

令和6年度第3回さぬき市地域公共交通会議結果

- 1 会議日時 令和6年12月25日(水)10時00分～12時00分
- 2 会議場所 さぬき市役所3階301・302会議室
- 3 出席者【委員】宮崎会長、久保委員、梶原委員、井上委員、小倉委員、尾崎委員
白山委員、元山委員、山本委員、淵田委員、溝渕委員、芦谷委員、上野委員
大久保委員、片庭委員、佐々木委員、中川委員、鈴木委員、十川委員
藤平委員、阿部委員、間嶋委員、三宅委員
【市】都市整備課：安倍課長、津村課長補佐、脇谷係長、福井主査
ランドブレイン株式会社2人
- 4 議題 (1) 令和7年4月1日改正コミュニティバス実証運行素案について
(2) 市内移動に係る現在検討中の主な取組について
(3) 今後のスケジュールについて
- 5 資料 資料1 さぬき市コミュニティバス再編のポイント
資料2 コミュニティバス電子チケット販売について
資料3 「ピンポイントタクシー定期便」実証実験に向けて
資料4 お出かけサポートサービス
資料5 自治体申出による日本版ライドシェアの導入

6 会議要旨

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

(1) 令和7年4月1日改正コミュニティバス実証運行素案について

会長： それでは、議題1「令和7年4月1日改正コミュニティバス実証運行素案について」、事務局から報告をお願いします。

事務局： <説明> 資料1

会長： ただ今の報告内容について、ご意見ご質問ございますでしょうか。まずは、バス事業者の立場で、これまでの経緯をご紹介いただける範囲でお願いしてよろしいでしょうか。

委員： 中空、下所間は非常に道路が狭く、乗用車との対向にも問題があるので、中空は外したらどうかのお話は、こちらとしても有難いお話だと思います。それから、布勢についても年間にほとんど乗降客が無く、ここを外すと、寒川庁舎、市民病院への(運行)時間が短縮されます。それから、上村橋についても、みろく公園から上村橋まで長い区間になっており、乗降客がほとんどいないのであれば、さざんか荘は外せないということなので、往復となるとこれも時間短縮に繋がります。志度公民館は非常に利用者が増加し、ここを経由した方が良く、新しい道もできたので、というご意見もいただいています。

会長： 次にタクシー事業者を代表してご意見をお願いします。

委員： タクシー会社が担当する路線の運行ルートに関しては、あまり変わっていないと思っています。白方漁港が新たに運行することになるとは思いますが、これくら

いであれば大丈夫かと思えます。

- 会 長： 続いてドライバーの立場からご意見をいただけませんか。
- 委 員： 乗り継ぎ等を考慮した良いダイヤと思えます。今日初めて見たので、持ち帰って乗務員の休憩時間の確保状況などを確認し、問題があれば、指摘させていただきたいです。
- 会 長： 毎年3月に実施されるJRのダイヤ改正との兼ね合いについて、JRからご意見はありませんか。
- 委 員： 3月15日にダイヤ改正を予定しており、高德線はパターンダイヤで時間帯を拡大します。時間通りに到着、発車するので、コミュニティバスとの接続もしやすいと考えます。新しいダイヤは事前にさぬき市に伝えているので、そこは調整されているものと思えます。
- 会 長： コミュニティバスの利用者は市内を動く方というイメージが強いですが、数年前、香川県の補助を受けて行った事業で出たバスとJRの接続データをみると、JRとコミュニティバスを乗り継ぐ利用者がいることが分かりました。JRのダイヤを意識したバスのダイヤやルートになっているということですね。住民目線でのご意見はありませんか。
- 委 員： 大変な作業だったと思えます。気になった点で、再編の視点、速達性の評価や振動への対策については理解しましたが、コストや収益性、言い換えると持続性について、今回の変更により総運行距離数はどう変化しますか。
- 事務局： 総運行距離数はほぼ変わりません。少し伸びたところもありますが、乗務員の拘束時間で委託料を算出していますので、歳出を増やさないことを基本にダイヤで調整しています。
- 委 員： これまでたくさん乗っていた徳島文理大学の学生の減少分をどこまで戻せるか。地域の足としての公平性の担保と持続性を確保するための効率化、両方の視点を持っていただけているものと思えます。乗降の少ないバス停を廃止するのは効率化ですが、公平性の観点を持っておく必要があります。
- 会 長： 効率性重視に見えるかもしれませんが、現在のコミュニティバスの経費は、運賃収入、市からの補助や大学からの支援金で回っていますが、来年以降は入ってくるお金が変わってくるということで、人件費や燃料費の高騰など、バスに限らず様々な経費が上がってきています。費用負担の考え方はさぬき市全体で考えるべきで、行政負担以外でどのように協賛金を集めるかを考えなければなりません。決められた予算内でやっつけようとする、サービスがどんどん低下します。様々な協議会で申し上げていますが、こういった背景を意識することが必要だと感じています。それでは概ねこの方向性で進めたいと思えますが、本資料を持ち帰りいただき、問題点があれば事務局にお知らせください。細かな点は事務局と関係機関で調整いただけると期待していますが、皆さま、これでよろしいでしょうか。
- 委 員： <異議なし>
- 会 長： 気づきがあれば事務局にご連絡いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(2) 市内移動に係る現在検討中の主な取組について

