

## 令和5年度 第2回 湖南省地域公共交通会議 議事録

日 時	令和5年11月20日(月) 15:00～
場 所	湖南省役所 東庁舎 3階 大会議室

【開催日時】 令和5年11月20日(月) 午後3時～

【場 所】 湖南省役所東庁舎3階大会議室

【議 事】

### (1) 報告事項

報告第1号 地域公共交通会議委員の変更について

報告第2号 運賃等協議会委員の選出について

### (2) 協議事項

第1号議案 令和6年度コミュニティバス路線・時刻について

第2号議案 湖南省地域公共交通計画について

### (3) その他

議事概要

#### 開会

事務局：委員28名中22名の出席があり、会議は成立している。

10月1日付の職員異動に伴い、都市建設部次長の橋本が事務局長となった。

#### 1. あいさつ

会長：お忙しい所ご参集いただき感謝する。様々な地域で、バス・タクシー・トラックの運転手不足が生じている。春より各地で減便・廃止が見られる。おそらく日本中でニューースになるが、これで終わりではなく、乗務員不足がより進展すると思われる。「補助金を出すからお願いする」が通じない世の中になる。事業者としては、利用されるところを優先で残し、利用いただけないところは「すみません、我慢してください」となってくると思われる。

これまでのように、なんでも残すという世界ではなく、ある程度私たちが折り合いをつけていかなければならない世界になってしまった。もしかすると、学校遠足のバスが手配できず、別の手段を調整する必要が生じる可能性まである。更に鉄道でも、人材不足から、現在の便数が維持できない可能性もある。最悪の場合には、地元住民が汗をかいて運転しなければならないシナリオも待っている。そうならないよう、少し

でも皆で地域公共交通を利用して、収益性を上げ、それが担い手の雇用につながるという循環になるよう、期待されている。皆様、本日は知恵を募りたい。

## **2. 議事**

### **(1) 報告事項**

#### **報告第1号 地域公共交通会議委員の変更について（資料1）**

事務局：資料1により説明。副市長の橋本が副会長に就任となった。

副会長：計画策定等の審議が大詰めの中、副会長に就任した。お忙しいところの参集に感謝する。本日は、忌憚のないご意見を頂戴するようよろしく願う。

#### **報告第2号 運賃等協議会委員の選出について（資料2～6）**

事務局：資料2～6により説明。

会長：質問、意見はあるか。これまでの枠組みを変更することをご理解を願う。

### **(2) 協議事項**

#### **第1号議案 令和6年度コミュニティバス路線・時刻について（資料2-1）**

事務局：資料7～16により説明。

会長：質問、意見はあるか。

委員：日頃よりバス運行への協力に感謝する。バス事業者の現状を説明する。運転手不足が全国で課題となっている。今に始まったことではないが、働き方改革コロナ禍等により、運転手がひっ迫している。現実問題として、大型二種免許取得者がほぼ皆無となっている。これまでは、若者でバス運転手を志望する人がいたが、現在は特に若者から魅力のない職種（朝早く夜遅い、休暇が取れない）となっている。また、団塊世代の運転手が退職してきている。これまでは、労働者不足がどの会社でもあり、一般企業等を退職し、第二種免許を取得してバス会社へ転職する方もいたが、そうした方も減少している。弊社でも、運転手募集をチラシ等で実施しているが、全く集まっていない。応募があっても、同業他社からの移籍である。当社では、女性ドライバーや、一昨年には19歳の第二種免許取得を支援のうで7月から採用し、社内研修を経10月から運行を担っている。運転手に魅力を感じて応募いただけると事業が継続できるが、特に休暇取得が大きなネックとなっている。運転手不足により、なんとか回している状況である。毎日がバタバタであり、朝からコロナで発熱し出勤できなくなったという事案も発生している。湖南省では9仕業あるなか、これを平日、土休日で維持するためには、予備率を考慮して一定の人数の確保が必要であるが、現実的には確保できておらず、運行管理センターの管理職が予備の運転手としてフォローのために運転に従事している現状がある。運転手不足は今に始まったことではないが、ひっ迫した状況が続いている。

