

## 令和4年度 第1回里庄町地域公共交通会議 議事録

と き 令和4年6月29日(水)

14:00~15:35

ところ 里庄町福祉会館2階 研修室

### 1. 開 会

- ・ 出席者 委員13名(代理出席1名)
- ・ 欠席者 委員1名

### 2. 町長あいさつ

- ・ 加藤町長よりあいさつ

### 3. 地域公共交通会議について(概要説明)

- ・ 事務局より、趣旨・概要を説明

### 4. 委嘱状の交付

- ・ 事務局より、委嘱状の配付をもって交付に代えることを説明

### 5. 議事

#### (1) 会長・副会長の選任

- ・ 会長に渡邊委員、副会長に加藤町長を選出
- ・ 渡邊会長よりあいさつ

#### (2) 町内の公共交通の現状と令和3年度に実施した住民意識調査について

##### (報告事項)

- ・ バイタルリードより、「町内の公共交通の現状と令和3年度に実施した住民意識調査について(報告事項)」を説明

(委員) 資料p.9の高齢者タクシー料金助成事業についてだが、令和3年度の利用枚数が6,954枚という実数は把握した。対象者数、並びに申請者数を教えていただきたい。

(事務局) 対象者数については把握できていない。申請件数は令和元年度が284件、令和2年度が292件、令和3年度が308件である。

(委員) 住民アンケート調査を行った際、無作為に対象者を抽出したとのことだったが、対象となる年齢はどこまでか。

(事務局) 昨年行ったアンケート調査では、各年代からある程度均等にサンプルがとれるように抽出した。具体的には15歳以上19歳までを10代とし、あとは各年代で区分し、配分した。

(委員) 高齢者は福祉施設に入所されている方もいらっしゃるなど、生活パターン

が様々である。回答ができない方にも調査票が送られているということはなかったか。

(事務局) 昨年のアンケート調査では、80歳以上の方にはアンケートを発送していない。今回は他の年代で選出したご家族の方に意見を吸い上げてもらう形で80歳以上の方の状況を把握できるような記入欄も設けた。

(委員) 高齢者タクシー料金助成事業対象者で、アンケート回答者の中でもチケットを使わなかったという回答者もいると思うが、利用率はどの程度あったのか。

(事務局) 令和元年度は70.3%、令和2年度は66.5%、令和3年度は64.8%という利用率だった。

(委員) 利用しなかった方の利用しない理由は。

(事務局) 昨年までは配付するチケット枚数が36枚だった。今年度から12枚増え48枚になった。4月に申請すると36枚だが、年度途中になると申請しても3枚ずつ配布枚数が減っていくような形をとっていた。対象者でも全く利用しない方も現状いる。それぞれ事情があつてのことだと思う。実績から見ても100%利用する方は少ない。申請はしたものの、遠慮して使わない方もいる。要件を満たしていれば申請ができるものなので、ぜひ申請して使いたい時に使っていただければと思っている。現在、旭交通里庄に参入していただき、里庄タクシーも体制を見直されたため以前より状況は改善されていると思う。利用しない理由は様々あると思うが、家庭事情について聞き取ったり、より良い改善策を考えたりする段階には至っていない。

(委員) この2年間はコロナ禍もあつたため、皆さんも外出を抑えていたと思う。そのため厳しいデータになったのだと思う。タクシー事業者の体制が変わり、良くなったという住民の声も聞いている。「公共交通が利用しやすくなった」という声が増えれば、外出機会も増え、さらに利用者も増えるのではないか。

(委員) 先程対象者数はデータがないとのことだったが、わかり次第教えていただきたい。対象者数に対して実際の申請者数がどの程度なのかがタクシー事業者としては知りたい。これは町外でも利用できるのか。

(事務局) チケットの利用可能なタクシー会社は何社か他にも登録されているため、もちろん町外でも利用可能。原則として里庄町から乗ってもらい、町外へ移動するという形に限る。このチケットが利用可能なタクシー事業者は、旭交通里庄、里庄タクシー、鴨方タクシー、寄島タクシー、金光タクシー、浅口交通、笠岡タクシー、神島タクシー、海上タクシーを運航する富岡交通、ハート介護タクシー、リバー・フィールド、恵介護タクシー、介護福祉タクシーせとうち。

