

令和6年度第2回山県市公共交通会議 議事録

日 時 令和7年1月7日（火）午前10時00分～

場 所 山県市役所 3階 大会議室

会長あいさつ

○会長：山県市には鉄道がなく、バス路線が市民の移動手段として欠かせないものだと考えています。この冬は今のところ大雪でバスが止まることもありませんが、今後、雪でバスが止まると市民の生活に支障をきたす可能性があります。そのため、市として万全な体制で対応していきたいと考えています。

2024年問題に伴う運転手の確保など課題が多いですが、皆様方の知恵やご助言をお借りしながら、市民の生活を確保するために最善を尽くしてまいりたいと思います。

協議事項1 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業 事業評価及び地域公共交通計画の評価について

○事務局：（資料1の説明）

○A委員：5ページの青い星印が補助を受けている地域間幹線系統、赤い星印の路線が補助を受けているフィーダー系統となっていますが、補助路線だけでなく、市内の様々な路線について達成状況を示していただき、ありがとうございます。

4ページの計画事業の中で、企画乗車券の発行とバスヘルパー事業の実施について触れられていますが、企画乗車券の販売状況やバスヘルパーを実施したことによる利用者の反応についておしえてください。

○B委員：企画乗車券については、毎月2,000枚程度販売されています。対象の自主運行バスでの利用状況は、記録を取っていないため把握できていません。

○事務局：バスヘルパーは、毎週月曜日にハーバスに乗り込み、荷物や乗降のサポートを行い、山県バスターミナルで案内のボランティアもしています。利用者の反応としては乗降時の荷物サポートがありがたいという声が寄せられており、市としてもバスヘルパーから利用者の生の声が直接聞ける事業として貴重だと考えています。現在、バスヘルパーは2人で活動しています。

○会長：コロナ禍前は利用者の方と顔見知りになり、会話もできて楽しく乗っていたという話を聞きました。今後も増えていくといいと思います。

○C 委員：バスヘルパーの活動は有償ボランティアですか、無償ボランティアですか。

○事務局：バスヘルパー用のゼッケンを貸与していますが、無償のボランティアとして行っています。なお、市で保険に加入しており、安全に配慮した状態で行っています。

○D 委員：特定の日に実施しているということですか。

○事務局：基本的に月曜日の 11 時から 12 時の間のバスに乗車し、活動していただいています。

○A 副会長：8 ページの二次評価結果に対する具体的な対応の部分はよく国の評価委員に確認されます。「各事業を実施中」の部分は実施した事業を具体的に記載して分かるようにするとよいと思います。

○E 委員：令和 6 年 4 月版の公共交通ガイドブックは全戸配布したとありますが、令和 6 年 10 月版はされていないのですか。

○事務局：令和 6 年 10 月版は岐阜バスの大規模なダイヤ変更があり、時間的な問題や費用的な問題で全戸配布はしていませんが、バスターミナルや公共施設等での配布やホームページでの公開は行い、最新の情報を提供しています。

○E 委員：4 ページの「実施結果の考察」で、「普段利用しない方の利用機会を創出できた」や、「日常的に利用する方への利用の抵抗感をなくすことができた」とありますが、そのような意見があったなど、何か根拠があればおしえてください。

○事務局：直接意見を聞いたわけではなく、全戸配布したことで今まで目につかなかった方の目に振れるようになり、利用機会の創出につながったのではないかとという事務局側の考えとして記載しています。また、ガイドブックを配布している箇所では、割と早くなくなっているため、ガイドブックを見ることで抵抗感をなくせたのではないかと考えています。

○E 委員：5 ページには各路線バスの利用状況がまとめられていますが、ハーバスの大桑地区の利用者数が減少していると考察されていますが、何か理由は考えられますか。

○事務局：大桑地区では高齢化が進行しており、これまでバスに乗れていた層が乗れなくなっているのではないかと考えています。また、大桑地区を中心に福祉有償運送の活動を行っている団体があり、ハーバスから福祉有償運送に利用が移行している可能性もあります。

協議事項 2 岐北線系統廃止に伴う自家用有償旅客運送の登録変更等について

協議事項 3 路線バス「岐北線」の一部路線廃止について

○事務局：(資料 2、資料 3 の説明)

○会長：冬季ルートの廃止は車両の小型化によって実現できたということですか。

○事務局：従来の車両では凍結した坂道を登れない危険性がありましたが、車両の小型化により運行事業者から通行できると聞いています。

○A 副会長：事業者協力型自家用有償旅客運送を導入する理由は、市では土日に緊急時の対応ができないため、運行管理や車両整備管理をプロのスタッフにお願いすることが必要だからだと理解しています。しかし、社協が担当している業務も一緒に行う必要があることについて、ルールを再度おしえてください。

○事務局：現在、定時定路線型の神崎山県 BT 線と、区域運行の美山地域デマンド型交通の 2 種類を市が 1 本の申請として提出しています。市としては神崎山県 BT 線のみを事業者協力型にしたいと考えていましたが、制度上 2 路線を分けることができず、また 1 つの自治体から 1 本の申請しか出せないため、すべての路線をまとめて事業者協力型とするしか選択肢がありませんでした。

○A 副会長：このような形態となることで、利用者への影響や不都合はありませんか。

○事務局：利用者にとって変わるということはありません。デマンド型交通は、引き続き社協の方に運行管理の代理者として担っていただき、予約関係もすべて社協の方をお願いすることになります。