これにあいまって、2024年問題により、年間の拘束時間上限が決まってくる。具体的には、1日13時間の拘束、1週間（5日間）65時間の拘束でいけば、年間960時間ギリギリとなる。湖南省コミュニティバス「めぐるくん」の運行は、1日13時間の拘束時間制限を超えている仕業がある。これを支えるためには、運転手でシェアしていかないといけない現状にある。この事業は、運行時間が長いかというと、通勤時間前から帰宅後までをカバーするためである。拘束時間の途中を休憩とする事例もあるが、コミュニティバスでは、一定の昼間利用も見込んでいるところである。

今回の資料では、利用者の少ない一部路線の廃止をお願いしている。その分の時間を削減させていただきたい。生活路線であり、通学、通勤や帰宅の時間をカバーしつつ、1日あたり13時間以内の時間制限を満たす勤務とさせていただくよう検討した結果である。市民、一般利用者のために運行している。

今年10月には貸切バス運賃が値上げされたが、一般乗合バスでは運賃値上げも生活に密着することで簡単ではない。そうすると、他地域の市バス等と比較すると乗務員賃金も上がっていない。これまで、いずれのバス事業者でも、1カ月あたり40～60時間の時間外勤務をして、ある程度の給与となっている業種である。運転手不足に拍車がかかっている一因と思われる。いずれにしろ、運行事業を今後維持していくのが大変な状況にある。70歳を超える運転手も複数名が現役であり、ひっ迫している。乗務員確保にむけ、19歳の第二種運転免許取得支援には、1カ月の長野県での研修に77～78万円程度を要した。その投資により担い手を養成している。なかなか難しいが、バスに興味があつての入社希望であつた。運転手不足問題は難しく、20年近く運送をしているが、支えていくのが難しいのが現状である。

委員：「十二坊温泉ゆらら」の指定管理を受託している。「十二坊温泉ゆらら」の停留所がコミュニティバス経路から外れると聞いているが、普段の利用者がゼロではないため、対策は考えているか。湖南省総合計画では、“活気があるまちをつくろう”と掲げ、観光施策のなかで「十二坊温泉ゆらら」を位置付けているが、やろうとしていることと現実に乖離がないか。

事務局：廃止路線は、資料16ページに掲載している。「十二坊温泉ゆらら」の停留所は廃止となる。現状で利用者がいるため、担当課を含めて代替手段を検討している。

委員：代替手段を検討中とのことであるが、廃止と同時平行で進めていただきたい。廃止と同時に代替手段の決定をしていただかないと、代替手段が無いと、当施設への来訪者がいなくなり、困る。代替方策をここで提示いただきたい。

事務局：代替案は、次年度予算も決定しておらず、断言ができない。ただし、代替案の確保は必要という前提のもとで検討を進めている。心配をいただく必要はないという説明でお許しいただきたい。

委員：お許しはしたいが、「十二坊温泉ゆらら」停留所廃止の打診は以前より受けていたが、代替案の内容（車両の提供等）は聞いていない。予算の関係で難しいという回答はあつたが、できないのであれば、バスを従来通りとしていただきたいとお願いした。代替策を考えているとのことであるが、代替策が無しになっては困る。心配はしていないが、わずかな利用者であるが救済をいただきたい。健康増進施設として楽しみにしている人もいる。こうした方からのクレームが「十二坊温泉ゆらら」に寄せられることになる。私は、「十二坊温泉ゆらら」の指定管理を受託しているが、今までのようにぬるま湯につかるのではなく、市からも利用者負担の要請があり値上げをしたところ、利用者数が減っている。1日あたり5～10人の少ない利用者であるが、この収入がなくなると、引いては大きな損害になる可能性もある。私は、逆にバスを利用して来訪する人を増やしていく必要性を感じている。その旨を解決する代替案の約束がないことは、納得できない。財政の効率化の視点から廃止はやむなしと理解するが、代替案を導入いただきたい。

