

喜界町地域公共交通会議設立総会及び令和3年度第1回会議 会議録

日 時	令和4年3月23日（水）14：00～16：00
場 所	喜界町役場1階多目的室
出席者	<p>23名</p> <p>【委員】</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>安藤 和久 （喜界町区長会連絡協議会 会長）</p> <p>積山 泰夫 （喜界町長寿会連合会 副会長）※代理</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>井料 達己（九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）</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>孝田 荘屋（喜界町まちづくり課 課長補佐）※代理</p> <p>滝澤 朗（鹿児島県総合政策部交通政策課長）※代理</p> <p>都 一成（医療法人徳洲会喜界徳洲会病院 総務課事務長）</p> <p>外内 淳（喜界島観光物産協会 副会長）※代理</p> <p>界田 満仁（社会福祉法人喜界町社会福祉協議会 局長）※代理</p> <p>徳 成寿（合同会社孝心 代表社員）</p> <p>中原 禎弘（九州運輸局鹿児島運輸支局長）※オブザーバー</p> <p>【随行者】</p> <p>高田 俊宏（九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）</p> <p>深田 雄輔（鹿児島県総合政策部交通政策課 主事）</p> <p>【事務局】</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>【委員】</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>澄 道夫（株式会社奄美航空運転者代表）</p> <p>松元 賢治（鹿児島県大島支庁喜界事務所 所長）</p>
会次第	<p>1. 開会</p> <p>2. 挨拶（喜界町長、鹿児島運輸支局 中原支局長様、鹿児島県総合政策部 交通政策課 滝澤課長様）</p>

	3. 委員等紹介 4. 鹿児島運輸支局説明 5. 協議 (1) 第1号議案 設置要綱の承認について (2) その他 喜界町における地域公共交通の課題について (意見交換) 6. 閉会
資料	<ul style="list-style-type: none"> ・会次第 ・出席者名簿 ・資料1 地域公共交通会議について ・資料2 喜界町地域公共交通会議設置要綱 ・資料3 喜界町における地域公共交通の課題について ・活発でいい議論ができる会議のために。 ・喜界バス時刻表

2. 挨拶

■喜界町長より

町長の隈崎でございます。会の開催にあたり一言ご挨拶申し上げます。

まずは、コロナ感染拡大の影響を受け、開催が年度末のこのような時期となりましたこととお詫び申し上げますとともに、このようなお忙しい時期にもかかわらず、本会議へご参加いただきましたことに感謝申し上げます。

さて、本町におきまして長年の懸案事項でありました「地域公共交通」について、本日ここに、国・県の関係者はもとより、町民や議員の各代表、運送事業者等、本町公共交通に携わる関係者が一同に会し、法に基づき協議が行われる本会議は、大変意義あるものと考えております。本会議は、本町公共交通における様々なご意見を、ご参加いただきました皆様よりお聞かせいただき、本町の実情に即した輸送サービス実現を図る大変重要な会議となります。

限られた時間ではございますが、皆様の忌憚ないご意見をお聞かせいただき、持続可能な本町公共交通体系の確立が図れますようお願いしまして、開会のあいさつといたします。本日は、どうぞよろしくお願い致します。

■鹿児島運輸支局 中原支局長様より

只今、ご紹介にあずかりました鹿児島運輸支局長の中原でございます。本日もご出席の皆様方には平素から鹿児島運輸支局の交通運輸観光行政にご理解・ご協力とご支援をいただいております。本席をお借りして厚く御礼申し上げますとともに、挨拶をさせていただく機会を頂戴し、心から感謝申し上げます。

さて、せっかくの機会でございますので、地域公共交通をとりまく背景やそのあり方等について若干お話しさせていただきます。まず、地域公共交通につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第2条において、「地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客、その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義されております。地域公共交通は、その運行自体が目的ではなく、通勤・通学・通院・買い物など地域住民の日常生活

を支えるための移動手段としての役割を果たすことが本質でございます。従って、まちづくり、地域活性化、福祉、観光、環境、商工、交通安全などの関連施策と連携するとともに、地域の課題を踏まえた取組とする必要がありますが、地域によってそのあり方はまちまちであり、様々な関係者が協力しないと持続可能性が担保できないため、地域が自らデザインしていくことが重要です。

さらに、近年、高齢者の増加などに伴い、自治会やNPOなどが自主的な移動手段の確保に取り組むケースも増えており、地方公共団体の積極的な関与が求められます。一方で、地域公共交通の取り組みを進めるにあたっては、地方公共団体の担当者が単独で行うことは不可能であり、地域公共交通の確保等に向け、住民や利用者、交通事業者等の利害関係者等の調整や関係行政機関による確認が必要となり、こうした多様な関係者がそれぞれの立場を理解し、「住民や利用者、そして地域全体のために」という共通認識のもと、議論を進める必要がございます。そうした議論を進めていく場として、今回、喜界町地域公共交通会議を設立しようということになったものと理解しておりますが、皆様方におかれましては、ぜひ「地域にあった公共交通の実現」という目的意識を共有し、地域の実情に応じた乗合運送サービスの形態やサービス水準はいかにあるべきか等について議論を深め、喜界町にふさわしい公共交通の実現にご尽力いただければと思っております。

最後になりますが、地域公共交通会議の運営にあたっては、コロナ禍での立ち上げということもあり、その進め方などいろいろとご苦労や悩み事も出てくるのではなかろうかと拝察しております。私共、鹿児島運輸支局と致しましては、ぜひとも今後もしっかりとサポートしてまいる所存ですので、遠慮無くお申し付けいただければと思っております。本日はどうぞよろしくお願い致します。

