

令和6年度 第3回高梁市地域公共交通会議議事録（要旨）

日時：令和6年 12月17日（火）14：00～

場所：高梁市役所3回 大会議室

資料：・会議次第、当日出席者名簿、席次表、
公共交通会議委員名簿

- ・高梁市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について
- ・高梁市地域公共交通計画の策定について
- ・高梁市地域公共交通計画（素案）
- ・高校生通学補助金チラシ
- ・市道新設のお知らせ
- ・高梁市地域公共交通計画（素案）への意見
- ・通所介護施設共同送迎（ゴイッショ）実証実験について



1. 開 会

会議成立報告

2. 役員の選任について

内田委員が会長に選任

3. 会長あいさつ

4. 会 議

報告1：高梁市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

報告2：高梁市地域公共交通会議・専門員について

報告3：通所介護施設共同送迎事業に係る経過報告について

議事1：高梁市地域公共交通計画策定について

※資料5-2-1を前半として事務局が説明

政森委員：移動手段について事務局より説明がありましたが、人口減少の中でどのように運行していくかが課題になってくると思います。アンケートの中でどのようなことをすれば公共交通を利用できるかという事を聞けばこれからの利用や運行形態も変わってくると思いますがいかがですか。

内田会長：公共交通の利用促進に係わるアンケートの質問がなかったのか、またそういった利用者増に向けた対策を講じるつもりがあるかという質問です。事務局からよろしくお願いします。

事務局：公共交通の利用についてバス停まで行くのも大変で家から出ることが難しいという方もいます。利便性を高めるのか、家の前まで来てくれるのか様々な意見が出ておりますが、アンケートの質問の中である程度見えてくると思っています。一概に何とも言えない部分もありますが、後半（5-2-2）にてどのような形が望ましいか説明させて頂ければと思います。

内田会長：前半部分のご説明をさせていただきましたが、後半の説明の中で収支比率をどのように高め

ていくか、乗降者数を増やしていくかといった部分についても触れるべきというご意見と受け取りました。

植木副会長：例えば JR が運行しなくなり利便性が悪くなったら路線バスを利用します。ただし路線バスの利便性が悪くなった場合、それに代わる手段は自家用車以外には考えられないと思います。アンケート内でもそう結果が出ていますが、どのように計画に反映させるか、また公共交通を利用できない方をどのように救い上げていくのかはしっかり考えていかなければなりません。先日の 12 月の議会でも公共交通の質問がたくさん出ており、一概には言えませんが他の地域がどのような制度にしているのか会議の中で情報提供をして欲しいと思います。

内田会長：ありがとうございます。ただいまの質問につきましても説明を前半と後半に区切りましたので、後半のご説明の中で、またライドシェア等についてもご説明させていただこうと思っております。後半の説明を聞いて、またご意見いただければと思います。他に、ご質問、ご意見ございますか。

清水（美）：アンケートというものは、意見を聞く事は誰でもできますが実情をどうつかんでいく事が問題となります。アンケートの対象はどのように選ばれたのですか。

内田会長：アンケート調査の手法について、事務局からお願いします。

事務局：アンケートにつきましては、現計画の第 2 次高梁市地域公共交通網形成計画でもアンケート 2000 部を取っていました。同じ抽出方法で、15 歳以上の方を無作為抽出しています。世帯主に送付している訳ではないため、様々な方に届いており、あくまで無作為抽出での返信がこのアンケート結果になっています。

内田会長：無作為でアンケートを送らせていただいています、28 ページ上部の依頼状の中で「アンケートには高齢者の方や運転免許を持っていない方、公共交通など何らかの移動手段を必要としている 15 歳以上の方がなるべくお答えください」ということで公共交通に特に関心が高い方にぜひご回答くださいという記述があります。その結果、回答者の年齢構成で 65 歳以上の高齢者が 64%を占めているような状況でございます。アンケートについては無作為ですが、答えていただく方はぜひ利用したい、利用するであろうという方にお答えいただいているということでございます。清水さんのご質問についても後段の説明でお答えするような内容も盛り込んでおりますのでそちらを聞いてご意見いただければと思います。

橋本委員：現行の計画に対する達成状況について質問です。この達成率の計算の仕方がわかりません。達成率については過去の計画を踏まえた上で次を考えるために非常に重要です。その数値が項目によって計算方法が違うのであれば問題です。会議ではこのように質問できますが、報告書として出た際には誰も質問できません。明確にして誰が見ても分かるようにしていただきたいです。