観光協会としては、観光来訪者のバス利用を促進していきたい。湖南省では、素材があるが“点”にとどまっており、“線”になっていない。各駅を中心に、駅利用者増加

を目指して、観光利用増に取り組んでいただきたい。甲西駅では、待合室や売店はなく、タクシーがいつもいるわけではない。駅での滞留は難しい。鉄道とバスとの乗継に時間差がある場合があることから、甲西駅の改善を考えていただきたい。

事務局：甲西駅については、この場での回答はできないが、課内担当係と協議しつつ進めて参る。約束はできないことをご了承いただきたい。

委員：環境経済部長から発言いただきたい。

委員：今回の路線再編は、駅を利用する通勤・通学をメインに改善を図るものであると説明があった。理由は、運転手不足や、市民のバス利用状況を鑑みた結果とのことである。観光に特化した路線は、現状では考えられないとのことである。財政面や、運転手不足の状況等を踏まえるとやむを得ないという思いがある。今後は、観光面から、継続的な検討材料にしていきたいという思いがある。再来年には、滋賀県で「国スポ・障スポ（国民スポーツ大会、全国障害者スポーツ大会）」が開催される。全国からの来訪者へのおもてなしや市PRのうえで、鉄道利用者へのバス利用環境づくりとしての待合室整備等に力をいれたいと考えている。

「十二坊温泉ゆらら」の停留所廃止は、庁内で打診を受けており、代替策としては、バス路線ではないが、現利用者には不便のないよう、無料送迎の形態を財政部局とあわせて協議している。約束はできないが、運行継続に向けて努力している。

委員：2点について前向きな検討を願う。会社からは、先進事例の紹介等により、視察等のご指導を願いたい。

委員：詳細に時刻表へ配慮・検討いただいた。これまで鉄道との接続が悪いと指摘してきたところ、少ない社会資源のなかで、鉄道とバスとの接続を配慮いただいた。バス事業者からの説明があり、質問は心苦しいが、2点質問する。

1点目、改正後、鉄道との乗継が間に合わないとの声があった場合、年度途中で運行本数を変更せず、時刻表を調整することは制度上可能か。以前は、年度途中での減便もできていたように記憶する。

下田線・三雲ルート等での第1便減便について、特に下田線では、所要時間を考えると、京都・大阪方面への通勤が難しくなるのではないかと。利用者減少につながることを危惧するが、その点は考慮されているか。

会長：支局より発言願う。

委員：制度上は可能である。ただし、その都度協議が必要である。

会長：ダイヤ改正後に不具合があれば、当協議会での協議により変更が可能であるとのことである。

事務局：下田線・三雲駅ルートは、課内でも検討して資料として提示した。改善基準告示改正があり、バスによる対応はできないため、タクシー事業者へ代替輸送を打診したが、タクシー業界でも運転手不足が深刻であるために対応不可能との回答があり、この判断に至った。

会長：リスクの高い再編である。ご発言のとおり、下田線・三雲駅ルートの廃止便では、夜の2便をあわせて1日あたり10人が利用している。夜の10人がいなくなれば、朝の10人も消えるのではないかと想定される。朝の減便は1日あたり3人であり、比較すると影響が小さい。

夜の10人に対しては、夜間の駅と下田地域間での送迎が確保できれば、今回の減便の影響は小さいであろうと思われる。引き続き、道路運送法第4条許可取得事業者に依頼するか、夜間は無料運行として赤字が出てでも運行する可能性もある。定期利用者であれば、1人あたり年間10万円、つまり年間100万円の運賃収入が消えることとなる。この金額よりも安価で夜間の無料送迎ができるのであれば、費用としてはやる意味がある。担い手があるのかは別の問題になる。あるいは、工業団地を市の宝と考えるのであれば、費用をかけてでも輸送を確保するという判断もある。調整いただきたい。利用者はおそらく通勤者であり、働きたくてこの時間まで働いているわけではないように思う。我々も一緒であり、夜間までも従業できるよう、よろしく願う。

委員：専門家はご存じだが、湖南省コミュニティバスでは、各便で往復とも利用がみられる。甲西駅ルート第1便は、湖南省外からの利用者も多い。ぜひ守っていただきたい。私は大津市に通勤しているが、8:57か9:57の便が無ければ、通勤できなくなる。ぜひ維持をいただきたい。