■鹿児島県総合政策部交通政策課 滝澤課長様より

県庁交通政策課の滝澤でございます。本日、この喜界町地域公共交通会議の設立総会が開催されるにあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

言うまでも無く、地域公共交通は住民の皆様の生活を支える日常的な交通手段として、極めて重要で欠かすことのできない存在であり、その維持・確保を図ることは我々にとっても極めて重要なことと考えております。しかしながら、本県のバスの現状を申し上げますと、令和3年度9月現在の県内のバス路線は1,076系統ございますが、その約90%が赤字となっております。その内の約60%が何らかの形で補助を受けているという大変厳しい状況でございます。少子高齢化などによって利用者が減少している現状に加えて、全国のまん延防止等重点措置が解除になったとは言え、新型コロナウイルス感染症の影響で行動制限や外国人旅行者の減少など、今後の見通しもなかなか立てにくい状況でもございます。そういった状況でもございますので、県としては路線バスの運行経費のご支援や奄美群島における運賃低廉化、利用促進などの施策について国の様々な支援策も活用しながら実施しているところでございます。さらに、県では今般、過疎化や高齢化などの社会的特性や地理的特性を踏まえ、県全域を対象とした地域公共交通計画の策定におきまして、来年度から現状把握を行いながら、必要な検討を進めていきたいと考えております。また、公共交通の利用促進などを図るために、来年度、MaaSにかかる実証実験にも取り組んでいきたいと考えております。

喜界町におかれましては、奄美航空様がバスについては3系統の運行を行われており、その内2系統については廃止代替バスとして、県と町でご支援をさせていただいているところでございます。その他、タクシーや奄美大島間の空路、喜界航路など様々な交通手段がございます。喜界町におかれましても、少

子高齢化や高齢者の運転免許の返納など、様々な状況の変化が出てくることが考えられます。そういった課題に対応するためにも、今般こうした形で地域公共交通会議が設立されまして、関係者の皆様とご議論ができる場が設定されたことが大変重要で有意義なことだと考えております。県としましても、地域公共交通の維持・確保に向けて皆様と一緒にお知恵を一つでも出していただければと考えているところでございます。

おわりに、この喜界町地域公共交通会議設立総会の今後のますますのご発展と皆様のご健勝、ご活躍を祈念いたしまして、私の挨拶の言葉とさせていただきます。本日はよろしくお願い致します。

3. 委員等紹介

出席者名簿に沿って紹介

4. 鹿児島運輸支局説明（井料委員より） 資料 1

九州運輸局という名前を初めてお聞きになられた方もいらっしゃると思いますので、私共の組織を簡単に説明させていただきます。九州運輸局というものは、国土交通省の地方組織になっており、資料 1 の右下に九州運輸局のロゴとキャッチフレーズ「運輸と観光で九州の元気を創ります」と記載しておりますが、業務としては「バス、タクシー、トラックの運送事業に関すること、普通自動車の登録検査、整備工場・自動車整備士に関すること、鉄道に関すること、旅客船や貨物船の海上の運送事業に関すること、造船業、船員に関すること」と陸上交通、海上交通に関する業務と、あとはあまり知られていないかもしれませんが、観光に関する業務を所管しております。先ほど申し上げた「運輸と観光で九州の元気を創ります」というキャッチフレーズを達成するために、九州運輸局では 4 つの使命を掲げており、その内の一つに「地域公共交通の確保・維持・活性化」というものがあります。先ほど支局長の中原からも申し上げましたが、鹿児島運輸支局としても今回設立された喜界町の持続可能な地域公共交通の確保・維持に向けてお手伝いさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、今回設立されました地域公共交通会議の目的や役割について説明させていただきます。資料 1 をもとに説明致します。まず、役割を説明する前に、なぜ地域公共交通会議という制度ができたかを説明します。長らく路線バス等の旅客輸送サービスというものは、民間事業者様の努力によって維持をされてきておりましたが、マイカーの普及、近年では皆さんご存じのとおり人口の急激な減少、それからこの業界でもそうですが人手不足、運転手不足が深刻になっており、特に地方部については民間事業者による輸送サービスの提供が継続困難という地域が増加しているところです。また高齢化の進展、運転免許証の自主返納が進んでいる状況があり、自家用車（マイカー）によらない移動手段の重要性というものが逆に増大しているところでもあります。なお、先ほど滝澤課長からも、鹿児島県の路線について 90%が赤字という話もありましたが、全国では路線バス事業者の 74%が赤字となっており、全国においても事業者の企業努力だけでは維持ができなくなっている状況があります。こうしたことから平成 18 年に道路運送法が改正され、自治体をはじめ関係する主体が相互に協力して地域が一体となって持続可能な交通手段を確保することができるよう地域公共交通会議が制度化されたというのが背景にあります。

今回、喜界町において公共交通会議が設立されたことにより、路線バスの見直し、持続可能な公共交通の協議がなされて住民の皆様、または喜界町へ訪問される皆様が利用しやすい交通手段の確保が図られていくのではないかと考えております。

なお、鹿児島県内の公共交通会議を設置している自治体の数は、県内 43 自治体のうち、今回喜界町が設置されたことで 39 の自治体が設置されており、会議の開催回数、頻度には温度差がありますが、県内ほとんどの自治体において持続可能な公共交通の維持に取り組まれているところです。

