

## 令和4年度第1回喜界町地域公共交通会議 会議録

日 時	令和4年8月1日（月）14：00～15：30
場 所	喜界町役場1階多目的室
出席者	<p>24名</p> <p><b>【委員】</b></p> <p>隈崎 悦男 （喜界町長）</p> <p>中村 幸雄 （喜界町企画観光課長）</p> <p>吉行 進 （喜界町保健福祉課長）</p> <p>菊地 典子 （喜界町教育委員会事務局長）</p> <p>生駒 弘 （喜界町議会総務文教常任委員長）</p> <p>前泊 哲治 （喜界町区長会連絡協議会 会長）※新</p> <p>金久 誠次 （喜界町長寿会連合会 会長）</p> <p>西尾 勝幸 （株式会社奄美航空喜界バス湾営業所 所長）</p> <p>萩原 勤 （株式会社喜界総合企画 管理課長）</p> <p>實田 江利子 （有限会社日の出タクシー）※代理</p> <p>山崎 望 （一般社団法人奄美自動車連合会 専務）</p> <p>西村 英明 （九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）※新</p> <p>濱崎 政利 （鹿児島県奄美警察署喜界幹部派出所 所長）</p> <p>太利 重隆 （鹿児島県大島支庁喜界事務所 所長）※新</p> <p>徳 勝志 （喜界町まちづくり課長）</p> <p>肥後 卓志 （鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹兼陸上交通係長）</p> <p>幸 昭仁 （医療法人徳洲会喜界徳洲会病院 総務課）※代理</p> <p>田邊 大智 （喜界島観光物産協会 事務局長）※代理</p> <p>佐藤 伸一郎 （社会福祉法人喜界町社会福祉協議会 会長）※オブザーバー</p> <p>徳 成寿 （合同会社孝心 代表社員）※オブザーバー</p> <p><b>【関係者】</b></p> <p>傳 勝博 （九州運輸局鹿児島運輸支局 次長）</p> <p>介見 友光 （あまみ農業協同組合喜界事業本部 事業本部長）</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>古沼 寛之 （喜界町企画観光課 企画調整チームリーダー）</p> <p>作井 智美 （喜界町企画観光課 企画調整チーム 主事）</p>
欠席者	<p><b>【委員】</b></p> <p>澄 道夫 （株式会社奄美航空運転者代表）</p>
会次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 挨拶（喜界町長、鹿児島運輸支局 傳次長様）</li> <li>3. 委員等紹介</li> <li>4. 協議</li> </ol>

	<p>(1) 幹事会の設置について</p> <p>(2) A コープの仮店舗営業に伴う路線バスの一時的な経路変更について</p> <p>(3) 路線バス経路変更実証実験の実施について（スギラビーチ、小野津集落など）</p> <p>(4) フェリーの入出港時間に連動する交通手段について</p> <p>5. 閉会</p>
資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会次第</li> <li>・出席者名簿</li> <li>・資料1 喜界町地域公共交通会議設置要綱</li> <li>・資料2 A コープの仮店舗営業に伴う路線バスの一時的な経路変更について（お願い）</li> <li>・資料3-1 実証運行の実施について（案）</li> <li>・資料3-2 中心部順路（既存）</li> <li>・資料3-3 中心部順路（スギラビーチ）</li> <li>・資料3-4 小野津ルート・バス停位置</li> <li>・資料4 日の出タクシーの現状について</li> </ul>

## 2. 挨拶

### ■喜界町長より

町長の隈崎でございます。本日はお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。

ここ2、3日立て続けに台風がやってきましたが、大きな被害もなく、恵の雨といった感じで被害がなかったのではとほっとしているところです。

昨年度、年度末の3月に第1回目の会議を開催し、本会議の設立をご承認いただいたところです。また、本町における公共交通の課題について皆さんのご意見をいただき、本町の現状とこれからの課題を克服するための情報を共有していただいたところです。少子高齢化が進み、運転手不足や人材確保が大変困難な状況にある中で、昨今の報道等を見ましてもコロナ第7波の感染拡大で各職場や交通機関においても職員が感染者や濃厚接触者になったことにより、職場が回らなくなるなどの影響が出ているところです。そんな中ではございますが、本日は4つの議案をご審議いただき、皆さんの忌憚のないご意見をお聞かせいただき、本町の公共交通体系の確立が図られますようお願いいたします。

