

## 令和6年度廿日市市公共交通協議会（第2回）

日 時：令和6年6月25日（火）10時00分～11時30分

場 所：廿日市市役所 7階会議室

委員総数：27名

出席委員数：23名（廿日市市公共交通協議会規約第8条第2項の規定による定足数を充足）

傍聴者数：0名

### 1 開会

### 2 審議

(1)議案第1号：廿日市市地域公共交通計画の改定について

《質疑応答・意見》

会 長：質疑・意見等はないか。

委 員：質疑・意見無し。

審議結果：提案のとおり承認

(2)議案第2号：おおのハートバスの運行計画について

《質疑応答・意見》

会 長：質疑・意見等はないか。

委 員：質疑・意見無し。

審議結果：提案のとおり承認

(3)議案第3号：廿日市市地域公共交通計画「別紙」（地域内フィーダー系統確保維持計画「令和7～9年度」）について

《質疑応答・意見》

会 長：別紙1（P2～3）の利用者数、財政支出額、収支率について、数値の考え方を補足いただきたい。

事 務 局：現行の令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画「令和6～8年度」の目標値の設定については、廿日市市地域公共交通計画の目標値が「令和8年度」であることから、その数値に合わせ目標値を設定している。今年度策定する計画の目標値は「令和7～9年度」であり、令和9年度の目標値については、廿日市市地域公共交通計画で設定した令和8年度の目標値を据え置く形で設定している。

A 委 員：令和7年度の目標値は令和5年度の実績値を基にしているのか。

事 務 局：別紙1中の令和7年度、令和8年度の目標値は実績値ではなく、廿日市市地域公共交通計画で定めた目標値としている。廿日市市地域公共交通計画の終了年度が令和8年度のため、その計画で位置付けた目標値となる。

A 委 員：現在の廿日市市地域公共交通計画の本編に定められている数値ということか。

事 務 局：そのとおりである。

B 委 員：この度の計画からさくらバスの路線（阿品台ルート・宮内ルート・原ルート）が新たに地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象になるとのことだが、議案第2号で説明のあったおおのハートバスについては、この補助金の対象とならないのか。

事務局：おおのハートバスについては、今回予定している再編に伴い、運輸局とも相談しながら補助金の対象とならないか検討したが、市町村ごとに補助上限額が決まっており、当市は現状で上限に達している状況であり、この度は補助対象系統への位置づけを見送った。

会長：別紙１中の利用者数の目標値は廿日市市地域公共交通計画に基づいた数値とのことだが、昨年１２月の路線再編の利用実態を踏まえ、今後は協議会の中でも利用実績の数値を示していただきたい。

事務局：利用実態に合わせて計画の見直しを視野に入れながら、今後は数値の精査を計っていく。

会長：他に質疑・意見等はないか。

委員：質疑・意見無し。

審議結果：提案のとおり承認

(4)議案第４号：令和６年度廿日市市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）について

《質疑応答・意見》

C 委員：別紙４．バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者について、身体・知的の区分は各１割引きに対し、精神の区分には割引設定がないのは何か理由があるのか。可能な範囲でお答えいただきたい。

また、車両の導入が来年２月末完了となっているが、納車の確約は取れているのか。

事務局：精神の区分における割引設定は、事業者ごとに設定をされているため、こちらでは割引設定をしていない理由まで把握出来ていない。

合同会社ことぶき様、介護タクシーななお様については、昨年度も申請いただいたが、車両の調達が生業完了までに間に合わなかったことから、生業完了とならなかった。今後の流れであるが、本議案の承認後に、各事業者において補助申請を行い、各事業者から交付申請を行う。交付決定が下りたのち、車両確保の動きとなるため、確約まではないが、これらの手続がスムーズに行える環境であると各事業者からは聞いている。