(スライド 1) それでは、地域公共交通会議の役割について説明させていただきます。スライド 1 に 6 つポイントを上げています。【1 つ目のポイント】が「地域公共交通会議とは、道路運送法施行規則第 9 条の 3 の規定に基づき自治体が設置し、主体的に地域の実情に応じた交通のあり方を協議する場であり、そこでの合意形成、協議が調った場合は国として最大限尊重すること」となっており、運送事業者が行う道路運送法の手続きを緩和することが可能となっております。もう少し分かりやすく説明しますと、喜界町が主体となって交通事業者、地域住民の方、行政など多数の関係者が参画していただいて喜界町における交通のあり方を協議し、関係者の意見を反映の上、より良い公共交通の実現に向けて合意形成を図る場とご理解いただければと思います。今回、喜界町が準備された資料の中に「活発で良い議論ができる会議のために。」という資料がありますが、3 ページに「会議の参加者とその役割」が書いてあります。出席された皆様のそれぞれの立場から思ったことを忌憚なくご意見いただければ良いのではないかと思います。

また、先ほども申し上げましたが、地域公共交通会議で協議が調った事項については路線バス事業者である喜界バスが行う道路運送法に基づく手続きについて、例えば処理期間が短縮されるといったようなメリットを享受することができます。処理期間の長さは手続きによって変わってきますが、例えば新たに路線を延長するといった場合、通常、地域公共交通会議を経ないで手続きする場合は 2 ヶ月かかりますが、公共交通会議で協議が調った分については標準処理期間が 1 ヶ月短縮されるということがあります。会議の中で運行内容について協議が調ったものに、国として最大限尊重するというので、喜界町が実現したい移動サービスをスピーディに実現することができるのではないかと考えております。

(スライド 2) こちらに地域公共交通会議の協議結果に基づく道路運送法上の手続きの弾力化・簡素化の特例措置の主な項目を記載しております。①新規事業の許可は、全く事業の許可を取っていない場合に新たにバス事業の許可を取る場合ですが、通常標準処理期間が 3 ヶ月のところが 2 ヶ月に短縮になります。②運行形態について、通常、路線バスは定時定路線で運行するものですが、それが公共交通会議で協議が調えば、予約があった場合に運行する「路線不定期運行」、路線を定めない「区域運行（乗合タクシー）」の運行も可能となっております。③運賃については通常、運送にかかる総費用から原価計算を行った上で適正な運賃を計算して認可を受ける必要がありますが、公共交通会議で協議が調えば、協議運賃として届出で足りることになっております。協議会で 200 円、300 円、残りの不足分については例えば自治体が不足するといった話が出れば、弾力的にそういった運賃が設定できます。④について、通常、バスは大勢の方が乗り合わせて運行するというものを想定しておりますので、11 名以上の車両を使うことになっていますが、利用が少ない地域についてはそういった車両が必要ないということがあります。そういった場合は、10 人以下の車両も使用することが可能となっております。⑥最低車両数については、通常、事業を行う場合には 6 両（常に使う常用車 5 両、何かあった時の予備車を 1 両）揃えなくてはいけなくなっていますが、6 両揃えるのに負担がある場合は公共交通会議で諮れば、例えば常用車 1 両、予備車 1 両で運行することも可能となっております。

(スライド 3) 特例措置の全ての項目を記載しておりますが、お時間のある時にご確認ください。

(スライド 1) 【2 つ目のポイント】公共交通会議は、「地域の実情に応じた」交通のあり方を協議する

場になっております。「地域の実情に応じた」については、現在、喜界バスでは決まった時間に決まったルートを実行する「定時定路線」の路線バスが運行されているところですが、まずは交通の課題に対しては、喜界バスのダイヤ変更や路線延長というところで対応できないかを検討し、利用者がそれほどいないといった地域の実情があれば、例えば予約があった時に運行する「不定期運行」、決まったルートを決めない「区域運行」、あとは車両をダウンサイジングして小型化するというところを順番として協議いただければと思います。

(スライド 5) こちらが「路線定期運行」、「路線不定期運行」、「区域運行」を図で示したものになります。「路線定期運行」は、予め定められた時間に定められたルートを実行する、逆に利用者がいなくても運行するもので、利用者がいなければ「空バスが走っている」と言われる。「路線不定期運行」は利用者がある場合、予約があった時に運行するもの。「区域運行」は乗合タクシーとして運行されるケースがほとんどだが、事前の予約があった場合に予め決まった乗車ポイントから目的地の公共施設や病院、商業施設まで、予約があった方を乗り合わせて運行するというものです。区域運行については、タクシーに近い運行になるので便利などある一方、予め電話で予約をしなくてはいけないので、方や「電話するのが不便」というのも聞かれるところではあります。実施しているところの例では、運行する 1 時間半前までの予約をしなくてはいけないとか、朝 1 便の運行については、前日の 11 時まで、18 時までにしなくてはいけないというところがあります。

(スライド 1) 公共交通会議では、既存の運送事業者では対応できない場合の補完措置として、市町村または NPO 法人等の営利を目的としない団体が自家用車（白ナンバー）を用いて有償運送をする「自家用有償運送」、さらには実費以外の負担を求めず無料で運行するものがあるが、道路運送法の適用外となる「道路運送法における許可または登録を要しない運送の態様」も含めて、地域において必要とされる運送を協議することとなっております。通常、運送事業というものは国の審査基準（事業内容や安全体制など）をクリアした上で、許可を受けて緑ナンバーで運行をして、安全体制を国が指導していくこととなります。交通手段の確保については、まず道路運送法の許可を取っている既存の運送事業者で対応できないかというところを検討いただくこととなります。但し、事業者においても経営上厳しい、ドライバーの担い手がいないという状況もあるため、そういった対応が厳しい場合においては補完措置として、白ナンバーとしての「自家用有償旅客運送」を検討していただき、それでもどうしてもいないといった場合には、道路運送法の適用外となる「許可または登録を要しない運送」を検討するという流れになります。