### ■鹿児島運輸支局 傳次長様より

鹿児島運輸支局、次長の傳と申します。4月に参りました。よろしく願いいたします。

公共交通会議では、喜界町、交通事業者、利用者の方々、警察、国、県などいろんなメンバーの方に参画していただいております。買い物、通院、通学など、まちづくりを含めた日常生活を支える交通機関をこれからどのように維持、存続させていくかといったことをそれぞれの立場でいろんなアイデアを出していただければと思います。今の若い世代の小学生、中学生、高校生、みんなが大人になった時にも町を支える公共交通機関として存続していくためには、日頃バスなどの交通機関に乗っていない方にも一年に一回でも、半年に一回でも乗っていただいで残していくという行動も必要になってくると思います。

簡単ではありますが、挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

### 3. 委員等紹介

出席者名簿に沿って紹介

### 4. 協議

#### (1) 幹事会の設置について

(事務局) **資料1**の第7条について説明。

今後、作業部会といった位置づけで幹事会を立ち上げて、協議事項についての調査を行い、その結果を交通会議に報告し、委員の皆様にお諮りしたいと考えております。構成委員のメンバーについては事務局に一任させていただきたいと思っております。

(議長) ご意見等ございませんか。ないようですので、第1号議案の幹事会の設置についてご承認いただける場合は、拍手をお願いいたします。

(委員) 拍手

(議長) それでは、ただいまの拍手を持ちまして、第1号議案は承認されました。

#### (2) A コープの仮店舗営業に伴う路線バスの一時的な経路変更について

(介見事業本部長) 本日はこのような大事な会議に時間をいただき、本当にありがとうございます。

**資料2**をご覧ください。現在、A コープ喜界店の老朽化に伴う店舗内外全面改装と店内の冷凍冷蔵設備の更新と、雨漏りによって天井にシミが広がっているため、天井の全面張替えということで、令和4年10月1日から令和4年11月31日までの約2か月間休業したいということで決定して、今準備を進めているところです。

また、現在多くの町民の皆様にご利用いただいていることから、安心安全・安定的な食の提供を欠かすことはできないと考えております。そこで、赤連集落にあるJAの集出荷場において、小規模ではありますが仮店舗で営業をしたいということで準備を進めています。

しかしながら、仮店舗営業を行う予定のJA集出荷場の近くには、現在、路線バスが通っておらず、最寄りの停留所まで数百メートルの距離があります。そのことから、路線バスを移動手段としている特に高齢者の方々にとって歩いて来られるのは大変困難であることが推察されます。また、農協としましては、地域と共生し、地域に根差した店舗運営を目指しており、町民の不自由・不便を解消するために、現在、電話注文による宅配サービスなどを頑張っているところではありますが、こういう交通手段の確保についてはなかなか自分たちの努力では限界があると思っております。路線バスの存在は町民が何不自由なく日々の生活を営んでいく上で欠かすことのできないものであると思っております。そこで、改装期間におけるバス既存経路の変更を一時的にお願いするに至った次第でございます。

先ほど、電話注文による宅配サービスということもお話ししましたが、実際、路線バスを利用されている高齢者の方々についてはほとんどがお買い物いただいて重量物を中心に宅

配するというので、バスの到着時間以降に配達をするというサービスも行っているところ。このようなことから、検討いただきたいなと思っています。

ご検討いただきたい事項として、仮店舗営業期間中の赤連 JA 集出荷場への経路追加をお願いしたいです。運行期間については、仮店舗営業期間中の令和 4 年 10 月 5 日から令和 4 年 11 月 26 日までの 53 日間。前後 4 日間は本店から仮店舗、また仮店舗から本店への移転の準備ということで、4 日間ずつの休業を考えておりますので、この期間でお願いしたいと思います。委員の皆様、ご審議をお願いいたします。

(議 長) 関連して、西尾所長からバスのルートについてご説明をお願いしたいと思います。

(西尾委員) 資料 3-2をご覧ください。今、このスクリーンに既存のルートの外周の表示をしております。これは行きの便と、島を一周してきた戻りの便で、湾方面の中心部を示した図になります。非常に分かりづらいですが、三角で進む方向を示しています。

A コープの仮店舗をここに設置するというのですが、今はバスルートが存在していません。今後、湾港前を走ってきたルートで、JA 集出荷場にお客さんを運び、自動車教習所前の空き地で U ターンして、また島内を一周するルートになります。湾港前バス停から自動車教習所までの往復の時間は約 10 分、距離は 900m 取っています。お客さんを乗せ降ろしするのに、片道 5 分ずつ取っています。

今、全部で 20 便走っていますが、うち 17 便の行き、帰りで JA 集出荷場に寄ることになります。そのため、今の時刻表に 10 分ずつ遅れが出てくると思います。