- 会 長： 続いて、議題2「市内移動に係る現在検討中の主な取組について」ですが、4つの取組があるようですので、1つずつ検討したいと思います。①コミュニティバス電子チケットの販売について、事務局から説明をお願いします。
- 事務局： <説明> 資料2
- 会 長： 電子チケットはアプリ形式になるのですか。
- 事務局： 今のところアプリ形式を予定していますが、琴電から「アプリ以外を考えている」と聞いており、期待しているところです。
- 委 員： 現在、弊社の方で検討中です。来年の早い時期にブラウザ形式のモバイルチケ

ット導入に向け調整中です。私どものフリーキップとさぬき市のコミュニティバス1日券を掛け合わせる等の施策を考えながら、来年は瀬戸内国際芸術祭もあり、協力できるようにしたいと考えています。

会 長： JRのスマートえきちゃんとの連携はできますか。

委 員： 詳しく把握していませんが、既に同じアプリでJR定期券、乗車券、企画乗車券は使えているので、コミュニティバスでも使えるようになれば、今後、連携を図っていきけるのではないかと考えます。

会 長： JRですら、旅客会社をまたいだ通しチケットを買うことは難しいです。JR東日本、西日本、九州はアプリで対応できますが、JR東海はやっていないのでエリアをまたぐ場合は購入方法が分からないという状況になっています。地域によって様々なアプリがあり、ダウンロードするのは煩わしいですが、どのように周知していくかを含めながら取り組んでいただきたいです。海外だと目的地への特急券を予約するとプラスいくらかで、そのエリアの公共交通機関の乗り放題チケットが付くという販売もしています。コミュニティバス1日乗車券でなくても、それを買えばお得感のある売り方もあるのではないのでしょうか。例えばJR東日本の乗り放題チケットの場合、エリアの私鉄が加入すればプラス100円という仕組みがあります。100円は安いと思うかもしれませんが、JR東日本では客数が多いので、かなりの額が年間売上として入ってきます。幹線系との乗り継ぎの中で、利用者にとってお得感のあるプラスアルファの料金システムを研究すれば良いと思います。

会 長： 続いて、②ピンポイントタクシー定期便の実験運行について、事務局から説明をお願いします。

事務局： <説明> 資料3

会 長： さぬき市のコミュニティバスは、大川自動車だけではなく、地元のタクシー会社も協力して運行していることをまず情報共有させていただきます。ピンポイントタクシーの定期便について、皆さまよりご意見はございませんか。

委 員： 私の住んでいる自治会はこれに該当する地域だと思います。同じ自治会でも住んでいる地区が離れている場所もあるので、実証運行では、1つの自治会でも集合場所を2か所にするなどの検証内容も加えれば、広大な自治会にも適応できると思うので、そのあたりも含めて計画を立てていただけると有難いです。

会 長： 昔のデマンドよりも厳しく、使いにくくなっているように感じますがいかがでしょうか。

委 員： 3ページに600円とありますが、4人で乗車すると1人150円になるのですか、または1人600円(4人だと往復で2,400円)ということですか。2か月利用者がなければ省くということですが、利用者が1人の場合は600円のため、市からの助成が必要になります。利用人数によっては助成額が膨らんでいくような気がします。損益分岐点(利用者が無ければ止める、利用者が何人だったら続ける)については、実証実験の中で押さえてほしいです。

