

## 令和5年度 第3回 湖南省地域公共交通会議 議事要旨

日 時	令和6年3月25日(月) 15:00~15:47
場 所	湖南省役所 東庁舎 3階 大会議室

### 開会

事務局：委員28名中23名の出席があり、過半数を超えていることから、会議は成立している。

### 1. あいさつ

会長：いよいよ来週から4月となり、2024年問題の現実に突入する。2025年問題はもっと大きくなる。バス運転手不足は今後も続いていく。これを解決しない限り、現状以上のネットワーク充実が難しい状況にある。人口減少状況にある中山間地域ならまだしも、これだけ人口のある湖南省でも運転手の担い手がいないのか。根本的な問題は、各セクターの方でもお考えいただきたいし、本会議でも、何が問題か明らかにしていけない限り、担い手不足問題は解決しない。次年度以降、この深刻な問題に対し、皆様から様々にご意見をいただきたい。

### 2. 議事

#### (1) 協議事項

##### 第1号議案 「湖南省地域公共交通計画」の策定について(資料1、2)

事務局：資料1、2、資料「湖南省地域公共交通計画(案)」により説明。

会長：質問、意見はあるか。

委員：コミュニティバスのダイヤ改正にあたり、ぎりぎりまでご努力いただき、一部便を存続いただいたことに感謝する。「湖南省地域公共交通計画(案)」には異議はない。「その他」で発言しようかと思ったが、パブリックコメント結果についてご説明があったため、ここで発言する。美松台ルートに対し、意見があがっていた。行政は、個別案件について左右されないのが原則になる。一方で、バスは、個別の案件の積み重なりが利用者数の増減、ひいては維持につながる。美松台ルート利用者のコメントとして、正規の労働ができなくなるとの発言があった。当初は、福祉部局の窓口で相談のうえ、パブリックコメントに提出する結果となった。こうした個人の要望を聞いていかないと、路線改廃につながる。また、このバスがなくなると勤務できなくなることから、この人は勤務時間を職場で調整いただいて雇用継続となった。バスダイヤ変更だけで、毎年こうした悩みが続く。利用者数だけでなく、こうした事情も考慮いただきたい。障がい者の場合、地元から信頼され、本人が生きがいをもって、所得を確保しながら仕事をしている人が、バスダイヤが変わっただけで職を失うことがあることから、ご配慮をいただきたい。

このほか、旧国道1号沿いの事業者から下田・水戸方面から通勤している人がいるが、直通便がなくなり、ややこしくなったとの声を聞いている。今後、苦情等が予想されるが、ご対応をいただきたい。

