

第4回枕崎市地域公共交通活性化協議会 議事概要

令和4年3月18日(金) 午後15時00分

Camping Office osoto Makurazaki

【出席者】

委員28名中21名の出席あり

【内容】

1 開会

2 会長あいさつ

枕崎市長よりあいさつ

3 協議事項

(1) 地域公共交通計画(案)について

⇒(委員)高齢者や身体障害者は交通弱者となるため、公共交通計画における優先順位をより優先してほしいと思っている。足元が弱い方も多いので、もし交通機関がバス型であれば低床にしてほしい。

⇒(委員)「施策⑦:ドライバー確保のための支援」(P68)について。路線バスにおけるドライバー確保の支援も、施策内に含まれているか確認させていただきたい。

(事務局)本施策は、自家用有償旅客運送業者だけでなく、広く全ての交通事業者に対してどんなことができるかという視点から検討を進めさせていただく。

⇒(委員)「目標④-2:地域間幹線系統の系統数」(P91)は、現況値、目標値ともに8となっているが、交通事業者と協議した上の数値か。

(事務局)本目標値の設定趣旨は、現況の8系統を減らさないという観点から、今後取り組んでいきたいという意味で設定した。本目標値を設定する上で事業者と協議は行っていないが、事業者ヒアリングを踏まえて、事務局では目標値としては現状維持が必要なのではないかという判断の元に設定している。

⇒(委員)自家用有償旅客運送の認可については、基本的にタクシーが運行しているところには自家用有償旅客運送はできない。自家用有償旅客運送には2種類あり、交通空白地と福祉有償(福祉施設に行かれている方々の交通手段確保のためNPO等が登録している)がある。また本件は協議会の場でタクシー事業等と決定して運行するものである。タクシー・バスが運行していない箇所で行うということを確認してもらいたい。

⇒(委員)「施策⑭:新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保」(P78)には、「バス・タ

クシー事業により日常生活に必要となる全ての移動に対応するのは困難となった場合に、『自家用有償旅客運送』などによる対応を検討することが基本となる。また共助の関係で道路運送法における登録や許可を要しない運送の対応を検討する」と記載がある。基本的には移動手段確保には緑ナンバーを取られている交通事業者、それが難しい場合は、自家用有償旅客運送、共助等を検討していくことになる。「表 28 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑭）」(P79)にはスケジュールとして令和4年度からそれら施策を検討することになっているが、各地域の実情に見合った形で検討していただきたい。

(事務局) 民生委員からお話を聞くと、ボランティアで運送しているという実態も見受けられた。積極的に本施策を進めていくのではなく、何らかの形で登録または任意保険に加入していることを確認する等、実態として運送を行っている方が安心していただく枠組みを作ったらよいのではないか、という観点から提案を行っている。

⇒ (委員) 「目標②-1：枕崎市の財政負担額」(P91)では財政負担額は目標値を設定しないとなっている。持続的な公共交通として財政も重要な部分ではないか。デジタルサイネージやバスロケ等も挙げているが、これは地域性や場所に合っていることが大事なのではないか。人口が集中した箇所には有効的かと思うが、枕崎市とマッチング有無を意識しての計画か。

目標値の基準となっている令和2年度について。令和2年度はコロナの影響が出ている年代のため、令和元年度を目標値とした方がよいのではないか。「目標①-1：枕崎市民の公共交通年間利用回数」(P91)について、公共交通が何をさしているのかわからない。

「目標④-2：地域間幹線系統の系統数」(P91)に国庫補助と記載がある。補助要項の要件を満たさなかった場合、補助要件から外れることもある。枕崎市の地域公共交通計画だけで達成できるわけではなく、地域全体に関わってくるものである。他地域との調整も大事なのではないか。

