

令和6年度 第2回東串良町地域公共活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和6年12月19日(木) 13時30分～

2. 会 場 東串良町役場 防災庁舎2階 対策本部室

3. 出席委員

会 長 大園 保広(東串良町 副町長)
副会長 宮脇 利廣(K・T交通有限会社 代表取締役)
委 員 野口 幸司郎(公募町民)
委 員 内門 三男(公募町民)
委 員 石田 洋介(鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長)
委 員 鳩野 浩一郎(公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事)
委 員 榊 登志幸(国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官)
委 員 谷口 誠一(国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官)
委 員 藤崎 英一郎(肝付警察署 交通課長)

以上9名
事務局3名

4. 会次第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 地域公共交通計画策定業務委託業者 紹介
- 4 協議
 - (1) 前回協議会のふりかえり 【資料1】
 - (2) 委員の変更および協議会役員の変更について 【資料2】
 - (3) 東串良町の現状・問題点と課題 【資料3】
 - (4) 東串良町地域公共交通計画 計画体系(案)について 【資料4】
 - (5) その他 【参考資料6】
- 5 その他
- 6 閉会

5. 会議経過

●事務局による説明

- | |
|---|
| 4 協議 <ol style="list-style-type: none">(1) 前回協議会のふりかえり(2) 委員の変更および協議会役員の変更について |
|---|

●委託業者による説明

- | |
|--------------------|
| (3) 東串良町の現状・問題点と課題 |
|--------------------|

●質疑等

【委員】

教えてください。まず資料の4ページ目の上の部分になりますが、バス停から400m圏域を公共交通利用圏域としてカバー率を示されていますが、400m圏域とされた根拠を教えてください。それから、資料14ページ目に町の財政負担額が増加傾向に

あり、令和5年度は前年度に比較して23.5%増加していると記載してありますが、令和4年度から令和5年度にかけて町民一人あたりの負担額が増加している理由が分かれば教えてください。利用者数が増えているということがあるのかもしれませんが、その分析があれば教えてください。以上です。

【委託業者】

まずご質問いただきました1点目の資料4ページにあります路線バスによるカバー率のバス停から400m圏域の根拠といたしましては、弊社では中山間地域における公共交通計画を策定させていただいているのですが、比較的公共交通が不便といわれる地域の自治体でも400m圏域で整理させていただくことが多く、今回も同じように整理させていただいた結果が図表5の内容になっております。こちらに関してはもう少し狭い範囲で分析をした方がよいといったようなご意見がありましたら、頂戴できればと思っております。

2点目ご質問いただきました、資料14ページの財政負担額の増加に関しましては、ご指摘のとおり、おそらくバスの利用者数が増加したことに加えて、人口の自然減等が影響しているのではないかと考えております。

【委員】

わかりました。最初の400mの設定については具体的な定義があるものではないと思いますので、例えばここを広げれば広げるだけカバー率は広がっていくだろうし、逆に300mにすればカバー率は低くなると思いますので、今後の町の公共交通を考えていく中で、どこまでカバーしていくかという考え方につながっていくと思います。必ずしも何百mでないといけないということはないと思いますが、ここは丁寧に町としての考え方を整理していただいた上で設定していただいた方がよいと思います。以上です。

【委託業者】

300mか400mが多く使われる指標ではありますが。都市部や高低差の厳しいエリアでは300mというのが多く使われますが、東串良町の場合であれば比較的フラットな移動でバス停まで行けるということで、400mで判断してよいのではと個人的には思います。また事務局の中で議論して決めていきたいと思っております。

【委員】

数点ご質問があります。まず16ページですが、待合環境の整備ということで東串良町にある3つの停留所の写真と、鹿屋市にあるリナシティかのやを比較されていますが、これはリナシティかのやを目指すという趣旨で掲載をされているのでしょうか。まずこの点を教えていただけないでしょうか。

【事務局】

この点につきましては、東串良町のバス停の待合環境がどうしても古い状況にあるというところで、鹿屋市の場合は複合施設もからめた形の状況ですので、いきなりステップアップしたような比較となっていますが、本町でも複合施設の建設予定がございます。こういった複合施設には待合所の設置もあわせて検討しているところですので、そういったことも含めて掲載させていただいたところですので。

【委員】

わかりました。質問なのですが、先ほど回答にあった複合施設はどのあたりに整備されるご予定なのでしょうか。

【事務局】

図面の方をお示しします。スクリーンの図面でお示しすると、国道沿いのこのあたりに建設予定であります。国道沿いに物産館があり、その物産館とダイレックス東串良店の間の道を通った先の20,000平米ほどの敷地の中に、3,000平米の施設の建設を想定しているところです。

