

令和3年度 第1回宮崎市地域公共交通会議 議事録

※新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から、次の実施スケジュールにて
書面協議により開催。

□ 実施スケジュール

- ・令和3年5月25日～6月4日 「質問・意見書」受付
- ・令和3年6月8日 各委員へ意見等の報告
- ・令和3年6月8日～6月16日 「議決書」受付
- ・令和3年6月30日 議決まとめ、報告

□ 配布資料

- ・次第
- ・補足説明資料
- ・資料1：佐土原地区乗合タクシー「あじさい号」本格運行に関する資料
(・試験運行実績 ・利用に関するアンケート結果 ・運行実施計画)
- ・資料2：住吉地区乗合タクシー「すみよし号」試行運行実施計画書
(・試験運行実施計画(概要版) ・試験運行実施計画)
- ・資料3：生目地区乗合タクシー「生きいきGO」試験運行実施計画書
(・試験運行実施計画(概要版) ・試験運行実施計画)

1. 議事

- ・議案1 佐土原地区乗合タクシーの本格運行について
- ・議案2 住吉地区乗合タクシーの試験運行について
- ・議案3 生目地区乗合タクシーの試験運行について

2. 議決

- ・全議案において、委員25名中23名から書面表決書の回答があり、19名が承認(残り4名については賛否の意見なし)。
- ・各委員から出された意見及び質問については、次のとおり。
- ※ (問)…各委員からの質問 (意見)…各委員からの意見
(答)…事務局・協議会からの回答

1) 佐土原地区乗合タクシーの本格運行について

- (問) アンケートの集計結果を資料として添付しているが、これが本格運行に反映されているのか(改善要望など)。

(答) アンケートの要望により目的地(待合所)を2箇所増やしたが、要望の多かった予約時間の改善については、今後の課題として委託事業者と継続して協議する計画であるため、本格運行には反映されていない。

(問) アンケートに宮交バスカの利用についての質問があるが、趣旨は何か。また、宮交バスカは使えるのか。

(答) 乗合タクシー利用者が路線バスの利用者にもなり得るかを調査したものである。乗合タクシーに宮交バスカは使用できない。

(問) 試験運行実績で、登録者数166人に対し利用件数303件という結果は、試験運行の目標値を達成しているのか。

(答) 試験運行において、登録者及び利用件数の目標値は特段設定していなかった。

(問) 利用件数303件のうち、乗合行為の発生した件数は何件か。

(答) 31件。

(問) アンケート結果(質問1)で利用しなかった60.8%のうち、(質問2で)41.7%が必要なかったと回答しているが、その結果をどう考えているか。

(答) 利用登録者の中には、現段階では必要としない(家族の助けがある等)が、将来や念のために登録しておきたいという方も含まれている。また、期間中に乗合タクシーでの外出を必要としなかっただけ、という方もいたためと考える。

(問) 実施計画「4. 受託事業者」(2)で、道路運送法第4条の許可事業者となっているが、タクシー事業も可能と判断してよいか。

(答) 第4条の許可種類は、第3条1号イの「一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)」である。

(問) 実施計画「14. 登録手続」(1)で、登録が必要なのは「介助者及び13歳未満の子供」か「保護者」か。

(答) 介助者及び保護者は登録不要であり、あくまでも利用者を登録いただく。

(問) 実施計画「14. 登録手続」(3)の仮登録証の貸与は何を意味するのか。

(答) 正式な登録証の発行は後日となるため、登録後すぐに利用できるよう「仮登録証」を発行している。

(問) 実施計画「17. 委託料」にある「通常のタクシー運賃」とは、メーター運賃との理解でよいか。

(答) お見込みのとおり。

2) 住吉地区乗合タクシーの試験運行について

(問) 区域設定に関して、指定区域に塩路方面が含まれていない理由、若しくは、現状の指定区域を選定した理由は何か。

(答) 指定区域は、地域住民のアンケートをもとに検討され、医療機関や物販店舗、公共施設、交通結節点（路線バスや電車）が集中する国道10号線の沿線等を選定している。

なお、塩路方面には、医療機関や店舗等が集中する区域がなかったため、指定区域としては設定できなかったが、試験運行を通して希望の多い目的地がある場合には、今後、指定区域外の目的地として設定することは可能である。

(問) 「並行するバス路線とは事前に協議済み」とあるが、協議内容は何か。また、タクシー事業者とは協議したか。

(答) 今回の取組が路線バスと競合しないよう、東西の移動を補完するものであることを説明させていただいたもの。タクシー事業者とも協議している。

(問) 実施計画概要「3. 利用者・利用方法」(1)④で「最寄りのバス停まで概ね300m以上離れている方」とあるが、300m以内の方を利用者から外す理由は何か。運行目的の「地域内を運行する新たな交通手段の確保を目的」とした趣旨から外れないか。

(答) 路線バスとの共存を図るための対応である。

また、住吉地区では主に移動手段に困っている人（高齢者や身体的にバスの利用が困難な方）の交通手段の確保を目的としているため、若い方や車の運転が可能な方でも、バス停が遠い場合に限り登録可能とした。

なお、地区の運行協議会委員からも同様の意見が出されたため、試験運行での課題や要望等を整理し、必要に応じて登録要件も見直すことも想定している。

(意見) 登録者の属性（年齢）やバスカ保有の有無、利用回数等を調査し、バス路線への影響について分析をお願いします。

(答) 事業者とも協力して実施したいと考えている。

3) 生目地区乗合タクシーの試験運行について

(問) 実施計画案「15. 委託料」で、委託料は「契約者運賃」とされているが、タクシーメーター運賃と理解してよいか。

(答) 細部計画「9. 地区別利用者運賃」の別表1に記載されている運賃である。

(問) 住吉地区と生目地区とでは運賃(割引)設定が異なりますが、同一自治体で実施する地域交通会議で設定金額に差異が生じるのは差別的な扱いにならないか。

(答) 各地域の実情や意見を反映した設定となっている。

(意見) 登録者の属性(年齢)やバスカ保有の有無、利用回数等を調査し、バス路線への影響について分析をお願いする。

(答) 事業者と協力して実施したいと考えている。

4) 試験運行の実施について

(意見) 試験運行等を実施する際はその必要性や運行形態を十分に確認してから判断すべきだと思う。必要性がない地域に無理に「乗合」ありきで事業を進めれば、地場のタクシー事業者は衰退し、結果として民業圧迫の構造が発生しかねない。

今回の協議事項はそもそもタクシーメーターを基準に運賃設定されているところから、タクシー事業として十分対応可能と考える。地域にある輸送資源を活用するよう検討いただきたい。

(答) コミュニティ交通の導入については、現在の鉄道や路線バスでカバーされていない範囲に対して多くの住民が居住している地区を対象とし、検討していくことを「宮崎市地域公共交通網形成計画(令和2年3月策定)」にお示ししている。

なお、実際の導入の必要性につきましては、地元代表者等で構成される検討会を立ち上げ、協議を重ねるとともに、運行形態等については地元タクシー事業者との協議も経て試験運行を行うものである。

今後は、試験運行を踏まえ、新たな課題等の抽出及びその解決を図り、より利便性の高いコミュニティ交通を進めてまいりたいと考えている。

3. 今後の開催について

- ・次回(第2回)宮崎市地域公共交通会議は、令和3年9月～10月中の開催予定。

以上