(委員) 逆の町外から里庄町への移動でも使用可能か。

(事務局) そうなる。

(会長) コロナ禍ということで公共交通の利用が減っているのはわかるが、資料p.8のJRはあまり変化がないのに対し、路線バスはかなり急激に利用が減っ

ている。平成 28 年度と令和 2 年度を比較すると学生が半分くらいに減っている理由は。

- (委員) 寄島町は学校の学級数が激減している。この路線を始めた当初は様々な部活動で貸し切りバスを利用されることがあった。元々この路線は学生の利用がほとんどだった。現在では朝に利用される方も 10 人以下になっている。

## 6. 意見交換

- (委員) 資料の p. 11 だが、現在住民は里庄町内ではなく町外に買い物に出ている。寄島タクシーは浅口市でふれあい号という市営バスを運行している。寄島町では、高齢者がふれあい号を利用してザ・ビッグ鴨方店や天満屋ハピータウン鴨方店で買い物をして帰る。帰りは寄島町内のファミリーファッションすがやさぬきやの周辺で降りてもそちらでは買い物をしない。今後、経済が冷え切っていくことが予想される。里庄町がコミュニティバスを運行した結果、町内の店舗が閉店されるような事態になって良いのかということも考えなくてはならない。今まで自家用車で移動できない高齢者が歩ける範囲にある店舗で買い物をしていたのに、コミュニティバスに乗って笠岡市まで買い物に行けるようになったとしたら、町内で落としていたお金が町外へ回ってしまうという事になるかもしれない。

- (委員) 小さな商店では後継者がいない場合も少なくないと思う。その辺りも含めて何か対策を考えなければならない。大きな店舗に顧客を取られ、小さな商店がなくなることも重要な問題。

- (委員) 助成を増やすという方向の意見になると思うが、高齢者で 75 歳以上という条件がかなり厳しくハードルが高いと思う。75 歳以上でなくとも高齢になったらタクシー料金助成事業を利用できるようにすれば、特定検診受診率も上がるのではないかと思う。また、乳幼児健診も 6 カ月、1 歳、1 歳半、2 歳と実施しているが、なかなか 1 人で連れて来られるのは大変。家族の方が付き添っていただければ良いが、そういかない場合も多い。子育て支援をうたっている里庄町なので、せめてお子さんが 1 歳になるくらいまではタクシー料金の助成をしていただけたら良いと思う。近所の方はもりはらストアまで自転車で行っているようだが、途中で危ない思いをしたと聞いた。役場～もりはらストア～鴨方に繋がる移動手段があれば非常に助かる。町に負担をかけるような話だが、ご検討をお願いしたい。

- (委員) 里庄町の面積や地域性を考えると大型バスを運行するという訳にもいかない。町内は幅員の狭い道路が非常に多い。コミュニティバスや、デマンドタクシー等が考えられる。一番の難点は町内に店舗が少ないこと。交通手段を便利にすればするほど、買い物や病院も隣接する浅口市や笠岡市、倉敷市へ行くという流れになると思う。先程委員がおっしゃったように、地域の産業は段々と尻すぼみになっていっている。後継者がいないことだけではなく、商売自体が成り立たないということが一番ネック。住民には何

が必要かという、病院、買い物、行政機関、銀行や郵便局等へ移動できること。月に何回かは移動し、利用できることが必要。高齢者のみではなく若い方でも移動手段を持っていない方もいる。里庄町にどのような形が合うのかということ、事務局に他市町での成功事例で参考になるものがあれば紹介していただき、皆さんで考えていかなければならない。しかし、町内の地場産業の活性化というものは念頭に置くべきだと思う。利用者が少ないから経営が次第に苦しくなるという切実な声もある。活性化しなければ人口増加も減少へと変わってしまうと思う。

