

## 苫前町地域公共交通活性化協議会 設立会議 議事録

日 時：令和6年3月19日 13:30～14:30  
場 所：苫前地区コミュニティセンター 大会議室  
出席委員：小澤会長ほか17名（欠席：菅原委員）  
事務局：加賀谷事務局長ほか2名

### 1 開会

事務局（加賀谷）

それでは、ご案内の時刻になりましたので、ただ今から町地域公共交通活性化協議会の設立会議ということで始めさせていただきます。

総合政策室で室長をしております、加賀谷と申します。改めてよろしくお願いをいたします。

この後、しばらくの間、私の進行ということで進めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

### 2 挨拶

事務局（加賀谷）

まずは、次第に従いまして、冒頭、苫前町副町長の小澤から皆様にご挨拶を申し上げます。

小澤副町長

皆さん、どうもこんにちは。開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと存じます。皆様方には、3月も中盤を過ぎまして、年度末が近づいたということで、大変お忙しい中、本日ですね、公共交通活性化協議会設立会議ということでご出席いただきまして、本当にありがとうございます。また、日頃より地域公共交通推進をはじめ、町政各般に渡りまして、ご支援、ご協力いただいていることに、この場をお借りしてお礼を申し上げたいと存じます。

本日の会議ですけれども、この後、事務局からですね、設立の趣旨等についてご説明いたしますけれども、日常生活に必要な交通手段の確保について協議する場、それから地域公共交通計画の策定やその運用についてのご協議をいただくという場になっているところがございます。忌憚のないご意見等を賜りますようお願い申し上げまして、大変簡単でございますけれども、挨拶に返させていただきます。どうぞよろしくお願いをいたします。

### 3 委員紹介

事務局（加賀谷）

それでは、冒頭ですね、私の方から、本日ご出席の皆様、ご紹介をさせていただきますと存じます。

（出席委員の紹介）

皆様、どうぞよろしくお願いをいたします。

事務局（加賀谷）

それでは、次に、私の方から、本日の資料を、改めましてご確認をさせていただきたいと存じます。

（配布資料の確認）

事務局（加賀谷）

それでは議事に入ります前に、私の方から改めて、この協議会の設立の趣旨についてご説明をさせていただきたいと思えます。資料の方は、「地域公共交通に関する協議の場」というものを使ってご説明をさせていただければと思います。

さて、バスやタクシーといった、地域公共交通と呼びますけれども、こちらに関しては、これまで、道路運送法に基づく地域公共交通会議や、本町でも福祉有償運送運営協議会などを設けて必要な議論を行ってきたところでございます。しかしながら、近年、高齢者をはじめとして地域住民の日常生活における移動を支える、この公共交通の確保ですとか充実といったことの重要性が増してきておりますし、また、公共交通を担っておられる事業者の皆さんを取り巻く環境につきましても、さらに厳しさを増しているといったような現状もございまして、今後、我が町の公共交通を、いかにして守り育てていくのかと、また、地域住民の皆様の足をいかにして確保していくのかといった議論を、様々な関係者の皆様にご意見を頂戴しながら、効果的で、かつ効率的に進めていくためには、この、「法定協議会」とも呼んでいるのですが、この「活性化協議会」といった枠組みで議論をするということが最もふさわしいものと考えまして、この度の設立に至ったところでございます。

皆様にご覧いただいております資料の表面には、会議体の種類として、4つ種類があります。この4番目の地域協議会というものについては、都道府県が設置者になって、市町村には直接関係がなく、少し趣が違うものなのですけれども、その他の地域公共交通会議ですとか運営協議会というのはそれぞれ取り扱う案件が異なる形でした。今後は、ただ今こうして設立しようとしている法定協議会、この活性化協議会で議論を行えるように構成員の皆様を集めさせていただいたところでもございます。

また、法定協議会の目的、その大きな任務として、地域公共交通のマスタープランとなります地域公共交通計画の策定、実施や運用を行う場として想定されているところでございます。

実を申し上げますと、この年度末に、せわしなくも設立の会議を開催いたしましたのは、この計画策定のためのコンサル費用などに活用できる国庫補助金の申請をさせていただきまして、そちらの手続き上、今年度中にこの会議を設立しておく必要がございましたのですが、残念なことにその補助金の査定が、少々厳しい結果でございまして、現段階では、その補助金を活用しての計画策定というのは、少し先延ばしにさせていただいて、まずはこの会議体を設立させていただき、お集まりいただいた皆様と、地域の現状把握ですとか情報共有など、できるところから進めて、しっかりと準備をしておきたいと考えている次第でございまして、ご理解をいただければと存じます。