事務局：バスダイヤ改正については、各担当課等と連携しながら進めて参る。

会長：今回のダイヤ改正では、福祉部局との連携(提出意見の交通部局への共有)があったか。

事務局：福祉部局から直接の共有は聞いていない。本人より当課窓口に来訪いただき、ご意見をいただいた。

- 会 長：定期的な利用者に最大限尊重されるよう、調整が難しいことは理解するが、ご配慮をいただければと思う。
- パブリックコメントは、6名から提出があった。人数の多寡にこだわりはないが、こうした計画策定にかかるパブコメでは、意見提出が多いと受け止めていただければと思う。今回、滋賀バス湖南野洲線について、地域間幹線系統補助の活用を協議のうで取りやめたことについて、伺いたい。補助をもらえるものに対し、申請を見送った理由はあるか。
- 事 務 局：国庫補助は、湖南市としても活用したい思いがあった一方で、当該系統は滋賀バス㈱の任意路線であり、滋賀バス㈱での調整の結果、国庫保持所申請見送りと回答をうけた。この内容は、野洲市とも協議のうえ、滋賀バス㈱の回答を尊重することとした。
- 会 長：国の制度が面倒だとか、望ましい制度ではない、といった理由か。補助制度が利用しにくいのであれば、制度自体の改善の声を上げることもできる。
- 委 員：社内での協議の結果、国庫補助申請を申請して地域間幹線系統に認められた場合、運行計画の変更が難しくなる。また、申請にあたる事務作業に対応できる人員が社内にはない。運転士以外に事務方も担い手が不足している。こうしたことが理由である。
- 会 長：国庫補助をもらおうと路線を廃止・減便しにくくなるのとことと受け止めた。制度上は、そうした縛りがあることについてもみなで共有いただければよい。補助をいただくと義務が発生する。また、申請書類の手間を要する。このほか、国庫補助を100万円もらったなら市からの補助が100万円減少するから意味がない、ということはないか。
- 委 員：ご指摘の状況はない。
- 会 長：今後、運転手不足により、歴史と伝統のある路線であるが、やむなく路線廃止せざるを得なくなった際、「なぜ補助をもらわなかったか」議会や市民から言われ、この会議での対応についても問われる。大阪府でも、路線廃止に際してそうした事例があった。その際、理由として、当該補助額では維持が難しかった、とか、補助を受けることによる経営の自由度低下、申請資料作成の手間が問題となったという理由を明言されたということ記録として残したい。路線廃止となった際は、この会議や会長である私が責任を負うことにもなる。数年後であれば皆が事情を記憶しているが、10～20年後に廃止となった際、国庫補助を受けないことにかかる経緯が不明である（当時の資料がない、担当者が不在等）、とならないよう、議事録や次期担当への引継ぎ資料として残していただきたい。私も元気な限り記憶をしておく。何かあったときに、過去にさかのぼって「なぜあの時対応しなかったのか」経緯が分からなくならないよう、記録として残したい。国庫補助の活用有無は会社判断であり、私は何も言いようがない。
- 「湖南市地域公共交通計画（案）」に対する意見はあるか。計画策定後には、計画を実施するミッションがある。計画策定で終わりではなく、記載事項の実現に向けてみなで汗をかく必要がある。
- 部 会 長：パブリックコメント結果にかかり、4頁の意見⑦について、「市民の声が届いていない」という思いがあると受け止めた。事務局としての考え方は、回答列にあるとおりと理解する。事務局として、市民が地域公共交通の取り組みに参画していく仕掛けづくりやアイデアがあれば、教えていただきたい。アンケート実施、場の設定等も一方策と考える。
- 事 務 局：パブリックコメントでは、地域公共交通計画（案）に対するものとあわせ、コミュニティバスダイヤ改正に対するものが多くみられた。全体の計画より、普段の移動が気になるとの声が多かった。ダイヤ改正にあわせ、地区での説明会等を開催していると、「ダイヤ改正前に意見を聞いてほしい」との声があった。今回は、運転手不足から、ご意見を

うかがっても反映が難しく、こうした事後報告となった。今後は、地域公共交通計画に基づき、新たなバス交通体系に対する意見集約の場を設定していく方向で検討したいと考えている。

会長：ダイヤ改正は、大変な苦勞と想像する。自分の家の前のことには言いたい放題だが、「困る」といっても乗っていないことが可視化されている。今年度、利用実態が可視化されたことを踏まえたダイヤ改正と理解する。利用実態に基づき、定期利用者を重視しつつ、JR草津線の活性化が最重要である。そのうえで、担い手不足による便数の制約がある中で、ダイヤ改正後も、調整をしつつ落としどころを見つけるしかない。利用者に対するアンケートを実施いただきたい。通勤者、通学者の意見をはじめ、利用者の意見を把握し、反映していただきたい。

京都府南部では、1時間に1本のバス、電車があるが、ほとんど利用がないのでバス事業者から廃止の提案があったところ、住民から反対の声が上がった。令和6年度は、行政補助により継続することとなった。住民からは、「アンケートを実施してほしい」といった声があがってきた。前年度には、地域公共交通計画策定のなかで住民アンケートを実施している。その結果、「自家用車移動が最高である」という意見が多いとの結果が得られている。住民アンケートを取って、自治体予算を食いつぶしてどうするのか、興味深くみている。そうしたことになる前に、まずは利用者のご意見を把握いただきたい。今回は、「この時間にバスがないと私は働けない」といった切実な声があった。声は届けにくいため、地域懇談会等では、まず利用者の声を集められるとよい。この町は人口がまだ多く、若い方も多い。通勤先もある。この地域は、今後地域公共交通を誰も使わなくなるまちではなく、ポテンシャルが高いまちである。定期的な利用者増加に力を入れていただきたい。地域公共交通の時刻表にあわせた生活を送ることは苦痛であるとの声もあるが、利用していくと大きなストレスはなくなる。少しでも利用に繋がればよい。

部会長：モビリティ・マネジメントの取組は様々にあるが、自家用車利用者、現役世代からするとなじみがない。仕掛けづくりが重要である。市民に「利用してください」というだけでは利用につながらない。懇談会等で、意見を踏まえたバス乗車体験会実施や、社会福祉協議会と連携した外出支援など、おでかけの視点から目的づくりを進めることなど、通勤通学の利便性向上等が必要になる。地域公共交通会議としては、よりよい地域公共交通にしていきたい。市民には「乗らず嫌い」の人も多い。こうした方々に最初の一步を踏み出していただくきっかけづくりは、交通部局以外の協力も必要と考える。

