

令和 6 年度 湖南省地域公共交通会議 自動車部会 議事要旨

日 時	令和 7 年 1 月 31 日（金）14:57～16:00
場 所	サンライフ甲西 1 階 大会議室

開会

事務局：出席者がお揃いなので会議を開始する。

1. あいさつ

部会長：本日は、お忙しいところご参集に感謝する。来月の会議内容について協議する。量は多くないが、重要な事項であり、協議願う。

昨年就任した新・湖南省長は、所信表明のなかで、ゴールの 1 つに地域公共交通とインフラ整備について述べられていたと承知している。ハード面に加え、ソフト面として、コミュニティの面から地域交通の再生が求められており、内閣総理大臣の所信表明演説でも、地域公共交通は地方創生の基盤という話があった。湖南省でも、課題はあると思うが、解決方法について皆さまと議論していきたい。

2. 議事

(1) 協議事項

第 1 号議案 令和 7 年 4 月 1 日コミュニティバス路線・時刻改正(案)について

事務局：資料により説明。

部会長：ただ今の説明内容について、ご質問・ご意見があればお願いしたい。

改正の根拠について伺いたい。

事務局：路線再編にあたって活用したデータは、滋賀バスより提供を受けた日々の便別利用者数と、今年度 9 月に外部委託により実施した OD 調査結果のデータを踏まえたものである。例えばひばりヶ丘線では、住民要望と便別利用者数のみをみると第 8 便の繰り下げのみでよいという結論になるが、便別利用者数データでは、利用者の内訳が分からない。OD 調査のデータからは、利用者属性が分かることから、このデータを確認すると、最終便のうち約半数が高校生ということが分かった。この OD 調査が無いまま住民要望に沿って運行時刻を繰り下げると、高校生の利用が不便になり、保護者等からの意見が想定されるところであった。各種データは、こうした慎重な判断の根拠となっている。

部会長：データに基づき、地域の声と利用実態を踏まえ、齟齬が生じないように、丁寧に改正の作業をいただいたと承知した。

委員：下田線・三雲駅ルートは、地域間幹線系統として国庫補助の申請を受けている。今回の再編により運行回数変更となるため、国庫補助の変更申請を提出いただきたい。

事務局：承知した。

部会長：他に質問、意見はないか。部会の場合であるので、率直にご意見を伺いたい。

周知方法について伺う。影響地域が多いが、どのように進めるか。

事務局：住民向け周知は、広報紙、湖南省 LINE、HP、タウンメール等を活用して周知に努める。

部会長：ルートによっては、混乱する人もいる。丁寧に進めていただきたい。

委員：増便等について、運行事業者は問題ないか。どの程度の影響があり、継続性はいかがか。

委員：今回の時刻変更は、湖南省と複数回の協議のうえ決定した。運行事業者としては、本議案内容での改正を想定している。

部会長：近隣市を含め、運転士不足はいかがか。切迫具合を伺いたい。

- 委員：余裕があるとは言えない。地域公共交通維持のため、日々採用活動が続けている。路線を維持できるだけの運転士は確保できている。今後は、年度の経過につれ、高齢化が進むことで厳しさが増してくると想定している。
- 委員：下田線・甲西駅ルート第1便が満車になるとのことであり、多くの利用はありがたい話である。増便第1便が、従来ルートと異なり保健センター、夏見新田経由となっている。既存ルートは、保健センターの経由系統がないが、この増便第1便のみ保健センター経由とする理由を伺いたい。下田住民の視点では、保健センターへの直通バスがあっても、早朝で開院していないほか、往路のみで帰路の便がなく、利用できないのではないかな。
- 事務局：保健センター経由とした理由は、保健センター付近の工業団地への通勤を考慮したものである。ご意見として、令和5年度にひばりヶ丘線で通勤していたところ、ダイヤ改正により通勤できなくなったという声があった。増便にあたり同経路とするのではなく、通勤に資するのであればとの想いで経路を変えている。なお、復路では、第13便が保健センターを経由するため、往復での利用が可能である。
- 委員：過去に一定の需要があったと理解した。下田から保健センターに行けなくなったとの声もあったと思う。日中の保健センター経由便についても、検討を願う。
- 委員：数名程度であるが、丁寧な改正のなかでニーズを拾うとのことである。混乱される方もいらっしゃると思われるため、周知徹底を願う。ほぼ同じ時間に経由地の異なる便が発着することになるため、案内方法の工夫をいただきたい。便の数を「1、2」から「1A、1B」等とするのも一案である。
- 委員：石部循環線の南幼稚園停留所は、バス停名称の変更ができないか。石部南幼稚園は、2023年度末で閉園となっており、4月より学童保育所となっている。慣れている方はよいが、施設名称変更に伴うバス停名変更は考えているか。
- 事務局：バス停名称変更により、バス車内アナウンス変更等で大きな経費を要する。変更時には、複数停留所をまとめて変更したいと考えており、再来年度の運行からの変更を目途に関係課等と調整したい。