【3つ目のポイント】公共交通会議で協議した結果、新たに運送を行うとなった場合、いきなり本格運送をするのではなく、実証運行を実施し、利用された方や事業者の意見を取り入れ、運行内容を見直した上で本格運行をしていただくということをアドバイスさせていただいております。道路運送法の事業許可を取るためには、いろいろとクリアしなくてはいけない課題や手続きがありますが、実証運行を行う場合の手続きについては、簡素化された手続きで行うことができます。喜界バスは既に事業許可を取られているため、21 条の許可で運行するという事は該当しませんが、例えば日の出タクシーが新たにセダン型の車両で乗合タクシーを実施するとなった場合、乗合事業の許可をいきなり取るのではなく、実証運行ということで 21 条の簡素化された手続きで乗合タクシーの実証運行を行うことも可能になっております。(スライド 12) を参照ください。

【4つ目のポイント】自家用有償旅客運送の導入について、既存の交通事業者で対応できない場合の補完措置として実施すると説明していましたが、導入する場合の検討する場合のガイドラインを作ってお

ります。具体的な内容としては、交通事業者と乗合タクシーの導入の協議を進めていくけども、なかなか先に進まない、事業者から具体的な協議の提案がないということで4ヶ月経ってもそれがまとまらないとなった場合、自治体としては「自家用有償旅客運送の導入の検討を進めてもいいよ」というものです。他の地域の事例として、事業者からコミュニティバス、乗合バスの具体的な提案がないことから、自治体としては次の移動手段の確保の検討をしたいが進まないという事実を踏まえて、こうしたガイドラインができました。あくまで検討プロセスは例示なので、必ずしもこれに基づく必要はありませんが、導入にあたってはしっかりと地域の交通事業者が対応できないかどうかということを含めた上で、そこが「できない」ということであれば、進めていただければいいのではないかと思います。(スライド13)を参照ください。

【5つ目のポイント】地域公共交通会議の協議結果に基づいて、道路運送法上の手続きの弾力化・簡素化の特例措置が運賃および料金についても受けられるということです。例えば、100円均一の運賃の導入ということもできますが、あまり安い運賃にしてしまうとどこかで費用負担が出てきて、町の財政を圧迫するということもあるので、持続可能な交通という観点から適正な運賃の上でどれだけ費用負担するのかをご検討いただければと思います。

【6つ目のポイント】地方部における乗合バス事業の公共交通は赤字となっております。鹿児島県が支援されているということで、国、自治体の方で支援しているが、それがあってもなかなか厳しいという状況となっております。持続可能な公共交通の確保においても、欠損部分の支援は特に必要になりますので、路線見直しをされる際には、欠損の取り扱いをどうするかを含めて検討する必要があります。喜界バスの路線については、鹿児島県の廃止代替バスの補助を受けているということもあるので、路線の見直しについては欠損部分(補助の部分)を確認しながら協議していただく必要があります。以上、6つのポイントを説明させていただきました。

資料「活発で良い議論ができる会議のために。」の2ページにもありますが、地域公共交通会議は、地域にふさわしい公共交通を作り上げていくために、住民、交通事業者、行政など関係者みんなで話し合っ決めて決める場ということですので、思ったことを遠慮なく意見して、皆さんでより良い公共交通を作り上げていただければいいのではないかと考えております。

今まで説明した分の補足ということで、残りのスライドを若干ピックアップして説明いたします。

(スライド4) 運送事業の区分を図で表したのになります。赤く囲まれたところが道路運送法上に基づく運送事業になります。上段部分の赤いところが緑ナンバーで行う事業、下のところが白ナンバーで行うものです。上段赤枠のピンクのところ、基本となる運送事業となります。上から乗合(路線バス)、貸切(貸切バス)、乗用(タクシー)です。乗合の中でも定時定路線の「路線定期運行」、「路線不定期運行」、「区域運行」があります。赤枠の中に入らないものが「無償」というものです。これが道路運送法の適用外になるもので、「道路運送法における許可または登録を要しない運送」になりますが、道路運送法の適用外となれば事業の適切性、安全性などの指導が届かないことがあるので、導入にあたっては慎重に行う必要があるのでは無いかと思います。

(スライド6) 自家用有償旅客運送の種類、定義を記載しております。バス・タクシー事業が成り立たない場合に導入を検討するという事で申し上げます。特に交通空白地や既にバスが走っていないところにおいて、住民の移動手段を確保するために必要なものとして市町村、NPO法人等の営利を目的としない団体が自家用車を用いて有償で運送するという仕組みになっております。なお、自家用有償旅客

運送を実施する場合の登録手続きについては、運輸支局ではなく、平成 28 年 4 月に第 4 次地方分権一括法によって鹿児島県に権限移譲されているので、手続きをする場合には鹿児島県に手続きをしていただくことになります。自家用有償旅客運送の導入にあたって注意いただきたい点として、真ん中に点線で囲っている運賃について、「営利を目的としない妥当の範囲内」とされており、目安として路線バスの運賃、タクシー運賃の概ね 2 分の 1 ということで上限があるので、ご注意ください。

