

大東町地域自主組織連絡協議会と「変わらず変える！市長と“えすこトーク”」

【日時】

令和7年9月24日（水）15：45～17：10

【会場】

大東総合センター

【参加者】

21人

意見交換テーマ「地域の公共交通について」

□意見交換

塩田地区振興会

運転免許を返納した一人暮らしの人はデマンドバスを使って買い物に行くことができるが、だんだん歩くことが不自由になった場合にはどのように買い物をしたらよいか。公共交通はうまく接続して構築されているので問題ないと思うが、これから免許を返納していくと私たちはどう生活していったらよいのかと思う。スーパーも町の中心部にあるため、車で配達してもらうようなことができないか。地域的にそうしたことが解決できると思う。掛合の波多マーケットのようなものができるとうい。免許返納が一番厳しい。

市長）

- ・ 掛合の波多や鍋山で地域自主組織の皆さんが地域内移動の支援としてやっている。公共ライドシェアという形で一定の許可を得て有償運送を行っている。お金をもらって運送するとなると国の許可がないとできない。一番の課題は地域のタクシー事業者との競合関係をどう整理するか。タクシー事業者から当該地域で運送してもかまわないと合意を得ることが一番難しい。バス、だんだんタクシーだけでなく、夜のタクシーを含めタクシーは非常に重要な移動手段である。特に病院に行くなど緊急時のタクシー利用をどう維持するかということも、一方で考えなければならない。そういう意味でタクシー事業者ともしっかりと意見を合わせる必要がある。例えばタクシー事業者に車や運転手を確保してもらえれば、それなりに利用ができるということもある。

市としても様々な意見を聞きながらやっていこうと思っている。一方で買い物支援としては、市内でも移動販売、車に商品を詰めて販売していただく、そういった事業のスタート段階の支援をしており、数が増えてきているように思う。また今後検討が必要なのは「物流」について。例えばマイクロバスやスクールバスに貨客混載し配送コストを下げることで荷物の引き渡しができるとか、地域に小さなお店ができないかということも考えるポイントではないか。公共交通というのは人を運ぶものだが、人だけでなく物が動くということも視野に入考えていくべきと思っている。

地域でそうした事業を考えているのであれば相談いただきたい。先ほど話した形であれば何とかなるのではと思う。

補足がある、先ほど話した特例的な地域内交通の場合は制約がある。競合するところは許可がでない。松江の大根島でライドシェアをやっておられるが、島の方々を例えば境港に送って行った時に、境港で下せる場所、乗れる場所はものすごく限定される。境港の町中を走ると境港のタクシー事業者さんと競合する。波多も行けるのがバスの停留所までではないか？

交通政策室長)

- ・ 共助交通はお金を取らない、無償でやっている場合は特に制限はない。ただ有償の場合は一定の制限がある。鍋山の有償運送は許可を得ての運行であり、自宅から友人宅も可能である。共助交通でやっている鍋山エリア内は可能で法律的にはどこに行ってもいいが、一定のルールがある。

市長)

- ・ エリア内だったら可能で、外部へ行くのが難しいが、様々なところから要望頂いている。頓原病院まで行きたいという要望があるが難しい。民間のバス事業者の保護の観点から制約がある。

久野地区振興会

久野も民谷、鍋山、波多と似通った地域。連担地が遠い地域のため買い物が困難。現在、福祉部を中心に検討しており視察も行った。だが車両の確保ができない。他の地域では会長が寄附をされたとのことだがまねできない。現在はバスや自動車を利用しているが、できれば自前の車両を持ち自由に運送できればよいと考えている。しかし、資金的に難しい。支援をお願いしたい。

市長)

- ・ 有償運送か無償運送かなど色々なパターンがある。ニーズがあることは承知している。市民バスや木次線も合わせてウインウインになるような形になれば良いと思う。松江の一畑電車で計画されているライドシェアについては市内まで行かず、島根半島の端を始点に終点は一畑電車。松江市内までは電車で行くという前提で設定している。全体のバランスを考えながら取り組む必要がある。一つの事例としてこのようなやり方もある。こうした考えは公共交通を考える上で必要なことである。