他に質問、意見はあるか。本議案に承認いただけるか。

一 同：挙手多数

部会長：承認とする。

3. その他

部会長：事務局からの発言を願う。

事務局：現在、路線再編は、バス輸送力を踏まえ、対症療法的に利用実績データに基づき運行体系を組んでいる。その際は、運転手の仕業に伴う休息・休憩を考慮したうえで、最大の輸送力とした改正として示している。しかしながら、地域の方には、利用に伴う時間帯に配車できないというご不便の声をいただいている。今後は、事業者と連携を密にしつつ、体質改善を進めていきたい。委員には、ご指導を願う。

昨年の協議会では、情報周知や、時刻表の多言語対応について発言した。令和7年度よりお示しできるよう進めており、改めてご報告したい。

委員：追加資料「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム「予算事業について」により説明

事務局：情報提供に感謝する。「官民連携プラットフォーム」について、月曜には、首長への決裁を予定する。今後の事業推進にあたり、「共創」や「官民連携プラットフォーム」といった取

り組みは、市長が発言している。こうした取組は、次年度より実りあるもので進めてまいりたいので、ご指導を賜りたい。

委員：プラットフォームについて、地域公共交通のみならず様々な分野との連携により路線を作った場合に支援があるという理解でよいか。「共創モデル実証運行事業」についてである。

委員：そのとおりである。事業例として、スクールバスや商業施設送迎バスへの混乗や、朝夕のみ稼働しているバスを日中に市民輸送に活用するといった際の実証事業に活用いただける。

委員：当部は、観光・商業・工業分野を所管している。現在の湖南省コミュニティバスには観光路線がない。そうした観光地を巡る路線を今後検討いただきたい。

湖南省には湖南工業団地があり、近年では、草津線三雲駅を経由して団地への通勤者を呼び込みたいと工場経営者が発言している。そうした路線を今後検討いただきたい。

事務局に伺う。下田線・三雲駅ルートは、湖南省コミュニティバスでは朝夕で利用の多い路線である。各工場、企業から要望があり、始業時間に合わせた運行への要望が上がっている。下田から三雲駅に向かう通学・通勤者は三雲駅に直行したいことから、県道を経由しているが、三雲駅から工業団地に向かう人は、工業団地内を経由する要望がある。上りは県道経由、下りは工業団地経由とできないか。2点目、工場通勤者の勤務先や、運行時間帯への本来のニーズ等について調査により需要を把握しているか。

事務局：コミュニティバスとして運行している地域公共交通は、「移動」という役割を果たせるようにしたいと考える。ご指摘は、効率性、利便性に沿った視点での内容であった。ダイヤ改正では、検討に反映していきたい。湖南工業団地における三雲駅から団地内への通勤移動については、一昨年に県交付金により、三雲駅から工業団地へのシャトル運行実証運行をしており、協力企業からの一定の知見はある。一方で、実証運行において新たな課題が出てきている。課題を踏まえた事業展開や、通勤通学から市内回遊への展開について研究中である。今後進めて参りたい。

委員：湖南省における税収の屋台骨たる工業振興に資する路線検討をいただきたい。

委員：共創モデル実証運行事業の創設の経緯は、交通事業者の体力が無くなってきており、乗務員不足により増便や系統増加が難しくなっているなか、地域における他の輸送資源を活用して地域輸送に活用してはどうかという発想である。観光については、コミバスで1系統増やすのではなく、観光協会の車両で事務員が運行しよう、といった際に活用いただけるものである。

委員：昨年のダイヤ改正で、十二坊温泉ゆららを経由する便が無くなり、代替措置として観光協会への指定管理料を上乗せすることで、代替バスを運行している。こうしたバスへ活用できるという解釈か。