(スライド 7～11) 許可・登録を要しない運送の態様のスライドを付けておりましたが、お時間のある時にご覧ください。

(スライド 14 以降) これまで説明した地域公共交通会議や 21 条の実証運行をする場合の関連通達を参考に載せております。

(スライド 31) 参考情報になりますが、昨年、地域公共交通の活性化及び再生法に関する法律が改正され、地域公共交通のマスタープランである地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。滝澤課長からもご説明がありましたとおり、鹿児島県においても次年度、地域公共交通の計画策定を義務化されているということですが、この地域公共交通会議というものはバス、タクシー、自家用車による有償運送が協議対象となっており、地域公共交通計画を策定する場合にはバス、タクシーの他に鉄道、旅客船、全ての交通モードを対象にする必要があります。今年度、鹿児島県の自治体においても、7 自治体が策定されており、国の補助金を活用して策定することができますが、次年度も 12 の自治体で策定される予定となっております。計画ということなので、中長期スパン、5 年後どういった形の公共交通にするかという目標を作って、それに向かって関係者の皆様で取り組んでいく、そして 1 年ごとにその目標の達成率がどうだったかということを協議会で諮っていくものになります。喜界町においても、今後、公共交通会議の議論がどんどん進んでいけば、交通計画の策定もご検討されてもいいのかなと思っています。策定にあたっては、公共交通会議の要綱改正、また新たに委員を追加する必要があります。それについては、毎年 12 月頃に交通計画の策定にあたっての補助金の要望調査も行っておりますので、国にご相談いただければと思います。以上で説明を終わります。

事務局より

設立総会につきましては、当初、令和 3 年 5 月 26 日に開催を予定しておりましたが、コロナの影響により、本日の開催となってしまいました。この後、ご説明させていただきます「喜界町地域公共交通会議設立要綱」は令和 3 年 5 月 6 日に既に施行されておりますが、専決承認ということでご了承ください。

5. 協議

(1) 第 1 号議案 設置要綱の承認について

事務局より資料 2 の第 1 条、第 2 条、第 4 条、第 5 条のみ説明

(徳委員) 交通会議の構成員について、第 3 条第 5 項に「一般旅客自動車運送事業者で組織する団体の代表又はその指名する者」とある。合同会社孝心も福祉限定ではあるが、一般旅客自動車運送事業なのですが、オブザーバーとされているのは何か理由があるのか。

(事務局) 申し訳ございません。委員の選定を行った時に、運輸支局の方にもご相談させていただいたが、一般旅客自動車運送事業者であるということを私も把握できておらず、オブザーバーという形になってしまった。

(徳委員) オブザーバーということは、ただの傍観者になってしまう。どうするのか。

(議長) 現在、喜界町の公共交通は人口減で運営も大変でありながら、高齢者が増えている。要するに「交通弱者、福祉関係は介護タクシー、リフトバスなどの必要性もあるのではないか」という意見も出していただければ、交通体系の中に埋め込むこともできるのではないかという考えで、事務局は合同会社孝心を委員名簿に入れたのではないかと思う。運送法関係は私たち素人には分からないところが多いが、島の将来を考えた時にそのような事情も専門の方から聞いて、どういった体系が必要なのか話し合うために委員名簿に入れたと思う。

(徳委員) 高齢者、障害者の方たちのメーターを回したタクシーとしての事業を担っていると自負しているので、オブザーバーとして呼ばれるのは心外だ。実務者としてはきちんと委員として参加したかった。

(議長) 改正についてはどうなのか。

(井料委員) 委員でご参加いただいても問題ないかと思う。喜界町社会福祉協議会も福祉限定の許可を取られているので、併せて委員としていただけると良いと思う。

(議長) 認識不足もございましたので、改正を行いたいと思う。他にご意見はあるか。
ないようですので、只今の意見を反映したものとして、承認いただけるものとしてよろしいか。承認いただける場合は、拍手をお願い致します。

(委員) 拍手

(議長) それでは、事務局は若干修正を踏まえて、承認という形にしたいと思う。

(2) その他 喜界町における地域公共交通の課題について (意見交換)

事務局より資料3に沿って説明

(山崎委員) 公共交通について、バスとタクシーについては運転者が足りないということが一番懸念されている。高齢化が進んで、65歳以上の運転者が多い。二種免許を奄美群島で取れる場所がないので、喜界町で補助金を出すことなどを考えてもらえると良いと思う。

(徳委員) 喜界町としては「移動ができないという方たち」について、具体的にどういった方たちを対象として想定しているのか。例えば年齢、車を持っているか、持っていないかなど、どういふ状況の方たちを想定しているのか。

(中村委員) 具体的に年齢層を絞っているというわけではない。これまで議会でも一般質問があり、「交通弱者」と言われているところについて再三再四、質問が上がるが、町全体としてそういった動きが取れていないといったところで、こういった法的な会議を持って、様々な事業者のお声を頂戴しながら、喜界町で持続可能な交通体系を模索していきたいということで、今回こういう会議を設立している。井料委員からもお話があったとおり、皆様の方から意見を頂戴したい。今回、事務局で本町における課題を出しているが、これもコロナ禍でこの会議が開催できないということにあたり、事務局の方でアンケートを徴収した。設立総会で何も無いよりは、一つのたたき台があったらいいのではないかとということで、このような資料を作成している。それぞれの立場からご意見を頂戴したいというのが率直なところ。