【委員】

そこの整備に併せて、狭い道をバスが入れるようなルートにしていくのでしょうか。

【事務局】

現状としては、道路が4mから4.5mと狭くなっています。開発の許可を得る上で施設周辺の道路幅は6m以上ないといけないというところから、拡張を予定しています。また、国道から接続する道路は非常に重要な部分になっていきます。全て町有地ではなく、地権者も関わるところですが、できれば歩道も含め10m以上の道路を設けられるよう検討しているところです。

【委員】

その複合施設の中にバス停と待合所を整備されるご予定ということによろしいですか。

【事務局】

詳細はまだ検討段階ではございますが、国道やバス停からもそう遠くない場所にございます。面積も2万平米あり駐車場も広くとれますので、町の主要な施設という意味でも、待合ができる環境づくりができたらと思っています。

【委員】

これは何年くらいに整備されるご予定ですか。計画はどういう状況でしょうか。

【事務局】

基本構想、基本計画が今年度中に終わる予定です。令和7年度が基本設計、令和8年度が実施設計、令和9、10年で工事という形で、順調にいけば令和11年度中のオープンとなります。

【委員】

わかりました。ありがとうございます。

【会長】

本資料の内容は計画書にも盛り込んでいくこととなりますが、他にご意見がなければ、本町の現状整理、抱えている問題点、取り組んでいくべき課題について、先ほどご指摘いただいた点を修正し、このような内容でよろしいでしょうか。

異議がないようですので、この通り決定させていただきたいと思っております。

●委託業者による説明

(4) 東串良町地域公共交通計画 計画体系（案）について

●質疑等

【委員】

資料右側に基本方針が3つありますが、2つ目の「さまざまな主体との共創による交通まちづくり」、これは左側の取り組むべき課題のどの部分を反映させた方針となるものか教えてください。

【委託業者】

こちらは現状・問題点の6番である「目的地となる施設との連携が必要」というところからもってまいりました。東串良町物産館ルピノンの里は、現在福祉バスが乗り入れる施設の一つとなっていますが、こちらの施設にヒアリング調査に伺った際に公共交通に関して様々なアドバイスやアイデア等をいただいております。こうしたすでに前向きな姿勢がみられる施設をはじめとする施設との連携・共創をしながら町づくりを構築していきたいという考えのもと、現状・問題点の6番から、基本方針の2番目に整理しております。

【委員】

現状・問題点の6番には書いてありますが、取り組むべき課題にはどのように含まれるのでしょうか。

【委託業者】

課題としては、2番目の幹線交通の利便性向上というところですね。施設の機能を活用して待合環境の整備を行う考えです。デマンド交通では通常の定時定路線の乗り物と違って待ち時間が少し長くなってしまいうこともあるので、目的地との連携も必要となってきます。利用促進の部分に関して、公共交通利用者への優遇サービスができないかということも拠点施設等と一緒に作っていくということで、計画の中ではそういった形で展開していこうと考えています。

【委員】

1点お願いですが、協議会資料では左上に現状・問題点、下に取り組むべき課題、右側に基本理念と基本方針がありますが、公共交通計画本体を最終的に作成されるときには、どこの箇所と関連してくるのかを明示していただく形をお願いできますでしょうか。例えば線を引くというような形にさせていただければいいと思います。資料は十分体系的に整っているのでも、どこに繋がるのかを見える化していただいた方が皆さん分かりやすいと思います。計画書を見た際に、この課題に対してはこのように取り組んでいくんだということを示すことができると思いますのでお願いできればと思います。

【委託業者】

承知いたしました。

【会長】

他にご意見がなければ、本町地域交通計画の記載事項やまとめ方について、このような内容でよろしいでしょうか。

異議がないようですので、このようにまとめさせていただくということで決定いたしました。

●委託業者による説明

(5) その他

●質疑等

【会長】

デマンド交通の場合、予約は1人でもよろしいのですか。先ほど東串良町にはデマンド交通が一番適合するというお話がありました。しかしながら、予約制ですよ。例えば、1人しか予約者がいなかったときに、それでも運行できるのでしょうか。

【委託業者】

1人でも運行いたします。サービス設計については、既存の一般乗用タクシーの邪魔をなるべくしないことが重要だと思います。位置づけとして、路線バスというのは待てばやって来て遠くに行くことができる交通、一般乗用タクシーというのは少しお金はかかるけれども行きたいときに行きたい場所に行けるというもの。デマンド交通をあまり便利にし過ぎると、その体系を壊してしまう。すべての公共交通が持続可能な交通環境を作っていくという観点で、それぞれの役割分担に応じた交通として議論し、検討する必要があると思います。1つ1つ議論しながら作って行くことが大切かなと思います。

