

令和7年度 第2回 雲南市地域公共交通協議会議事録

日時: 令和7年12月 11日(木)10時
場所: 雲南市役所3階 301会議室

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 議題

(1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通バリア解消促進等事業 の事業評価について

事務局より資料No.1に基づき説明

委員: 赤名吉田線の目標効果の達成状況がB評価となっているが、3指標の目標をすべて達成しているにもかかわらずB評価とした理由について説明いただきたい。また、全体的にB評価だが、評価の判定基準について、例えば3指標のうち2指標以上を達成した場合にB評価とするなど、明確な基準を設定しているのかどうか伺いたい。

事務局: 評価基準は、すべての項目を達成した場合A評価。B評価となっている路線は、アンケートの満足度で目標が達成できなかったことから、大東松江乃木線及び吉田だんだんバスについてはB評価とした。赤名吉田線は、ご指摘のとおりすべての項目を達成しているため、A評価に訂正する。

委員: アンケート調査の対象範囲は、利用者に限定したものか、全市民を対象としたものか。もう1点、5ページの赤名吉田線は、すべての目標項目で達成されているが、その要因として修繕費を含む運行経費の減少が挙げられている点が気になる。修繕費等は安全運行に直結する重要な要素で、必要な費用を適切に見積もり、計画的に執行していくことが不可欠。また、運賃についても、本来は利用者の方々に適切に負担いただきながら運営していくという考え方が、計画の中では非常に重要。限りある財源の中で公共交通を維持していくためには、利用者も利用促進を含めて一体となって支えていくという位置づけが必要ではないか。

事務局: アンケート調査は、市民アンケートとして無作為抽出で実施したもの。公共交通を利用されていない方、普段自家用車を運転される方も含む。「分からない」という回答もみられる中でも、48.8%が満足という結果となった。赤名吉田線の、「修繕費を含む運行経費」と記載した点は、飯南町からの聞き取りは十分にできていないが、雲南市は、近年の物価高の影響もあり、修繕費が大きく増加している。一方で、修繕費を含めた全体の運行経費は減少しており、歳入が増加したことにより、持ち出し額が少なくなっている状況。本日の評価は、この後、島根運輸支局へ提出する予定だが、松江市や飯南町との最終的な調整を行う必要があるため、内容に大きな変更はないが、文言は一部修正が生じる可能性があることをご承知おきいただきたい。

(2) 雲南市地域公共交通計画の策定に向けた取り組み状況について

事務局より資料No.2に基づき説明

委員: 第一印象としては、本計画案がこのまま進めば非常に素晴らしいものになるという受け止め。ただ、懸念点が二点。一点目は、本当に実効性を伴う計画でなければならないという点、二点目は時間的余裕がないという点。現在、運行を担う人材は急速に減少傾向。この2年間で、二種免許の取得要件緩和や取得支援の補助金制度、日本版ライドシェアの導入、自家用有償運送の推進など、国や自治体により様々な制度が進められてきたが、現時点では大きな改善には至っていない。資料にも記載があるが「『乗りたい』気持ちをつくる、後押しする」とこと、また、公共交通を維持していくためには、利用者のニーズに応じた路線の再編・構築が不可欠。しかし、担い手が確保できなければ、計画は絵に描いた餅になる。二種免許の取得要件緩和や補助金制度により入社人

数は一定数増えたが、持続性に課題がある。3年を持たずに離職してしまうケースも少なくない。その要因として、松江市を例に挙げると、松江市交通局では運転手が充足している一方で、一畑バスでは依然として人手不足。背景には、処遇の大きな差がある。公営事業者と民間事業者では、収益率の違いから処遇改善が進まず、結果として人材確保に差が生じている。最も重要なのは、委託料の引き上げ等により事業を守ること。働く人を増やすためには、相当な覚悟をもって収支改善が図れる仕組みを構築していく必要がある。本計画は5か年計画であり、長期的な視点で進めていく必要がある。途中で頻繁に計画変更を行ってしまうと、せっかくの素晴らしい計画が糸に描いた餅になってしまう。それを防ぐためにも、優先順位を明確にした上で、各運行事業者へのヒアリングや作業部会の設置などを行い、着実に計画を進めていただきたい。