(議 長) 皆さんからご意見等ございませんか。

(議 長) 変更した時には役場や公民館を通らないということでしょうか。

(西尾委員) いえ、今のルートで通っているところを通りつつ、JA 集出荷場を延長という形になりますので、今の路線で省くところはないです。

(幸委員) 延長した場合、病院前に着く時間はだいたい何分ぐらい遅くなりますか。

(西尾委員) JA 集出荷場まで行くのに往復で 10 分を取っていて、島を外周する前に JA 集出荷場を通り、外周してきた後にも JA 集出荷場を通りますので、島内の全てのバス停が 10 分遅れということになります。

(幸委員) 分かりました。ありがとうございます。

(西尾委員) 徳洲会病院については、バス停の位置が全く変わらず、ただ時刻だけ変わるということなので、よろしく願いいたします。

(金久委員) 今の A コープはこれまでどおり通るとのことか。

(西尾委員) はい。金融機関が開いていて、利用者がいらっしゃるので、そこも通常どおり通ります。

(議 長) ご意見等ございませんか。ないようですので、第 2 号議案の A コープの仮店舗営業に伴う路線バスの一時的な経路変更についてご承認いただける場合は拍手をお願いいたします。

(委 員) 拍手

(議 長) それでは、ただいまの拍手を持ちまして、第 2 号議案は承認されました。

(介見事業本部長) 本当にありがとうございました。また今日から外壁の工事ということで、いろいろとご不便をかけますが、今後ともよろしく願いいたします。

### (3) 路線バス経路変更実証実験の実施について (スギラビーチ、小野津集落など)

(西尾委員) **資料 3-1**をご覧ください。まず、バス利用の現状と背景について、人口減少・少子高齢化を背景に、バス利用者の減少に伴う毎年の赤字拡大、運転手不足や高齢者の孤立、来島者の移動手段などの問題が顕在化してきています。午前中の明るいうちは病院や買い物で利用者が多いですが、午後からの利用は天気にも左右されますがほとんどないに等しく、ほとんど空で走っている現状です。それで、無駄な路線を選出して、どうにか良い路線が作れないかという案になります。その後、利用者が少なくなれば将来的に公共交通の維持が厳しいということが予想されます。それが現状です。

お客さんを確保する目的になりますが、実施内容について、第一に大人から子どもまで島民がたくさん集まるスギラビーチを目的として、空港臨海公園の外周を運行するのが一つ。もう一つ、北側に小野津集落がありますが、前金久、神宮の集落内を試験的に運行することを検討しております。

期待される効果は地域公共交通の維持と最適化です。それから総合的な経費の削減というのは、総走行距離（営業距離）が少なくなれば、燃料費も安く済む。またタイヤなどの消耗品、メンテナンス費が一番多くかかっていますが、無駄な路線を省くことで削減できると考えています。

運行便数について、現在は北本線 8 便、南本線 8 便、中央線 4 便の合計 20 便走っていますが、それを南本線と中央線を抱き合わせた路線を 6 便、北本線と中央線を抱き合わせた路線を 6 便とし、そのうち 3 便ずつはスギラビーチと小野津を経由します。そのため既存の路線が 3 便ずつ、新しい路線が 3 便ずつになります。走行距離が月 310km は抑えられ、燃料代が 200 万円ぐらい削減できるかを見込んでおります。

運行に使用する車両は現在 4 台所有しております。一日に北本線で 1 台、南本線で 1 台、

中央線で1台の合計3台を使用しております。残りの1台は車検やメンテナンスなど修理に長期かかるということで、名目上、予備車になっています。ここに車両の大きさを示しております。集落内を走れば離合できるのかなという問題がありますが、この数字を見れば一番小さな14人乗りの小型バスと中型バスとではさほど横幅は変わらないことが分かると思います。

運賃については現状のままで、島内を一周しても上限300円です。喜界高校から空港までの距離は大人150円、子ども80円にしております。高齢者の満70歳からは年間1,200円のフリーパス制度を導入しております。障害者も同じく年間1,200円のフリーパス制度で通しております。

運行日期間については本日の会議で諮りたいと思っています。

実施内容について地図で説明します。運行系統図をご覧ください。既存のルートについて、営業所から南回りで早町方面に向かって北方面に向かってずっと一周するこのルートが南本線です。北本線は反対に島を一周して営業所に戻ってきます。真ん中を走るこのルートが中央線になります。それぞれで1台ずつ使っています。