事務局：承知した。

委員：9ページに、デマンド交通から路線定期運行に転換するとの説明があった。これまで、路線バスでは供給過多であることからデマンド交通に切り替えるという逆の事例は多いが、こうした事例は少ないように感じる。利用者や住民の反応等を把握していれば、後学のためにお伺いしたい。

事務局：本内容は、各地区へ正式に発信をしていないが、定期利用者、回数券購入者等には説明を徐々に始めている。利用者からは、もともとバスであったことから、バスに戻ってもさほど不便はない、あるいは定期利用者にとっては、路線定期運行のほうがありがたいとの声もあった。少し事情のある顧客もあり、逆に予約自体のハードルが高い方もいた。こうした方に配慮できていないと苦情をいただいたこともある。

会長：本内容で基本的に進めるとともに、JR草津線のダイヤ改正が確定次第、乗換えは難しく、全員が幸せになる設定は難しいが、最大限の配慮を願う。ダイヤ設定では、終点1か所手前で余裕時間を十分に確保する事例が見られる。例えば、甲西駅から次の停留所まで、往路では1分でダイヤ設定されているところ、復路では10分近くのダイヤ設定をされていることがある。滋賀県内の多くの事業者で、同様である。これは、バスの遅延を前提として余裕時分を組んで、途中の停留所の早発を防止する意図である。インターネットで検索できる時代にあっては、バス停1つ手前で降車して歩くよう案内があることがある。時代に合わなくなっている。大渋滞が起きる時間帯はやむを得ないが、途中途中で余裕時分をみてダイヤ調整いただくほうが利用者にとってよい。毎朝10分遅延すると思って家を出たら、その日に限って定時運行でバスが通過してしまっていることもある。我々がお菓子を買うときに、10回に1回中身が入っていないものにあたるのと同じである。難しいのはわかるが、なるべく最後を考えたダイヤに今回チャレンジいただくことをお勧めする。ダイヤ編成者の苦労はわかるが、時代を踏まえて検討いただきたい。

本議案は、この方向で進めること、「十二坊温泉ゆらら」への代替輸送を継続検討いただくことを事務局および関係者で協議いただくこととして本内容は承認としてよいか。

一同：異議なしの声。

会長：本議案は承認とする。

## 第2号議案 湖南省地域公共交通計画について（資料別冊）

事務局：資料別冊により説明。

会長：質問、意見はあるか。

委員：2点確認したい。こうした計画には、基本的人権の記載があることが多い。上位計画との整合を取りつつであるが、移動する権利は基本的人権の大事な部分であり、市総合計画にも人権尊重の記載がある。交通に特化した計画として、移動を市民誰もが持っている権利として、公共の責任により実施する旨を記載いただきたい。

石部駅改装をはじめとする施設整備・改築等の際には、バリアフリーの各種法令や基準に則っていても利用できないケースが見られたことから、障がい者団体より都度要望のうえ、懇談会や、施工中の視察等を受け入れていただいている。このため、市内のJR草津線駅は徐々に良くなっている。三雲駅では、バスの情報表示が良くなった。石部駅では、三雲駅で課題のあったように、エレベーターが改札内外で共通であるために、余裕をもって駅に来ていても列車に間に合わないということが解消されると思われる。大変期待している。一方で、これらは全て当団体からの要望として実施している。これを正式な市のプロセスとして記載するよう検討いただけないか。

事務局：前向きに検討する。

会長：駅舎改装等では、ヒアリング等を実施しているのか。

委員：必ず早く実施いただいている。一方で、実施の根拠がない。こうした計画に明記して位置付けていただいてはどうか。

会長：施策における役割分担のなかで、「バリアフリー等に係る協議」について記載するイメージか。

事務局：前向きに検討する。

委員：計画内容は、問題ない。最近、新型交通として、キックボードや新型スクーターといったものを公共で人が携わらずにできる交通資産として整備する事例が増加している。こうしたポートの導入は考えないか。都市部では、「Luup」や「GO SHARE」等を見かけるが、湖南省市内には見られない。導入されれば、利便性が上がるのではないか。

