

# 令和4年度第1回高梁市公共交通会議議事録（要旨）

日時：令和4年8月17日（水）13：30 ～ 15：15

場所：高梁市役所 3F 大会議室1～3

## 1. 開会

委員・専門員の紹介（任期は令和5年8月24日まで）

会議成立報告（出席委員13名・専門委員2名）：過半数のため成立

## 2. 会長あいさつ（藤澤会長）

## 3. 議事

**議事1** 道路運送法第79条による自家用有償旅客運送の登録更新について

①高梁市生活福祉バス ②高梁市福祉移送サービス

（質疑・意見等）

### ②高梁市福祉移送サービス

- ・利用料の所で「人工透析者については、乗り合いとし」と書いてあるが、これは1人では利用できないということか。  
→原則として乗合のため、一人では利用できない想定である。
- ・では1人では利用できない解釈でよろしいか。  
→即答できないのであれば、確認を行い後ほど回答すること（藤澤会長）
- ・福祉移送サービスに関して、令和元年からの推移の中で有漢地域は透析移送者が0人になっているがそれに理由はあるか。  
→有漢地域の透析移送者の利用がない理由は、把握できていない。
- ・なぜ利用がないのかは情報収集をお願いしたい。  
→把握に努める。
- ・人工透析は時間がかかると聞いているが、その間、タクシー運転手はどのような対応をとるか。  
→例えば、高梁から出る場合は、一度戻ってくるため、その場でずっと待つということはない。
- ・人工透析の患者が時間の調整を行い、時間のセッティングをするということか。  
→社会福祉協会のほうで利用者の予定を把握しており、時間を設定している。

**※確認事項が一点ありますが、本件についてお諮りします。**

**→拳手多数により「道路運送法第79条による自家用有償旅客運送の登録更新について」は承認されました。**

## 4. 報告

**報告1** 高梁市川上町佐屋地区における井原市乗合タクシーの運用について

（質疑・意見等）

- ・佐屋地区については昔より井原市とのつながりが深いと認識しているところである。井原市か

ら高梁市の家までは契約した後にタクシーで迎えに来てくれるのか。

→事前に予約をされた場合、「佐屋入口バス停」、「佐屋バス停」、「佐屋西集会場前」の井原市のエリアから乗降出来るよう想定している。高梁市内のエリアでは乗降ができない。

- 料金は利用者（お客さま）が払うのか。

→芳井地区の中心部と芳井地区東部エリア内なら片道300円、井原市の中心部なら片道600円を利用者に払ってもらう必要がある。

- 高梁と井原は遠いため利用料金が300円または600円以上になるのではないか。

→乗合タクシーのため、乗った場所から目的地まではあくまで300円あるいは600円となり、利用料金の300円または600円を支払ってもらうことになる。運行事業者はそれ以上の金額がかかるため、その差額は市と運行事業者がたがいま協議を行い、委託料として支払う予定である。

- 北振バスの減便は井原市のほうが一方的に決めたと聞いているが、この内容に関して井原市と事業者との話し合いが全然できていないのではないか。このことは公共交通会議でも議論が行われている。川上町佐屋の生活圏が井原市だとしても、高梁市にも病院などもある。そのため、高梁市（川上町）行きの公共交通には多くの人に乗っていたが、最近では井原市のほうに行くようになっている。

→川上町佐屋地区には現在、乗合タクシーが週二便でており、この井原市乗合タクシー導入についても、川上乗合タクシーの運行事業者「成羽タクシー」と事前に話をしている。その中で佐屋地区の乗降は4年間利用がないとのことであり、そのような経緯も踏まえ、井原市乗合タクシーの導入についても、高梁市内での乗降を行わないという条件を考慮すると実施はやむを得ないとの回答をいただいている。

- 高梁と井原はそれぞれ営業エリアが別であるため、タクシーの営業許可をとらないと営業できないこととなっている。同じ交通手段を使うなら高梁市の方も井原市の方も公平でなくてはならないと思う。そういう意味では高梁市と井原市で話し合いの場を設けて、事業者の方に免許の申請を行い玄関前（ドアツードア）にまで事業者の方に来てもらうようにしたほうがいいのではないか。

→エリアの問題については運輸支局さんにも確認をさせていただき、すぐにドアツードアとして対応するのは難しいという回答をいただいている。この事業を実施した際、どの程度の利用があり、どのような声が上がるとも見極めながらしかるべきやり方を模索していきたいと考えている。それらを踏まえ、利用者の意見も伺いながら良い着地地点を今後見つけていきたい。

## 報告2 令和3年度 生活福祉バス・ふれあいタクシー利用状況について

（質疑・意見等）

- 高梁市が掲げられている交通空白地帯とは事業者の事業が成り立たないところのため、そのような場所にタクシーやバスを走らせることで単価が上がるのは当たり前のことである。この原則を踏まえた上で、〈生活福祉バス〉や〈ふれあいタクシー〉の事業費を出されると、運行事業者が悪徳のような存在として、住民の方が勘違いしてしまいがちである。タクシーやバスに携わる労働者の環境は他の事業に比べて悪いことをご理解いただきたい。そのような経緯もあり労働者の成り手もない現状を知っていただきたい。運転手も限りある資源であり、どのように効率的な運営をしていくことが大切であるが、交通空白地帯を無くするという議