(事務局) 公共交通空白地域もあるため、投資もしながら、場合によっては財政負担が増加することも許容しながら、移動サービス全体のデザインを考えていく必要があり、「財政負担を抑制する」という目標はなじまないのではないかと考えている。一方で青天井に財政負担が増えていくという状況になると、持続性の問題が出てくることから、目標値として設定はしないが評価指標として設定して、毎年度どのくらいの財政負担となったのか、協議会でしっかり確認しながら、投資に見合った移動サービスの提供はできているかを評価するための指標ということで設定している。

国庫補助については、輸送量の要件から漏れないように利用促進を図っていく

ことが重要と考えている。

⇒ (委員) 基準年を令和元年にするという提案に対し意見をお伺いしたい。「目標①-1: 枕崎市民の公共交通年間利用回数」(P91)について、公共交通の定義をご教授いただきたい。

(事務局) 基準年を令和2年にしている件について。コロナは地域公共交通の利用者数に大きく影響を与えている。目標値についても推移を見守りながら、適切な目標を設定し見直しをしていく必要がある。

「目標①-1: 枕崎市民の公共交通年間利用回数」(P91)の公共交通とは、路線バス各系統の1年間の利用人数を、人口で割ったものとして算出している。

⇒ (委員) 「施策②: モビリティ・マネジメントの推進」(P60~P62)について。ただ交通券を配っても、交通機関の利用にあたっては目的が必要となる。何か目的とセットにしてもらいたい。また、親御さんを対象として興味をもってもらい、子供に乗り方を教えてあげてもらいたい。

「施策④: イベント等との連携」(P64)について。観光パンフレットの目的地、行先に、ぜひ観光担当課には、たとえ路線が少なくとも「〇系統で〇分」と記載してほしい。

「施策⑦: ドライバー確保のための支援」(P68)について。自家用有償旅客運送には現在、事業者協力型があり、事業者が運行管理をして安全を担保する仕組みである。ドライバーの募集については、大分県は県が補助をして、ドライバーの説明会を行う等の支援を行っている。定住促進のために、まちがお金を出して、高校に向けて就業支援を行っている事例もある。

「施策⑫: 乗り継ぎ環境の整備」(P75)について。単に乗り継いでくれというのは苦痛となる。乗り継ぐ場所に、例えばちょっと買い忘れたものを、交通機関を待っている間に買える商店がある、またはお手洗いを借りられる場所がある等の場所をセットにしてもらいたい。

「施策⑰: リアルタイムな情報提供の実施」(P83)について。バスロケは鹿児島島交通で導入している。枕崎市に関連するのは鹿児島空港線のみとなっている。他事例から導入コスト等を参考にすると良いと思う。

「施策⑱: 市街地内を循環する新たな移動サービスの導入」(P85)について。路線再編の際に、新交通機関導入だけでなく、現状の交通機関を拡張するという選択肢も入れることで、様々な事業者が協力してくれると思う。

「目標①-1: 枕崎市民の公共交通年間利用回数」(P91)の注2の表現について。注記として「路線バスの利用回数」などを記載したほうがよい。

「目標②-1: 枕崎市の財政負担額」(P91)について。最も高額であった年度の財政負担額を目標値に設定するという選択肢もある。

「目標④-2: 地域間幹線系統の系統数」(P91)について。枕崎市に乗り入れて

いる路線バスの幹線を残したいという意図と想定されるため、市外に行く3方面は残すという目標にしたら、わかりやすいのではないかと。

「スケジュール」(P95)について。計画を作ったら協議回数が少なくなる事例が多い。買物弱者対策やバス会社が困っているなど情報共有の場として機能していただければいいと思う。

⇒ (委員)「施策⑪：公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供」(P74)「施策⑱：市街地内を循環する新たな移動サービスの導入」(P84)について。安全対策の記載がされていない。留意すべき事項に記載してもらえるとよいと思う。

本日のご意見を踏まえ、事務局にて一部修正を行うものとする。

(2) その他

協議事項なし

4 その他

(事務局) 事務連絡

5 閉会