事務局：公的施策として導入検討する以前に、民間での取組が見られれば、検討の余地はあると考える。管理等を含め、公的な計画への記載は控えたい。

委員：行政が主導で導入する事例はないのか。

会長：グリーンスローモビリティ等を行政が導入する事例もある。電動キックボードは、レンタサイクルよりも短い距離での移動利用が多いと聞いている。街中でのちょい乗りで利用するのが電動キックボードである。湖南省では、現在のレンタサイクルのほうが適しているのではないか。

委員：電動スクーター等は、考えていただけると、観光来訪者が駅に来た際に、タクシーを1時間待つという事例もあることから、公共交通としての役割を果たしていないことから、民間ならよいというのであれば、民間募集を推進する等の記載をいただけるのであれば、公共交通の手伝いになるのであれば、市としても利便性向上につながるのではないか。新しい時代に向け、電動の移動手段として環境に配慮されたものであるため、検討を願う。

会長：本計画は、地域の皆様がどうするか、というのが主目的であり、観光のみの視点では

ない。

委員：一般の人に利用いただいてもよい。

会長：それを利用するならば、バスを利用いただきたいというのが本音である。私としては、バスを廃止し、バスに代わるものとして検討するという考え方であれば理解する。今回は、基本的に現有資源をどのように活用するかという視点で計画を策定している。具体的に動いている話があればよいが、“民間が”というようなあいまいなものを入れるのは、適切ではないのではないかと。観光とのすり合わせは必要であると思う。

委員：次世代型の乗り物も出てきていることから、視野に入れて検討いただきたい。

委員：市民代表として発言する。バス路線再編について、運転手不足等の諸般の事情は理解する。住民の理解を得るよう、丁寧な説明へ特段の配慮を願う。

事務局：対応する。

委員：湖南省には JR 草津線が 3 駅あり、うち石部駅は、駅舎の整備が進んでいる。湖南省の各種計画では、3 駅の位置づけが決まっているか。私の事業所は甲西駅が最寄りであるが、甲西駅周辺には商業施設等が何もなく、大型スーパーの閉店もあり、遠方からの来訪者が時間を過ごすことができない。食事を取ることもできない。また、距離の長い場所を歩いていただくことや、事業所で送迎を行うこともある。他地方に出張に行くと、単線の鉄道でも、駅周辺にいくらか商店がある駅が多い。国の認可上難しい、市の規制で開発ができないという事情もあろうかと思うが、駅前の機能を最低限備えなければ、市の玄関口として適していないと感じる。買物等の機能が備わっていない。例えば長浜駅では、駅に観光協会が入っている。こうした機能を取り入れるなど、開発という規模ではなくても、駅周辺に施設や機能を誘導できるよう、行政からも働きかけをいただきたい。石部駅は、特に現在再整備中である。こうした機能を誘致しやすいスペースの確保など、皆が使いやすい駅になれば、まちが発展するのではないかと。レベルを上げて検討いただきたい。

事務局：駅周辺の活性化は、施策 I-1 に位置付けており、取り組んでいく。予算制約もあり、駅周辺を必ず整備するとはこの場では回答できないが、検討したい。

委員：計画いただいていることは理解する。行政が全てを負担するのではなく、民間として入りやすい場所づくりを、規制見直し等とあわせてまちづくりを進めていただきたい。

事務局：担当課で検討します。

会長：草津線の駅前、どう時間を過ごせばよいのかというのが本音である。草津線の駅周辺で時間が過ごせるのは貴生川駅程度ではないか。甲西駅はコンビニがあるが、三雲駅ではどうしたらよいのか。車利用者は違和感が無いかもしいが、公共交通利用者である私にとっては、危機的である。私は、普段湖南省役所へ来る際、本当であれば 1 本早い列車で来て、甲西駅周辺で食事を取りたいが、お店を探すうちに 1 時間経つだろうことを思うと、京都駅で食事を取ってしまった。あまり良いことではないと感じている。だから観光客が来ないともいえる。それであれば、別の駅前の方がよいというのが観光客の本音であろう。今後どうしていけばよいかというと、この計画書の資料が参考になる。例えば、市内の 3 駅を一緒に扱う方が多いが、三雲駅は、通勤利用が多く、バス乗継が多いことが分かる。ということは、三雲駅周辺では、工業会等と連携をとり、三雲駅での乗換時に周辺に確保したい機能をアンケート等で把握し、必要な機能を通勤時間帯限定等で確保してはどうか。やみくもに「店が欲しい」