(委員) 新庄グリーンレスト地区は駅も近く便利な地区。しかし高齢化も進んでおり、駅からどこかへ行っても帰りは駅からタクシーを利用するという人も増えてきた。高齢者の中でもよく外出される方と一歩も外に出ない方が二極化している。よく外出する方はタクシー助成チケットが全く足りないとっている。しかし、他の地域から見ると住みやすい地域なのかもしれない。

(委員) 里庄タクシーは昭和 42 年 3 月に設立し、今年で 55 年となる。旭交通里庄は昨年の 12 月から事業承継という形で新しい形態となり生まれ変わったというイメージ。里庄タクシーは今までに出来上がっているイメージがあるため、「里庄タクシーは嫌だ」とか、「運転手の言葉遣いが悪い」とか、未だにインターネット上に書かれたものが残っている。車両や運転手は入れ代わっているが、一度ついてしまったイメージはなかなか覆せない。イメージを変えていきたいと努めているが、正直に言うと事業は赤字の状況。しかし、地域公共交通の一翼を担っているという自負があるため続けている。現在の経営陣の理解を得たうえで経営している。もっとタクシーチケットを発行していただき、タクシーを利用していただけたらと思う。ただ、地域公共交通と言いながら旭交通里庄に頭が上がらないのは、弊社で対応できない夜間も駅で待機して下さっているから。弊社はその時間は人件費として計上ができず、体制が整っていない状況。そう言ってもいられないので、この地域公共交通会議に参加したことをきっかけに、来月から夜間の運行を徐々に試験的に始めようということになっている。夜間に JR 里庄駅から乗るお客様もおらず、居酒屋からの予約もない。非常に厳しい状況だが、受け身でいる訳にはいかないと思う。こちらから利用しやすいような働きかけをしていこうと思っている。

(委員) 旭交通里庄は、今年の 1 月から里見交通より事業を承継し、まずは運転手の人数を増やすことから取り組んでいる。現在 6 人の運転手がいる。お客様によると、「タクシーを頼んだら 30 分待たされる」、「予約が取れない」など、考えられない状況が長期にわたって起きていたことが分かった。この状況は変えていかなければならないと考えている。里見交通は運転手 1 人で運行していたが、現在は運転手が足りなくなった場合は私も動くようにしている。里庄町で運行開始して毎日の利用件数を確認しているが、最近では 1 日 30 件程度になった。先程の委員のお話にあったように、経常利

益を見れば弊社も赤字。運転手が増えればお客様は喜ばれるが、運転手を増やすほど人件費を確保できていない状況になる。何とかしなければならないと思っている。夜間の運行は駅の終発時刻まで待機するようにしているが、金曜日と土曜日は若干賑わい、売上が出るようになってきた。笠岡市から笠岡市へという移動の希望もあったが、これは営業区域の問題に関わってくる利用パターンである。運転手にはそこは遵守するよう厳しく指導している。しかしお客様がどうしても笠岡第一病院から福山市に帰るためのタクシーがないのでお願いしたいと連絡があつて困っている。断るにも心苦しきがある。

(委員) タクシー事業者のご意見を切実に受け止めている。どの地域もそうだが、新型コロナウイルス感染症の影響によってタクシー事業者の業績は落ち込んでいる。国土交通省としても地方創生臨時交付金を自治体に積極的にタクシー事業者やバス事業者に充てて欲しいとお願いしている状況。先程区域外運送の話があつた。ご存知ない方もいるかもしれないが、タクシー事業者には営業区域というものがある。里庄町のタクシー事業者が他市町へ行くことは可能。しかし、他市町内のみという運行はできない。これを守らなければ地域の小さな事業者が顧客を大手に取られ、なくなってしまう可能性が大きくなる。そういった理由があることをご理解いただきたい。事務局にお聞きしたい。高齢者タクシー料金助成事業について、平成30年度から令和元年度で利用枚数がかなり増えている。これは配布数が増えたためと考えて良いか。