内田会長：事務局お願いします。

事務局：もう一度精査させていただいき、お示しさせていただければと思います。申し訳ございませんでした。

内田会長：達成度について 1 から 5 の数字でお示しして分かりやすいように提示をしておりますが、かえってそれが分かりにくいということで もう少し分かりやすいような表現に修正をよろしくをお願いします。他にございますか。

小野委員：公共交通の財政支出のところについて、5,000 万円減らすという目標が逆に 5,000 万円増えたというデータになっています。その理由はどのようなことでしょうか。その時特別に支

出があったのか継続的に増えたのかで今後の展開が変わると思います。またその中で一番大きな要因となるバス補助金についてもそれらのデータがあれば聞かせていただければと思います。

内田会長：事務局お願いします。

事務局：資料のグラフにて色分けをしておりますが、最近特に言われているのは燃料費高騰による経費の上昇です。さらにスクールバスについても学校再編によりスクールバスのエリアが広がり、これからスクールバスが劇的に減少する事はないと思います。バス路線の補助は備北バスさんとの協議になるかと思いますが、かかる経費や改善点などお話しさせて頂ければと思います。徐々に増えている補助は現在 1 億 5,000 万円となっておりますが、市としてもどこまで補助が出せるのかは協議中です。市と事業者さんとどのようにしていくか話し合い、一緒に進めていければと思います

内田会長：経費が増えた理由についてはご指摘のとおり、整理すべきと思っておりますので修正をしていくようにして参ります。

-休憩-

内田会長：それでは後半の資料 5-2-2 に関してですが、パートに区切ってご意見ご質問をいただければと考えております。まず 6 - 1、地域公共交通の課題の整理についてです。こちらの内容につきましてのご意見等ありましたら挙手をもって発言をお願い致します。こちらの内容については会議の前段で 1 章から 5 章で説明させて頂いたことを課題としてまとめております。本日の会でお気づきの点があればパートに分けてご発言いただければと思いますし、後ほどご確認いただきまして、12 月 26 日までの期限でご意見を別途頂戴できればと考えております。特に無いようでしたら、次のページ、2 番の計画の基本理念と 3 番の計画の基本目標についてです。基本理念は「地域をつなぎ未来につなぐ地域公共交通」としております。基本目標については、地域とともに育む地域公共交通。乗合タクシーの拡充とライドシェアの導入を事業として設定しています。次に基本目標 2 として「持続可能な地域公共交通」を掲げて、路線バスの見直しと高校生通学補助の拡充を設定しております。その辺りの設定などにつきましてご意見、ご質問あればお願いします。

岡山運輸支局松野専門員：

ライドシェアという言葉について補足と確認をさせていただきます。ライドシェアという言葉の補足説明が入っていますが、国が行っていることは 2 つ、1 つ目は日本版ライドシェアというものでタクシーの人手不足などを補完するタクシー事業です。もうひとつは公共ライドシェアや自治体ライドシェアと言われる、今まで交通空白地自家用有償旅客運送と言われていたもので、自治体や NPO 法人が主体となり 78 条の登録制で行っているものです。最近では運行管理や整備管理は事業者さんが協力するという事で事業者協力型の自家用有償という制度もございます。今回高梁市さんで導入する予定の物は公共ライドシェアという認識で間違いないでしょうか。

事務局：その通りです。

岡山運輸支局松野専門員：

公共ライドシェアについての解説も入れておいた方がいいと思います。

内田会長：内容については修正してもっと分かりやすい様に、的確に指すように盛り込みたいと考えております。

橋本委員：いわゆる日本版ライドシェアではなくて、昔からやっているコミュニティバスのようなものを自治体版ライドシェアと呼んでいるという事でよろしいでしょうか。

岡山運輸支局松野専門員：

その通りです。

橋本委員：事務局からの説明で想像したのは一般の方も自分の車で輸送するライドシェアのように語られていたと思います。いわゆるコミュニティバスが走りますという話だとすると回送の問題は解決されてないと思います。事務局の説明と運輸局の説明内容があっていないと思いますがその辺りはどうでしょうか。