新しい案のルートは、無駄な路線を省いたルートになります。時刻表(案)の資料の黄色で書いた「スギラビーチ・小野津集落・中央経由・スギラビーチ」というのは行き帰りスギラビーチに寄るのでそのような記載をしています。これが新しいルートになります。それ以外が既存のルートで、これまで通りです。その理由は、小野津集落の県道側に近いお客さんは既存のルートの方が使いやすいということもありますので、既存のルートも生かしつつ、新しい黄色で書いた新しいルートでは集落内を走ります。小野津集落は今までは県道を走っていましたが、試験運行を導入して、集落内を通るルートの需要があるのかを見たいと思います。

「南中央線」、「北中央線」と書いていますが、この中に中央線も入っています。南中央線では南回りでずっと外周して南本線のお客さんも拾いつつ、中熊集落から入って中央線のお客さんも拾います。北中央線では、中央線のお客さんを先に拾って、北回りで外周し北本線のお客さんを拾って戻ってきます。このルートを3回ずつ走ります。それから、既存の北本線と南本線(中央線を含まない)のルートも3回ずつ走ります。

既存の時刻表の赤文字は日曜・祝日は走っていません。9:00発と9:10発のような似た時間があります。11:50発と12:00発、10:50発と10:55発。新しい時刻表では、これをまず一本化にするのと、お客さんの利用が少ない午後からの時間帯を切り取って、最終便を18:00に繰り上げています。

既存のルートでは平日は1日20便で750km走っています。日曜・祝日が1日14便で500km走っています。新しいルートでは平日は1日12便で600km、日曜・祝日は減便して340kmの計算になります。今、運転手は一日あたり5名出勤で1人4周しています。新しいルートは12便なので、8便削ることによって人件費も削減できます。中央線を単独で空走りするよりも、北本線、南本線と抱き合わせで走る方が実用化できるのではないかと思います。

バスは燃料が100ℓ入ります。フルでは入れませんが、1回で50ℓぐらいになったら随時

補給しています。今、単価で約 173 円です。走行距離が長くなればなるほど燃料費がかかりますが、今回走行距離が減ることにより燃料費にもだいぶ差が出てくると思います。

**資料 3-3**をご覧ください。これは湾方面のルートです。今までのルートとは変わって、新たなルートではスギラビーチが加わります。スギラビーチを回ることによって、今までのルートと若干変わってきます。市内を走るための時間も少し長くなります。小野津は外周を回っている途中に寄るのでそこまでルートは変わりませんが、中心部のルートに限っては少し複雑になります。しかし、既存のルートも 3 便ずつ活かしていますので、通らなくなってしまうルートが出てくる心配もありません。検証してみないと分からないところもありますが、経費面なども考えた時に、一番良いのは何かということでも試験運行をしてみたいと思っています。

**資料 3-1**の 4 ページをご覧ください。これが今使用している車両です。一番上のバスは、27 名乗りの車両より長さは短いですが、29 名乗りの車両です。18 座席しかありませんが、立ち席も含んで 29 名乗りになります。高齢者などには危険性も伴うので極力座ってもらうようにしています。上から 2 番目の車両は、長さは 1 番長いですが 27 名乗りで、20 座席と立ち席が 7 名です。下の小さなバスは、後部座席が 12、運転席と助手席を含んで 14 名乗りとなります。助手席は確認ができず危ないので、お客さんを乗せていません。このバスは中にバーなどもなく、立ち席を設けておりません。

**資料 3-4**をご覧ください。小野津集落のルートについて、赤の線でルートを引いています。小野津集落には前金久と神宮という地区がありますが、県道よりも下の方にお家があり、バス停まで 600～700m あるので、試験的に集落内を走らせたいと思っています。前金久バス停と神宮バス停の位置と広さを次のページから示しています。警察の担当者の方にも立ち会いをしていただいて、実際にバスも乗り入れて検証をしました。神宮バス停前の道路幅が約 6m ありました。神宮地区の公民館と郵便局があります。進行方向は右左両方です。郵便局の利用者も多く、検証したときには車両も 2～3 台停まっていたので、バスが通るようになれば、集落の区長さんを通して注意喚起していただこうかと考えています。また、バス停が必ずここでなくてはならないということはないので、臨機応変に対応して安全な場所でお客さんを乗降させたいと考えています。前金久地区は神宮と比べて路地も多くなく、意外と見通しも良い直線になっています。検証した時も車両も停まっていなくて、より安全だったと思います。

