

協議結果

次の協議会を下記のとおり開催した。

名称	第3回益田市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和6年2月9日（金）13：30～15：00
開催場所	益田市役所本庁3階 大会議室
出席者	○出席者 [益田市地域公共交通活性化協議会委員] 石川秀文会長、加藤博和副会長、渡辺健一委員、藤原政志委員、安部正和委員、板倉広樹委員、加戸憲治委員、内田貴司委員、澤江佑三委員、岡本堂里委員、村岡宙委員、佐藤伸廣委員、三浦久人委員、岡崎朝子委員、鬼村まり子委員、長尾麻衣子委員、杉谷光朗委員、丸山武委員、三浦康広委員、三浦恭嗣委員、宮崎晃委員、中島克仁委員、仲田千恵理委員、長嶺勝良委員、波田正博委員 [事務局] 連携のまちづくり推進課 田原課長、齋藤課長補佐、齋藤主任主事 ○欠席者 [益田市地域公共交通活性化協議会委員] 山岡索委員、天野克之委員、梅津明則委員
議事	益田市地域公共交通計画の変更について
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	1名
問合せ先	政策企画局連携のまちづくり推進課 電話 0856-31-0600

協議経過

1. 開会
2. 議題
(1) 益田市地域公共交通計画の変更について
①第2回益田市地域公共交通活性化協議会（書面開催）での意見及び回答について
事務局が作成した益田市地域公共交通計画変更（案）に関して、第2回益田市地域公共交通活性化協議会で委員から意見・質問をいただいた。その委員からの意見・質問に対する事務局からの回答内容について協議した。
益田市地域公共交通計画（案）に関する委員からの意見について 資料1

・事務局から、委員からいただいた意見・質問の概要とその回答について説明	
【質疑応答】	
委員	資料1の2ページのNo7について「1人でも利用者があれば運行するのか？」の回答について、回答は回答として理解した上で申し上げたいと思います。高校生の通学に関することとして学生の足を確保していただきたい。これはいないとかいるとかではなく、将来に渡って小学生・中学生の数は分かっているわけですから、どこの高校に行くかは別としてその可能性としては高い確率があるわけで、特段の配慮をお願いしたいと思います。特にしつこいようですけれども繰り返しますが、高校生の必要な足を確保していただくようよろしくお願いします。 そして4ページのNo15の回答に「交通事業者の経営については状況を把握しておりません」とあります。状況を把握していないところにざっくり2億円の補助金が出ているわけではどうか。この場合補助金といいますが税金なわけですから、市民がステークホルダーでありますけど、知りませんが出しましたという話はない。これは書き間違いなのか何か意向があったのか分かりませんが、ここは限度額がどうかは別にして状況を全く把握しておりませんということはないと考えますので、是非修正をお願いしたいと思います。
事務局	ご意見ありがとうございます。No15の交通事業者の経営について経営状況を把握していないという記述がありますけれども、益田市に関する補助金の申請の際には、交通事業者の方から人件費やその他一般管理費等の執行状況については報告をいただいております。その詳細につきましては、運輸局さんの方で人件費等の確認をしてくださっているという前提でございましたので、益田市は詳細については把握していないという意味合いで状況は把握しておりませんという回答にしております。補助金の執行の積算となるものについての把握状況についてはここに詳しく書いておりませんでしたので、その旨を記載させていただきまして補足説明させていただきます。 高校生の通学手段を確保していきたいところですが、市といたしましても住民の方の移動手段の確保は大前提の必要なことでございますし、専ら高校生・子どもさんの通学に関するものについては優先として考えております。
会長	ご意見として高校生の足の確保とありましたが、高校生だけではなく高齢者の通院なども含めて交通の確保ができればと考えております。
委員	全体的に交通手段がない人において足の確保という表現をしていますが、何か他に良い表現がないのでしょうか。
事務局	手とか足とか体に関する部位を使った表現は、人権の視点上では配慮すべき状況もあると認識しております。本市が使う場合には、言葉に即した適切な表現にするように努めたいと思います。