会長：乗車体験会は面倒だが、数人でも行動が変わると、まちへの影響は大きい。バスや鉄道で草津市まで行ってお茶を飲む会でもよい。電車に乗っていただくことも重要である。その際、ICOCAの利便性や、モバイルICOCAのポイント還元もある。人によっては心を揺さぶられる取組もある。そうした情報とセットで進められればよい。

委員：計画には、利用促進の内容として、高齢者無料乗車券の記載がある。これは、不健全である。なんとかならないかと思っている。行政として、長い目でどのように考えているか。

事務局：高齢者無料乗車券は、各地区での説明会の際、同様の意見をいただいた。高齢者として無料券をもらったが、無料ではいけない、対価を払うべき、との声があった。現行制度として計画に掲載しているが、地域公共交通施策より福祉施策としての側面が強いことから、市としてよりよい制度設計にむけ、部署横断的に検討していきたい。

会長：お試し利用としての無料化はよい。商業施設の開業時に洗剤を配るのと同様である。それ以降は、有料化しなければモラルハザードが発生する。モラルハザードに対して、自治体が補助できる体力があれば自治体判断となる。京都市では、高齢者になれば無料のバスに乗れる施策を継続してきており、若い世代の税金がこの取組に使用されている。年収 700 万円以上の人でも購入できた。これを無料から 250 円に改定しただけで大変な苦情がきた。非課税世帯であれば、月 750 円の支払いで 1 万円以上するフリーパスが購入するが、取得率が大きく下がっている。一度無料としてしまうと、モラルハザードが発生する。一定程度は、受益者負担が望ましい社会のあり方と考える。「無料では心苦しい」という人がいるのは、そのとおりである。高槻市では、かつて 70 歳以上無料のパスを発行していたが、「混雑しているときに無料パスを呈示するのは心苦しいから利用しない。申し訳ない」という気持ちで利用したくない」との声もあり、現在は運賃半額となり、一定の利用者負担を求めることとなった。今のこのまちの高齢化率を踏まえながら、社会にあわせて制度を変更していくことも公共セクターの役割である。継続検討いただきたい。

会長：他に質問、意見はあるか。本計画についてご承認いただけるか。

一同：挙手全員

会長：本議案は、承認とする。今後は、計画の推進にむけ、皆さまのお力をいただきたい。

### 3. その他

事務局：委員より発言があるか。

委員（支局）：計画書 89 頁にある地域公共交通の担い手確保について、幹線補助を受けないという話の中で言及があったとおり、書類を作る人も不足している。人員不足は、輸送に限らず多分野で生じている。なぜ不足しているのか、関係の皆様で考えていただきたい。担い手不足について、事業者による募集では見にいかない。湖南省では、一定の人口があるなかで、運転士としての地域貢献など、運転士の地位向上に取り組めるようご検討をいただきたい。

事務局：交通事業者と協議しながら担い手不足への対応を進めて参る。

委員：バスダイヤ改正について、4 月 1 日は回数券購入で市役所窓口が混雑し、本来の市役所業務に支障が生じている。また、時刻表作成等でも人手が不足していると聞いている。対策はあるか。

事務局：市施策として進めて参る。今年度当初には大きな混乱がなかったが、来年度にむけて体制強化を図りたい。

### 4. 閉会あいさつ

部会長：本日は、地域公共交通計画策定について協議いただいた。皆様には、会議等で多くのご意見をいただき感謝する。地域公共交通計画策定はここがゴールではなくスタートである。ここからが湖南省の地域公共交通施策のスタートである。地域公共交通施策のひとつのよりどころとしての計画書ができた。要望等をうけつつ、この計画書をもとに対応を具体化できればよい。

地域公共交通計画のとおり、“みんなで創る”という考え方が重要になる。行政、交通事業者、市民等がどのような役割を担うのか。行政や交通事業者のみで地域公共交通を維

持できなくなることは、ネガティブな面だけではなく、皆が自ら作っていくポジティブな転換点にもなっている。単なる公共交通政策としてだけでなく、福祉・医療政策等の他分野との連携が重要と考える。個人的には、現有資源の最大限の活用等にむけ、新たなモビリティを皆で考えていくことが、今後5年間で重要となってくると考える。今後も、皆さまとご意見を交換しながら、より良い地域公共交通を創っていきたい。

事務局：本日の会議を終了する。

以上