事務局（加賀谷）

それでは、設立趣旨の説明は、以上とさせていただきます。この後は、協議会規約のご承認とは前後してしまいますけれども、この協議会の会長となります小澤副町長に会議の議長を務めていただいて、進行してまいりたいと存じます。よろしくお願いいたします。

#### 4 議事

小澤会長

それでは、ここから、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、まず議案第1号「協議会規約について」議案第2号「役員指名について」議案第3号「オブザーバーの追加について」ということで、一括して提案させていただきます。事務局は、説明をお願いいたします。

事務局（加賀谷）  
（議案説明）

小澤会長

ただ今の説明に対しまして、ご質問やご意見などありますでしょうか。

（なしの声）

それでは、質問等無しということで、議案第1号から第3号まではご承認いただいたということで決定させていただきます。ありがとうございます。

では、続きまして、議案第4号「関係規定の制定について」説明をお願いします。

事務局（加賀谷）  
（議案説明）

小澤会長

ただ今の説明に対しまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

はい。では、渡部委員、どうぞ。

渡部委員

事務規程において、これは、事務局は総合政策室に属するものを持って、当てるってことは、室長が事務局長となる、という認識で良いのでしょうか。

事務局（加賀谷）

はい。事務局長についてだけ、規約のほうに規定を載せているので、こちらではメンバーのことしか出てこない感じになっています。規約第11条第4項になります。

小澤会長

他にはどうでしょうか。

(なしの声)

それでは、質疑がないということで、議案第4号についてはご承認いただいたことで決定させていただきます。

では、続きまして、議案第5号「令和5年度事業計画案及び収支予算案について」、事務局より説明をお願いします。

事務局（加賀谷）

(議案説明)

小澤会長

ただ、今の説明に対しまして、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

(なしの声)

それでは、議案第5号についてはご承認いただいたということで、決定させていただきます。ありがとうございます。

では、続きまして、議案第6号、令和6「年度事業計画案及び収支予算案について」説明をお願いします。

事務局（加賀谷）

(議案説明)

小澤会長

ただ、今の説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

(なしの声)

よろしいでしょうか。それでは、議案第6号はご承認いただいたということで進めさせていただきます。ありがとうございます。

## 5 その他

小澤会長

本日の議事については以上でございますけども、次に、次第の5「その他」でございますけども、事務局の方から何かありますか。

事務局（加賀谷）

事務局からは、特にございません。

小澤会長

それでは、委員の皆様から何かありますでしょうか。

(高島委員（代理出席）挙手)

はい。では、旭川運輸支局高島首席運輸企画専門官から、情報提供をよろしくお願

いたします。

#### 高島専門官

まず、自家用車活用事業の概要という資料をご覧いただきたいのですが、いわゆるライドシェアに関する資料ということになります。

昨今、特にタクシー運転手、タクシー運転者に限らないのですけれども、バス、タクシー、トラックに関しては運転者不足というのが非常に危機感を持って報じられておりました、外国で一般的に行われているライドシェアを望む声というのも高まっているところがございます。ライドシェア、言葉自体はかなり最近多く報じられているので、結構浸透しているのかなと思いますけれども、実際問題、ライドシェアというのを日本の、では法律のどこに当て込むかというところがはっきりしてないところがございます。今、国土交通省ではこのライドシェアというのを既存のどの法律に当て込むのか、それとも新しい法律を作るのかというところで議論をしているというところがございます。こちらの資料の上にある自家用車活用事業、この日本型ライドシェアと呼ばれているものについては、今年の4月から開始が予定されているものがございます、まずはこちらのご説明をさせていただきます。