【委員】

1点、まとめと表にも記載されている「利用者増加が財政負担額増に直結しない」という表現について、これは正確ではないと思います。乗合率が高ければおっしゃる通りになると思うのですが、乗合率が低ければ財政負担増になると思うのですが、この見解はどうでしょう。

【委託業者】

デマンド交通のコスト構造を見ますと、9割くらいが人件費です。おっしゃられるように利用者が増える一方で乗合率が低ければ当然、運行距離は伸びますが、そこで増加するのは全体コストの1割くらいになってきます。料金設定をどうするかという話にも関わってくるので単純ではないのですが、デフレの公共交通形態を作らない方がよいと思っていて、100円で乗れるような乗り物ではなく一定規模の負担はしていただく乗り物にすることで、利用者が増えれば運賃収入が増えていくという形の料金設定やサービスを作っていないといけないと思っています。

一方でタクシー助成というのは様々なやり方があって、年間の利用補助券を配るところもあれば、1回数百円や1,000円くらいで乗れて不足分を行政が負担するというような乗り物もあるけれど、利用促進すればするほど行政の持ち出しが増えていくという部分が課題になるところがある。そうではなく、利用促進すればするほど行政支出が改善できるようにしないと、利用促進を本気でやらなくなっていくというのがあちこち見ていて感じているところでございます。そういった意味でこのような書き方をさせていただいています。

【委員】

趣旨としては同意させていただくのですが、先ほど会長からもお話があった通り、デマンド交通を導入している地域では1人の予約で運行するというパターンが多くなっています。タクシー事業者さんと町の契約の内容にもよるのですが、1人だけの輸送でずっと運行し続けるという形になれば、メーター差額を支払うということで当然町の負担が大きくなる。利用が増えれば増えるほどそういう形になるので、表現としていかなものかなと思っています。乗合率が高ければ、おっしゃる通り下がっていく可能性は高いと思います。表現の話で大変申し訳ありませんが、誤解を与えかねないので指摘させていただいています。

【委託業者】

どのように乗合率を高めていくのかという点については、即時配車はしないことや、我々は1時間を推奨していますが、1時間で予約を締め切ってしまうことで、なるべく乗り合わせていただくことができると思います。その他、朝の需要が集中する時間帯はオンデマンドではなく時刻表を作ったデマンドにするなどの工夫で乗合率を高めていくこととなりますが、表現については誤解を与えないよう修正させていただきます。

【委員】

よろしくお願いします。

【委員】

この資料はあくまで参考資料なので、地域公共交通計画そのものにこれが反映されるわけではないですよ。あくまでこれは今後の出口で、具体的にどのようなものを描いて公共交通を作るか、新たに作るかというパターンを皆さんに示していただいたもの、この中で今後検討していく基礎資料という理解でいいですよ。

【委託業者】

おっしゃる通りで、詳細に地域公共交通計画に書いてしまうと、予定通り進行しなかった場合計画変更が必要になっていきますので、計画は少々変更があっても修正しなくてよい書き方しておくのですが、ただ協議会の皆さんには、どういった手段を検討していくのかということは今の段階から一緒に見ていただいて、一緒に作っていく形がよいかと思うので、このような資料をつけさせていただいております。

【委員】

わかりました。今後、地域公共交通計画を作られる中で、国のフィーダー補助の活用にあたっては地域公共交通計画と補助の系統そのものが連動化しておかないといけないというところがあります。今回、もしデマンド交通を導入されるということであれば、その交通そのものが国庫の補助の要件を満たすような体系のものが描かれることになると思いますけども、内容そのものが地域公共交通計画の中に反映されないといけないというところがあります。具体的なものを本体に描くか、別紙に分けるか、交通計画そのものの体系の作り方は様々あると思いますが、補助を活用していただいた方が町の財政負担の軽減にも繋がりますので、そこは想定していただいた上で体系的な形のものを作っていただきたいというのがまず一つあります。

それから今回示していただいたメリットとデメリットの比較資料の中で、一番下にデマンド交通がこの町にとっては持続可能な移動手段として最適であるというような

ことを書いていただいています。基本的にデマンド交通はタクシー事業者さんの協力が得られないと導入が難しい。先ほどおっしゃられたように、やはりどこかで棲み分けをしないとタクシー事業者さんの仕事を食ってしまいますから、デマンド交通が一番いいとは限りません。デマンド交通を導入するのであれば、タクシー事業者さんとの関係はどうするのか、きちんと留意していただいた上で交通を作っていないと、デマンド交通が便利だったからタクシー事業者さんの仕事が全部なくなりましたということが起こりかねないことには非常に注意をしないといけないと思います。