この中にもあるとおり、よく言われているのが早朝のフェリー。要は湾港から出たのに、早町港に着いたときは帰りの足がないということ。そういったところが一番多いのかと思う。また、「スギラビーチや加工センターに行ってくれ」といった要望もある。路線の変更というよりは、みんなで持続可能な路線バスの方向性について考えたい。山崎委員からもあった運転手、マンパワー不足については事業者への聞き取りでも出てきており、そこに対して町も助成してほしいとのご要望も承っているため、今後この会議の中でいろいろ決めて、財政投資も伴うため、財政当局との協議もしながら進めていきたいと思っている。

(徳委員) 弊社では、介護保険を使っている方と障害手帳を持っている方を対象に輸送を行っている。喜界町としても移動支援というのを制度として作って持っている。「要介護や障害、移動支援以外の方たち」ということで、私はこの資料を見たらいいのか。

(中村委員) 所管が保健福祉課になるが、介護支援の交通体制で困っている点や課題があれば、お出ししていただきたい。そのために関係課の課長も出席している。

(徳委員) 介護保険に関しては、喜界町はよくやっているのではないと思う。私は、実務者としては制度の中で動かしているのではないと思う。

(積山委員) 24 ページの改善してほしい内容(2)に、バス停の待合環境について、「屋根やベンチがほしい。重い荷物を持って太陽、雨風にさらされて立っているのは非常にづらい」という意見がある。多くのバス停はセメントの待合所があると思うが、私は先内集落の区長もしており、参考までに申し上げると、3年前の台風で先内のバス停は屋根ごとみんな飛んでいってしまった。それで、古びているし、強風で人的被害にあったら大変だということで安全面を考慮し自分たちで作った。それと、先内は戸数が11戸で人口は20名であるが、敬老パス

を去年まで持っていた 80 代半ばの女性が 1 人と、先週登録した 72 歳の男性が 1 人いてバスを利用しているが、バス停について申請すれば町から補助していただける計画はあるか。

(中村委員) 現時点で助成金はない。先ほどと同じようなことの繰り返しになるが、そういった要望など改善しないといけない部分を出していただいて、問題提起をいただいたことに対して前向きに検討していきたいと思っている。

(界田委員) 「フェリーの入港時に連動する交通機関がなくて不便だ」という意見について、議会でも話をされているので、解決策は既に何か見つかっているのではないかと思いつつも、知らないで敢えてここでお話ししたい。「タクシーがなかなかつかまらない」とか、「早町港に着いた時に足がなくて朝までそこにいた」という話も聞いており、町民としては恥ずかしいなと思う。島外から旅行で来た方が、早町港に着いて足がなくて困っているということがあった。例えば、待合所を作って、バスが来るまでの時間、そこでお茶でも飲んで休憩できる場所を作れないか。乗合タクシーでも良いが、11 人ぐらいの小型のバス（タクシー）を早町港への入港が決まった段階で運送会社と連絡して、乗合バスを手配するという方法が取れないかと思う。

免許を返納した後の高齢者は、バス停まで遠いといったこともある。午前中に利用客が多いのであれば、午前中に集中的に運行して、上手く時間を調整する方法があると思う。

私はこの前、ユニバーサルツーリズムの会議に参加させてもらって、町内の宿泊施設やバス、輸送手段のバリアフリーを体験する機会があった。サンゴ礁科学研究所や百之台に行き、「果たして車いすで喜界町内を観光できるか」ということを体験したが、いろんな問題点があり、居酒屋にご飯を食べに行くにしても、障害のある方に勧められる場所がない。車いすで行けるホテルがないということもユニバーサルツーリズムの中で検討課題があった。障害のある方もバスでの移動ができるような体制を取れないだろうか。

(議長) 少し整理したいが、資料 3 に事務局が提示してくれた課題の中に、議会でも質問があった港へのバスやタクシーがないといったことを解決するためには、路線変更などの問題もある。そういった時にこの公共交通会議を置くことによって、道路運送法等の弾力化、簡素化が可能だということも出していただいた。専門の方たちにいろいろお伺いして早急に解決できればと思う。先ほど出た、待合所のように行政が支援すれば簡単に方が付くような事柄も多々あるので、そのような点も踏まえて整理していただく。現在困っている事を出していただき、それに対して皆さんの意見をお聞きし、行政でできるものはできるだけ早急に反映させていきたい。ただ、法律上、規制関係が難しいという時には、鹿児島運輸支局にもお聞きして、すぐできるような体制にできればということで立ち上げた会なので、今後とも続けていきたいと思う。

(都委員) 22 ページに路線バス以外に利用している交通手段とあるが、病院で送迎バスを運行しているので、説明させていただきたい。まず、奇数月、偶数月で時計回り、反時計回りと変え

ているが、朝 7 時 50 分ぐらいに出発して、外周をぐるっと回って 8 時半前後に病院に到着する。これは日曜日以外で、月曜日から土曜日に送迎を行っている。そして、診療が終わった患者を対象に 11 時半と 12 時 40 分の 2 回に分けて送迎を行っている。これは自宅近くまでお送りする。14 人乗りのバスで運行しており、その日の診療科の状況にもよるが、多い日でほしい 10 名前後が利用している。

ただ、既存の路線も病院の正面の駐車場が狭く、バスの乗り入れができない状況。喜界バスが病院前で停止していただいている中で、将来的に病院の移転も検討しており、喜界バスに路線の延長についても、この会議を利用して協議いただきたい。新しい病院に関してはバスの乗り入れも計画に入れているところで、住民に利用していただけるような形で対応できればと話を進めているところ。期間が来たらまたこの場で提案させていただき、協議ができればと思っている。

