

令和4年度第3回霧島市地域公共交通会議 会議要旨

開催日時	令和4年12月20日(火) 13:30~15:00		
開催場所	国分シビックセンター 議会棟3階 全員協議会室		
出席委員	山口会長、坂口委員、麻生委員、安藤氏(西委員代理)、今塩屋委員、有村委員、中村委員、大坪委員、迫田委員、古田委員、山口委員、加治屋委員、西村委員、南委員、今堀委員、児玉委員、伊地知氏(高良委員代理)、肥後委員、紺屋氏(前田委員代理)、川東委員、満留委員、中堀委員、内田委員、出口委員、小倉委員 以上25人		
事務局	藤崎地域政策課長、横山地域政策グループ長、有馬地域政策グループサブリーダー、鶴園主事補(計4人)		
公開・一部非公開又は非公開の別	公開	傍聴人数	0人
議 事			
説明	霧島市地域公共交通計画(素案)について		
議案第1号	市街地循環バス路線の一部見直しについて		
議案第2号	国分ふれあいバス路線の一部見直しについて		
議案第3号	はやと循環ワゴンの一部見直しについて		
審議結果などの概要 ㊦：委員 ㊦：事務局			
◇議 事			
説 明 霧島市地域公共交通計画(素案)について			
→事務局が概要版に沿って説明。今後、委員からの意見等を踏まえ素案を確定し、2月上旬から3月上旬にかけてパブリックコメントを実施する。主な意見は次のとおり。			
㊦概要版14ページの「ふれあいバスの1便あたりの利用者数」の目標値が高いのではないかと。			
㊦原則、現状値の2倍の目標値を設定しており、達成不可能な目標ではないと考えている。利用者が少ない便の適正化や乗継割引といった新たな利用促進策の導入により、1便当たり利用者数の上昇を図っていく。			
㊦9ページの事業の「1-⑥空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化」は、早期に進めていただきたい。今年10月から、丸尾地区を運行する路線バスについて、廃止や減便がなされた。これに伴い、ホテルへ苦情が寄せられているようである。ホテル側も人手が足りず、駅までお迎えに上がらないといけない状況である。そのような中、霧島温泉周辺にタクシー会社は1社しかおらず保有台数も少なく、タクシーを容易に利用できる環境でもない。全国旅行支援で観光客が増加し人手不足に拍車がかかっている状況の中、できるだけ前倒しで検討を進めていただき、観光客の交通難民を減らしていただければと思う。			
㊦早速年明けに、観光PR課、バス事業者等も交えた形で検討を開始していきたいと考えているため、ご助言等をいただければと考えている。			
㊦計画素案23ページで、鉄道の(1)概要の2つ目の2行目、「2022年、令和4年の3月にJR九州と国、熊本県による「JR肥薩線検討委員会」が設置され、復旧に向けた検討がなされています。」という表現について、国交省のホームページ上の文言である「河川や道路などの公共事業との連携の可能性も含めた復旧方法や復旧後の肥薩線のあり方などについて検討がなされています。」に修正願いたい。24ページの「鉄道駅の概況」中「バス路線との接続」に			

ついて、JR のダイヤは路線バスとの連携を考慮して設定されていないため、「各駅からの路線バス」という表現に変更願いたい。26 ページの「市内各鉄道駅の乗降者数の推移」について、2016 年の株式上場以前は公式ベースで公表している数字はなく、2017 年度以降は、乗車数を上位 300 位に限り公表している。2016 年以前の数値は参考値として取り扱い願いたい。51 ページの「肥薩線と日豊本線の平均通過人員」は、2019 年度実績値を目標値に設定されている。仮に 2019 年度の数値に戻ったとしても肥薩線・日豊本線ともに赤字が続いている状況に変わりはない。

㊦ 計画本体の 23 ページに記載されている文言等については、国交省の公表資料などを確認の上正しい内容に修正する。JR とバス路線との接続について、路線バスやコミュニティバスのダイヤを見直すことにより、JR との接続を図ることとなる。計画の基本理念の一つに“つなぐ”を掲げており、JR とバス路線の乗継の適正化は非常に重要であると考えている。文言（バス路線との接続）については検討する。「肥薩線と日豊本線の平均通過人員」の目標値は、コロナ前の 2019 年度実績としている。市としては、各種施策の実施により、まずは、コロナ前の水準まで利用を回復させたいと考えている。