(議 長) 皆さんからご意見等ございませんか。

(佐藤委員) 中央線を抱き合わせて走ると距離が長くなるが、車両にお客さんが乗れなくなることはないか。

(西尾委員) 今、中央線が 1 日 4 便走って、多くても 15 人です。1 回の乗車で 5 人ぐらいです。外周と合わせてもだいぶ余裕があるという計算をしています。

(佐藤委員) 分かりました。

(生駒委員) 小野津集落の神宮公民館を過ぎてから思いっきり道路が狭くなる。曲がりくねっているし、急カーブのところもある。あそこは曲がれるのか。

(西尾委員) そこも役場の担当者に実際にバスに乗ってもらって、警察の交通部長に立ち会ってもらったが、これぐらいの車両であれば十分通れます。スクールバスが57名乗りだが、私の父の時代に57名乗りの車両を所有しており、迂回の時にそこも通っていたと話を聞きました。なので、大きいバスでも通るのではないかと思います。

(生駒委員) バスは通るとのことだが、前から車が来たら避けられない。

(西尾委員) 軽自動車や徳洲会病院の福祉関係の車両などハイエースクラスの車が走っていると思う。あの幅だと軽自動車でやっとならないかという認識を持っていて、徳洲会やデイケアのバスが通るのであれば離合できないと思う。そこは集落の方に注意をお願いしてもらって、バスが通るようになれば配慮していただけるのではないかと考えています。

(生駒委員) 分かりました。

(議長) 小野津の集落内を走ってほしいという要望は前からあったということか。

(西尾委員) そうです。資料には添えていませんが、7~8年前ぐらいに川嶺集落の区長からも要望書が上がっています。荒木集落からも要望書が上がっていて保管しています。今回そちらの要望には対応できていませんが、今回は利便性が悪いところを見込んで小野津集落について試験運行をさせていただきます。

(太利委員) 運行系統図について、赤連・池治・中間・先内で乗車した方はスギラビーチでは降りられないということになりますか。

(西尾委員) 赤連・池治・中間・先内で乗車した方は既存のルートはそのまま回れますが、スギラビーチに関しては通らないですね。

(太利委員) 分かりました。

(議長) 実施期間はどのぐらいの期間を考えているのか。

(西尾委員) 本来は人の動きが一番活発な時期を見て、子どもたちも夏休みに入っている夏場の期間から始めたかった。夏・冬を通した方が、数字が出るのではないかと考えています。試験運



行期間については、この場をお借りして決めさせていただきたいと思います。私としては、夏と冬のお客さんの流れを把握したい。子どもたちは今でもふくりで降りてスギラビーチに行っているの、夏は期待できると思う。冬がどうなのかということを考えている。スギラビーチでグラウンドゴルフをする方の数名から「バスが通ったら利用できるね」という話を聞いているので、利用者がもっと増えれば冬場でも期待できると思います。1年ぐらいはほしいです。

(中村委員) **資料 3-2**は既存のルートを示していると思う。それから、今回の試験運行に伴う資料が**資料 3-3**ということで、徳洲会病院からの質問に、「バス停の変更は全くございません。時間帯の変更だけだ」という答えでしたが、**資料 3-3**では中央公民館の方に抜けるということになるのか。行きも帰りもないということか。

(西尾委員) すみません。これは私の方では訂正したが、本来であれば高千穂神社前、中央公民館を上がって、中央線の方に行きます。今までは中央線は4便でしたが、新しいルートでは6回走ることとなります。**資料 3-1**の時刻表(案)の黄色い部分は中央公民館経由の羽里もしくは中熊経由でつながっています。

(議長) 第2号議案で私が質問したのも、このルートの件だった。修正したものを皆さんにご案内できるような形にさせていただきたい。  
今日この場でお諮りして、試験運行に移るとということか。

(西尾委員) そうですね。

(中村委員) もともと今の想定というのは、Aコープの仮店舗営業に絡めた形のルートになっていると思うが。

(西尾委員) 鹿児島運輸支局の西村さんに確認しなければいけないと思いますが、Aコープの件と試験運行を抱き合わせるとなると、逆算しておそらくもう申請が間に合わないですよ。

(西村委員) 鹿児島運輸支局です。ルート変更だけであれば、単純に届出の整理になるのでそこまで時間がかかりませんが、Aコープの仮店舗の方は今バスが通っていない地域なので、そこに向かって路線を延長するという手続きで、認可事項という整理になります。私の方で認可をしますが、認可にあたっては公安委員会や道路管理者に意見照会を行うため、そこで時間を要します。時期的なものとして、可能な限り同時期にできるように努力しますが、手続きが違うものであるがために、間違いなく同時にできるという保証はできません。別々にしてもらった方がありがたいというのが正直なところですよ。