一般的にライドシェアというと、外国で行われているのは、アプリで、自動車による運送を希望する方と自動車の運転手をマッチングして、タクシー的な運送を行うというのが一般的なライドシェアのイメージかと思うのですけれども、この日本型ライドシェアというのは少々そういうのと違いまして、タクシー事業者さんがいわゆるライドシェアの事業者さんになるものがございます。このイメージ図にございますとおり、タクシー事業者さんが、タクシーの車両だけでは不足する場合に、地域の住民の方だとか、自動車を提供できるという方と何らかの契約をして、車を持ち込んでいただいて、その車で、希望する方を運んでいただくというものになります。前提としては、この日本型ライドシェアに関しては、「GO」アプリですとか、あと「DiDi」といった配車アプリ、今ございますけれども、この配車アプリでタクシーの供給量が不足している地域を、そのアプリのデータによって抽出して、アプリのデータに基づいてタクシーの不足している地域をあらかじめ国土交通省が指定して、その地域に対して、この活用事業ができるというものがございます。つまり、配車アプリが既にかなり浸透している地域でなければこの日本型ライドシェアというのはできない制度になっております。今、4地域が国内で指定されておまして、東京、横浜、あと名古屋、京都、この4地域が、現状、4月から日本型ライドシェアができる地域ということになっております。特徴としましては、この日本型ライドシェアはアプリで完全に管理されるようなものになっておまして、利用したい方はアプリで行き先などの依頼を行い、アプリの中で運賃が先に決まりますので、アプリであらかじめお金を払ってしまって、運送サービスを受けて、という、すべてアプリの中で完結するような仕組みになっております。車内で現金を一切基本的に扱わないという仕組みでございます。これに関しては、それぞれ、車に関しても、車体表示を行っていただくとか、運転者への教育をやっていただく。あと、過労によって事故だとか起こっては困りますので、タクシー事業者さんが持ち込みの車両のドライバーさんの労働時間の管理だとかしっかり

していただくと。ちゃんとやっていただくということが大前提となります。これが、いわゆる日本型ライドシェアということになります。

もう一つ、その下のライドシェア新法というのを見ていただきたいのですが、こちらが 2024 年の 6 月、今年 6 月に法律ができるのではないかとされているものでございまして、このライドシェア新法の方が一般的な諸外国で行われているライドシェアのイメージに近いものではないのかなと思います。このライドシェア新法では、いわゆるアプリで、アプリ会社というかマッチング事業者というのでしょうか、そのアプリを管理する事業者がライドシェア事業者となりまして、このライドシェア事業者が車を提供できる人と、これも何らかの契約を結び、利用者はアプリで配車依頼をして、それに応じられる方が、これもアプリで指示が来るのですけれども、アプリで指示を受けて利用者のところに行って運送して、また対価を得るという仕組みになる予定でございまして。諸外国で行われているライドシェアの問題点として、このライドシェア事業者というかマッチング事業者というのが、何かあったときの事故の責任というのを負わないという点でございまして、日本で導入される際には、ライドシェア事業者が利用者に対する直接の法的責任を負うということを前提としております。その他、持ち込み車両の保険ですが、しっかり入っているかどうか、あとは、ドライバーの事前確認として事故歴の把握ですとか、あと、性犯罪歴の把握などもする予定となっております。ドライバーの事後審査としましては、アプリで運送が終わった後に評価を行っていただく、という仕組みを構築する予定だと思っておりますけれども、「このドライバーが良かった」とか「感じ悪かった」とかの評価をして、評価の高い事業者さんが優先的に仕事を受けられるような仕組みを構築するという予定をしております。あとは、ドライバーの運行管理なのですけれども、過労だとかで事故が起こればいけないので、そちらもライドシェア事業者が行うという予定になっております。持ち込み車両に関しては、車検を受けているというか、車検があることは大前提なのですけれども、その他に法定の 12 か月点検をしっかり受けているだとか、あとは、ドライブレコーダーを設置した車でなければダメだとか、そうした車の要件というのも、今後、設定される予定となっております。このライドシェア新法に関しては、日本型ライドシェアが先に導入されるのですけれども、この、先行して行われる日本型ライドシェアの検証結果を基に、新法についての議論をするという予定になっているのですけれども、いかんせん、この 4 月に導入されてから 6 月まで 2 か月しか検証期間がないので、果たして予定どおり行くかどうかは、未定といったところでございます。

小澤会長

日本型ライドシェアの方で、指定が今 4 地域だけと説明がありましたが、都会、大きいところだったら大阪とか入っていないのか、すごく不思議に感じたのですけれども、なんか理由があるのですか。

高島専門官

すみません、理由までは私も、知らされてはいないのですけれど、そうですね、なぜか4地域でとどまっていますね。

事務局（加賀谷）

引き続きまた、情報提供などいただければと思います。

高島専門官

次に、ラストワンマイル・モビリティに係る改正のポイントという資料をお願いします。ここ半年ほどで、このラストワンマイル・モビリティに関する制度、通達が国土交通省でかなりの数改正されておまして、その中で、苫前町様に関係がありそうなものをご紹介します。