(事務局) 高齢者タクシー料金助成事業については平成26年度から開始した。平成31年度を境に、助成要件の見直しを行った。その見直しの関係で枚数が増えている。開始当初は家族に運転免許保有者がいると対象外になるというかなり厳しい条件であった。それを見直し、令和元年度からは「ご本人が免許返納していれば助成券を配布する」といった条件緩和を行った。それが利用枚数増加の大きな要因と思われる。

(委員) JR里庄駅の一日あたり平均乗車人員のうち定期券利用者が全体の7割とあるが、この方々は笠岡方面と倉敷方面のどちらへ行っている人が多いのか。

(事務局) 昨年度、事業者ヒアリングを行った。その中でJR西日本に伺ったところ、平日の朝は倉敷・岡山方面の通勤・通学者が多く、夕方は帰りの福山方面が多いとのことだった。直近5年間で特に大きな変化はないという話は聞いたが、詳細は不明である。

(委員) 現在ICOCAを利用している人がいるため、どこで乗降したのかはICカードデータを収集しないと詳細が分からないのではないかと思います。駅員がない無人駅だと、高齢者は切符を買うことが億劫に感じるところがある。

(会長) おそらく通勤・通学者は国勢調査にデータがあるはず。それをういてデータを示していただきたい。通勤・通学者は大体定期利用だと思われるのでおおよその値は出る。次回以降の会議に確認できるよう準備していただきたい。

皆さんのお話を聞いて、やはり密度的にも状況としてもバスを運行させる話にはならないように思う。タクシーを乗り合って運行する乗合タクシーというものがあるが、利用が多ければ8人乗りのジャンボタクシーを使用することもある。そして運行はタクシー事業者が行うというもの。運行本数がそこまで必要ないのであれば、曜日や時間帯、ルート等を指定して行う形態も考えられるが、仮に乗合タクシーを1回300円等で導入する場合、タクシー事業者が運行可能かという点が一番のポイントになると思う。タクシー事業者にご意見を伺いたい。

- (委員) 運行した場合、マイナスが出ると里庄町から補助が貰える形になるのか。
- (会長) 様々な場合が考えられると思う。
- (委員) 運行しようと思えば可能だが、方法次第。利用者数が見当もつかないので、運賃設定だけでは何とも言えない。
- (会長) ビジネスとして成り立つのであれば、そのまま運行していただければ良いと思う。需要と供給はしっかりと見極めて、公共交通として必要だがビジネスとして成り立たないということであれば自治体が補助を出しながらの運行になると思う。
- (委員) 浅口市が運行しているふれあい号は、車両は浅口市所有で燃料代も浅口市が出している。そのため緑ナンバーではない。弊社ではジャンボタクシー車両は古い年式であったこともあり手放した。もし里庄町でそういった取組をするのであれば車両を借り上げていただくと、レンタカー事業も行っているため27人乗りの大型車両も準備できる。もしこちらで事業用車両として登録すると緑ナンバー取得が必要になる。その場合は大型二種免許を持っている運転手がいるので対応はできるが、里庄町が事業主体として車両を用意し、運用はこちらで行うという形であれば話がしやすくなる。
- (会長) よく言われる上下分離方式。タクシー事業者が運行を引き受けて、運行する車両は町が所有する方式。先程のお話で道路幅員が3.0m未満の道が多いということだった。大きな車両では入っていけないのではないかと。
- (委員) 一般のタクシー車両でも入っていけないところがある。お客様も車両が入れる道まで出しておくで電話で言われて降りてきてくださっている。
- (会長) 福山市の鞆の浦ではゴルフカートのような車両でグリーンスローモビリティという取組を行っている。それなら3.0m未満の道でも運行できるのではないかと思う。たしか緑ナンバーも取得できたと思う。バッテリーで動くのでそんなに長い距離は走行できないが、里庄町に向いているのではないかと思う。他地域の事例を見ながら、「こういった形の運行はどうだろう」というように委員の皆さんで議論していただけたら良いと思う。
- (委員) ジャンボタクシー車両を使って、時間を決めて乗り合わせるシャトルバスのような運行は良いと思う。
- (会長) 75歳以上で町民税非課税というかなり厳しい条件の方のみ高齢者タクシー料金助成事業が利用できるが、その範囲外の方は自分で何とかしてくださいという状態。そうであれば自家用車を利用するということになる。