事務局:ご指摘のとおりであり、市としても強い危機感を持っている。市民バスの運転手不足という問題は、交通事業者から運行の継続が困難になる可能性があるとの話も伺っており、今年度は様々な媒体や機会を通じて運転手の募集を行ってきた。処遇改善の必要性についても強く認識している。運転手未経験の方にとっては、運転業務を継続すること自体のハードルが高く、経験者を確保することも人材不足の状況下では非常に困難。一方で、口コミなどを通じて採用に至ったケースもあることから、今後も多方面で皆様のご協力をいただきながら、引き続き取り組んでいく必要があると考えている。また、交通事業者の皆様をまず守っていかなければ、運行の継続は困難であるという点についても十分に承知している。先般、だんだんタクシーの運行を担っていただいているタクシー事業者の皆様とも意見交換を行ったが、今後もこうした意見交換の場を定期的に設け、十分なコミュニケーションを図りながら進めていきたい。

委員:計画体系案の、施策1-3において「スクールバスの全市的な見直し」という項目が挙げられているが、具体的にどのような内容を想定されているのか伺いたい。初めて目にする内容であると認識しており、既にこうした検討が進められているのか、また、具体的にどのような方向性や構想をお持ちなのか、ご教示いただきたい。

事務局:現時点では計画段階であり、具体的に何かが進行しているということではない。現在、市民バスに混乗する形で通学手段を確保している地域と、専用スクールバスを運行している地域が混在している。例えば、大東町の阿用・久野地区においては、専用スクールバスとしての阿用・久野線、市民バスとしての阿用・久野線、だんだんタクシーとしての阿用・久野線といった、計3路線が運行されており、それぞれに運転手が配置されている状況。こうした路線を整理・統合することによって、運転手不足の解消につながるのではないかと考えている。また、市民バスの混乗路線は、複数の停留所を経由して通学する必要があり、その結果、生徒の負担となっているケースもあるため、こうした路線は、専用スクールバスとしての運行に切り替えることで、生徒の負担軽減が図れる可能性があると考えている。こうした状況について、教育委員会と協議しながら、より効率的で、すべての関係者にとって「えすこ」な形となるよう検討を進めていきたい。なお、計画体系案では「スクールバス」という大きな括りで記載しているが、高校の通学手段についても課題があり、現在、三刀屋高校掛合分校の生徒65名がバスで通学しているが、定員55名のバスでは1台で乗り切れず、2台に分かれて乗車していただいている状況。2便目については高校の始業時刻ぎりぎりに到着している状況もあることから、どのような形が最適であるか、高校とも協議しながら進めたい。

委員:先ほどのご説明の趣旨からすると、取り組むべき施策としての表現は「スクールバスの全市的な見直し」ではなく、「市民バスの学校利用に関する見直し」という内容になるのでは。「スクールバス」と記載されると、教育委員会の管轄事項という認識になる。先般の海潮中学校の統合に伴うスクールバスと市民バスの利用に関しても、市民バスでの通学を基本とし、専用スクールバスは補完的に運行するという形で整理させていただいたと認識している。この点については、ご説明いただいたとおり個別に調整を進めたものと考えている。交通政策の観点からその整理が必要であるということであれば、教育委員会としても具体的な協議を進めていく考えだが、現行の記載では、教育委員会において全体系の見直しを行う必要があるにもかかわらず、まだ着手していないような印象を与えてしまう。この点について、表現の再検討をお願いしたい。

事務局:該当箇所については、先ほど申し上げた内容も踏まえ、表現を整理させていただく。

委員:運転手不足の解消に向けて人材確保に取り組まれている状況は理解しているが、住民としては、単に人数を確保すればよいというものではないと考えている。人材確保を急ぐあまり、運転手の質や安全管理水準が低下するようなことがあれば、強い不安を感じる。最近では、日本郵便において点呼の不備が問題となった事例もあったが、運行前の飲酒チェックをはじめ、安全面については十分に配慮していただきたい。

事務局:ご心配いただいている点については、運行管理者において、毎日の出庫時及び帰庫時にアルコールチェック等を実施している。また、だんだんタクシーは、道路運送法第4条に基づく緑ナンバーでの運行であるため、第二種運転免許の取得が必須。市民バス及び吉田だんだんバスは自家用有償旅客運送となるが、大臣認定講習