委員	先ほどの表現に関しましては私も同感ですので、例えば移動手段の確保であるとか、交通手段の確保であるとか、そういった表現をした方が良いと思います。確認ですけれども 4 ページ目の No14 について、「国の補助対象路線は 5 路線」で「県の補助路線は 2 系統」とありますが、どの路線、系統のことでしょうか。県の補助路線 2 系統というのは、要は国の補助対象からは漏れるけれども、島根県の要綱に基づいて補助されている系統という理解でよろしいですか。そのあたりについて教えていただければと思います。
事務局	国庫補助の対象となっている路線は 6 路線です。幹線系統は 68 ページに書いてある網掛けの広益線・小浜江崎線・津和野線・都茂線・浜田益田線の 6 路線あるのですが、広益線につきましては益田市が補助をしていない国と島根県と近隣の県で払われている路線となっているので、益田市の負担額としては広益線は入っていないので、益田市の負担をしている路線という意味では 5 路線という書き方にしておりました。 県の補助対象となっている 2 系統は、1 つ目が、修正後の資料 72 ページの 1 番下の浜田益田線の起点が「益田駅前」、経由地が「益高前・片山」、終点が「三隅」の系統。2 つ目は、73 ページの土田線の起点が「益田駅前」、経由地が「吉田小・土田」、終点が「馬橋西」の系統ものです。この 2 つの系統が県の補助対象となっています。
②パブリックコメントの実施結果及び回答について	
益田市地域公共交通計画変更(案)に関するパブリックコメントに対する回答内容について協議し、委員から計画変更の承認を得た。	
益田市地域公共交通計画変更(案)に関する意見と市・協議会の考え方について 資料 2 ・事務局から、パブリックコメント実施の概要について説明 ・事務局から、意見に対する市・協議会の考え方を説明	
【質疑応答】	
委員	No3 と No4 のご意見につきましては、「鉄道事業者にお伝えします」ということが回答になっておりますが、お伝えされた後に J R さんからどういう回答であったのか、フィードバックされるといいのではないかと思います。また回答を共有したりご意見された方にお返ししたら良いと思いますので、お手間にはなりますがお願いしたいと思います。それから No2 のご質問の方、私も今回改めて見てまして修正後の 98 ページのところにありますけれども、確かに乗合タクシーの乗客 1 人当たりにかかっているか単純に計算しますと 5 千円、過疎バスは 3 万円が確かにかかっていますし、それから年間の輸送人員で 300 人ですから、平日の運行であったとして 365 日より少ない日数で割ったとしても 1 日が 1 人利用している形だと、例えば行って帰って延べ 2 人というカウントをすれば、本当に 1 日誰も乗っていないような日もある。予約によって運行するので、そういう部分のロスは無いかもかもしれませんけれども、金額的にはかかっているという面もございますし、先ほど市の税金が導入されて

	いるといったご指摘もあったものですから、これについては目標値として令和8年度に向けて維持していくということではあるんですけども、これが本当にいい形になっているのか、今度は福祉的な観点も含めて、使えない方が使えないとか、今は福祉の社協とかそういった方でまかなわれているという面もあるかもしれませんので、少しこのあたりは状況を把握していい形で見直しが出来ればいいなと思ったところです。後談の方は意見ということですのでよろしくお願いいたします。
事務局	1点目のご指摘、No3・No4のご意見に対する回答というところで、鉄道事業者にお伝えするということで回答はつくっております。JRさんからの回答を皆さんの方にフィードバックを、ということでございましたので、鉄道事業者からの回答につきましては得られた時点で皆様方にお伝えできたらと思います。
委員	No1の考え方の回答のところで、意見の方では「広く周知できる方法を探るべき」ということで終わられているご意見というところで、回答のところで市公式ウェブサイトでも路線図等を掲載しているというということで回答を返されています。広く周知すべきではないかということに対し、このあたりのことを80ページの下段の最後のところにも、広く周知してまいりますといったこと、あるいは周知していますといったことで、こちらのご意見を反映させてそういうことをやっていくのを忘れませんということを残してもいいのではないかなと思った次第です。このご意見に対する回答は全て特に資料の反映もなく返しているところで、このことについては市・協議会の考え方として、そのことも忘れずに文言として残しますというのも、特に支障のないあたりなのではなかろうかと思います。 また、No2について回答の方なのですが、最後のまとめのところに、「市の財政状況から現時点では」と入っておりますが、この公共交通計画の方に市の財政状況の記載はあるものなのでしょうか。特にないのであれば、1つ言及ものを増やしていつているというようなことを感じまして、その「市の財政状況から現時点では」というのを細かく見ると、財政状況が改善すれば利用者の負担がなくなるのか、実際、現実的にはありえないこともあると思います。例えば、このあたりの市の財政状況という新たな議論を生むようなところは削除されて、コストがかかっており利用者の負担を考えているといった、市の財政状況云々といったものをとった形で回答をまとめても特に支障はないのかなと思ったところでございます。
事務局	1番目の周知の方法についてのご意見でございますが、確かにいただいたご意見の方では、広く周知をする方法を探るべきではないかというご提案でしたので、それに対する回答として最後のところに市・協議会においても周知をしていく考えであるという旨の記載を追加させていただければと思っております。周知の考えにつきましても計画に記載を追記できればと思います。どこにというのは考えさせていただきたいと思います。 2番目のご意見に対するご意見でございますが、こちらについては「市の財政状況から」