実証の期間について、バスの運行のあり方というのは1年間走ったら「通年運行」という形で考えます。通年運行というのは実証運行ではない。平常の運行をしているものが「通

年運行」という言い方をしているので、1年間走ったら通年運行になってしまう。なので、実証運行は1年を切った方が良い。

もう一点、県にも確認しないといけないが、もともとここは廃止代替で走っている部分だと思います。系統そのものをいじっても、走る場所が同じなのであれば補助的なものは変わらないのかなと思いつつも、もし実証が終わった後に「やっぱり元に戻します」ということになった時に戻せるものなのかどうかとか、変えることによって補助がちゃんと出るのかどうかとか、そういったところは県に聞いておかないとまずいかと思います。

(中村委員) A コープの仮店舗は追加という形で新たなルートを設置することになるが、スギラビーチも同じような考え方になるのか。

(西村委員) そうですね。スギラビーチも今走っていないので、スギラビーチとA コープの仮店舗は同時に申請を出して、同じ申請の中で路線を延長するという書き方で良いと思います。

(中村委員) 分かりました。ありがとうございます。

(西村委員) この実証ってスギラビーチや仮店舗を通る前提で話をしていますか。その場合は、路線延長の方が先なので、結局そっちの認可が下りないことには今やろうとしている実証もできなくなってしまうので、どのみちタイミングは一緒になるような気がします。「まず、スギラビーチとA コープの仮店舗の部分に路線延長をします。その結果として、このルートで走ります」という形になるので、ここは分けて考えられなくて、路線の延長の申請の中に新しいルートを入れてもらうという形になります。路線の延長ができれば、新しいルートで実証ができるということになります。

(議長) この会議で承認をいただくものというのは、A コープの仮店舗営業に伴う路線バスのルート変更、それと実証実験を行ってよいかどうか。あとは、手続きのタイミング上の問題があるので、その部分まで承認するのか。

(中村委員) 事務局からですけれども、今の案件としまして、実証実験をするかしないかというのをまずお諮りして、その期間等につきましては事務局で預かるという形でよろしいでしょうか。それでご審議いただければと思います。

(議長) 今、事務局から説明がありましたように、今回の会議ではそのような承認しかできないのではないかと思います。他に質問がないようですのでお諮りします。第3号議案の路線バス経路変更実証実験の実施についてご承認いただける場合は、拍手をお願いいたします。

(委員) 拍手

(議長) それでは、ただいまの拍手を持ちまして、第3号議案は承認されました。期間等については事務局で預かるという形にさせていただきたいと思えます。

#### (4) フェリーの入出港時間に連動する交通手段について

(事務局) フェリーの入出港時間に連動する交通手段について、何か対応ができないかということで、喜界バス、日の出タクシー、企画観光課で数回に渡って話し合いを行いました。その中で、過去に日の出タクシーが港からの送迎を行っていたということもあり、「今回試験的にタクシーでの送迎ができないか」ということで相談をさせていただきました。しかし、後から日の出タクシーからご説明がありますが、「人員不足や高齢化などの理由で対応が厳しい」という結論に至りました。それでは、詳しいことについて、日の出タクシーから直接ご説明をお願いしたいと思います。

(實田委員) 早朝の送迎について、もちろん対応したかったところではありますが、うちは5名しか運転手がおられません。その方たちの年齢も65歳から76歳と高齢で、それぞれ持病を抱えたり、体調不良の問題があったりするのが現状です。シフトは8時～24時の早番が2名、9時～25時の遅番が2名となっていますが、早番と遅番から1名ずつ出勤しているのと、8時～17時までの勤務の方がいるので、月曜日から金曜日までは3台、休日は2台稼働しています。

このような状態で営業しているため、もし早朝の3時ぐらいに1名を配置するとすると、昼間の運転手が不足してしまい、売り上げが減ってしまいます。また、夜のお客さんを迎えられないということも起こります。フェリーのお客さんがタクシーを利用する頻度が少ないため、必ずその時間にタクシーを置くというのは損が大きいと思います。もし、対応できるとしても、他のお客さんが被ったときには1台では対応できないという困難もあります。

また、来年に免許更新を控えている運転手がいるのですが、視力検査で引っかかる可能性があるかと本人が心配しています。タクシーの営業には車両が5台と運転手が最低5名必要ですが、営業すること自体が厳しくなっています。他の運転手も高齢であるため、ここ数年以内に退職することも予測されています。