タクシー事業者さんとしてはいかがでしょうか。デマンド交通の導入を想定した地域公共交通計画を描いていらっしゃるんですけども、可能でしたらタクシー事業者さんのご意見をいただけたらと思います。

【委員】

今言われたように、デマンド交通が導入されて、タクシーの需要が減少する状態になると、私たちは経営が難しくなります。他市町村でチョイソコなど、様々なものを私は経験してきているのですが、導入当初から経営が変わり、もうタクシー運転手はいらないという状態まで需要が減少する場面もありました。また、利用者が運行形態に慣れると苦情も増えました。AIが配車しますが、追いつけません。2、3分おきに予約が入ってくるのですから。とてもじゃないです。あの運行形態となれば、運転手がかわいそうです。

デマンドを導入しても、タクシーの仕事がなくならないように、タクシーの首を絞めないようにという構想を持ってやっていただければ私はいいのではないかと思います。

【委員】

ありがとうございます。今おっしゃられたように、タクシー事業者さんも仕事がなくなってしまうとタクシー事業が立ち行かないというようなことも各地にはあったりします。例えば乗降する場所を限定する、例えば出発する時間を決めて乗り合わせを促すなどの線引きが必要になります。完全に自宅から目的地まで運行するというほぼタクシーと同じ形態も、やろうと思えばできますけども、それをすることが果たして望ましいのかということは、タクシー事業者さんとともに考えていかないとけない。そこに留意していただきたいと思います。以上です。

【会長】

他にご意見ないでしょうか。

ないようですので、本日予定していた協議について全て終了しました。皆様、ご協力ありがとうございました。

●事務局による説明

5 その他

【事務局】

今後のスケジュールについてお伝えします。まず、本日の協議の内容やご意見等を踏まえまして、業者と連携して地域公共交通計画の素案を作成していきたいと思っています。来月になると思いますが、3回目の協議会の開催も想定しております。その際には公共交通計画の素案を提示して、皆様からご意見をいただき、2月中にはパブリックコメント、町民の意見募集という流れで実施することになっております。また、パブリックコメントの内容を踏まえて、2月末から3月上旬あたりで、計画書の最終案を主な議題とする4回目の協議会を開催する予定です。第4回協議会でも様々なご意見をいただくとお思います。最終版は共有させていただきますが、スケジュールの都合上修正については事務局に一任いただければと考えているところです。事務局からは以上となりますが、皆様からは何かございますか。

【委員】

日頃からバスの運行に関してご配慮いただきありがとうございます。ヒアリング調査結果の中で、1日の要員数の不足人数は約7名と記載がありましたので、簡単ではございますが鹿屋営業所の現状をお話しさせていただきたいと思っております。

現在、鹿屋営業所は、都城市から含めて全部で56個の一日の仕業数、ダイヤ数。簡単に言えば56人1日に必要な状況になっております。今鹿屋営業所に在籍している人数は64名ですが、うち2人が休職しているところで、不足数は先ほど申し上げた通りになっております。さらに、12月中には2名が退職予定で、かなり厳しい状況になっております。このことから、今後、さらにダイヤ改正等を検討していかないとはいけません。東串良町さんに関しましては路線の中間を通るバス停となっておりますので、基本的には本線が残っている限り心配ない部分はあるのですが、減便になったときに特に始発地の志布志市さんや、中心になっている鹿屋市さんに関しては話を詰めていかないといけない部分もございます。路線バスの利用者の多くを高校生が占めていると思っておりますので、話し合いのために、この時間帯は高校生の利用が多い、この時間帯は利用が少ないので減便対象にしても良いというのを東串良町さんだけでも独自に意見としてまとめていただければ、こちらの方もまたダイヤ編成をするときに参考にさせていただきたいと思っておりますので、ご協力いただければと思っております。減便となり地域の皆様には非常に申し訳ないのですが、乗務員が少ない中、ご理解とご協力をいただければと思っております。以上です。

【事務局】

ありがとうございました。他に何かございますか。

【委員】

少しお時間をいただきまして、最近、国土交通省での財政的な動きがありましたのでご紹介をさせていただきたいと思っております。皆様お手元に資料があると思っておりますが、令和6年度の補正予算の方が一昨日成立しました。今後、その補正予算の内容をもとに新たな支援メニューの要綱が示される予定となっております。まだ具体的なものは出ていませんのでこの資料しかないのですが、ぜひ活用できるものは活用してもらいたいというところもありますので、少しご紹介させていただきます。