	というところを削除してはどうかということでございます。おっしゃいますとおり新しい議論を呼び起こしてしまうという懸念があり、そういったところを回答すべきかどうかの判断だろうと思いますけれども、事務局としてはこの部分が削除されることについて特に異論はございません。協議会の委員の皆様にお諮りできればと思います。
委員	異議なし
3. その他	
地域公共交通について（報告） 別紙 ・事務局から、令和6年4月から実施される路線バスの減便及びダイヤ改正について説明	
【質疑応答】	
委員	高校生の通学に係ることで先ほども言いましたけれども、この資料でいいますと都茂線の二川を7時に出て益田駅に7時42分に着く便は無くなるのですね。これは子供たちが一番学校に行く時間帯と思うが、これを廃止するのでしょうか。こうしたことに私は反対です。やはり残すべきものは残してそうでないものは切るのであればいいのですけれども、残さなければいけないものまで外して、人がいないいいないとおっしゃいますけれども、1億5千万も補助金が入っていてこれはないでしょう、というのを再度申し上げます。
事業者	今回4月1日からこういったダイヤ改正、減便を行うことをお知らせしました。その背景としては新聞でも報道されています運輸事業の2024年の法改正。勤務インターバルの拡充、年間拘束時間の短縮ということで、今いる乗務員の中でやり繰りをしていかなければならないということで、こういったことをやらせていただきました。もう1点、なぜこの路線になったのかというところを申しますとやはり利用者が減っている、利用者が極端にいないという状況もあります。そういった中でこの路線を選ばせていただきました。先ほどの都茂線のところですが、現在6時35分二川発と7時二川発がございます。25分後にもう1便出るという状況です。この表だけ見ますと廃止ということになっておりますけれども、勤務インターバルとか利用者の減少というところで6時35分と7時発を一緒にして1便にして良い時間を走らせたいという収支改善、効率化を目指しての改善ですので、単純に廃止ということではなく、下に6時35分を10分遅くするというふうに書いてあると思いますが、利用されている方には少しご不便をおかけしますが、代替の便を利用していただきたいと思います。
委員	今、公共交通計画が承認された後に、このような地域公共交通の報告という形で資料が渡されたわけで、お読みいたしました。この背景には先ほど説明されたように2024年の法改正が関わってくるが、以前から慢性的に運転士不足が叫ばれておりました。この事情は様々な要因があるかと思いますが、これから先もまだまだ出てくると思っておりまして、そのことを見込んだ計画というのが大事になってくると思っています。今回承認された計画

	ですけれども、これらの減便が出てくると、大きくいろんなことを考えていかなければなりません、そのことをどう考えているか1点お伺いしたいと思います。それから、この先720時間というのがまだ待ち構えています。今回960時間でこのような現状になっておりますけれども、5年か10年かわかりませんが近い将来だと思います。720時間まで規制されることは間違いない中でどのようにしていくのかということで、5ヶ年計画で根本的に考えていかないと大きく公共交通が本当に維持できなくなることを危惧せざるを得ないので、このことも考えながら基本計画を進めていっていただきたいということを意見として言わせていただきます。今聞きたいのは減便の申し出がありましたけれども、このようなことを踏まえた中で、公共交通計画を今後どのように進めていくのかを教えてくださいませんか。
事務局	交通事業者さんの方からもこういった申し入れがございました。ご懸念されておられますように、他市の状況を見ますと、減便・廃止が県東部でも進んでいる状況です。本市においても、今回の件について、今後の事情がどうなるのか分かりませんが、そういった状況が変わることに対する対応というのはなんらか求められてくることは予想しているところでは。 計画の反映についてでございますけれども、計画そのものについては協議会の中でも皆様のご議論で協議会の承認ということで進行させていただいております。事務局サイドとしてもなんらか状況に応じた計画への反映、計画変更といった対応を然るべき時には提案させていただきたいと思っております。その一方で、こちらに今日いらっしゃる委員の皆様には協議会においても計画を審議させていただいておりますし、承認もいただいているところでございますし、提案もさることながら皆様方のそういった進捗に関するご意見なり対策方法なども事務局にもお教えいただきたいと思いますし、一緒に考えていただく場にしたいというふうにお願いしたいというところでは。
会長	先ほどご意見がありましたように、今回減便等という形で報告いただきましたが、この地域公共交通計画を令和4年につくった時に、すでにこの中に、やはり運転士不足への対応ということは非常に喫緊の課題になっているということで、項目としては盛り込んでおりました。ただ、4月からの制度改正によって大きくどれくらいの影響があるかというところまでは分からなかったというところですが、そういったことを踏まえて昨年から島根県においても全自治体の職員が集まってこれをどうしていくかということを考えるプロジェクトチームも立ち上げております。そういった進捗を見ながら、今回の変更というのは国の方で補助金を対象とするためには変更しなければならないということがございましたので、計画を変更しますけれども、公共交通計画を随時見直ししながら、状況を見てプロジェクトの進捗であったりいろいろな状況を勘案しながら、見直しをしながら進めていきたいと考えております。

