

第4回能美市地域公共交通協議会

議事録

日時：令和6年2月6日(月) 14時00分～15時30分

場所：寺井地区公民館 2階 大ホール

1. 開会

2. あいさつ

会長 あいさつ

※出席委員 16名 うち代理 3名 欠席委員 3名

事務局 4名

合計 20名

3. 報告事項

報告事項（1）のみバス運賃について

[事務局より資料1に沿って説明]

【質問・意見なし】

報告事項（2）のみバス新ダイヤについて

[事務局より資料2に沿って説明]

【質問・意見なし】

4. 協議事項

協議事項1 バス、タクシー業界における担い手確保の状況について

[事務局より資料3に沿って説明]

【委員】

(当日別途配布資料による説明) 路線バスの廃止や減便について全国的に報道で度々取り上げられるようになりました。路線バスを毎日走らせるには要員がどのくらい必要かを示した資料になります。定員数と運転士数の差が定員不足を示している部分です。また、こちらは運転士の充足率を示しています。定員数に対して運転士がどれだけ足りているかを示した数値であり、90%を下回ると要員繰りに支障が出ます。2023年は91%ですが、2022年、2018年は90%よりも低くなっています。この年は乗務員が時間外労働、休日出勤をして対応しています。

簡単に言えば、定員が10人で10人の運転士がいると充足率は100%です。10人で5日間業務すると、50人で50台のバスを運行できます。運転士の数が1人減ると、1人が運行していた5日分を、残りの9人で補う必要があります。これが90%の状況です。89%や87%になると2週間に2度休日出勤することになり、定員割れを起こすと健康起因事故にもつながります。

ねないので、結局ダイヤを削ることで定員数を減らし充足率を上げざるを得ない状況になります。

続いて、乗務員の年齢構成です。一番多いのが60代で約4割を占めていることがお分かりいただけます。さらに、60代以上のうち、65歳以上の人の割合は15%を占めています。このようにバスの乗務員は高齢化が進んでいます。当事業者の運転士の平均年齢は令和6年1月時点です55歳10カ月です。石川県内の大型二種免許の保有者のうち、6割5分が60から70代です。全国でも65歳以上の割合が3割、80歳以上の割合が1割近くになっているため、バス業界に限った話ではありませんが、資格が必要なバスについては高齢化が特に深刻な問題になっています。

協議会の冒頭にもありました、「バス運転者の改善基準告示」の改正が2024年4月1日から行われます。健康上の観点から拘束時間の短縮や休憩時間の延長などが求められます。休憩時間については、これまで夜8時に仕事を終えた場合、翌日の朝4時に出勤することが認められていましたが、休息時間が1時間延び、5時以降でないと出勤できないことになります。また、連続運転も規制され、4時間連続して運転する場合、30分は必ず休憩を入れなければならないという決まりがあります。この点についても官庁から法令遵守をより厳しく求められることになります。

弊社としては大型二種免許取得費用の補助制度をつくったり、複数の就職情報サイトに掲載をしてもらったり、年に2回、北鉄自動車学校の生徒の中でバスの運転に興味のある方を対象に大型バス運転体験会を実施し、人員確保に努めていますが、依然として退職者数の方が多いのが現状です。これらの点を配慮して、運行計画を作っていただきたいと思います。

【委員】

ただ今、委員よりバス業界を取り巻く状況について概ねお話をいただきました。弊社の乗合バスの乗務員は営業所を併せて26名であり、平均年齢は53歳4カ月です。26名中11名が50代半ばであり、年齢のボリュームゾーンとなっています。50代以上という括りで見ると17名になります。新規に入社する人が非常に少なく、ハローワークや複数の就職情報サイトへの求人を掲載するなど工夫しています。

人口増加・流入は南加賀の割合が少なく、弊社への入社を希望される方が少ないのが現状です。奥能登はさらに過疎化が進んでおり、60歳以上が半分を占めるような状況です。自治体と協議し、通常のバス路線からデマンドタクシーへ移行する動きもあります。資料3の2番ではタクシー業界の平均年齢は60歳以上となっていますが、経験的に見るとバス運転手を引退したあとにタクシードライバーに転職するケースが多くあり、バス業界がバス運転手として在籍できる年齢を延ばしているため、必然的にタクシードライバーの年齢が上がっていくとも予想できます。