(吉行委員) 先ほど、界田委員と徳委員からもあったが、車いすでの喜界町でのツーリズム、飲食店というところは、先ほどおっしゃった事業で行っており、その報告書が近々上がってくると思う。その報告書の中で今後の課題や改善点が提案されると思うので、それはそれで町としても考えていきたい。保健福祉課にもバス関係で、「車いすが乗れないか」とか、「シルバーカーが乗れないか」とか、「乗り降りの時の介助ができないか」といった意見も来ている。それも会議の中で一つ一つ解決していかないといけないということだが、保健福祉課としてはただお客様を運ぶというだけではなく、認知症や精神の疾患を抱えている方が徘徊や行方不明になったときに、一番先に問い合わせるのがバスの運転手であり、一番情報を持っているのはバスの運転手。いろいろな事例もあり、一つは少し認知が入った方で外出をされる方が「どこで降りた」とか「こういう行動をした」とか、そういったことが情報となつてすごく助かっている部分がある。だから、人を運ぶだけではなくて、地域の中で見守りなど高齢者の助けになっている部分がある。そういう部分は目に見えないところであるので、コストの一部として考えていけたらいいなと思っている。障害者や高齢者は介護保険制度など利用できる制度をフル活用して関係機関と連携して、これからもより良い交通に対する方法を取っていきたい。

(議長) だいぶこの会議の幅が広がってきたが、中原支局長いかがか。

(中原支局長) 印象を申し上げれば、地域公共交通会議ということなので、まずは地域における旅客輸送サービスのあり方を将来にわたってどのように確保・維持していくのかというところが一番大事なのかと思っている。そういう意味合いにおいては、本日、事務局の方から資料 3 の「喜界町における地域公共交通の課題について」ということでお示しいただいているが、先ほどのお話からすると、たたき台ということなので、まずは喜界町における地域の交通の現状、公共交通機関以外のもの、先ほど病院からお話もありましたし、福祉関係の車両もあるし、あるいはスクールバスもあるのでそういったものを含めて地域における交通の実態はどのようになっているのか、地域の方々の輸送に対するニーズ、考え、要望があるの

かを整理・分析して、それから議論を進めていったらいいかと思う。方向性としては、資料3の課題としてまとめられているところに、方向性としても出てくると思うが、これをしっかり裏付けする。

今回、確認・調査いただいたところでは拾い切れていない部分もあるのではなかろうかと思う。例えば、一つ気付きではあるが、15ページの調査の対象者の中で、「敬老パス・お出かけパス登録者は区長便にて送付・郵送回収」とある。また「その他の利用者として、路線バス乗車時に手渡し配布・郵送回収」とあるが、路線バスに乗られていない方、年齢にもよるし、観光客の方など、調査のあり方も含めているんな角度から専門家やコンサルの力も借りながら勧めていくのも一つの手なのかなと思う。

(滝澤委員) 単純なご質問を含めて意見したいと思う。一つは午前中にニーズがあるのではないかと。先ほど、中原支局長からスクールバスの話もあったが、確かスクールバスを乗合バスの的に転用して使うということも制度上できたと思う。手続きは大変だと思うが、もし転用ができるのであれば、使っていない時間帯に乗合バスとして使って1本ダイヤを増やすこともできる。上手くはまるかどうかがあるが、一つアイデアとしてはある。

また、29人乗り、27人乗り、14人乗りと車両の大きさを変えて運行されているが、29人乗りは割と満員になる状況なのか、なかなか難しくて空いている形で運行されているのか、午前中に使っているのかとか、車両回しの実態についても、今後どういった車両を使っていくかということのヒントになるので、現状で把握されていることがあれば教えていただきたい。

私は今回初めて喜界島に訪れ、バスに乗る機会が取れていなくて恐縮ではあるが、24ページのバスの車内環境について、「車内アナウンスがあれば良い。」ということだが、実際に車内アナウンスがないということなのか。そうであればどのように皆さん使われているのか。もし観光客の方が乗るとしたら、今どこなのかと感ずると思う。今ないのであれば、上手く工夫できることがあれば良い。

最後に観光客の関係については、観光客の方にバスに乗っていただくとうと課題もいろいろあるのかと思う。バスに乗って観光地に降りていろいろ楽しんで、次のバスとなると1時間後とか、午後になるともっと時間が空いたりする。観光客にどう動いてもらうか考えたときに、バスという選択肢も一つありつつ、それを補完するような形で最近サイクルツーリズムということで、鹿児島県の中でも自転車を活用したアイデアが取り込まれている。自転車の活用というのも補完的な意味合いで、観光客の今後の交通手段の確保、乗合バスとの補完という意味では一つあると思う。

(中原支局長) 先ほどの説明と直接リンクするわけではないが、せっかくの機会なので追加で感想を申し上げさせていただく。先ほどの29ページの関連になるが、地域公共交通の課題ということで、作井様に取りまとめていただいたものをお示しいただいている。こうした課題が我々関係者の方にはまだまだあるのかもしれない。例えば、課題がこれだけなのか、その他にあるのかという調査に関わっては、アンケートの対象も利用者だけでいいのか、利用者以

外の方はどのようにお考えなのか、あるいは企業が地域においていろんな産業なり通勤・通学の方もいらっしゃるの、そういった利用者以外のところがどのようにお考えなのか。課題の解決に向けて取り組みを進めていくにあたって、先ほどお話しがあったようにある程度の方向性、時間軸、例えば短期で取り組めるもの（今すぐできるもの）と、中長期的に時間をかけて解決していくものといろいろある。実際、解決に向けてどのように進めていくのかといった時に、行政だけではできないと思う。住民一人の力だけでもできないと思う。それぞれの関係者が実施主体と役割分担を決めて PDCA を意識しながら回すことも大切だと思うので、そういう視点を頭の片隅に置きながら、この会議を上手く活用してより良い公共交通体系を作っていただければと思っている。