事務局： 基本的に、今回の実証実験の内容は、自治会や住民の方との話し合いの中で決めていくものとしています。話し合いの中でどうしても通過させたい場所が複数発生した時、他のエリアの方も拾えるかどうかなど、利用者を増やして収入確保ができるかどうかなども考えながら実験を進めていきたいと思っています。実験中のデマンドタクシーの停留所は固定でしたが、ピンポイントタクシーは自宅に送るといった柔軟な対応が可能です。また、毎回お1人様利用、ということもある程度想定し、2つの自治会を通過するルートも検討しています。持続可能性が

ある事業に育てたいと思っていますので、都度、持続可能性を高める方法を探っていきます。事業者とも随時、協議することになろうかと思っていますのでよろしくをお願いします。

委員： 自治会 4 名でマルナカに行こうとなった時、個別にタクシーを呼んで、帰り時間を申し合わせて利用することと変わりがないような気がします。定期運行にしくなくても、既定のグループでなくても、タクシーを 1 台呼んで往復にすると随時利用の乗り合いタクシーになります。であれば、自分たちの意思で好きな時にタクシーを呼べば良いと思うので、市の新事業にしくなくても良いような気もします。

事務局： ご指摘のとおりで我々の狙いもそこです。ただ、タクシーの乗り方は分かっているようで分かっていないところがありますので、まずは、皆で集まってから目的地に行けば負担もこれくらい、ということを経験してもらい、最終的には、より小回りが利くように、自治会と事業者で話し合っ運営してもらうことを目標としています。使い方によってはタクシーは高い乗り物ではないということを経験しながらこの事業を進めたいと思っています。自治会によっては個人での利用しか対応できないところもあるでしょうし、それを望まれる方もいると思いますが、手に手をとってタクシーに乗るのであればお出かけしやすいと思われる高齢者も実際にいらっしゃいますので、まずはそういう方に寄り添い、タクシーや公共交通の利用の仕方を PR する一環としてスタートさせたいと思っています。

委員： 私が母親に免許返納を勧める際も同じで、ガソリン代、自動車税、車検費用、これらの費用で月に何回タクシーが利用できるかを考えればタクシーは高くない。高齢者は特に、タクシーに乗って買物というと贅沢をしているような抵抗感があるようですので、利便性を謳いつつ、経済合理性も普及していく必要があると思います。

会長： 若者は車を買わないと聞きますが、販売台数が落ちているとディーラーからも聞きます。福島大学の研究仲間によると、大学に来ている学生が、「自分たちが子供のころは親に車で送迎されていたけれど、自分は車を所有できないので東京に出て就職する」と言っていたそうです。学生が就職先を選ぶ際、そこに雇用があるかどうかが一番ですが、公共交通が便利かどうかということがランキングに出てきます。地方に住んで車を持っている人ほど、その費用負担により可処分所得が減っているというデータもあります。地方では車がないと身動きが取れないということもあり、そういったことも上手に説明する必要があります。デマンド、バス、一般タクシーそれぞれの利用について、住民の方によく伝わっていないような気がします。デマンドタクシーは一般タクシーに比べ不便な分だけ料金は安くなっている点が 1 つのウリだと思うので、デマンドの場合はドアトゥドアでやるのではなく、少し不便だけど、停留所的にみんなで集まってやってみてはどうかといったことを話すことが多いのですが、本当に自由に使いたいときに呼ぶのであればタクシーを呼んだ方が良いですし、その利用条件を説明しなければなりません。地方ではタクシーの利用方法を知らない方がほとんどです。今は車移動がほとんどのため、バスのない地域の子供もはバスの乗り方を知らないですし、バスや JR を使わないとタクシーも使わなくなります。乗り合いの公共交通やその先のタクシー（マルチモーダル）を伝えていかなければならない必要性を感じます。決してこの事業案を否定するわけではありませんので、住民への説明会等を行うときには気軽にお声掛けください。

会長： 続いて、③お出かけサポートサービスの運用について、事務局は説明をお願いします。

事務局： <説明> 資料4

会 長： 関係している委員がいらっしゃいますので、一言お願いします。

委 員： 生活支援体制整備事業の中で行う1つの生活支援として外出先での高齢者の活動をサポートするものですが、無料のオプションサービスとして、必要に応じて移動も支援します。今年2月に第1回目のサポートを行い、3月まで試行し、4月から本格的にやっていきたいと思っています。これは有償ボランティアになり、お手元にある資料は住民説明用のチラシになります。実際にはやってみないと分からないところがたくさんありますが、地域公共交通会議や地元の方、地域の社会福祉法人のご協力により、何とか実施できる見通しが立ちました。