南加賀ではタクシー台数が減っているとのことですので、ライドシェアリングを検討される事業者も増えるのではないかと考えます。

【委員】

資料3の2番にタクシー乗務員数と充足率について掲載がありました。能美市ではタクシー事業者がないため、石川県全体のお話をさせていただきます。

県内の乗務員数は1,884人、充足率は79.3%、平均年齢は63.9歳という現状です。

充足率については2019年3月の数字と比べていますが、当時2,326人の運転士がいましたが、これが年々減ってきてている状況です。金沢市内には個人タクシーがありますが、2019年に230人、現在は190人に減ってきております。

タクシー協会には、県内54事業者が加盟しています。減少している原因としては新型コロナウイルス流行による利用者の減少があり、それに伴いタクシー運転手も離職が相次いだことや定年などがあります。法人によっては75歳を超えたドライバーを雇うこともあり、平均年齢が上がる原因にもなっています。

全国のタクシー協会は運賃改定を実施し、石川県としても昨年15年ぶりに実施しました。

運賃改定をすることで乗務員の生活を支援しているところです。これまで1.58kmで700円のところを、距離短縮して1.08km 600円としました。運賃改定をしてから、運転手のなり手が増えてきたことも間違いないと確認できています。

しかし、能登半島地震によって特に奥能登地区の珠洲市、輪島市、穴水町、能登町のタクシー事業者にも被害があり、廃業を考えている事業者もあると聞いています。営業しているところも営業所の家屋に被害がある所が多く、自宅を事務所にしている状況です。

このままでは奥能登地域でタクシー事業者がなくなってしまうことも考えられますし、転居などにより運転手がいなくなる可能性もあります。

また、現在一種免許で運行するライドシェアが話題になっています。東京ではタクシー会社が運行管理することを条件に、またスマホアプリを通じた予約、時間帯を朝夕に限定した上で、一般ドライバーによる送迎を4月1日より認める動きになっています。金沢市で検討している事業者もありますが、判断しかねている事業者もあります。6月1日以降はさらにタクシー会社以外の事業者の新規参入を認めるかどうか議論が進んでおり、タクシー業界にとっては厳しい状況になるかもしれません。

ライドシェアについては、事業者自身がスマホのアプリを導入しないと参加ができない仕組みになっています。スマホアプリを導入していないタクシー事業者は生き残れないとも言える状況です。石川県では大手の4社、中規模の2社がすでにスマホアプリを導入しているため対応は可能ですが、今後の動向を見守る必要があります。

タクシー運転手のなり手を増やすための工夫については、ハローワークやインターネット、チラシ等を活用しながら募集している状況です。

【会長】

バス事業者あるいはタクシー事業者の現状についてお話をいただきました。続いて利用者の目線でご意見をお願いいたします。

【委員】

バス事業者から乗務員の充足率が低く将来が懸念されるというお話、またタクシー事業者から人手不足とライドシェアについてお話をいただきました。

乗務員の不足は石川県のみならず全国的な傾向です。国土交通省では、10年以上前から運転士の確保について検討会が開かれ、それに基づいて全国のバス事業者が担い手の確保に汗を流しています。

担い手不足の現状は、石川県のみならず全国的な傾向にあるものの、バス事業者がギブアップしてしまう前に、なんらかの方策を立てていかなければなりません。

ライドシェアについては4月から全国21事業者が実証を始めていくと報道されています。能美市もライドシェアについて本格的に考えていかなければならないのではと考えています。すでに、泉台町や松が岡では買い物支援をはじめとし、高齢者の移動支援が実施されています。運行主体がタクシー会社になるのか、NPOになるのか、自治体になるのか、また運行エリアの設定、それに伴う料金設定など、ライドシェアの導入については解決しなければならない課題が多くあります。早期にライドシェアについて、タクシー協会、バス事業者、すでに移動支援をしているNPOを交えて話し合いをされてはどうかと思います。

【委員】

老人会活動の中で、高齢者の免許返納が課題となっています。免許証を返納すると、子どもとの同居が少なくなっている今、移動手段がなくなり、スマートフォンの操作が困難な高齢者にとってはライドシェアもハードルが高いと考えます。

本日説明があった65歳以上が利用できるシニアバス券が良いのではないかと感じました。シニアバス券の利用の仕方について、勉強会を開催できないか老人会の施策の中で検討したいと思います。