という要望に応えると、つまらない店ができ、ここで何を買ったらよいかわからないようなものができる。駅周辺にコンビニがあっても欲しいものがなかったり、山陰線和田山駅周辺に限定コンビニができて「これはいらぬ」というものであったりする。ぜひ、現在の利用者に向けた声を伺っていただき、チャレンジを図る調査は、5年間で実現可能と考える。石部駅は、41ページより、高校生利用が多いことから、高校生が楽しく待てる環境について、高校生と意見交換をすると見えてくるのではないかと思う。石部循環線は、高校生に支えられている。高校生が気持ちよく乗っていただく路線にしていくことで維持される。

下田線・三雲駅ルートは、通勤利用が多いことから、通勤利用者と駅利用者に気持ちよく使っていただくことを考えていくことが重要である。

一度には難しいが、利用者の意見を踏まえて改善を図れるよう、まずは調査に力を入れていただき、5年後に結実するよう取り組んでいただきたい。そのためには、各部署の皆様からのアンケート協力呼びかけ等のお声がけが必要である。今は、現在の利用者との連携が必要である。利用していない人の要望では、他のまちを見ても良いものができていない。

41ページにバス利用者の性別の記載があるが、湖南省のバス利用者の属性は特殊である。一般的には、女性の利用（運転免許を持たない高齢女性中心）が多いなか、湖南省では、男性の利用が多い。それだけ通勤・通学や生活でまんべんなく利用がみられるということである。このまちにとっては、バス交通が生活にかなり重要な役割を果たしている。これをさらに利用者数を増加させ、運転手待遇改善や採用につながると、成功である。もし“無理”となれば、最後には地域の方が運転を担うことになるかもしれない。この計画に基づき、5年かけて皆様が参画し、協力・連携していただきたい。計画を作ったら、役所の交通担当部署のみで全てやらなければいけないということではない。皆様が協力しなければならぬという気持ちで今後も協議いただきたい。微調整は会長と事務局により進めることとして、承認してよいか。

一 同：異議なしの声。

会 長：より良いものにして行きたい。

待合環境改善への要望もアンケートで見られる。いきなりすごいものはできないが、できる限りのこと（照明の改善、トイレ清掃等）を進め、発信することが重要である。その際は、“利用者の声を聴いて改善しました”と周知すると、利用者には“私たちの思いが通じた”と感じていただける。かなりのご利用がある。JR草津線は、昼間で減便されているが、満員になるほど利用が多い。一般的には、減便すると利用者数が大きく減少する。今後のステップは、さらに利用者を増やし、積み残しを発生させて、新聞等に取り上げていただくことが目標である。現在の利用者の声を使って「増便しないとだめだね」という風潮にしていくことが重要である。湖南・甲賀地域は、そうした可能性のある地域と感じている。これを5年後に実現したい。

様々な意見に感謝する。皆様の意見が社会を変えていく。ピント外れとは思わず、次回も皆様からの意見をお待ちしている。

### 3. その他

事務局：委員より発言があるか。

先ほど、バス事業者より現状報告があった。タクシー事業者の状況をお話しいただけ

ないか。JR 草津線は、減便されたとはいえ、昼間でも乗車率 100%を超える状況であった。時間帯によっては琵琶湖線よりも利用者が多くみられる便もある。公共交通は、転換期にきている。担い手不足により、数年後にはもっと悲惨な状況になっていることを危惧している。公共交通をどのように維持・確保・改善していくべきか悩んでいるところがある。来年度は、増便したいという思いの一方で、運転手の関係からぎりぎりの状況で路線を組んでおり、この先が不安である。将来的には、バスは地域センターまでとし、集落から地域センターまでは地域で輸送、という役割分担まで必要になってくる可能性まで危惧している。不安ばかりを抱えながらも進める必要があり、地域公共交通をより良くしたいと考えているため、皆様のご協力を願う。