表紙をめくっていただいた2ページ目が、本年度の補正予算の全体の資料となりま

す。今般夏場から国土交通省の方では、交通空白の課題解決に向けて対策本部を立ち上げて課題解決に全力で取り組んでいるという動き方を行っております。その中で、特に真ん中にあるように、『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト』といった題目で、交通空白の課題を早期に解消するために、課題がある自治体の方に全面的にご支援をする、総合的に後押しをするという名目で支援メニューができております。今年度もありましたが共創 MaaS の実証プロジェクトといった補助メニューであるとか、そういったものは引き続き行われると聞いております。あとは右側の方にもありますが、観光庁の予算ですが、訪日外国人等観光の方々の交通手段確保に向けた二次交通の整備を目的とした支援メニューも今回新たに作られるということになっております。資料の下の所に緑で描かれているところがありますが、こちらが、これまで行われている地域のフィーダー交通の運行費に関する支援メニューとなります。こちらもちろん引き続き支援が行われる予定となっております。

次の3ページ目を見ていただくと、今回の補正予算の目玉の支援メニューですが、柱としては2本あります。1番目が赤いところの『交通空白』解消緊急対策事業』ということで、自治体さんの方で交通空白の課題を抱えていらっしゃる内容に対して、例えば公共ライドシェアや日本版ライドシェア、AI デマンドや乗合タクシーといったことに新たにに取り組むことを検討される場合には、検討の過程から実際の運行に至るまで支援を行うということを1つ目玉として挙げております。ただ、要件として既存のサービスではなく、新しく始められる内容、それから地域公共交通計画に位置付ける、または位置付ける見込みの内容で、基本的には実証運行を想定した内容で運行の経費までご支援するといった内容となっております。補助率が真ん中に書いてありますが、500万円までが定額になっておりまして、500万円を超える部分については2/3が支援の対象となります。かなり手厚い支援メニューとなっておりますので、今後東串良町様の方でも交通計画を今年度作られて、来年度もちろんフィーダー補助の活用を想定いただくのですが、それより前に、例えば実証という名目で運行をしようとする場合には、こういった支援メニューも活用が可能となると思いますので、ぜひ活用いただく形をご検討いただければと思います。

その下の真ん中に青く書かれているところ、『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム』パイロットプロジェクトと書いているのですが、交通空白の各自治体で抱えていらっしゃるお困りごとを全国で一斉に解決を目指すという形を目的として、新たなプラットフォームを立ち上げております。先月立ち上がっておりますけども、これは自治体さんの他、お困りごとを解決するツールを持っていらっしゃる民間企業さんたちにも加わっていただいて、その課題解決をマッチングさせると。自治体さんは困っているところがあります、民間の事業者さんは解決する方策を持っていらっしゃる、双方をマッチングさせるような仕組を構築するというようなことを予定しております。詳細は5ページ目のところからになるのですが、11月25日に発足をしまして、下のところに書いてある主な取組のところにあります。課題とソリューションをマッチングさせると。2番目には課題解決に向けたパイロットプロジェクトということで、先行して全国的に有効となるような方策に対しては実証事業を展開してそれを全国に広げるといったことを考えております。3番目は情報の共有ですね。こういったことを行うということを目的として、今関係者を募集しています。

8ページを見ていただきたいのですが、国土交通省の方でプレスをしているのですが、お困りごとを抱えていらっしゃる自治体様を募集しております。課題解決を図るためのツールを持っている民間の事業者さんも募集していますので、もしご興味があるようでしたら東串良町様の方でも参画をいただけると、今後の情報を手に入れるときに有効なツールになるのかなと思っております。

話が飛んでしまいましたが3ページ目に戻っていただいて、一番下に「共創モデル実証運行事業」というものが書かれています。これも1つ目玉になるのですが、今年度から行われている補助メニューになりまして、今後も引き続き予算化されて募集が行われる見込みとなっております。他分野との連携共創を図るような実証事業に対して支援を行う。これは車両関係も購入できるような支援メニューとなっております。鹿児島県内でも日置市さんがこのメニューを活用してデマンド交通の実証を行っていらっしゃいます。こういったものも募集を今後開始すると。募集はおそらく2月から2月の後半もしくは4月上旬ごろまでの募集が行われるのではなかろうかと聞いておりますが、要綱等が出ればまたご案内させていただきますので不明な点がありましたらお問い合わせいただければと思います。説明は以上となります。

【事務局】

ありがとうございました。他に皆様の方から何かございますか。

なければ以上をもちまして、2回目となります協議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。