【委員】

人手不足についてお話をありがとうございましたが、のみバスの循環ルートを普段、畠仕事をしながら見ていますが、ほとんど人が乗っておらず非常に残念に感じています。

今後の財政負担を考えた時、必ず見直さなければならないと感じます。大型バスの免許取得はかなり難しいので、大型バスでなくても11人乗りのワゴンタイプなら特別な免許は不要なのではないでしょうか。乗車定員は少なくなりますが、現状を見ると大型バスに乗るほどではないように見えます。連携ルートの平日については、学生の利用も比較的多いためこれまで通り大型バスで運行し、連携ルートの休日や循環ルートは本数を減らすしかないよう思います。

辰口方面などは、現状2台で回っているところを1台にするなど検討できないでしょうか。これにより住民から反対が出るようであればデマンドバスを考えるべきだと思います。

【委員】

乗車定員と免許証についてですが、普通自動車免許だと10人乗りまでの運転となります。11名を超えると中型免許、11人から29人は中型免許の限定解除が必要になります。

【委員】

いわゆる緑ナンバーで運行しているタクシー事業者、バス事業者には、乗車人数に関係なく二種免許が必要であり、車両の大きさによって変わるものではありません。事業者の運転手不足により自治体の公共交通の運行に支障が出ている問題については、自家用車の有償運送制度があり、この制度上は一種免許での運転が可能になります。自治体がどの事業を行うのかによって必要な免許が変わり、能美市では現在、自家用有償運送の事業は行われておら

ず、全てバス事業者による運行であるため、定員に関係なく第二種免許が必要です。

【委員】

能美市議会においても将来的な担い手不足により、コミュニティバスが減便する可能性や今後の持続可能性について議論が始まっています。質疑のあった議員の方からの提案としては、のみバスを残しつつも補完する形で新たな公共交通、具体的に言えばライドシェアなどのあり方を検討する時期にあるのではないかとのことでした。

市としましては、市民の移動に必要な手段を確保すること、また買い物等、地域活性化に必要な人の移動を十分に確保することが公共交通機関の大きな役割であると考えています。

人手不足の状況の中で、地域のあらゆる交通資源を活用しながら市民のニーズに対応する必要があると考え、議会で取り上げていただいて以降、様々な方策を検討しています。

また、先ほど委員からもご紹介がありました、市では能美地域力強化支援ファンドの助成により、市民によるボランティアの移動支援が5つの団体によって行われるなど、自動車を持たなくても安心して生活ができる仕組みづくりを進めています。昨年は買い物や通院などで約3,100名の方が利用しています。

能美市の移動・交通に関するウェルビーイング指標は、平均の50ポイントに対して35.4ポイントと大きく下回っています。交通データから算出された客観指標においても45.7ポイントと下回る結果となりました。

市民の皆様においては、免許返納後の暮らしについて不安に感じているのが現状であり、まずは今ある公共交通の利用促進をしていくことが第一と考えています。

委員からバスは空気を運んでいる時間帯があるのではと厳しいご意見もいただきましたが、各団体と連携しながら制度の周知を進める一方で、業界の高齢化や担い手不足などの状況を踏まえると、まだ公共交通が保たれている今、次の方策を考える時期にあると考えています。引き続き、様々なご意見や事例を共有し、検討を進めていきたいと考えています。

【会長】

ありがとうございます。のみバスの利用促進を図りながら引き続き、国の動向、他自治体の動向を見ながら検討を続けてまいりたいと思いますので引き続きよろしくお願ひいたします。

5. その他

【委員】

北陸新幹線延伸やのみバス観光ルートの変更に伴い、今後、能美市に観光に訪れる方々が増え、能美市のホームページを見て観光地を調べる機会も増えるかと思います。

能美市のホームページで観光のモデルルートを掲載し、観光地を広くPRする必要があるのではないでしょうか。

【事務局】

観光交流課と協議しているところであり、ぜひ前向きに取り組みたいと考えています。

また、委員から意見がありました車両の切り替えについて補足します。3月16日から坪

野・鍋谷方面の循環ルートで14人乗りのワゴン車両に切り替えて運行を開始します。小型化されることで積雪時、狭隘道路の通行や折り返し回転時の脱輪の心配が少なくなり、より安全な運行が可能になると考えています。

また、のみバスの利用促進については、企画地域振興課にご相談いただければ、乗り方などをご説明させていただき、無料乗車体験ができる出前講座も実施しているので、ぜひご活用ください。

6. 閉会

【事務局】

皆様、長時間に渡り、本当にありがとうございました。以上をもちまして、第4回能美市地域公共交通協議会を終了いたします。本日はご多忙のところお集まりいただき誠にありがとうございました。

以上