事務局：ライドシェア自体は自家用有償を想定しています。交通空白地エリアの定義が緩和され、そのような空白地を埋める施策としてライドシェア導入を検討しております。週に数日の生活福祉バス路線や回送が長く乗合タクシーをやめる可能性がある部分等を補完し効率的な運行ができないかと考えています。車両などについて、市で購入するのか自家用車を使うのかといったことは制度を進めるにあたり検討させて頂ければと思います。

橋本委員：全然わかりません。何を言われたのでしょうか。

事務局（委託業者）：

基本的に自家用車も登録は道路運送法の 78 条になりまして白ナンバーだけだったものが緑ナンバーも可能となっています。自家用車も 78 条に個人の方も登録し、個人の自家用車も使うということを前提に考えています。これまでコミュニティバスで運行しており、行政が集落に購入した白ナンバー車両を貸与して運行するというやり方はたくさんありました。自家用車を使うにあたっては事故の起こった場合が大変です。市の車両だったらいいのですが、自家用車になると今加入されている任意保険にさらに行政負担で人身障害保険等に入ってもらわないと補償をできない可能性があります。今の同乗車保険は 1000 万円程度ですが、現在の算定方法ですと高齢者の方でもひとり慰謝料 2800 万円程度となっています。そうしたリスク対応や責任分担等も整理し、皆さんで、なおかつドライバーになっていただけるかどうかということも調査しながら、ライドシェアの導入には検討していきたいと思っています。

橋本委員：その地域に住んでいらっしゃるライドシェアに参加してもいいよという人の個人の車に対して市が保険をかけて、誰かから連絡があった時に市に連絡するのですか。

事務局：そこがまだ不確定ですが、乗合タクシーを補完するという形です。今考えているのは乗合タクシーの運行事業者さんに運行管理をしていただくと思っています。ただそれがいいのか、事後的に報告を上げてもらう形の方がいいのか。詳細についてはまだ決まっていません。

橋本委員：運行管理というのは、例えばお酒飲んでいますかという一番基本的なところもあって、今でいうとタクシー会社のところまで予約があったら行かなければならないのですか。

事務局：今、国が認めましたように遠隔でのアルコールチェックもできるようになっています。スマホとアルコールチェッカーでやるという形を想定しています。

高梁警察署河合専門員：

警察的な意見を言わせていただくと、詰めが甘いと思います。まず主体としてどこが管理するかによって変わってきます。あらかじめ登録し運行するが管理を市がするか事業者に委託して管理するのか。飲酒運転などの問題があった場合に誰が責任を取るのかという話もある

ため、市が主体となるか事業者が主体となるかは詰めなければなりません。

事務局（委託業者）：

基本、乗り合いタクシーの補完的な形になりますから、タクシー事業者さんにて運行管理、78条の事業者協力型自家用有償運送で行うように考えております。

内田会長：ライドシェアを今回掲げていますが、もうちょっと精査が必要ということです。どこまで書き込むか。整理をしていきましょう。

岡山運輸支局松野専門員：

確かに事業者協力型自家用有償運送ということで事業者さんに運行管理、整備管理、あとは配車サービスといったところを協力してもらえます。制度としてありますが、主体があくまで市町村というところになるので、乗務員の管理などは市町村でやっていただく事になります。出発前のアルコールチェックも必須になるので、それらを誰がやるか、それを含めた計画を組んだ上で進める必要があります。

政森委員：先日、国交省の会議と今日の話で全然違います。国の方は各事業者で責任を取りなさいとっていました。現状各自治体が先に走り、国が後追いでやっているような気がしますが、事故などがあった際のことも考え十分検討しなければならないと思います。

内田会長：ライドシェアについてまだまだ不透明な部分もあるので、慎重に進めていくようにというご意見です。本市としてはこの導入ということは公共交通を守っていくために必要だと思っています。その辺りどう整理していくかについて内部で協議します。

小野委員：松野さんがおられるのでお伺いしたいことがあります。遠隔点呼の現状において、貨物の部分において、ある程度安全基準を満たしているところはOKというのがあると思いますが、旅客に関してはどうですか。あと拠点を立ち上げるときに、タクシーにとってはハードルが高いのは当たり前だと思います。台数が何台なければならない、車庫の広さや、休憩室、いろいろあると思いますが、そのあたりが緩和されるといった可能性というのがあるのでしょうか。

