなく地元に着目した施策を考えてもらいたいです。タクシー事業者の顧客を奪うことではなく、タクシー車両が空いていない時も病院等に行きたいという要望もあるので、福祉を対象としたライドシェアがあれば良いと思いました。

委員：目標 4 について対応する具体的な事業が 2 つ挙げられていると思いますが、「新たな地域公共交通サービス」はどの辺りに含まれていますか。具体的なライドシェアの案等を載せることは時期尚早だと思いますが、今後の国の動向を見極めながら随時検討していく旨等、曖昧な表現でも良いので、今後の準備しておくための記載は必要ではないでしょうか。

事務局：第 6 章については後程説明させていただく予定でしたが、「新たな公共交通サービス」については、ライドシェアも含めて新たな制度や国の動きを踏まえて検討したいと考えています。今の段階では明確にできる内容が不足していたため資料に記載していませんが、対応を検討します。

委員：「新たな地域公共交通サービス活用し」という文言を残した上で具体的な対応する事業を書き加えていく方が良いのか、具体的に書けることがないのであれば、この文言が入っている意図がわからないので、より適切な方を選択してください。

事務局：ご意見を参考に検討いたします。

会長：新たな地域公共交通サービスに適合する物がなければ、「新たな」という文言を変えることも含めて、言葉と内容が適切になるよう検討してください。

委員：ライドシェアについて少し誤解されているのではないかと思います。ライドシェアはまだ解決しないといけない問題が多数あります。一番大きな問題は法整備が追いついていないことや、自己責任という日本文化には合わないという点です。ライドシェアは一般の方が空いた時間に自分の決めた金額で客を運べるというシステムだと思いますが、一番問題視していることは事故があった時の対応です。タクシーやバス等の二種免許を持ったドライバーは事故を片付けるまでが一つの工程になります。事業者側は事故も含めたコストを考えているので、保険も手厚くなっています。これらの問題がある以上、ライドシェアは今後、日本文化に適しているかも踏まえて、検討する課題だと思います。現時点でライドシェアを新たな交通体系に位置付けることは、交通事業者の立場からは反対します。完全に否定するわけではないですが、ライドシェアに対する問題点等を国全体で議論した上で浜田市でも検討していくべきです。

委員：課題 10 について、「石見交通路線バスの交通系 IC カードの導入により浜田駅からの利用環境が向上しており」と書いてありますが、あえて浜田駅から書いた理由があれば教えてください。「これらを活用しつつ、アフターコロナにおける来訪者への対応を考えていく必要があります」という文面がありますが、イメージが湧かないのでイメージがあれば教えてください。

事務局：交通系 IC カードに関連した利用環境整備については全体にかかることなので、文面を修正します。また、1 日乗り放題バスの乗車券や島根県のインバウンドの取組み等も充実してきたので、そのような制度等を活用してアフターコロナにおける来訪者への対応を考えていく必要があるという意図もあり、表現がわかりにくい部分もありましたので、記載を検討して修正いたします。

委員：利用環境を向上させるために、早く鉄道でも交通系 IC カードが利用できるように訴えていくことを含んで書いているのであれば良いですが、表現が曖昧だったので検討をお願いします。

会長：交通 IC カードは県東部の駅では使用できますが、浜田駅の改札では使用できませんので適切な表現に修正をお願いします。

委員：課題 3 で「あいのりタクシー等運行事業については、地域づくりと連携した取組が必要」という文章を見て、あくまでまちづくり推進委員会を設置した上での方針だと思いますが、あいのりタクシー等運行支援事業の実績を見ると浜田地域のまちづくり推進委員会では活用されていません。手続き上の役割をまちづくりセンターの職員が担っていますが、まちづくり推進委員会が設置できていても、対応できる人材がいらないため利用ができない現状があるのではないのでしょうか。バス停まで遠くて困っている高齢者が浜田地域でも多くいますので、まちづくり推進委員会と連携した取組みだけに絞らず、範囲を広げてもらえないでしょうか。