委員：施設の自家用バスに、一般の方も混乗できないかという発想である。

委員：事業スキーム等を勉強し、事務局と相談する。

委員：共創モデル実証運行事業は理解できた。通常、道路運送法上は、有資格者の輸送により運賃を収受している。この事業での扱いはどうか。湖南省役所内の組織であるコミュニティバス担当課は、人員不足といった問題があり、手を広げることが難しい。うまくやっている自治体の事例があるか。

委員：そうした市町はないと思われる。湖南省が、先進的にそうした発想をお持ちと認識している。本事業は、道路運送法に基づく第4条許可事業者以外にも、自家用有償運送として講習を受けることで有償運送するとか、運賃を収受せず許可なしで運行する、といっ

た様々な方策がある。どういった人をどういった方法で誰が運びたいかを皆さまでお話しいただき、運輸支局へご相談いただければ、ご相談にのることが可能である。庁内で考えていただきたい。

部会長：交通空白に関して運輸支局にお伺いする。従来の交通空白地は、地域的視点で、地図上でみれば網羅されているという視点があった。時間的・空間的、担い手不足による配車難等から、「交通空白」を広くとらえていると理解してよいか。

委員：そのとおりである。

部会長：担い手不足について、国としての取組みを伺いたい。研究として、地域おこし協力隊を活用した担い手確保にヒアリングをしてきた。総務省の補助でなく、国土交通省が担うものではとも考える。

委員：予算面では、一昨年より第二種免許取得支援として、交通事業者経費の一部の国補助を始めている。また、国土交通省と防衛省が協定を結び、退官自衛官を即戦力として、退官予定者に対する説明会と運転体験会を実施している。一方で、国として予算をつけてもやりたい人がいない。運転手になりたい人を増やすことが重要と考える。

部会長：自衛官の退官が55歳であり、セカンドキャリアとしてうまくやっていく支援をされてると理解した。順番として、幹線である鉄道・バスを守り、強化していくのが一つである。また、枝葉であるタクシーもしっかり維持していく。それが難しい場合に、ライドシェア等の違う形を模索していくことになる。順番を間違えないよう、最初からMaaSや自動運転でなく、優先順位・順番を考えることが必要と考えている。

事務局：担い手になりたい人を増やす取組が重要である。湖南省では、JRに協力いただき、小学生を対象としたモビリティ・マネジメントを始めている。次年度以降、予算が未確定であるが、一次交通から二次交通に繋げる取組強化につなげていきたい。

委員：工業団地からの要望についてお話しする。実証運行を以前に実施した知見があるとのことである。他市町の地域公共交通会議での議論の例として、日野町工業団地から強い要望があり実証運行を実施したが、蓋を開けると結果として全くといっていいほど利用がなかった。企業の要望はごもっともであるが、既往の知見を活かしていただきたい。企業には、本当に利用いただけるか、改めてしっかりグリップいただかないと、運行事業者によっては、運行しても利用がないと困ることになりかねない。お互いに連携いただき、本当に利用いただけるか見極めいただきたい。

運転者不足の原因は、事業が置かれている環境が非常に厳しい中で、そうした業界で働こうという人がいないことが問題である。バス協会でも第二種免許取得の支援をしているが、付随的な話であり、根本的には、事業環境の改善を多くの方のご協力のもとに解決しなければ運転手の募集はないとはっきりしている。交通環境学習は、県と連携してバス協会でも実施しているが、長いスパンで見てバスを理解いただきたいという発想であり、バス利用に結び付くかという、長いスパンの話であり、結論は出ていない。否定はしないし、良い取り組みと思うが、現在は小学生対象である。免許取得までにバスを利用する中学生・高校生への対応が交通環境学習で対応できていない。県には、こうした方にもバスの理解を促進する取組みを要望している。来年度は、中学生を対象にした実施を県で進めていただいている。長いスパンで必要な取組みである。様々な面から、バスのご利用促進に取り組んでいただいていることを発言する。

事務局：ご発言のとおりであると考え。今後の取り組みとして、理想でなくファクトに基づき進める。継続が重要であることから、スポット的でなく、継続できるよう勉強を深めながら進めて参りたい。

4. 閉会あいさつ

事務局：本部会を終了とする。地域公共交通会議は、2月20日(木)15時よりサンライフ甲西2階大ホールにて開催する。

以上