ラストワンマイルということで、このワンマイルはメートルですと1.6キロで、ラスト、最後の1.6キロの運送いうところ、やはり身近な運送で、主にタクシーに関する制度の改正というのが多くなっているところがございます。

3ページ目をご覧くださいなのですが、「法人タクシーの営業所ごとの最低車両数の緩和」というページになります。タクシーに関しては、営業区域というものが、その地域の人口ですとか生活圏に応じて定められておまして、その営業区域ごとに、1営業所当たりで保有する最低車両数というのが定められております。この場合、最低車両数として、2両持たないとタクシーの営業ができない区域ということになっているのですが、ここ最近、その最低車両数2両を維持するのも大変厳しいと。その最低車両数を維持することが難しいから廃業を考えるという声も多くございまして、この最低車両数の緩和を行うことができるようにしたものということになります。この3ページの、下の枠の丸の3番目を見ていただきたいのですが、交通空白地域が発生する恐れのある市町村に関しては最低車両数を1両まで緩和することができるという制度でございまして、ただし、その緩和する際に条件というのがございまして、その下にありますように、発地及び着地のいずれもが市町村の区域外に依存する旅客の運送をしないということで、その自治体の中での営業に限るという条件をつけるということ、営業の区域、営業ができるエリアを減らす、狭めるということと、あと、同一市町村内のタクシー会社さんがいらっしゃる場合は、最低車両数を緩和することに対しては同意するということの書面と、自治体からの要請文、この二つをいただくということが条件になります。

次に、8ページ目、9番をご覧ください。有償運送に係る交通空白地の目安の提示というものでございまして、これまで、色々と交通空白地の定義があつて、国もこれが交通空白地の目安です、と示してこなかったところなのですが、昨年12月28日の通達で国が目安を示したということになります。国が示した目安というのは、半径1キロ以内にバス停、駅がない地域であつて、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域については、少なくとも交通空白地に該当するという目安となります。これはあくまで一つの目安ということになりますけれど、あと、時間の概念もありまして、昼間はタクシーもきちんと来るけれど、夜は来ない、だから時間によって不便な地域についても、交通空白地として認めることができるという考え方もこの中には

含まれております。

あとは、資料の9ページ目、11番の自家用有償運送に係る運送対価の目安の適正化というところをご覧いただきたいのですが、これまで、自家用有償運送や福祉有償運送などでは、運送の対価の目安を、その地域におけるタクシーの上限運賃の約半分、概ね2分の1としていたところなのですけれども、目安を廃止したということになります。資料に記載はありませんが、新たな目安として、その地域におけるタクシーの上限運賃の8割、80%を目安とするということにしております。

最後に、同じく9ページの12番、自家用有償運送に係る更新登録手続きの簡素化でございます。これまで、自家用有償運送を行う際には、許可期間なり登録期間というものを設けておりまして、福祉有償運送であれば最大3年という登録期間を設定していたところ、この登録期間を更新する場合には、必ず協議会を開催して、更新登録を認めるか否かを協議してくださいという制度にしていたところでございますけれども、事務方の負担軽減という意味もあり、全く同じ条件で、次回、登録期間だけ伸ばすといった場合には、協議会を開催せずに、書面会議ですとか、意見公募方式で反対意見が無いことを確認した上で、それをもって地域の合意が得られたという扱いにしても良い、としたところですが、ただ、協議会は、開いても全然問題はないのですが、急ぎの場合ですとか、書面会議を積極的に使ってくださいという趣旨になります。

私からは以上です。

小澤会長

ありがとうございます。ただ今のラストワンマイル・モビリティに係る改正ポイントの説明をいただきました。質問等ございますか。

事務局（加賀谷）

最後に説明してもらった自家用有償運送の「運送の対価」の目安の適正化において、値上げして良いという感じになるかと思うのですが、現状の概ね2分の1のままにしておいても問題ないですか。あくまでも8割が適正目安ですよ、というだけであって。

高島専門官

あくまで目安です。従前の料金のほうが地域にとってふさわしいということであれば、それはそれで構いません。中には、2分の1では厳しいという声も、若干ですけれどもありまして、そこを少し柔軟に設定できるようにしたことになります。

小澤会長

よろしいですか。はい、ありがとうございます。

## 6 閉会

小澤会長

それでは、以上をもちまして本日の会議を終了としたいと思います。本日は、お忙しい中、ご出席、本当にありがとうございます。

次年度、1回目の協議会につきましては、事務局のほうから改めてご案内差し上げますので、今後ともよろしくお願ひします。

本日はどうもありがとうございました。