一方、高齢になれば自家用車は手放してくださいと警察署から言われているような状況。とは言っても、28人乗り大型車両が必要なほど利用があるかは分からない。もう少し小さな車両での運行など、この会議の中で皆さんからご意見をいただいて方向性が見えてくれば、実現できる形に事務局で検討してもらえないかと思う。

(委員) 町民としては、28人乗りほどの大きな車両は不要だと思う。それよりも一回り小さい車両は何人乗りなのか。タクシーに乗るにしても町民は通れる道まで出ていくものと理解している。あまり大きな車両を運行させて利用者が少なくても困る。

(会長) 外出率が下がると健康状態も悪くなるというデータもあるいかに「気軽に外出しよう」という意識になる環境を作っていくかが勝負だと思う。公共交通の会議だが、結局健康状態や買い物など町民の生活を支えることが一番のポイントとなってくる。外出する人が増えれば、事業者も「町内に開店してもやっていけるのでは」と考え、店舗も増えるかもしれない。良い循環にさせるためにも移動需要を喚起するのは重要だと個人的には考える。

(委員) 高齢者タクシー料金助成事業も元々は高齢者に気軽に人と会えるよう、家に引きこもらないように外出機会を増やそうという目的で始まった。実際、自分でタクシーの予約をした際も印象が悪かった。移動手段がないから電話をしているのに、指定の時間に間に合わないのを受け付けないという対応だった。小さな面積の町なので、あつという間にそういった話は広まる。逆に良かったという話も人伝てに広がっていくものだが、一度ついた悪い印象を払拭するには長い時間が必要だと思う。改善したらもちろんPRに協力していく。

(会長) タクシー事業者も、公共交通かどうかという微妙な立ち位置で運行されている状態だったと思う。里庄町の公共交通はタクシーだとするならば、計画の中でその位置づけをしっかりと、タクシー事業者にも里庄町の公共交通を担っているという意識を持って働いていただくことは必要。意識が良い方向に循環するように考えてほしい。

(委員) コミュニティバスと言うと聞こえは良いが、自治体が維持していくことが厳しいという話を多方面から聞いている。もし事務局で成功事例を収集できるのであれば、どれくらいの費用対効果であるのかが把握できたら良いと思う。もしコミュニティバスを運行するのであればこちらも補助を希望しながら手を挙げると思う。タクシーを公共交通として位置づける形でも良い。以前和歌山市にいたが、和歌山市でもコミュニティバスを走らせるという話があった。財政負担が増えれば結局立ち消えになる。しっかりと見極めていくべき。こちらでも調べるが、成功事例の収集をお願いしたい。

(委員) コミュニティバスの話になっているが、もしそのようになった場合は町内だけの運行であれば里庄町で負担することになると思う。他の市町にまたがって運行した場合は国の予算もいただける可能性も出てくるのか。

(委員) 国の予算というと補助金のことかと思う。補助金交付の条件には決まりが

ある。要件に合致すれば交付することになる。複数市町村にまたがる場合であれば地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、単独市町村であれば地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金が当てはまり、それぞれ要件がある。事業計画とそれが合致すれば補助金交付となるが、まず赤字であることが前提。また、国だけが補助することはまずない。タクシー助成にしてもいづれにしても、自治体の負担は必ず出てくる。コミュニティバスの話もあったが、どこまで需要があるかを調査しなければならない。まず実証運行を行って調査することも可能。あまり早く結論を出さず、可能性を探ることをこの会議でできれば良いと思う。

(会長)

人口が減少していないので、皆さんが利用していただければ運行できる気がするが、バスよりやはり自家用車という人が多いと困る。需要がどの程度あるのかなど、テクニカルな話は事務局で検討していただき、進めてほしい。

## 7. その他

- ・今後の大まかなスケジュールについて、事務局より説明

## 8. 閉 会

以上