

**令和元年度第2回霧島市地域公共交通会議 会議要旨**

開催日時	令和元年11月15日(金) 13:30~14:40		
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、岩井田委員、麻生委員、西委員、福森委員、有村純徳氏(有村純太郎委員代理)、中村博人委員、大坪委員、迫田委員、改元委員、國村氏(末吉委員代理)、鐘ヶ江委員、鬼塚委員、西森氏(松尾委員代理)、新地氏(印南委員代理)、栢木委員、吉住委員、川東委員、内田委員、新町委員、有馬委員、茶園委員、武田委員、猿渡委員、中馬委員 以上25人		
事務局	出口地域政策課長、岡留地域政策グループ長、甲斐地域政策グループ主査(計3人)		
公開・一部非公開又は非公開の別	公開	傍聴人数	0人
<b>議 事</b>			
<p>報告第1号 霧島市地域公共交通網形成計画改訂にかかる経過報告</p> <p>報告第2号 分科会等の結果を踏まえた霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】実施事業(案)について</p> <p>報告第3号 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】素案について</p> <p>議案第1号 溝辺ふれあいバスの運行時刻の一部変更について</p>			
<b>審議結果などの概要</b>			
<p align="center"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">長</span> : 会長              <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">園</span> : 委員              <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">㊟</span> : 事務局         </p>			
<b>◇議 事</b>			
<p><b>報告第1号 霧島市地域公共交通網形成計画改訂にかかる経過報告</b></p> <p>→事務局が資料に沿って説明。委員からの質問等はなし。</p>			
<p><b>報告第2号 分科会等の結果を踏まえた霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】実施事業(案)について</b></p> <p>→事務局が資料に沿って説明。委員からの質問等はなし。</p>			
<p><b>報告第3号 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】素案について</b></p> <p>→事務局が資料に沿って説明。委員からの質問等は次のとおり。</p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">長</span>資料3の4ページ、バス運賃のキャッシュレス化について検討を行うとあるが、どういうものをイメージしているのか。</p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">㊟</span>当初は鉄道とバスの共通のICカードの導入という要望等も出ていたが、これについては、バス事業者において、かなりの投資が必要であり、現実的でないことから、スマートフォン等によるキャッシュレス化についてバス事業者様のほうで今後検討して行きたいというご意見があったため、記載している。このことについて、バス事業者様から補足などあればお願いしたい。</p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">園</span>これについては長年の課題ということで利用者からの要望もかなり多かった。共通のICカードの導入については、かなりの費用がかかるということで、現在、他の手法も含めいろいろな研究をしている段階であるため、現時点では具体的な話はできない。</p>			

国キャッシュレス化を行っている路線は現在ないが、インバウンドがかなり増えてきているため、多言語化も含めて、導入路線について検討を行っていきたいと考えている。

#### 議案第1号 溝辺ふれあいバスの運行時刻の一部変更について

→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。

#### ◇その他

国資料4の5ページに国分駅と隼人駅を拠点としたバスネットワークの効果的な見直しということで、国分駅の構内には利用者の利便性のためバスが乗入れているが、以前から雨が降る日などはJR利用者を自家用車で送迎する方が多く、路線バスが中に入れなかったり、入れても通行に支障を来している状況もある。そのため、隼人駅構内にバスを乗入れる場合も、そのようなことにならないように、対策をとるべきである。

また、乗務員不足という問題があるが、この乗務員不足は事業所に任せておけばいいのか。自家用有償運送の記載もあるが、資格を持っていなかったり、しっかりした指導を受けていない方が運転できるのか。利便性よりも安全性を重視すべきであると思っている。このような運転者不足に対して行政のほうは、どのような対応策を持っているのか。

●国分駅構内へバスが乗入れることにより、弊害が出ているという話であるが、今年の10月からこれまで乗入れていた市街地循環バスについては、駅構内へは入らず、駅前の交差点付近にバス停を移したため、現在では国分駅構内へ乗入れるバスの便数はだいぶ減ってはいる。ただし、空港連絡バス等は現在でも国分駅構内への乗入れを行っているため、それを今後どうしていくか、これらのバスも駅構内へ乗入れないとすると、バス利用者の利便性が損なわれる。一方で、送迎車とバスの接触等の危険性もある。これについては、市のほうでも大きな問題として認識しているため、なんらかの対策はとっていく必要があると考えている。隼人駅への乗入れについて、計画の中に掲載しているのは、現在、整備を行っている隼人駅東へのバスの乗入れのことである。隼人駅東ロータリーの整備については、国分駅と同じような問題とならないような設計が必要となってくるため、関係課と連携を図りながら対応していきたいと考えている。

また、運転者不足については非常に悩ましい問題である。まず、なぜ運転者不足なのかという部分から考えていかないと問題解決できないと思う。当然、賃金の問題であったり、労働時間の問題等、様々な問題があると思う。労働条件がよければ、運転者不足という問題は発生してこないと思うため、その原因をしっかりと見つめながら対応していく必要があると考えている。今回、お示ししている地域公共交通網形成計画（案）においても、運転者不足の問題については、交通事業者任せにしないという意味で、今回、あえて、計画案の中に「地域住民、交通事業者及び行政が一丸となって乗務員の確保を行う」という文言を入れ込んだところである。現時点で行政として何ができるかという具体策は持ち合わせていないが、市としてもこのような現状にあるということは重く認識している。

長建設部長からはこのことについて何かないか。

国今、事務局から話があったとおり、隼人駅については、隼人駅の東口側の区画整理を行っているところであり、それに合わせて駅前広場を整備する計画であるため、今、ここに記載のある「都市再生整備計画事業」という国の事業を使いながら、整備を進めていこうとしている。国分駅のロータリーについても、課題があるため、何らかの対策ができないか検討していきたいと考えている。

園 国分駅については、私どもも危機意識を持っている。今回も自家用車がロータリー入口付近に停車しないように大きな看板も掲げたところであるが、あまり効果はないようである。

園 各自治体が駅前広場を作るわけであるが、問題があるのは、自家用車の乗降場所がバス停よりも手前にある所である。そのため、渋滞してバスが入れなくなるというケースが発生している。そのため、検討される際は、自家用車の乗降場所はバス停よりも奥のほうに作るのが基本であると思っている。

園 先ほどのご質問の中で自家用有償運送の件があったため、少し紹介させていただきたい。もともと、この公共交通会議は住民の移動手段を確保するための会議である。当然そこには、公共交通機関が担うべきものがある。ただし、公共交通機関での対応に限界がある地域は切り捨てるのかという課題がある。そこをカバーするために、福祉有償運送、過疎地有償運送を適用させていこうということであり、この自家用有償運送については、自家用自動車を利用するものではあるが、道路運送法の中で登録制度が設けられており、現在、県のほうへ登録をするようになっている。また、その運転手についても、運転者講習の義務付けがあり、認定機関で講習を受ける必要がある。そのため、素人が運転するものではなく、ある程度の管理面を満たすことで自家用有償運送が認められている。また、自家用有償運送の活用については、本省のほうでもいろいろと見直しが進められており、例えば自治体が運行主体となっているところがあるが、その運行管理面についてはプロであるタクシー会社へ任せてみようとか、いろいろな形で有償運送の活用が検討されているところである。