会社自体も年々赤字が増えている状況なので、今いる運転手ができる限りで営業をたたまないといけないのではないかと考えています。このような理由から、早朝のタクシーの運行は厳しいと判断させていただきました。ご理解のほどよろしくお願いいたします。

(事務局) 今、實田さんからご説明がありましたとおり、タクシーでの対応が厳しいということで、事務局案としてですが、他の手段として自家用有償旅客運送の導入を検討していきたいと考えております。参考資料として皆様のお手元にお配りしております「自家用有償旅客運送ハンドブック」の1ページをご覧ください。自家用有償旅客運送とは何か、読み上げます。地域における移動手段の確保は重要な課題です。まず、そのための手段として道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。

ります。その上で、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には地域の関係者による協議を経た上で道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた自家用有償旅客運送を活用することとなります。

第1号議案で、幹事会の立ち上げについても承認いただきましたが、この自家用有償旅客運送についても、鹿児島運輸支局の西村さんにも相談させていただきながら、幹事会で検討させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

(議長) ただいま、ご説明をいただきました。この会議体を立ち上げた最大の理由は、「湾港、早町港においてフェリーの出入港にあたってのお迎えがないので、なんとかできないか」ということがあったからであるが、日の出タクシーの方も運転手の手配がなかなか難しく厳しいということであった。事務局から聞きなれない「自家用有償旅客運送」についてのご説明がありましたが、ここで鹿児島運輸支局から詳しくご説明をしていただきたいと思います。

(西村委員) せっかくなので、「自家用有償旅客運送ハンドブック」を元にご説明を差し上げます。今、事務局の作井さんからも「自家用有償旅客運送って何なんだ」ということでお話をいただいたところですが、基本的に私たちが所管している「道路運送法」という法律は、バス・タクシーといったいわゆる「運送事業」と呼ばれているものが事業をするにあたって許認可をするという法律です。要は、お金をもらって人を運ぶには、この道路運送法の許可を取らないことには運ばませんよ、それ以外の形でやるものは「白バス」、「白タク」という形で法律違反だというように定められています。ただ、そうは言いつつも実際このバス・タクシーといったものだけで全ての交通を補完することはできないというところがございます。なので、「バス・タクシーといった既存の公共交通と言われているものが対応できない部分に関して、例外的に自家用車を使ってお金を取って人を運ぶ行為を認めましょう」というのが自家用有償旅客運送というものです。逆に、公共交通と言われているバス・タクシーが存在している地域や十分に機能している地域においては、この自家用有償旅客運送というものは、本来はできないということになります。

今回のケースはバス事業者とタクシー事業者が喜界町にはそれぞれおられますが、時間的に対応できないということです。そこの部分を埋めるために自家用有償旅客運送の検討をしていきたいという話を伺っております。この自家用有償旅客運送は、あくまでバス・タクシーといった運送事業の例外ですので、バス・タクシー事業者とのすみ分けが必要になってきます。そのすみ分けを図る上でお話をさせていただく場がこの公共交通会議になりますが、現時点では自家用有償旅客運送の必要性は理解できるにしても、まだどういう形で進めていくのかとか、具体的などころまで話を詰めていけないところがありますので、先ほど事務局がおっしゃったように今後、幹事会等で話を詰めていって検討していく流れになるのかと思います。

自家用有償旅客運送の制度設計について、このハンドブックの2ページをご覧ください。「自家用有償旅客運送を実施する者」と書いていますが、自家用有償旅客運送は、バス・タクシーという運送事業と違って、採算性がある事業ではないという判断ですので、株式会社

などの商業特化を目的としたものは対象にはなり得ません。そこに市町村を筆頭に書かれていますが、NPO 法人や一般社団法人、公益社団法人などの営利を目的としない団体が基本的には有償運送を行うことができます。元々は「法人格を持っている者」という整理でしかなかったのですが、近年、法律が変わって、「営利を目的としない法人格を有しない社団」というものに関して有償運送の登録を受けることができるようになりました。これは具体的なイメージとしては、地区のコミュニティ協議会などが対象になり得るかと思います。