会 長： 「やまびこの風」について簡単にご紹介しますと、南川地区の高齢者の困りごとを聞いて改善できるように様々取り組んでおられる団体でして、特に、お出かけの視点からの取組を何年もかけて検討されてこられました。タクシーを利用したり、コミュニティバスを乗り継いだりしながら活動内容を研究されてきましたが、結果的に、南川地区の社会福祉法人のサポートを受けてお出かけサポートサービスに取り組まれることが決まった、というようです。

委 員： このサービスの付き添い時間は1時間までで、病院などは1時間以上かかると思われるので、(サービス時間を超えた場合は)帰りはタクシーを利用いただくよう案内いたします。ご理解よろしくをお願いします。

会 長： 最後に、④日本版ライドシェアの運用について、事務局から説明をお願いします。

事務局： <説明> 資料5

会 長： 日本版ライドシェアはニュースで騒がれていましたが、最近少し下火になっている感じがします。香川県内では、高松市で11月から日本版ライドシェアが運行しています。この制度自体は、民主党政権の時代に、国の官僚主導から議員というか地方主導に変わったところから出てきた案件です。海外ではライドシェアが多いと言われていますが、それらは日本の制度とはまったく状況が違います。海外のタクシーは基本的に流しで走っており、見つけたら手を上げて捕まえるというのが一般的です。ホテルなどからタクシー呼んだら来てくれますが、それらは全部白タクです。私もホテルでタクシー呼んだところ、時間通りに来ないし、クレジットカードが使えることを確認して乗ったのに、目的地に着いたら言い値でキャッシュオンリーだと言われて困ったことがありました。そういうことなどがあり、「これではいかん」ということで、ウーバーや東南アジアでのGrabが始まったというのが恐らく実態です。ウーバーやGrabでは、どのドライバーが来るのかが分かりますし、乗った後にそのドライバーの評価を必ずします。評価が悪いとそのドライバーは客が取れなくなりますし、一方で、客の評価もなされています。東南アジアでGrabを使った際には、ドライバーによっては、個人タクシーと同じように、ライドシェアの車両を自前で調達して、お客さんの国籍から、その人に合った音楽を流すような粋なサービスもしています。会話やアプリでお客の国籍がわかるので、日本人だと思えば、日本の最近の曲を流すというサービスをしているのが(外国の)ライドシェアの実態です。今、少々混同されて日本にライドシェアが入ってきており、ドライバー不足の解消にはなるのですが、そもそも「日本版ライドシェア」の制度は、日本のタクシーやバスのドライバーは、一般の人が持つ1種免許ではなく2種免許を持っている必要があるのですが、その2種免許を取る若い方で少なくなっているということから1種免許でもタクシーを運行できるようにするのが狙いになっています。ただ、高松市では約20社がライドシェアを行っていますが、私が聞いた会社は、すべて2種免許ホルダーの

方が運行するようにしており、運用の仕方を間違えているのではないかと思います。本来は、2種免許保有ドライバーが出払って（2種免許保有者が）いない時に、事務員など1種免許しか持っていない方が運転できるような仕組みが日本版ライドシェアの狙いだと思います。やり方として、資料に出てきている6時から14時の申し出というのは、本当に逼迫していますので、その対処として運用することが妥当かと思います。そのことが、上手にタクシー事業者に伝わっていなかったり、人員がいない状態で実績を上げなければならないという違った捉え方で運用している会社も中にはあるようです。この制度は、制度を立ち上げた本当の思い（考え）と、制度上の縛りの話、地域がどのように困っているかといった実態が、上手にマッチすることで初めて効果が出ると思います。しかし、違う方向に向かっていることも無きにしも非ずで、私も勉強中であり、引き続き情報を仕入れたいと思っています。私が経験したことですが、今、飛行機の便が早くなっており、私は高松市内に住んでいますので6時頃に家を出れば朝1番の便に乗れるのですが、タクシーに配車をお願いすると、「6時は配車できない。うちは7時からだ」と言われてとても困ります。このような状況なので、特に自治体申出に関して、さぬき市内でも様々な問題があるのであれば行政の方から申し出をしなければならぬ仕組みになっていますので、実態を踏まえて良い方向に進めていただければと思います。この件に関してタクシー会社として何か補足があればお願いします。