論しかなされていない。事業者的な考え方をすると、高梁市の交通で本当に必要な部分に人材を持っていくべきであり、市がどこまで負担できるのかを取り決めていくという考え方を持つことが大切。高梁市の交通の面での目指すべき目標や、人の住んでいいという地域を決めたりしなければ、地方における住民と公共交通が社会インフラを設けていくことは無理なことだと思われる。

→事業費を見ていく目線というものは、事業者からのものだったり、市民からのものだったり様々あるが、決算であるため報告をしないわけにはいかない。また、解釈の方法は多くあるため、良い悪いを判断してもらうためのものではないことをご理解いただきたい。市も公共交通に対して予算を出していますので、それをこのような機会に市民の方に知っていただくことは必要であることをご承知いただきたい。

- この資料ではこういった議論となるのは仕方ないと考えていますが、その中でも川上・備中地域での生活福祉バスの一人あたりの経費が30,000円、40,000円と非常に高いものとなっている。それに比べて、ふれあいタクシーでは同じ川上・備中地域でも、3,000円、4,000円と安くなっている。このような状況になっているのならば、生活福祉バスをやめて、すべてふれあいタクシーにすればよいのではないのか。そうではなくて生活福祉バスを運行しなければならないという意図があると思うが、その理由は何であるのか。

→川上・備中地域の生活福祉バスの利用料金が飛躍的に上がっている理由は、生活福祉バスとスクールバスが併用（混乗）して使われているためである。登校時は1便ですが、帰宅時間が子供によって変わってくるため、便数がある程度必要になってくる。生活福祉バスとして300円を支払って乗車する利用者少ないが、スクールバスとして利用する児童は乗車をしているという状況である。そのような経緯を踏まえて地域の実情に応じた現状があることをご理解いただきたい。

- 生活福祉バスとスクールバスが併用しているということが資料内に一切書かれていないため、川上・備中地域の生活福祉バスの利用料金が飛躍的に上がっている意図が分からない。もしもこの資料をそのまま外部に出してしまうと、市民からの苦情が出てしまう可能性がある。そのため、基本はスクールバスと混乗しているということをきちんと修正したほうが良いのではないのか。

→外部に出す（ホームページ等）際には、注釈をつける等で対応します。

**報告3** 令和3年度 高梁市タクシー利用助成制度（実証事業）利用状況について  
（質疑・意見等）

- 特になし

**報告4** 令和3年度 グリーンスローモビリティ実証調査事業の実施について  
（質疑・意見等）

- グリーンスローモビリティを行うためには、必ずそこに人材を割かなければならない。そのため、今回の実証の場合はタクシー業者へ委託をされたかと思いますが、今後運行を考えられた場合、2種免許を取られる方も少なくなり、グリーンスローモビリティを行うのはなかなか難しいことだと思う。また、運送事業者の人材が少ないのに、新しい事業を始めていくと高梁市全体の公共交通がおろそかになっていくように考えられる。

→実証運行を踏まえた上で、公共交通として運用は確かに難しいため、あくまで観光に使って

いくよう検討をおこなっている。実証実験においても導入するうえで難しい部分が運転する人の面、充電する設備の面、走らせるための地域の協力の面、といった複雑な要因が絡んでいるため、すぐに公共交通として運用するのはこういった面でも難しい。こういったことにより、今すぐに公共交通として走らせることで運行事業者を圧迫するものではないとご理解いただきたい。

- 高梁市においても公共交通が直面する問題だと思われるが、二種免許を習得してもらうための動き、学生が高梁市に残って就職してもらうという動きといった、将来の運送事業者の担い手をどう確保していくかという設計を凶面にしていく必要がある。もしも、観光で使うとしても運転者の観光地の知識や運転の安全性を育てていくためには非常に時間がかかるため、市と業者が協力していかないといけないと思われる。

→グリーンスローモビリティに限らず、公共交通の事業者の意見は大変参考になるため、今後とも協力していきたいと考えている。

- 交通空白地帯を無くす政策をするという話を聞いたとき、事業者としては産業振興施策として外出支援があると思っていたが、実際のところはそうではなかった。

→外出支援の落としどころがどこまでというのが今のところ定まっていない。公共交通を利用して街へ出るのか？移動販売車を導入するのか？今後、外出支援に関して、一緒に考えていきたい。

- グリーンスローモビリティ実証調査事業の目的はそもそも何だったのか。その目的の結果何が得られたのか。

→交通空白地帯を埋めることに関係している。買い物の際に田舎のほうには移動販売車があるが、中心市街地にはこういったものは来ず、自分たちで動くしかないため困っている住民が存在しており、買い物に行くときに使える簡単な乗り物であると思われる。

- グリーンスローモビリティ実証調査事業の時に行われたアンケート調査の目的は何だったのか。

→100円で阿部地区への大型スーパーに行ける循環バスが市街地内を運行しているため、同じ値段でグリーンスローモビリティを走らせることができ、そして週何回までならグリーンスローモビリティを使って市街地大型スーパーまで行くのかを知ることができる。また、今回は無料で利用ができたが、100円～200円なら継続的に利用が見込める結果を得ることもできている。その他の設問についてもう少し考える余地があったと思うが、ある程度の数値や基準になったと思われる。

(質疑・意見等)

## ②高梁市福祉移送サービス

- 「人工透析者については、乗り合いとし」と書いてあるが、これは1人では利用できないのかということについての再回答。

→どうしても地域柄、乗り合わせが難しい場合は一人でも利用可能としている。

## 5. その他

- 令和2年度に策定をおこなった「第2次高梁市地域公共交通網形成計画」について今後の予定について説明

## 6. 閉会(肥田副会長)