委員	わたくしもこの協議会ですけれども、バスやタクシー、鉄道事業者のところで働く者の代表として本日出させていただきます。皆様にも 2024 年の法改正の中では乗務員不足ということで、我々も本当にこの 5 年間、2019 年の働き方改革の中で皆さんの時間外労働を制限する中で自動車運転手だけが規制がかかっていなかった。要はこれまでは皆さんが一般職といわれる皆さん方の時間外労働は制限されていたけれども、トラック運転手であったり自動車の運転手は青天井、要は 1 年間何時間働いてもよかった。それがあって今までの暮らしが守られてきた。そういう現状がある中で、ここで規制をかけて 960 時間になって、この中になりますともものすごく今までマンパワーでやってきたところに規制がかかるので、今日本全国でこのような事態が起こっているというところになります。今我々としては地方の公共交通を守るために乗務員を確保することに努力していますが、なかなかそこに至るまでになっておりません。とにかく各市町村の公共交通を守るためにも我々も当然知恵を絞っていきたくて思っておりまして、この計画についてもこれが最新ではなくて、これからまだまだ絞られていくこともお伝えしたく発言したところでございますので、我々としても何とか皆さんの心配に応えるべく乗務員の確保については取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っております。
委員	まず 1 点目は、交通事業者に対しお礼を申し上げます。児童生徒の安全安心な通学的手段として毎日お世話になっていること感謝しております。 2 点目です。この 4 月 1 日からのダイヤ改正・減便の対応について、現在市内の小中学校の校長の方でどのような影響があるのかを取りまとめて市の教育委員会に報告する段階になっております。具体的に申し上げますと、放課後の特に中学校の部活動からの帰宅の手段がなかなか確保できないという話も聞いております。また本校も同様に生活自体を見直して児童が学習をスタートできる時間が少し下がってくるなといったいろんな影響がありますが、先ほどからお話しいただいているように様々な事情は十分理解しているつもりです。減便・変更になんとか対応できるようにこれから協議会とともに協議を重ねて良い方向に向かうように努力しているところです。
委員	市民からあるいは各種団体から様々な減便等に対するご意見が出ているところです。そういったことをまとめる団体さんもいます。大丈夫なんですかね。そういうことを踏まえた上で、協議をすべきではないか。一方的に 4 月からこういうふうにしますよ、ということになると影響が分からないのではないですかね。 ここにいろいろな路線名が載っていますが、これは例えば 1 番上の二条線に関わる運転士さんはずっと二条線ばかり走っているのか、それともあちこちを走っているんですか。
事業者	他の路線も走っています。いろんな路線をやりながら 1 日の仕事をこなします。
委員	では、あなたにこの路線は任せるから 1 日これでやりなさいという方式でないのですね。