岡山運輸支局松野専門員：

まず営業所、車両数について乗り合い、貸し切りに関してそれぞれ車両要件が変わりますが、ライドシェア、自家用有償に関しては、別枠の制度設計となっております。何台以上キープしておいてくださいといったことは自家用有償旅客運送、いわゆるライドシェアには適用されておられません。ただ遠隔点呼についても、専用の機器を置いてとか、事業者間遠隔点呼のような形で、もともとの要件が設定されているところではあります。自家用有償はそのあたりの要件も緑ナンバーと違うような設定になっておりますので、スマートフォンを使っての通信で行うということも形態としてはあり得ます。実際にどうしていくかというのを個別に検討していくところではありますので、市町村さん、事業者さんとも協議してどうするかというのを検討していくかというところです。

内田会長：ガイドラインのようなものが今後示されますか。

岡山運輸支局松野専門員：

いくつか用途に応じて分かれているところではありますが、例えば国の方で各自治体さんの方に来訪させていただいて公共交通について説明するときに公共ライドシェア、日本版ライドシェア、乗合タクシー、こういう事業形態がありますよというようなガイドラインをお配りさせていただいたりもしているところです。点呼についても個別に要領やそういった形で

ガイドライン等も作っているところですので、お問い合わせいただいたら担当等から提供させていただきます。

内田会長： そういったことのガイドラインを参考にしながらということになろうかと思っています。ライドシェアについては、甘い部分があるというご指摘もありましたし、もう少し詰めてまいりたいと考えております。他にないようでしたら、次の基本目標 2 の持続可能な地域公共交通を掲げて、路線バスの見直しと高校生通学補助の拡充をしております。こちらにつきましてご意見等ありますでしょうか。

橋本委員： 路線バスの効率化や乗合タクシーの回送を考えた際に地域によってはライドシェア一択になるイメージがあります。路線バスや乗合タクシーがあるうえでライドシェアならわかりますが、料金など詳細も分からないライドシェアしかない状況になると、人の移動、そこに住めるかどうかという要素にも関わってくる。なんとなくイメージを語られていて、どのような生活をさせようとしているのかが書けていないのではないかという気がします。

事務局（委託業者）：

ライドシェアに関しましては、あくまで乗合タクシーの補完という形です。FS（フィジビリティ・スタディ） 調査も行い色々な条件設定をしてそれでドライバーが集まるかどうかというところが一番不安です。ドライバーが集まればそれに合わせて、国との細かい調整を図りながら、基本はオンデマンド型の乗合タクシーでそれぞれの地域が全部カバーします。タクシー事業者さんの方でも乗務員さん不足と高齢化が進みつつありますので、先を見たときにそれをカバーするひとつとしてライドシェアという選択肢です。もしその地域にライドシェアをしてもいいという人がいなければ、タクシー事業者さんでカバーしてもらいます。運転手さんが少なければ、希望の時間には乗れないという頻度が上がってくるというだけの話で、細かく色分けするつもりはありません。それから路線バスも基本的に高齢者の方については通院と買い物メインになってきますので、これはほとんど乗合タクシーでカバーできると考えています。ただ、二次医療機関などにはバスに乗り継いでもらわなければいけないです。路線バスの方は主に通勤通学、毎日利用される方への利便性確保。乗合タクシーは電話予約を必ずしなければなりませんので、耳の不自由の方の利用も考慮し、地域内の幹線路線はむしろ増便する可能性もあると考えています。

橋本委員： 今答えていただいた内容は非常に納得できます。ところが、先ほど事務局が説明した内容は今とは違っていたように聞こえます。受けて頂いている事業者と事務局の間で言っていることがずれているように感じます。また決まっていない部分が多いためそのような話になると思います。乗務員不足も分かっており、ライドシェアよりも乗務員対策についても書かなければいけないのではないかというところもあります。

内田会長： ライドシェアというところがまだまだ不透明な部分もあるということはどうなのというご意見なのかと。委託業者さんと事務局の見解のニュアンスが少し違うのではないかというご指摘もいただきました。今後整理を進めていく必要があります。