委員：タクシー事業の現状をご報告する。乗合バスと同様に、乗務員の新規募集は少なく、在職者でも 60 歳代後半から 70 歳代が多い。本日、朝から電話サポートをしていた。月曜は午前の通院利用が多い。湖南省、甲賀市水口町で連携を取っているが、電話を取り切れない状況にあり「電話に出してくれない」とのお客様からのお声もある。一方で午後は電話がほぼなくなり、運転手は休憩時間になってしまう状況にある。求人は、様々にしている。バスは大型二種免許、タクシーは普通二種免許でハードルは低い。数人の募集はあるが、半数以上が他社からの移籍であり、新規募集は少ないのが現状である。

事務局：国としての今後の方向性や指針がないか。

委員：国でも、ラストワンマイル輸送の議論、地域公共交通のリデザインの議論が進んでいる。利用者の多いところはバス事業者に頑張ってもらって、利用者数の少ない地域は、民間送迎等と連携しつつ輸送を確保する検討をせざるを得ないと思う。DX、GX、自動運転等の新技術は、将来的には取り入れていかなければならないと考える。

委員：湖南省の人口では、外国人が 7% を占め、特にベトナム人が多い。外国人にタクシー運転手になっていただくことはできないか。ベトナム人は、バイクであれば法令を守って乗っている。もう少し教えれば、タクシー運転手ができるのではないか。1 年くらい運転すれば、日本人と変わらなくなる。教育いただいてはどうか。

委員：国に対しては、バス協会等から外国人雇用拡大の要望が上がっている。一方で現実として、外国人運転手による運行では、現在のサービス水準が確保できるのか、またどの程度まで利用者が許容できるか。運行管理面では、外国人への指導等の懸念事項がある。

委員：湖南省をテストケースに使っていただきたい。

会長：DX と、タクシー利用の朝への集中については、1 人ずつ 1 台で輸送するから台数が不足する。スマホアプリ等で予約し、複数人で 1 台のタクシーを利用する相乗り制度を推進していくのも一つの方法である。タクシー以外にも、介護施設の送迎でも集約しないと担い手が不足してきている。今後は、本当にいろいろなところで運転手を集約していくことを部署横断的に進めることが求められている。安く買い叩くと、誰も働きたくなくなる。私は米作をしているが、これで食べていくことはできない。それが、農業分野だけでなく、運輸分野にも広がってきているのが現在である。恐ろしいことに、皆様の職場にも今後次世代の採用が進むかはわからない。各職場で「しんどいけれど、こういうことが楽しい」というアピールをしないと担い手が減少していく。

委員：デマンドタクシーのバス転換について話があった。湖南省では、もともと一般タクシ

一のパイが小さかった中での実証実験であった。私の知人では、実証実験中の昼間に、一般タクシーを呼ぼうとしたところ、1～2時間は予約でいっぱいであるとの返事があった。一般タクシーは、予約を1か月前にしないと希望の時間帯に利用できない状況にあるとのことである。その対応として、家族が代わりに会社を休んで送迎をしている状況がある。病院によっては、患者より付き添いが多いところもある。バス、タクシーとも厳しい状況のなか、我々ももっと以前から雇用について真剣に取り組んでいる。地域公共交通の維持確保のため、事業者にも取組を期待する。

事務局：その他項目で様々に意見をいただき、感謝する。持続可能で、住民が困らない移動手段を確保していきたいと考える。引き続き、皆様からのご意見をお願いしたい。

#### **4. 閉会あいさつ**

副会長：熱心な協議に感謝する。今後、議会報告を踏まえてパブリックコメントを実施し、反映のうえで計画書について改めて皆様にご審議いただく。引き続き皆様の協力を願う。本日は、ご参集に感謝する。

以上