春殖地区振興協議会

デマンドバスについて伺う。阿用久野線、海潮線、加茂線、木次線、春殖・幡屋線とあり、大東町には潜在的な需要があると思う。近くの独居の高齢者や夫婦高齢者の世帯は親しい人に頼んで送迎してもらった状況が点々とある。そういう意味でまだまだデマンドの需要はあるのではないかと。デマンドについては、自宅の木戸道に車両が大きい入れない。更に大東で買い物をした帰りに荷物が当然ある。木戸道が長い場合に高齢者は運ぶのが大変だから、運転手さんが手伝ってあげている実態があると聞く。そうしたサービスを有償で行えないかと思う。

市長)

- ・ だんだんタクシーの需要がまだまだあるということは、言われる通りと思う。免許を返納された方にとってはだんだんタクシーが一番使いやすい。掛合地域は早い時期から導入しており、友人同士で1台を利用して一緒に買い物に行くという使い方をされるケースがある。木戸道の話については、本

当は道路の対応ができれば良いが、すぐできる事ではない。個別のタクシー運転手さんの配慮の中で先ほどのような対応をして頂いているのではないかと。委託の仕様として荷物を運ぶことまでは依頼できない。あくまで運転手さんの心遣いとしてやって頂いている。バスもだが、サービスを維持するために運転手の確保は非常に大きな課題。運転手確保の課題がありながら業務の負担をどう減らすかということも考えなければなり手がいない。

大東地区自治振興協議会

だんだんタクシーも阿用久野線、海潮線、加茂線の利用が伸びていると先般伺った。まだまだ利用が伸びるのではないかと考えている。免許返納される方が多くなっているため、公共交通の利用を促すために市としても、地域自主組織としてもどのように取り組んでほしいか、PRしてほしいかその点はいかがか。

市長)

- ・ 現在の公共交通が全ての方のニーズに合った形で提供できているわけではなく、利用してほしいと言にくい現状が一方である。例えば高校生の通学などに公共交通を使って頂きたいという働きかけは行っている。また、イベント開催時に開始時間を公共交通の時間に配慮して設定して頂くことができれば、利用してもらえるのではないかと。だんだんタクシーに関しては遠慮なく使う雰囲気作りが一番大事だと思う。企画商品などの形で使っていただくにより伸びるのではないかと。まだ、利用に少し抵抗があるようだ。そのあたりの壁を超えられるようにしたい。

大東地区自治振興協議会

老人会の事務局も担当しており、年間通じて様々な活動に取り組んでいる。会員から聞く声は「高齢になると車が運転できない」「参加したくてもできない」という意見が最近特に増えている。例えば交流センターで活動がある際にデマンドを利用して送り迎えができないか。様々な制約があるだろうが、今後高齢者の活動をする場合には送り迎えへの配慮が優先されてくると感じている。

市長)

- ・ ぜひ、そうした形での利用ができればよいと思う。今、デマンドバスを呼んでも利用できないという声があるだろうか。声が聞こえてくるくらいになれば、台数を増やす等さらに便利にしていくやり方があると思う。要はタクシー事業者さんにもっと投資してほしいと言えるようになる。呼んだが捕まらないという状況ができると良いが。利用者の声を聞いたことがあるか？

幡屋地区振興会

病院や買い物などニーズはある。以前から要望はしているが、エリアの制約があり難しいとは思っている。雲南市となっているので、生活エリアに柔軟性があればと思う。地域交通に取り組むとしても制約があると難しい。

市長)