事務局：ご指摘の通り、浜田地域でのまちづくり推進委員会ではあいのりタクシーの実績がない状況です。事務的な手続きがまちづくりセンター以外では、難しいという地域柄もありますが、あいのりタクシーの制度そのものはまちづくり推進委員会を単位として動いているので、既存のまちづくり推進委員会を設立している地区に対しては使いやすいように事務的な支援を検討したいと思います。また、まちづくり推進委員会の未設置地域については、あいのりタクシーをきっかけに設立を投げける等して、幅広く利用してもらうため取り組んでいきます。

第 6 章

（目標 1）

委員：目標 1 に対する事業で鉄道の記載がありますが、鉄道利用が通勤・通学以外にほとんどない中、あえて書かれた意図や必要性について教えて下さい。

事務局：鉄道は大量輸送の実現ができる交通機関であり、病院・通学等いろいろな目的で多くの方の輸送を担っています。浜田市も山陰本線が通っており、公共交通の中で外してはならない交通機関だと認識しています。路線バスだけでなく、鉄道も維持・確保していく必要があると考えてこのように記載しました。

委員：利用者が少ないという現状をどう打開していくのか、検討してからの記載になると思い

ます。

事務局：具体的な事業に関しては、今回の計画に掲げる柱を中心に更に掘り下げて、JRとも協力しながら幅広く取組みを進めていきたいと考えています。

会長：鉄道の利用促進については県単位でも実施していると思います。浜田市の中だけで考えるのではなく、県で実施している取組との関わりも入れてはどうでしょうか。

事務局：島根県の実取組も含めた記載に修正します。

（目標 2）

会長：意識の醸成について、バスの体験乗車会等の記載がありますが、JRも運転シミュレーターの体験等、鉄道に親しんでもらえるような取組を実施していたと記憶しています。申し込みがあれば対応してもらえるのですか。

委員：子どもを対象にした運転シミュレーターの体験については、鉄道に乗って会場まで来てもらい、運転手のシミュレーターの体験をしてもらっています。いつでも対応できるわけではないので、半年前ぐらいからまちづくりセンター等を通じて日程調整等をしてもらいます。切符は購入してもらいますがシミュレーターの貸出は無料です。最近ではアクアスと連携したハロウィンの臨時列車等を行っており、利用促進に務める中で、JRとしても一歩踏み込んだ取組が必要だと認識しています。

事務局：鉄道を含めた利用促進策について、文言の修正も合わせて記載を検討します。

委員：バスを利用したことがある児童が少ないと感じました。小さい頃から公共交通の利用体験がないため、身近なものとして認識されていません。自家用車に乗っている子がほとんどだと思います。幼稚園で鉄道の乗車体験がありましたがすごく良いことだと思います。小学校でも遠足等で鉄道を利用したり、定期バスの乗車体験をしたりしていますので、小さい頃から公共交通を利用することはマナー等を学ぶ良い機会だと思います。

会長：利用促進は様々な取組を幅広く考えても良いのではないのでしょうか。過去には市がイベント列車を走らせて体験乗車をしていたこともあります。地域と連携した取組等も検討してみて良いのではないのでしょうか。

事務局：ご意見を参考に検討します。

（目標 3）

特になし

（目標 4）

特になし

第 7 章

委員：評価指標の目標値が達成できないとどうなるのでしょうか。目標値を設定することにより、これまでと何か変わるのでしょうか。どのような意味があるのか教えてもらいたいです。

事務局：評価指標については毎年進捗管理を行う際の振り返りや、事業等の見直し等を図るためのステップとして設けているものです。目標を達成できなかった場合、何か影響すると

いうことは聞いていません。

委員：評価指標の目標値を達成できないとしても罰則規定があるわけではありません。また、計画期間の6年間で環境や状況は変わっていくと思いますので、変更や見直し等は問題ありません。

会長：評価指標は現段階での目安として設定したいと思います。何かあれば一報ください。

委員：浜田市としては将来的に石見交通やJRを主にするのか、あいのりタクシー等の地域の末端に対応する交通を主に考えているのか教えてください。それによって目標も変わってくると思います。

事務局：浜田市の公共交通としては特定の交通機関に重きを置くのではなく、それぞれの交通機関が果たす役割がある中、全ての交通機関を複合的に見て細かい移動に対するニーズに対応することが重要だと考えています。そのため、細かい数値等を全て積み上げていくのではなく、大きな目標を掲げていくことで各交通機関と連携して、計画を推進していきたいと考えています。