の受講が義務付けられており、必ず受講修了後に運転業務を行うという形をとっている。引き続き運行事業者に対してもこうした点を徹底するよう伝えながら、安全運行に努めてまいりたい。

委員：一畑バスとして、運転手の募集は常時行っているが、充足してこないというのが実情。募集により新規雇用者は一定数確保できている一方で、退職者も発生している。また、事務所のマンパワー不足により十分な教育体制を整えることができず、過去には運転手の採用を一時的に停止した経緯もある。今後は、体制を整えた上で、引き続き運転手の募集に注力していきたい。資料の中で公共交通の情報提供がまだ不足しているとの指摘について、Google マップでの経路検索は非常に便利なツールだが、弊社や松江市交通局が独自に導入しているものではなく、島根県の事業として、ジョルダンという大手の検索サイトを經由して Google に情報が提供され、経路が表示される仕組みとなっている。しかし、その事業が今年度で島根県の事情により終了するため、今後は各事業者が対応しなければならない。各事業者が個別に GTFS データの整備を進めることは、現実的にはほぼ不可能。そのため現在松江・出雲地域において NEC のバスロケーションシステムを導入して活用しつつ、公共交通オープンデータ協議会に協力いただく方向で検討している。初期投資は必要だが、計画を現在進めている。経路検索はスマートフォンで利用される方が非常に多い状況でジョルダンのデータを活用することが最も効果的。そうした方向で今後進めていかれるとよいのではないかと。

事務局：現在、雲南市は、NAVITIME 及び Google マップにおいて経路検索が可能となっている。ご指摘のとおり、ダイヤ改正等が発生した際には、GTFS データの改修が非常に難しく、多大な業務負担となっている。こうした点については、本日同席しておりますバイタルリード様にご協力いただきながら、住民の皆様にご不便が生じないよう、できる限り早い段階でデータ更新ができるよう取り組んでいる。いただいたご意見も参考にさせていただきながら、引き続き情報共有に努めてまいりたい。

委員：運転手を雇用するための条件は、非常に厳しい。求職者が求める給与水準は高額化し、加えて休日の確保を強く希望される傾向がある。求職者からは、確実に休日が取得できるか、また休暇が認められるかといった条件が提示されるが、事業者側の提示条件と合致しないケースが多く、結果として応募に至らない状況で、現在応募者はほぼゼロに近い状態。そのため、まずは運行委託費の確保を優先的に実施していただき、どのような計画のもと、どの地域を運行していくのかを先行して明示していただきたい。そうした計画が示されれば、私どもとしてもそれに基づいて従業員の採用を進め、体制を整えることが可能。現状では、いずれの事業者においても人員の充足率が低い状況にあり、充足率が改善しなければ、こうした計画の実現は困難。まず何を最優先で進めるべきかについて、ご検討いただきたい。

事務局：先般、市内のタクシー事業者全社が参加する意見交換会を開催し、運行委託料についてご意見を伺った。現在の運行委託料は、1 便当たりの単価を設定し、実際の運行便数に応じて算定した額。運行委託料は、県内各市町の状況等を確認しながら、低い単価とならないよう設定している。単価の上昇が生じた場合には、適宜引き上げを行っており、必要に応じて補正予算により対応している。ただ 1 便当たりの単価による算定方法は、乗客の有無によって収入が左右されるため、現行の単価による算定方式ではなく、一定期間の運行に対して定額の委託料とする方式への変更についての要望を伺っている。定額の委託料とする算定方式についても事業者の皆様とともに検討を進めてまいりたい。現在だんだんタクシーは 1 日 4 便から、多い地域では 10 便といった定時定路線で運行しているが、委託料の算定方法の見直しに伴いオンデマンド化の導入など、サービスの拡充が可能になると考えている。こうした点についても、今後、事業者の皆様と意見交換を行いながら検討を進めてまいりたい。

(3) 広域バス吉田大東線のバス停新設について

事務局より資料No.3に基づき説明

質疑無し・承認

4. 報告

(1) JR木次線の利用促進について

事務局より資料No.4に基づき説明

質疑無し

5. その他

・協議会開催ご案内方法の変更について

・第3回雲南市地域公共交通協議会の開催について(予定)

日程: 令和8年2月下旬頃

内容: 令和8年度雲南市民バスダイヤ改正について