- ・ まさにそういうところが一番課題だと思っている。旧町村の問題というよりは単純にタクシー事業

者さんのエリアの課題。他のエリアでの運行は難しい。大きな課題だがコロナ禍を踏まえタクシー事業者が苦労され、現在運転手の確保にも苦労されている。特に市内のタクシー事業者は小規模な事業所が多く、将来的な会社の運営や更新の計画を考える際にどういう視点で考えるかという事は今後協議していかなければならないと考える。今後どうやってタクシーという社会的に必要とされているサービスを提供していくのかということを話し始めている。それぞれの事業者の考えがあり簡単な内容ではないが、ある程度の規模感がなければ新しい人材も雇用できない。今後皆さんと協力しながら持続できるような体制を作れないだろうかとの話しは市からも行う。そういう形でお互いの事業が密になれば、先ほどの課題は柔軟に対応できるのではないか。

交通政策室長)

- ・ 今市長が述べたように、エリアについてはこれまでタクシー事業者さんのエリアと役割分担として決まっていたが、ご意見のように町境だと生活圏が少し被っている部分もあり、そういった声も頂いている。今後タクシー事業者との意見交換において伝えさせていただく。タクシー事業者も理解がある。先般市民アンケートを実施し、今度は地域自主組織へアンケートをさせていただく。意見を多くいただき、その声をタクシー事業者に伝えることで少し役割分担や制約はでるが、皆さんの「移動」についてエリアを少し超えるという部分をご理解いただけるよう調整していきたい。また色々なご意見をいただきたい。

佐世地区振興協議会

雲南市民バスは収入以外に3億円の支出が必要とのこと。収入が2千万円で3億2千万円が経費。経費の内訳は人件費と車両維持費がほとんどではないか。乗車人員が1人を切ると廃止するとのこと。0.9人でも0.6人でもスクールバス混乗の場合はなかなか廃止にできない現状があると思う。佐世は29人乗りくらいの大きいバスが乗り入れる。たまに大東を見ていると掛合方面に小型のバスが走っている。朝、学校へ行く子どもたちが6人くらいしか乗っていないくて、途中一般の方も乗られない。小学生が学校前で降りその後空車で動いている。経費がどの程度削減できるか分からないが、小型バスに変えていくという考えはあるか。

市長)

- ・ バスの小型化は1つの経費削減の方法だと思う。ただ、朝の三刀屋高校、大東高校の高校生の通学時間が1台では乗り切れず、2台に増便している場合もある。よって大型をなくすわけにはいかない。ただ大型バスの運転手が切実にいない。運転手の確保という観点からもバスの小型化は考えていかなければならない。人の確保も車両のコストもかかる。燃料費だけは大型のほうが安いのかもしれない。

交通政策室長)

- ・ 燃料費もあまり変わらない。小型も状況をみながら更新している。市民バスが走っていない時間帯に学校の移動で使っている。スクールバス、市民バスがあると多く利用できる。車が何台も用意できると、路線ごとに必要人数の車を走らせればいいが、車の台数が多くなり運転手さんも沢山必要となるので現在の車両で効率よく多くの用途に使用できるよう工夫している。朝、乗っている人が少ないように見えるが、小学生の臨時便として社会見学などに使っており需要が高い。小学生はプールの送迎

もあり、教育委員会と相談しながら車両については選択している。ご意見のバス小型化というのは求めていくところと考える。

市長)

- ・ マイクロバスは更新期間が短い。大型と極端に違わないが小さい道も入りやすく、運転手も確保しやすいというのは考えなければならない。

阿用地区振興協議会

私は市民バスに乗ったことがない。本日も乗って来ようと思ったが、午前中に出ないと間に合わない。近所にデマンドバスを利用している高齢女性がいる。川井の奥の方は木戸道まで来てもらえないのでタクシーを利用している。免許返納後の助成事業で券を買っているとのこと。それを利用して年間 36,000 円。タクシーを利用することを考えると、川井から大東の市立病院まで片道 2,500 円で往復 5,000 円。36,000 円で 6 回分にしかない。先ほど佐世からも意見があったように、デマンドを小型化して木戸道や庭まで行ってもらおうと、もう少し需要があると思う。車の数を増やすのは大変だとのことだが、表を見ると一回当たりの乗員が 1~3 人が非常に多い。中には佐世幡屋が 12 人、幡屋が 7 人、佐世が 6 人。運賃収入が経費の 4~5% しかないという状況とのことなので検討できないか。助成についても 100 円券、500 円券があり、100 円券をバスで、500 円券をタクシーで使う。限度額を増やしたり、使いやすくするなど良い方法がないものか。