その隣に「自家用有償旅客運送の種類」がございまして。元々は大きく 3 種類ありましたが、今は 2 種類に変わっております。この 2 種類の内訳は、交通空白地有償運送と福祉有償運送というものです。交通空白地有償運送は今、正しくお話をしているもので、対応する交通がない地域において交通の代替をするものとして有償運送を考えましょうということです。福祉有償運送は客体に特化していて、障害者の方や要介護者の方など単独で移動ができない方に対して、既存のバス・タクシーや福祉タクシーも含めた公共交通事業者では対応できないケースにおいて福祉有償運送という形で運ぶことができますよというものです。法改正前の 3 種類というのは、これとは別に市町村がそれを行う場合という形で「市町村運営の有償運送」という言い方をしていました。しかし、やっていることは市町村であれ NPO 法人であれ同じなので、そのこの区別をなくしたということで、今は 2 種類に変わっています。

次に 3 ページをご覧ください。これは今後の進め方につながります。先ほども申し上げたように交通空白地有償運送というのは、その地域において対応する交通がないからその形をとりましょうというものです。福祉有償運送は参考までに見ていただきたいですが、要は対応する交通がないということは一緒かもしれませんが、健常者ではなく障害をお持ちの方をターゲットにしています。

交通空白地有償運送のやり方はここに書いていませんが、バス・タクシーの補完という形になりますので、バスみたいな形で走らせることもできますし、タクシーみたいな形で走らせることも可能です。これをやる上では基本的に道路運送法に基づく登録を受けなければいけません。元々は国の所管事項でしたが、平成 25 年に中央分権一括法というものが成立して、その中で希望する市町村または都道府県に対して権限を委譲するというので、私共がやっていた事務権限を鹿児島県に関しては平成 28 年に鹿児島県に委譲しています。なので、登録を申請する段階においては鹿児島県に申請をする流れになりますが、その前段としてどういう形でやっていくかという話を会議で揉んでいかなければなりません。路線バスのように走らせるのか、タクシーのように走らせるのか、一回当たりいくらもらうのか、何台でやるのか、誰がそれを走らせるのかということも含めてお話ししていただきたいと思います。

自家用有償旅客運送の特徴としては、普通のバス・タクシーといった運送事業と違って、バス・タクシーといった運送事業では 2 種免許が必要ですが、有償運送では 1 種免許でもできます。ただし、1 種免許を持っているだけではダメで、国が指定する講習を修めていただくことが条件になります。バス・タクシーといった事業では運行管理といった形で安全管理をしていただきますが、バス・タクシーといった運送事業では国家資格の方にそれをや

っていただくこととなります。しかし、有償運送に関してはそこまでは求めません。責任者はきちんと選任していただく必要がありますが、同等の資格を持つ必要性はありません。

4 ページには有償運送のやり方について少し変わりましたという案内が書いてあります。有償運送は、従来はバス・タクシーの補完としてやっていただくものだったので、有償運送を実施する者が自前で車や運転手をきちんと確保した上で、自分たちで管理をしてやっていきなさいという流れでした。しかし、それをやるにあたってはノウハウがないといけませんので、そういったところは「餅屋は餅屋」で運送事業者の方に運行管理や整備管理の部分を業務委託する形で、具体的には点呼をしてもらい、車両の定期点検をもらうことができるようになりました。改正点のメリットとしては、自家用有償旅客運送を実施する側からするとノウハウがない状態でやるということを回避できる、事業者側が持っているノウハウを利用することができるということが特徴です。方や事業者側としては、実際に運行に手が回らないという状況で有償運送は始まりますので、その部分に関して全くコントロールが及ばないわけではなくて、自分たちがそこに関係することができるというのがメリットです。もう一つは委託料をもらえるというメリットがあります。

これの活用事例は私共の方に話としてまだ出てきていませんが、法改正自体は 2 年前に行っていますので、今後出てくると思います。出てきたところで「こういった事例があります」とご案内を差し上げようと思います。説明は以上です。

(議 長)            ありがとうございました。ご質問をお受けいたしますが、ございませんか。

自家用有償旅客運送についてのご説明をいただきました。フェリーの入出港時に連動する交通手段について協議いただくわけですが、先ほどありましたようにタクシー事業者もかなり難しいということで、自家用有償旅客運送を活用してこれから進めていくということを確認いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。拍手をお願いいたします。

(委 員)            拍手

(議 長)            ありがとうございます。活用するにしても専門的な知識が必要で、勉強しなければいけません。ぜひ、幹事会を立ち上げて、しっかり検討して揉んでいただきたいと思います。それでは、本日の議事については以上で終わりたいと思います。

(事務局)           ありがとうございました。次回の会議の日程については、また決まり次第、皆様にご連絡させていただきますのでよろしく願いいたします。これにて、令和 4 年度第 1 回喜界町地域公共交通会議を閉会いたします。皆様、ありがとうございました。