○A 副会長：地域公共交通計画の改定について、将来の目標として作成したネットワークを、現状の変化に合わせて変更することに違和感があります。計画の目標値についても年度ごとに調整が必要になることも理解できますが、調整するたびに改定するのか、年度ごとに調整する方針を追記するのか、そのあたりの扱いをおしえてください。

○事務局：当初の計画策定時に、岐阜運輸支局に確認し現行計画に記載のネットワーク図を作成しましたが、今回の路線再編の実施に伴い、再度岐阜運輸支局に確認したところ、ネットワーク図を変更する必要があると指摘を受けました。また、自家用有償旅客運送の運行には計画に位置付けられている必要があり、伊往戸および円原への延伸に伴い、この区間も記載する必要があることから、ネットワーク図を変更することとしました。

○A 委員：計画の目標値は、変更があればその都度改定する必要があります。

○E 委員：運行管理体制はプロ・スタッフが行うとのことですが、プロ・スタッフは緑ナンバーで二種免許も必要になるのですか。事業者協力型自家用有償旅客運送の導入による変更で、新たに二種免許が必要になるかおしえてください。

○事務局：自家用有償旅客運送を運行できる人は、二種免許を保有しているか、市町村運営有償等運転者講習を修了された方となっており、事業者協力型になってもこの要件は変わりません。プロ・スタッフは全員が大型二種免許を保有していますが、社協では二種免許を持っている方がいないので、この講習を修了された方が運転手になっています。

なお、事業者協力型には、緑ナンバーの車両を保有して運送業を営んでいる事業者である必要があるため、運送業を営んでいるプロ・スタッフを事業者協力型の運行管理者としています。

○E 委員：社協の事故対応の責任者がプロ・スタッフと併記になっていますが、責任は明確化した方がよいと思います。

○事務局：事故やトラブル発生時は市が仲介し、社協が対応することになると想定しています。その対応方法などで運行事業者として経験値のあるプロ・スタッフに聞くということになると思います。

○A 委員：自家用有償運送は、講習を受ければ白ナンバーでも運行できるという形態ですが、安全に運行するためには、緑ナンバーの運行管理者に管理してもらった方がよいので、国では事業者協力型を推奨しています。緑ナンバーの運行管理者は、アルコールチェックをしたり、運行指示を出したり、事故時の対応指示等を行い、プロ・スタッフが協力して間に入っていただくことになります。

協議事項 4 市街地巡回の変更について

○事務局：(資料4の説明)

協議事項5 市町村運営有償運送（市町村福祉運送）の変更について

○事務局：(資料5の説明)

○C委員：500円で自宅から病院までドア・トゥ・ドアで行くことができ、今後利用者は増えるのではないかと思います。月に2回しか利用できないというのは予算上の問題ですか。条例上の問題ですか。

○事務局：月に2回までの制限は、通院の頻度や、車両数や人手の関係から委託業者と協議の上設定しています。

○C委員：運転手は社協の中でデマンド型交通の運転手とは別に雇っているのですか。

○事務局：外出支援サービス担当の運転手が運転しています。同じ方が兼ねているかは把握していませんが、デマンド型交通の部署の方と確認しています。

○C委員：昨年4月にライドシェアの法律ができましたが、道路運送法第78条の条件をクリアしないとなかなか進展しないのでしょうか。

○A副会長：ライドシェアには、都心部でタクシーが足りない週末の夜に実施する「日本版ライドシェア」と、人口が少ない過疎地域で実施する「公共ライドシェア」の2種類があります。過疎地の公共ライドシェアは、自家用有償旅客運送と同じような考え方であり、二種免許の運転手の代わりに社協の方が運転してくださっているのはライドシェアの形態と言えます。今後、二種免許や運行管理者を保有する事業者が管理しながら、ボランティアを含め個人の方でお手伝いいただく仕組みが広がっていく可能性は十分考えられると思います。二種免許で運行できるところはできる限りそちらを使っていただき、事業者の方に協力いただきながらライドシェアを運行する形態が今後広がっていければと思います。

○会長：協議1～5についてご賛同いただけますか。

○委員：(異議なし)

報告事項 1 前回からの実施報告について

○事務局：(資料 6 の説明)

報告事項 2 美山地域デマンド型交通のバス停変更について

○事務局：(資料 7 の説明)

その他 1 運賃協議分科会の開催予定について

○事務局：(運賃協議分科会の開催予定について説明)

その他 2 次回の開催について

○事務局：次回の開催について、令和 7 年 6 月中旬を予定しています。

閉会

○A 副会長：ガイドブックが全戸配布されたことは良いことですが、分量が多いため、市民の方に読んでいただけているかどうか分かりません。楽しみになるような内容を盛り込むなど、読んでもらえる工夫が必要だと思います。

今回の事業者協力型自家用有償旅客運送の導入については、プロに関与してもらうことでより安全に運行できるという本来の趣旨とは少し違っていると感じました。社協とプロ・スタッフが直接話をしないという説明でしたが、本来は積極的に関与していただいたほうが上手くいくかもしれません。住民にとって安全で安心して利用できるように考えるべきだと思います。

○B 副会長：変更点が多くありますので、利用者の方に理解してもらえることを考え、PR していただきたいと思います。本日の会議はこの程度に留めたいと思います。

以上