市長)

- ・ 返納にかかる助成事業と優待乗車券制度の見直しを 3 年に一度は行い、拡充を図ってきている。使い切っている人がどの程度いるのかなどデータにより見直しを行っている。来年、再来年あたりで見直すため、現実に合った形に見直しをしていく。収益をもって公共交通を運営するという発想はなかなか難しい。都会であればバスなど公営企業で運営しているところもあるが、ほとんどの地域が事業収益の数%で維持している。ただ、維持しないとその地域は住むことができなくなる。適正な費用負担を個人で負担いただくという考え。利用していただかないと税金で運用している意味がない。利用者を増やしていきたい。だんだんタクシーについて、普通免許で運転できるのは 11 人まで。中型の限定解除で小型でも良いように思っている。細かい制度的なことは承知していないが実態に合わせた形になるよう努力したい。

交通政策室長)

- ・ 大東地区ではタクシー業者さんとの協議で「1 便当たり何人以上乗れるような運行をしてください」とお願いしている。例えば 9 人を超えてもう 1 台出さないといけない時は 2 台分の委託料を支払う形にしている。増えても 15、6 人でも 2 台出している。場所によってはタクシー事業者さんで車両を用意していただくため、工夫して福祉車両でもよく使用されるセレナやノアなどの 7,8 人乗りの車両へシフトされているところもある。春殖幡屋で〇〇タクシーさんが 7,8 人乗りの車両を使用されている。そういった工夫をしていただきながら運行しており、引き続きご意見を参考にして事業者さんと調整を図っていきたい。

タクシー事業と乗り合い事業の両方に車両登録されている事業所は小型でも運行される。現在のハ

イエースであれば、座席に余裕があるので、乗り合いになってもあまり気にならないが、タクシーの場合はせまく気にされる方がいるかもしれない。こうしたご意見を聞きながら考えていきたい。

阿用地区振興協議会

運転手不足について。私もアルバイトで運転しているが、デイサービスの運転手は２種免許がない。だんだんタクシーはやはり２種免許が必要か。

交通政策室長)

- ・ 現在大東地区のだんだんタクシーは、４条緑ナンバーの乗り合い運行をさせていただいている。ただ自家用有償の白いナンバーでも運行している場合もある。市民バスは白ナンバーで運行しており２種免許は必要ない。１種免許で講習を１日受けていただく。ただ、大型免許を取得し１日講習を受け、すぐ運転できるものではないため、大概１カ月から３か月くらいバス運行事業者で教育を受け運転を開始する。必ずしも２種免許がいるということではないため、事業者ごとにやり方が違ってくる。関心のある方がおられればご紹介いただきたい。

阿用地区振興協議会

デイサービスも同級生が退職したと聞けばすぐ勧誘に行く。市役所のＯＢの方を率先して斡旋してもよいのではないか。

市長)

- ・ ＯＢには様々な形の社会貢献をお願いしているところ。情報があれば頂きたい。

春殖地区振興協議会

「どうする木次線」という講演会があった。木次線の利活用について、自主組織でもよく利用しているのはバスとの運賃割引。先日、宍道の焼肉店で食事をするのに私は大東から、友人は松江から汽車に乗り宍道駅で待ち合わせた。こうした利用の方法も考えられるのではないか。これまで松江で飲み会となると私が出掛けていた。例えば沿線の奥出雲町で蕎麦や仁多米を食べに行くのに利用するなど。市長の木次線に対する思いを聞きたい。

市長)