C 委員：それぞれの事業者の所在地はどこか。

事務局：合同会社ことぶき様は宮島口、介護タクシーななお様は平良、介護タクシーマウント様は阿品台に事務所を置かれている。

会長：他に質疑・意見等はないか。

委員：質疑・意見無し。

審議結果：提案のとおり承認

### ３ その他

(1)その他：ライドシェアの現状について（※広島運輸支局より説明。）

《質疑応答・意見》

E 委員：ライドシェアでは自家用車を使う事もあり得るのか。

運輸支局：生業名は自家用車活用生業になっているが、タクシー事業者で使っていない緑ナンバーの車両や、白ナンバーの一般自家用車を使うことも可能である。

D 委員：不足する地域・時期・時間帯（広島交通圏内）のページ下部に旧佐伯郡大野町及び宮島町の区域を除くとあるがどういう意味か。広島交通圏ではないということか。

運輸支局：旧佐伯郡大野町及び宮島町は広島交通圏には含まれていない。旧佐伯郡大野町は佐伯交通圏、宮島町は宮島交通圏に含まれている。

D 委員：つまり、旧佐伯郡大野町でライドシェアは出来ないということか。

運輸支局：現在、全国どこの地区でもライドシェアの実施は可能となっている。広島交通圏の場合、タクシーアプリを使いマッチング率を元に、不足車両数を示している。不足する曜日と不足する時間帯によって異なり、それぞれ 100 両、220 両、70 両となっている。広島交通圏以外の地域では、令和 6 年 1 月 1 日時点におけるタクシー事業者の事業計画上の配置車両数の合計に 5% を乗じた台数を上限としている。すべての市町村がどこかの交通圏に入っているため、出来ない地域はないということになる。

会 長：整理すると当市の場合、佐伯交通圏の範囲は、大野地域・佐伯地域・吉和地域で、宮島地域は宮島交通圏となり、佐伯交通圏の場合、3 地域を合算して 2 両が不足車両のため、2 両をライドシェアの車両として配置できるということで良いか。

運輸支局：そのとおりである。

F 委 員：タクシーの地区ルールは少しわかりにくい。広島県の場合、A 地区と B 地区と別れており、広島市を中心とした地区が A 地区である。旧廿日市市はもともと A 地区ではなかったが、のちに A 地区へ参入した。その後、市町村合併があり廿日市が大きくなったが、合併前の旧市町村は廿日市であるのに、A 地区へ参入されておらず、タクシー業界の中で問題点となっている。廿日市の全地域が A 地区となればいいが、合併前の廿日市市だけが A 地区の料金体系で、その他の地域とは料金体系が違うため、まぎらわしい。

G 委 員：自家用車活用事業とはのページで、タクシー事業者がタクシー事業と同じレベルでドライバーに対し、指導や教育を行うことで、安全な運送サービスを確保しますと記載がある。現在タクシーの運転手は二種免許を保持していないと出来ないが、ライドシェアに関しては一種免許で出来る。教育や指導を行うことで、二種免許保持者のレベルまで到達するのか、また安全性を確保できるのかお聞きする。

運輸支局：タクシー事業と同じ事業をするにもかかわらず、二種免許が必須ではなく、一種免許の一般の方も事業が出来るようになっている。すぐに二種免許保持者のレベルまでは到達するのは難しいかもしれないが、タクシー事業者も事業が成り立つレベルでの教育・指導を行うと考えている。安全性については、即座に問題があるとは思わない。

G 委 員：指導や教育はタクシー事業者に任せるということだが、二種免許を取るには様々な試験があり、タクシー事業者がそこまで教育・指導してくれるのか。タクシー事業者任せで国土交通省から教育・指導の方針は示していないのか。

運輸支局：通達上では、指導内容を明示はしていたと思う。この度、広島運輸支局では 27 者から申請を受け、18 者を許可しているが、その 18 者に対し、教育・指導の内容までを明示は出来ていない状況ではある。

会 長：ライドシェアの利用状況や見えてきている課題などはあるか。

運輸支局：7 月末時点で許可事業者に運行実績などの報告を求めることになっており、それまでは具体的な利用状況は見えてこない状況である。担当レベルの考えだが、現時点でライドシェアが進んでいると思っていない。他県の事例で、ライドシェアを呼んだが、自家用車で来てびっくりしたのでキャンセルしたなどの報告もある。広島の場合、カープやサンフレッチェのスポーツ観戦などで、タクシー需要が増えると思われるので、そういったものと絡めて行く必要もあるのかもしれない。

会 長：引き続き様子を見ていくという話でよいか。

運輸支局：そのとおりである。

#### 4 閉会