㊧ 10 ページの AI を活用したオンデマンドバスは、志布志市で運行されている「チョイソコ」を導入する予定であるか。

㊨ 予算が認められた後、導入システム等を検討していくことになる。

㊩ 日頃、高齢者や地域の方の声を聞くことがあり、地域の方から「タクシー事業者が見守りをしてくださっている」や「バスの運転手さんが顔や家を知って、細かな対応をしてくださっている」というお声をお聞きする。この場を借りて感謝申し上げる。計画素案 35 ページ中の「東笠之原」は正しくは「東牧之原」ではないか。数値目標において、「減便・運行の見直しやデマンド交通への移行に伴う節税効果」を示す必要もあるのではないか。

㊪ 記載内容の誤字・脱字等については事務局で精査する。ふれあいバス、市街地循環バス、廃止路線代替バスの収支率に関する目標値を設定している。他にも設定できるものがないか検討していきたい。

㊫ 概要版の 12 ページ事業の 6-④多様な交通サービスとの連携中に「中山間地域における民間事業者による無料送迎サービスとの連携」が明記されているが、具体的な連携方法をどのように考えているのか。

㊬ 現在、横川地域において、JA あいらが白ナンバーにより買い物支援を行っている。地域の方にとっても移動の選択肢が多いに越したことはないと考えているため、例えば運行曜日を別日に設定するなど、調整を図ることにより、利用者としての選択肢も広がっていくのではないかと考える。

㊭ その状況は理解する。公共交通が維持できるのであれば、この無料送迎サービスというのは、提供されないものだろうと認識している。人手不足やコロナ以降、人の移動が制限されている状況で、致し方ないと思う反面、ふれあいバスは、有償の運送事業という扱いになり、本来的な発想からいえば、そこと無償のサービスが競合する関係性にある。その上で、この無料送迎サービスが、適切な形で利用されていくというお話であれば、地域の方にとって選択肢が増えることになると思うので、そこは十分にご検討いただきたい。

議案第 1 号 市街地循環バス路線の一部見直しについて

→事務局が資料に沿って説明。一部の便の利用実態を確認することを踏まえ、原案のとおり承認。意見は以下のとおり。

園4(2)の「外回り線18:00発を17:20発に変更する」ことについて、資料1の4ページの中で、この時間帯は、1便当たり2.2人の利用者が存在する。少なからず利用者がいる環境の中で、この時間を前倒しすることは、その人たちが利用できなくなる可能性がある。このことを考慮されているのかどうかお伺いしたい。利用者利便を保護することを第一義的に目的としており、利用者が保護されない形になるのであれば、そこは慎重にご検討いただきたい。これらの人々が逆に17時20分であっても、利用できる環境が維持されるという話であれば、それは問題ないと思う。当然、バス事業者が人繰りができないという話もあるかもしれないため、絶対にそうしてはいけないという話ではない。

④外回り線左回りの18時台の利用者への影響は、事務局としても十分勘案していくべきと考えている。事務局の方で個別に把握をするなど、影響を軽減できるような形で見直しを進めていきたい。

園市街地循環バスの1便あたりの利用者数は多くて6人である。現在、運行しているバスは、大型車が多く、この実績であれば小型車でもいいのではないかと思う。もちろんバス事業者の事情もあるかと思うが、小型車であれば離合もしやすくなり、コストも削減できると思うが、今後検討できないか。

⑤市の方向性として、小型車両への転換を図ることとしており、AI活用型オンデマンドバスは、10人程度の車両を活用する予定である。

議案第2号 国分ふれあいバス路線の一部見直しについて

→事務局が資料に沿って説明。委員からの質問はなく、原案のとおり承認。

議案第3号 はやと循環ワゴンの一部見直しについて

→事務局が資料に沿って説明。委員からの質問はなく、原案のとおり承認。