- ・ 私も山陰中央新報の「どうする木次線」をしっかりと読んでいる。木次線は国鉄の民営化を経てできた。鉄道ネットワークをどう捉えるかという事は国の施策として論じられなければならない。それが今、地方の１路線１区間というように矮小化された議論に留まっているために議論が進まない。将来の地域公共交通をどう考えるのか。今は将来像が見えておらず、はっきりさせるべきというのが私の持論。将来ビジョンがない以上、今あるインフラは何としても守らないといけない。利便性を上げること、利活用の推進の２つが必要。観光、イベントというのは少しでも利用していただきたいという考え方。もう一つは利便性を上げること。使いやすければ利用してもらえる。駅まで車で来て汽車を利用してもらえよう環境を作ったり、駅から大東高校までバスを走らせたり、使ってもらいやすくするための努力はこれからも続けていく。ただＪＲの協力がどうしても必要。利用者の利便性向上

の努力はJRとしっかり協議しなければならない。もう1つは様々な工夫をしながら乗っていただく。列車の利点はアルコールが飲めること。私は時間さえあればバスを利用して木次や大東へお邪魔することがある。使える時間と使える形になれば選択肢になる。一畑電車のケースが思い浮かぶ。県職員として勤務していた際に車で通うか一畑電車で通うかどちらがよいかと言えば飲み会の頻度が多ければ当然一畑電車。飲み会の頻度は公共交通の維持には非常に重要。地域で色々な形で集まる機会があると良いのではないかなと思う。

大東地区自治振興協議会

木次線の存続について。こども・孫と一緒に木次線、芸備線、伯備線、山陰本線を利用し一周して帰ろうと計画を立てたが実現せず。特に芸備線など各線の接続が悪く、実際にはできなかった。沿線トップの皆さんが利活用を協議されているが、観光と合わせた利用も考えていただきたい。こどもたちも公共交通に乗る機会が少ない。また、地域のタクシー事業者も廃業すると住民は困る。タクシー事業者の運営状況はどうなっているのか。だんだんタクシーも委託されているが、委託料の面はどうなっているのか。大東地区はタクシーを使われる方が多く、寄り添う必要があるのではないかな。

市長）

- ・ 木次線について、他自治体との連携は非常に大切だと思っている。木次線利活用推進協議会では松江市、雲南市、奥出雲町、庄原市と島根県、広島県も一緒に協議しており広域的な取り組みもしている。周遊するコースはもう少し小さい区間で取り組んでいる。アイデアもいただきながら色々な取り組みをしていきたい。芸備線の話となると、具体的に「芸備線をどうするのか」という話は沿線外からはできない。庄原市長が代わられたが今後も連携していきたい。また、タクシー事業者を守り維持していくということは非常に重要。コロナの際にも従業員さんを手放されないよう支援を行った。物価高騰の際も支援。公共交通についても人件費の上昇、物価高騰など必要な経費は過不足なく反映していく。

運転手さんの確保、維持が必要であり、どういうやり方がよいのか意見交換を通じて良い方法を探りたい。ライドシェアの話も1度出ている。ライドシェアも色々な種類があり、いわゆる白タクを都会では推進する雰囲気が出てきている。需要があればタクシー事業者さんに管理をお願いする形のライドシェアも可能性はある。車両の点検や安全運行をタクシー事業者さんに責任を持ってもらいながら、特定の車両で運送をすることは可能性としてはあると思う。ただ、雲南市の現状で需要がまずあるのかということ。あるいはタクシー事業者が対応できないほどの需要があるのかということを考えながらでないと進まない。いずれにしても運転手の確保が必要。

久野地区振興会

JRについて。トロッコ列車があめつちに代わり下久野駅は通過するようになった。各駅に停まるようにしてほしい。また、列車を使うようなイベントを企画してほしい。「砂の器」の撮影が50年前下久野でも行われており、明日、山陰中央新報社の文化教室主催で吉山前副市長さんを講師に25人くらいの木次線を利用した関連ツアーがある。また、雲南市観光協会と協力して11月に1泊2日のツアー企画をしてもらっている。企画に合わせて列車に乗り地元にお金を落としてもらう。先日、山陰中央新報にも「木次線をどうするのか」との記事が連載されていた。通勤、通学の利用だけでは難しいのではないかな。生き残る道は観光列車。イベントの仕方によってはまだまだ利用があるのではないかな。