委員：将来、高齢化率が上がっていく中、従来のバスや鉄道での輸送が地域に適しているのかしっかり検討してもらいたいです。

事務局：地域に応じて状況が違うため、現在の利用状況や今後の見通しを見据えて細かい施策が展開できるよう進めていきたいと思っています。

委員：長年委員を務めていますが、この会議に来るのが一番つらいと思っています。1人当たりの公共交通に係る市実質負担額について記載がありますが、このような実態が地域住民に伝わるのが少ないです。地元の商店等も地域住民が利用しないと残らないように、公共交通も地域が残さないとどうにもならない状態にあると思います。1人の力で住民に伝えるのは不可能なので、各地域協議会で実態が伝わるような協議ができないかと思っています。現在の地域のバス路線は本当に使いやすいものになっていないため、利用者が減るのは目に見えています。地域住民に実態が伝えられる会議をつくり、そこで出た意見をまとめて計画等にも反映してもらえるようにお願いします。

事務局：地域住民に実態が伝わるような会議を開催することは重要なことだと考えています。年間指標についても、各地域単位でも算出できると思いますので、並行して管理をしているながら地域としての振り返りも含めて、検討いたします。

委員：浜田市の公共交通の方針として、既存の路線を維持し、既存の路線をもって今後持続可能な公共交通を構築していくということだと思いますが、これは地域住民にもきちんと理解してもらう必要があります。これまで様々な問題・課題等を調査して、事業等を設定していると思いますが、地域住民は便利になることを期待しています。すべての事業の効果は住民に対して、どの時期に示されるのでしょうか。事業実施時期は必要に応じてという文言がありますが、事業の効果は実証しなければなりません。どのような効果が出ているのか見えてこないのは後々問題になってくると思います。また、新たな課題が出れば計画自体も見直す必要があり、見直しを続けていかなければ良くなっていかな

いと思います。持続可能で住民が使いやすい公共交通を模索していくならば、実施した事業に対する効果を住民に発信してほしいです。

事務局：必要に応じてという記載が誤解を招く表現ですので修正させていただきます。事業実績については毎年3回程度協議会を開催する中、令和6年度も3回開催予定で6月の協議会の際に令和5年度の事業実績を踏まえて説明を予定しています。計画自体は令和6年4月からの開始ですので、実際の評価・検証は令和7年度からの開始になります。春の協議会では前年度の評価検証を示した上で改善点等の意見をいただき次年度以降の計画の修正も踏まえ計画を進めていく予定です。初年度目から計画を全て修正する想定はしていませんが、状況に応じた見直しは必要だと考えています。

委員：浜田市民1人当たりの公共交通に係る市実質負担額について、「超えないようにする」という表記になっています。人口減少しながらも何とか公共交通を利用してもらいながら持続可能な公共交通体系を維持するための計画だと思いますが、そう考えていく時に人口減少のスピードが予想以上に早い場合は市民1人当たりの負担額は現在設定されている目標値を超える可能性があります。目安であれば理解できますが、「超えないようにする」だと物価上昇や人件費の上昇を考えた時に、目標自体が頓挫してしまう可能性があるのでは、表現を変えた方が良いのではないのでしょうか。

事務局：物価上昇等も今後想定されますので、表記については再度検討します

委員：あいのりタクシーを実施する地区まちづくり推進委員会の団体数について令和11年度までに2団体増やすという目標値は消極的すぎるのではないのでしょうか。市が努力して目標値に近づけやすい指標はあいのりタクシーと情報発信だけなので、市が目標達成に向かって努力できることは高い目標値を掲げた方が良いのではないのでしょうか。情報発信の取組件数についても、様々な地域で説明することも情報発信だと思います。積極的に取り組んでいるという姿勢を示す上で、高めの目標値にしても良いのではないのでしょうか。

事務局：あいのりタクシーを実施する地区まちづくり推進委員会は令和5年度時点で15団体ありますので、数字については見直しを検討します。情報発信についても、情報発信の場も含めて上方修正できるように検討します。

（2）今後のスケジュールについて

<質疑応答>

会長：今後のスケジュールについて、ご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

特になし

3. その他

特になし

以上