政森委員： この計画素案は事務局の方が作られたのか、委託業者と一緒に作られたのですか。

事務局： 協議を踏まえてたたき台を作成していただき、最終的には事務局及び関係部局と協議しながら作成しています。

政森委員： 80%くらい市で作られたのか、ほとんどを委託業者が作られ、それを参考にして作られたのですか。

事務局：たたき台をいただきましたが、内部協議で内容は変えております。グラフ等は委託業者さんのものを使用していますが、かなり手を入れています。

政森委員：今のように事務局が始め説明をするが、後は委託業者が説明するようなことでは実施主体がよく分かりません。

事務局：ライドシェアという言葉は市から出させていただいております。現に今ライドシェア実施可能性の委託調査も出しておりますので、これが導入できるかどうかというのはある程度の方角性を持って考えさせていただいております。お間違いいただきたくないのは、最初に空白地の概念における時間的な問題という話をさせていただきました。隔日なのか毎日なのか週に2日なのか、それ以外の日は空白地ということなので、そこを埋める部分という部分も想定しておりましたので、ライドシェアを入れるからなしという表現はそういう意味で言ったのではないというのはご理解いただきたいと思います。あと根本的なものが1点抜けていました。もともとの計画の中で路線バスというのは幹線を走るというのは大前提。その言葉がなかったなど。路線バスをベースとした中で、その補完的なものが乗合タクシーであり、ライドシェアはこの次という形になりますが、その明確な記載がなく、説明不足としては橋本先生が言われたように足りない部分だと思っています。それを踏まえた上で新たなものをどのように加味していくかというのはあくまで目的でございますので、絶対に入れますという目的ではございません。そこはお間違いないようにしていただきたいと思っています。

内田会長：整理がまだ不十分だと委員の皆様、専門員の皆様からもご指摘を多々受けたところでございまして、こちらにつきましては本日いただいた意見、また12月26日までいただいた意見を加味しまして、様々な修正等を加えて、1月の会議で諮らせていただきます。全体像が見えないということではありますが、どう進めていくかについてもう一回再説明をさせていただければと思います。

橋本委員：スケジュールについて、乗合タクシーの拡充で順次導入するため7年ですという説明だったと思います。最初の地区はともかくとして、それ以降の地区は複数の地区やってもいいと思います。もしもA地区できちんとした皆さんが納得できるようなやり方が見つかったのであれば、B地区なり、C地区なりのやり方にアレンジするということはあるとしても、それぞれ1年ごとにかけてやっていく必要はないと思います。むしろ早くやった方がいい、というような判断はあるかと思っています。7年にした説明がこれに起因していたので、質問したいと思います。

事務局：事務局の人員、業務内容を考慮し、このようにさせていただいております。

内田会長：地域ごとの事情が違うのと、それぞれ入らせていただいて丁寧に進めていこうとしたときに、1地域というのがいいのではないかとということで、今のような7年間にさせていただいているというところですが、そこは次回に向けて精査をしていきます。

小野委員：私の方から2点だけ言っておきたいことがあります。オンデマンド型の乗合タクシーが全域で走るとなった際、当社も成羽タクシーさんもピオーネ交通さんも影響を受け深刻な打撃を受けると思います。また、深夜のタクシーについても確実になくなります。区域で分けるなど、そのあたりはどのようにお考えでしょうか。2つ目はオンデマンド型の乗合タクシーを全域に展開する場合問題となるのは拠点です。以前タクシー会社があった地域などに拠点を出すという事が前提になっていないと、おそらく全域に乗合タクシーを展開することは夢物語になってしまうと思います。それを解決する方法論がライドシェアだとするならばそれも

一個の方法論だろうとは思いますが。また運行主体をタクシー会社にと言われても、我々が従業員を送り出しているのは社員だからで、知らない方で教育を受けてはいるにしても遠隔点呼でというのはやっぱり限界があるというのは少し思っている部分です。ただそのあたりは環境が整備さえすれば事業者として協力したいと思っています。そこに持っていくための方法論で拠点の話がどうしても出ないのか。それが出るのであれば、この地域を乗り合いでしっかり回す。乗り合いの安全性はライドシェアよりも上なので、そのような方向の計画になってないのは残念だなと思ったということをお伝えします。

内田会長： ありがとうございます。他に、ご意見等ありますか。いろいろ内容が盛りだくさんでございますし、様々な角度からご意見をいただきました。12月26日までは引き続きご意見をいただければと考えておりますし、いただきました意見をもちまして、計画内容と修正を行いまして、1月最終週に再度会議を開催させていただければと思います。宜しくお願い致します。

5. その他

- 通学定期券購入費用の補助拡充について
- 市道拡幅について

6. 閉会

植木副会長閉会あいさつ

以上