市長)

- ・ あめつちについては、始まったばかりでもあり、様々なご意見を JR に伝えながら活用できる形にしていきたい。企画についてはぜひやっていきたい。ぜひ沿線の自主組織の皆さんと一緒に考えていきたい。沿線での体験とセットで木次線を利用したツアーを検討している。観光協会でも体験型に力を入れていこうと進めているところ。ぜひ協力いただきたい。アイデアや情報提供をお願いしたい。先日「一両列車の聖地」として売り出したのも観光をイメージしながら外から来てもらおうというもの。ただ、JR が発表する平均通過人員にはあまり影響しない。計算式ははっきりわからないが、1 日 100 人来てても年間で延べられてしまうと小数点以下の数字となる。それよりも通勤、通学の定期券を購入していただくと数値に反映する。地道に両方やっていきたい。

佐世地区振興協議会

あめつちについて。木次で 30 分停まって、変則区間の関係があって行き違いができないので、なかなかよいダイヤが組めない。しかし、利用者には「三成の駅で 30 分停まってほしい。」「横田で 20 分しか停まらないが、1 時間半でも 2 時間でも停まれば横田周辺を知ってもらえる機会となるのでは」という意見の方がたくさんいる。先週の土曜日に木次駅へ行ったところ、吹奏楽の演奏や市役所職員によるお見送りなどされてにぎやかだった。木次駅から 20～30 人乗車された。地域を知っていただけるようなダイヤを組んでほしいと思う。

市長)

- ・ ぜひ、そのような形で向かっていきたい。当初の想定では上り下りを同じ人が乗車はしないだろうと思っていた。片道で乗ってどこかで降りて寄ってもらうという事を想定していたが、思った以上に往復乗られる方が多い。まだ市内の経済効果としては出ていない。できるだけ降りて周辺を回ってもらえるようにツアーを考えている。

大東地域自主組織連絡協議会会長

海潮は一畑バスが市民バス松江乃木線に代わり通学や一般利用者の方々の状況はいかがか。

海潮地区振興会

市民バス松江乃木線の運行については非常にありがたく思っている。特にオノ峠を越えて忌部側で乗ると安くなるため、忌部から乗る人もいる。木次線について、結構運休がある。できるだけ少なくしないと乗る価値が下がってしまうのではないかと。山間部を走るので大変だとは思いますが、ある程度考慮して継続してほしい。

市長)

- ・ 松江乃木線の運賃は工夫をしている。従来の運賃と松江市内での交通のバランスの問題があり、峠を越えるところで料金がプラスとなる設定をしている。まずは維持して利用いただくことが大事だと思っている。周辺の皆さんとお話しながら取り組んでいきたい。木次線の運休の話についてはおっしゃるとおり。どこまで線路保守にお金をかけるかという話。特に冬場は雪による倒木によって止まっ

てしまう。伐採し倒れてこないようにすれば運休も少なくて済む。JRが管理費用をかけ運休を少なくすることが望ましいが難しい状況。ただ、山口県的美祢線の例がある。一昨年災害に遭って災害復旧できないまま今年廃線となった。美祢市の市長とも話したが非常に残念な結果であった。木次線で一番怖いのはこの部分。木次線も同じく災害に遭った際に復旧してもらえるかどうか担保をとるのか懸念している。良い方法を模索している。R3 災害時に幡屋で崩れた際には、すぐに復旧してもらうようお願いし対応してもらえたが大きな災害が発生し復旧費用が莫大な場合、通れない状態で放置されてしまうことを今一番懸念している。工夫をしなければならない。良いご指摘を頂いた。

交通政策室長)

- ・ 木次線についてご意見をいただきありがたい。一筆書きルートも担当で考え、協議会のHPに載せる予定。様々なツアーも観光協会で企画している。時刻表を見て考えるのは難しく雲南市にはJRから派遣の職員もいて詳しいので、自主組織で企画等あれば、気軽に相談をしていただきたい。

--- 17:10 --- 終了