(中村委員) 滝澤課長からのご質問について、1 点目がスクールバスの活用方法についてということで、29 ページをご覧になっていただくと、課題 3 に交通サービスの連携を強化ということで、事業者の垣根を越えた連携としてスクールバスの目的外使用も考えているところ。目的外使用ということで法的な問題もあるので、そういったところもこの協議会の中で議論しながら進めていきたいと考えている。本町のスクールバスは 8 台所有しているが、車だけでなく大型車両の免許を持っている人の垣根を越えた連携が図れたら、マンパワー不足の解消に繋がるのではないかと考えているが、なかなか実行に移せていないので、こういった協議の中で進めていきたい。

車両の適正化については、私共も課題じゃないかなと思っているので、今後新車両を購入する時には、ニーズに合わせた適正な規模のものに見直ししていきたい。

車内アナウンスについては、私も最近バスに乗ったことがなく、公共交通会議を開催するにあたって職員が実際に乗ったが、やはりアナウンスがないということだった。島の方たち、敬老パスやお出かけパスを持っている方たちは目的地が決まっているから、すぐ分かる。でも観光客や全く知らない人たちが乗った時に「どこで降りるのか」、今の若い人たちはスマホを持っていて、「ここで降りたいけど、どこなんだ」といったことがあると思う。これは早急に対応できることなので、今後対応していきたい。

観光客をターゲットに絞っていくのかといったところは、私としては違うのかなと思うので、補完する形でいいのかなと思う。県もサイクル計画を立てているが、町でも事業として e-サイクルを進めている。平坦な島なので、一番適しているのかなと思う。エコにも繋がると思う。今後その施策も進めていきたい。

中原支局長のご意見も最もだと思う。今回のアンケート調査についても、路線バスの乗客だけがターゲットだったので、それ以外の方のアンケート調査を実施していきたい。そこで課題に上がったところを一つずつ潰していきたい。

(外内委員) 今の話の流れだと、観光物産協会からも意見させていただきたい。旅行者目線で実態としてこれまでどのような状況と取り組みがあったかを申し添える。基本的にこれまでの島内での観光的な活動の受け皿として、集落歩きやエコツアーガイドの活動が見られるが、その中でもこういった公共交通機関を使ったものという意味では、バスに関しては確かに 1 時

間に 1 本だったり、生活者にとっては不自由である感じがする。旅行者にとっても一見不自由に受け取られそうだが、実際に目的地を複数持って、その一点一点で集落歩きをやっていた時には午前中に 1 つ、午後に 1 つという感じで移動はバスでという試みを、今回資料として出していただいた路線バスの時刻表を組み合わせながら、取り組みとしてこれまで何回か行っている。実情に合わせた形での旅行商品というのも作れなくはない。

路線バスの魅力と言え、生活している方とふれ合う機会だったり、風景を感じたりと、バスに乗ることそのものが旅行者にとってはけっこう新鮮な状況ではある。ただ、正直言って、現状の中で路線バスと言うよりもタクシーが 1 社のみであるということ、観光に関わる事業者という意味では、株式会社喜界総合企画でお持ちのバスもそんなに多くはないということもあって、コロナ禍という状況を横に置いて話をすれば、外でツアーを組む旅行会社の方が、なかなか厳しい状況であるのは間違いない。その中でレンタカーを視野に入れて利用されているツアー会社もあるが、いずれにしてもそれもまた、あるものかないものははっきりしているので、ないものをいかにカバーできるかということを受け皿として検討しながらやって来てはいる。それが全て将来的にそのままでもいいかということではなく、とりあえずはできるものを踏まえて使ってやっているというのが実情。ただ、先ほど中村課長からもあったが、今後バスの路線についての考え方ができたら、ガソリン車といったものではなく、できれば様々な状況を整えた上でクリーンエネルギーを使うような方向性を移動手段の中に位置付けていただきたい。次世代に繋ぐ方々がいらっしゃるので、できればそういった環境、またこの島自体がそれを活かせる環境でもあるのかなと思うので、ぜひともこれまでの車両ではなく、もし可能であれば電気自動車などを取り入れるよう検討をしていただけたらと思う。

(議 長) 委員の皆さん、ありがとうございます。今回の会議から島の交通体系、生活路線、それから観光路線、福祉目線で見た路線、そういったものを踏まえてどのようにやっていったらいいのかということで、先ほど中原支局長からも方向性についてアドバイスがあった。なんとなくこの会議の方向性が目に見えてきたような感じがするが、それを事務局の方で内容をまとめて、今後のスケジュールについて報告をお願いします。

(事務局) 皆さん、多岐にわたる大変貴重なご意見をありがとうございました。資料 3 を作りましたが、まだまだ拾い切れていない意見がたくさんあることに今回気付きました。中原支局長もおっしゃったように、拾い切れていないニーズをまず一つ一つ拾い上げて、今後、調査や分析も行いながら、喜界町に合った公共交通を構築していきたいので、引き続き皆様のご意見・ご協力をお願いしたいと思います。令和 3 年度はこの 1 回の会議で終わってしまいましたが、令和 4 年度は 3 回ほど行いたいと思っています。この会議外でも良いので、皆さんの思っているご意見等を私共、企画観光課におっしゃっていただければと思います。どうぞよろしくお願い致します。

(議 長) これを持ちまして、本日の議事を終了致します。どうもありがとうございました。