委員： 補足ではありませんが、弊社も申請をし、12月18日付けで許可が下りました。初めてのことなので、様々な準備ができていないのが現状です。例えば、車両を使うには3ヶ月点検が必要だとか、タクシーと全く同じ条件で車両を保有しなければならないというような条件がありますので、それらをクリアするために、今、奮闘しているところです。

会長： 実は香川県内でも、高松交通圏と中讃交通圏は準特定地域であり、簡単に車両数を増やしたり減らしたりすることに制限があります。昨今は、車両はあるがドライバーがいない所が多く、そのような所で功を奏するのが日本版ライドシェアの仕組みです。要するに、バスもタクシーも緑色のナンバーで、2種免許を持っている運転手でなければ、お客さん運んでお金を貰うことはできませんが、それが1種の免許でもできるようにしたのが今回のこの制度の大きな見所ですので、本来の日本版ライドシェアが狙っている、住民側と業者側のマッチングが図るよう狙っていただきたいと思っています。制度の話に関して、何か補足あればお願いします。

委員： 日本版ライドシェアについては、四国運輸局としましても、自治体で一番足りていない平日の午前中やお昼の時間帯に導入できる形が一番望ましいと思っておりましたので、まさにさぬき市のように実際に進めていただけることは非常にありがたいと考えています。この資料は、国の全体会議の中で、四国のロールモデルとして紹介させていただいたものです。制度面に関しては、制度そのものというよりは、むしろ、許可を申請し使用されるタクシー会社が増え始めていることを考えれば、実際にどのようにスムーズに運行を始めていくかが次の課題になると考えています。ドライバーを集めるに当たって、どのような周知活動を行っているのかをお聞きしたいと思いますがいかがでしょうか。

委員： ドライバーを新たに確保するのではないのですが、事務員や、例えば私のような社員を使ってドライバーの代わりに走ることで申請を出しています。一般のドライバーの募集というのは今のところ考えてはいません。

委員： 車両数自体も限られているので、新しく何人も採用することにはならないと思いますが、この先需要が増えることがあれば、この点も合わせてご検討いただければ良いかと思っています。日本版ライドシェア制度は、非常に分かりづらく、私も一度、説明にさぬき市に伺ったことがあります。初めて聞かれる方は、「わかりにくい」となりがちです。したがって、特にこれからは、利用者の方に、普通のタクシーとの違いや、乗る前に運賃確定させる事前確定運賃などを理解していただけるようにどのような取り組みをしていけばよいのかを考えていきたいと思っています。

会長： 新たな人材確保は中々難しいことです。実は、最低賃金の話もありますし、企業が社員を雇うには、賃金や給与だけではなく保険などを支払う必要があります。ある会社によれば、1人雇うと1日5万円ぐらいの売上が必要とされています。売上が無い場合は、その不足分が会社の持ち出しになり、会社経営が厳しくなる実態があります。先ほど申し上げたとおり、今の社員で1種免許しか持っていない方が、もしもの時に助っ人として動けるのが本来の日本版ライドシェアのやり方だと思っています。平日の6時～14時が厳しいのはこの地方都市でも同じですが、一方で、夜間や日曜日の夕方も厳しい状況で、日曜日夕方の配車は、私が住んでいる地域でも困難であり、これらの問題も含めながら検討した方が良いと思います。日本版ライドシェアの話とは違いますが、一番困るのは、夜間に救急車で搬送され、幸い何も無くて帰宅しようとしても、夜中でタクシーが無く帰れないというジレンマが起きているのが実態ですので、これらも含めて考えていかなければならないという思いであります。このような状況や動きがあるとの紹介でした。引き続き話が出てくると思いますのでよろしくお願いします。

(3) 今後のスケジュールについて

会長： 議題3「今後のスケジュールについて」、事務局は説明をお願いします。

事務局： 今後、作業を進め、最終の第4回会議を来年3月21日14時から、この会議室で開催いたします。年度末でお忙しいとは思いますが、ぜひスケジュールに入れていただきたいと思っております。

会長： 皆さま、ご出席いただければと思いますのでよろしくお願いします。今日の議題はこれで終了します。

4 その他

5 閉会