事業者	そうです。
委員	減便になるとそれだけ仕事の量は減りますよね。バスを運転するという仕事は。その間ほかのところのやらなければいけない仕事がいっぱいあるからそれをやってもらおうという段取りがあると思うのですが、運転手が少なくなる中でのそういう対応による減便であるのか、あるいはそういうふうにして社全体の中身を充実していくための減便なのか、要因が見えない。というか分かりにくいのですが、市民にとっては。どうなんですか。
事業者	先ほどもあった通り、まずは働ける時間が減ってくるというところ、あと全国的にも問題になっている乗務員不足というのがありますので、1日に確保できる乗務員を効率よくうまく働かせられるような仕事を作っていかなければならないということは前提です。減便して他にやるのではなくて、足りてない、働ける量が限られているからやむを得ず減便をするという順番になります。
委員	そうして考えれば、雇手を積極的に集めるという方法があるわけですよね、企業としては。
事業者	そうですね。雇用はしていかなければならないと思っていますが、人口減少が進む中で相対的に働き手というものも減っている状況も事実だと思います。
委員	ある程度これくらいは確保しておかないとバスが動かせられないという1つのラインがあるのか、それは実際変わってきているということですか。
事業者	そうですね。
委員	早く言えば市民の皆さんの交通手段としてのバスだけれども、一方では運転手の雇用に対してのことをきちんとしなければならないという、非常に厳しいバランスをとらなければならないというさじ加減があると思うのですが、そこは会社の経営方針に関わってくることだと思うのだけれども。そういうことは会社での話として出されるのか、例えばこういう公の舞台に提案したりする事は無いのですね。あるいは市の交通関係の部署と話がしたいということとはしないのか。
事業者	この資料は1月に益田市さんの方にご提案させていただいた資料です。
委員	もらっても益田市としては何もできないわけでしょう。何か言えるのですか。今初めて皆が見るのに。修正とかあれば、変更がきくのですか。どうなんですか。
事業者	私どもも今までの利用状況なんかを見させてもらいながら、もちろん2便あれば便利でございすけれども先ほどの多額の支援をいただいておりますところの収支率の改善とかの意味も含めて、やっぱり1つにさせていただくというような提案をさせていただいておりますので。
委員	詳しいことは私も全く素人なので分かりませんが、そのような努力をされている中で、きちんとしていかなければならない問題であるというふうに、これから先もこういった問題が出てくるが増えると思います。特にバスに関しては。それと初めに言ったことで

	すが、同じ人が同じ路線をやるのですか。
事業者	違います。例えば A さんが朝は二条に行って帰ってきて、別のところに行ったり市内を走ったり、いろんな路線を走って 1 つの仕事を作っております。
委員	市内を走るということはオールマイティになっているということですね、大体の路線が分かる。
事業者	そうですね。益田営業所のものはだいたい益田管内であればどこでも走れます。
委員	以前バスの運転手に 1 つの路線を走っていると聞いた事があって、運行しない間は何をしているのかということを開き詰めたところ、なかなか答えてくれなかったのですが、そういった事は無いということですね。
事業者	その日の仕事によっては、そこだけで完結するようなところもありますけど、その乗務員は次の日はどうかといったら次の日はまた違うようなことになりますので、動かない時間がどうかといわれると法律に沿った休息時間をとっておりますので、そういうのを含めて効率的な乗務員の回し方も考えていかなければとも思っております。
委員	匹見線の長沢停留所の廃止というのがありまして、他のところは減便とかですが、こちらは廃止となっていることに関しては影響がないと考えてよろしいのでしょうか。
事業者	長沢の停留所に関しましては、匹見線という 1 つの線があると長沢の停留所だけ枝で入ったところにあるわけですが、年明けから調査をしておりますけど、1 人も利用者が無いという状況が続いています。この調査をする以前から乗務員からの聞き取りも含めて利用が無いということで、ここは廃止させていただきたいと思っています。
会長	今回の減便・時間変更につきましては交通事業者の方から市の方にもこういった情報提供がありました。それでこの 4 月の乗務員の働き方改革という中でインターバル時間、最終便の運行が終わってから次の朝働くまでの時間の確保ということで、これまでより長いインターバルをとらないといけないなど、今働いている方がおられても、その制度によって今まで残業で対応していたものであるとか、そういったものが出来なくなるという中では、何らかの措置をとらなければならないということでの説明を市としても受けています。何とかならないでしょうかということもお話をさせていただきましたけれども、そういった状況の中では働き手がいないと、一方で働き手を増やせばというお話もありましたが、なかなか交通事業者さんでは募集をしても運転手さんに応募される方がおられないといったような状況で、減便という形で市の方に申し出があったというふうに捉えておりますので、これで終わりということではなくて働く方の確保など、県と一緒にプロジェクトチームで話し合っているということもお伝えしましたが、そういった取り組みをしながら確保が出来ればというふうに考えております。
委員	匹見線の長沢停留所の廃止について、真砂に関わる話なんですけども、公民館とか自治会

	に対してお話はされましたか。
事務局	公民館の方にはすでに話をしておりまして、来週のところでは自治会長にはお話に伺う予定としております。
委員	自治会長会議がちょうどこの前あったばかりなのですが、この話はあったのでしょうか。まだということですね、わかりました。
4. 閉会	