

令和 7 年度 第 2 回 平生町地域公共交通協議会 会議録

日時：令和 7 年 12 月 26 日（金）午前 10 時～

場所：平生町役場 2 号棟 3 階 大会議室

1. 開会

事務局（地域振興課・服部）より、配布資料の確認が行われた。配布資料は次のとおり。

- ・ 次第（協議会委員名簿を含む）
- ・ 資料 1 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価の資料
- ・ 資料 2 令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価
- ・ 資料 3 平生町公共ライドシェア実証事業（案）

事務局より、記録のため会議内容の録音および撮影を行う旨が説明され、出席者の了承を得た。

定刻となり、令和 7 年度第 2 回平生町地域公共交通協議会が開会された。協議会設置要綱の規定により会議の議長は会長が務めることとされているが、協議事項に入るまでは事務局が進行を担当することとした。

2. あいさつ

会長（平生町副町長・友田）より、開会のあいさつが述べられた。要旨は以下のとおり。

- ・ 年末の多忙な時期に出席いただいたことへの謝辞、平素からの交通行政への協力に対する御礼。
- ・ 今年度から、バス幹線補助事業の実施状況確認や目標達成状況等の評価を行う一次事業評価を本協議会で実施し、年明けに国へ提出することとなっている。本協議会での実施・協力をお願いしたい。
- ・ 今年度の事業計画に盛り込まれている乗合タクシー等の導入検討について、交通空白地域の解消が喫緊の課題であることから、引き続き議論を深めていただきたい。

続いて、事務局より出席委員（代理出席を含む）および事務局職員の紹介が行われた。その後、要綱第 7 条第 2 項の規定により、以降の協議事項の進行は会長が務めることとした。

3. 協議事項

(1) 令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

事務局より、資料 1・資料 2 に基づき説明が行われた。本資料は、平生町地域公共交通計画に基づき、公共交通補助の 2 路線についての取組実績を評価し、今後の改善点を整理したもの。

<事業評価の概要（資料 1）>

- ・ 対象路線：路線バスを中心とした地域間幹線系統の維持確保を目指す事業。主な路

線は「柳井駅前～光駅～徳山駅前」をつなぐ路線、「柳井駅前～イオン～平生～上関」をつなぐ路線。

- 利用促進の取組：利用しやすいダイヤ改正、PR 活動（バスの乗り方教室、学生フリー乗車券、小児運賃 1 日 50 円キャンペーン等）を継続的に実施。バスロケーションシステムや交通 IC カードシステムの周知・利用促進にも取り組み、利便性向上と新規利用者獲得を目指している。
- 実績：令和 7 年度は輸送量・収支率ともに計画値を上回った路線もあり、利用促進の成果が見られた。一方で収支率が計画値を下回った路線もあり、引き続きダイヤ改正・PR 活動を継続し利用者増加を図る必要がある。
- バリアフリー化：ノンステップバスの導入を計画的に進め、令和 3 年度から令和 7 年度までに合計 28 両を導入。令和 7 年 9 月末時点でノンステップ型車両の比率は約 70%（124 両）に達した。本町では令和 7 年度に 2 台を購入し、計 4 台の導入を図った。
- 計画との関連：本町の公共交通は路線バス・各種移送サービス・タクシー・渡船など多様な手段で構成され、特に路線バスは町役場周辺や沿岸部を中心に住民の日常生活に不可欠な交通手段。人口減少や自家用車の普及により利用者数が減少し、運行・財政面で課題が生じているため、計画に記載する事業による路線の維持確保が必要。
- 生産性向上の取組実績：防長交通株式会社が本町で実施する事業について、IC カードシステムの利用促進や利便性向上、PR 活動等を実施。令和 7 年度の実績は次のとおり。
 - 柳井駅前～光駅～徳山駅前：計上収益が 349 万 6,000 円減少、収支率 51.1%（前年度比マイナス 8.9 ポイント）。
 - 柳井駅前～イオン～平生～上関：計上収益が 238 万 2 千円減少、収支率 37.6%（前年度比マイナス 6.9 ポイント）。
 - 今後はより多くの方に IC システムを PR し、利用拡大と収支改善を目指す。

<事業評価（資料 2）>

- 事業の目的・必要性・目標と効果は計画に記載のとおり。
- この 1 年間に利用者・地域住民から出された意見として、①交通空白地域解消に向けた取組の検討、②電車との接続に配慮したダイヤ改正の検討、③小学校通学に配慮したダイヤ改正の検討が挙げられ、今後、事業者・関係者と連携し対応する。
- 事業の適切性：計画通り適切に実施。目標効果達成状況については、2 系統のうち 1 系統で輸送量・収支・収支率が計画値を下回ったが、両系統とも輸送量（1 日あたり 15 人）が維持され、車両購入も計画に沿った低床車両の導入を図った。
- 今後の改善点：従来の取組に加え、委員・住民から出された意見（交通空白地域の解消、電車との接続や小学校通学に配慮したダイヤ改正等）について、引き続き事

業者・関係者と連携し対応する。

- その他の本町の取組：
 - 平生町立平生小学校でバスの乗り方教室を開催し、2年生全児童を対象にバスの利用方法や車いす乗車体験を実施。
 - 町ホームページや SNS を活用した広報を実施（資料に QR コードを掲載）。
 - 運転手不足解消に向け、町内全世帯への回覧板やパンフレットによる募集広報を実施。

<質疑>

曽根コミュニティ協議会・藤田委員

- 路線バスへの町の負担（補助金額）について、令和4年度は1,800万円との資料をいただいたが、昨年度・今年度の状況はどうか。
- → 事務局より、手元に資料がないため確認のうえ報告するとし、次回報告する旨を回答。

質疑の後、会長より本件の了承を諮り、出席委員の承認を得た。

(2) 平生町公共ライドシェアシステム導入について

事務局より、資料3に基づき説明が行われた。

<背景と目的>

- 今年度の事業計画に位置付けた乗合タクシー等の導入検討を進めてきた。本町は交通空白地域が多く、高齢者や交通弱者の移動手段確保が重要な課題。現在はバス・タクシー・地域ボランティアによる無償のおでかけ支援サービスが行われているが、既存の公共交通は運転手不足により将来的な維持が困難な状況。
- そこで、一般ドライバーと自家用車等を活用したマッチング型の公共ライドシェアを導入し、町民の通院・買い物・外出等の日常移動を支援するとともに、来訪者の利便性向上も目指す。AIを活用した配車システムを導入し、限られた車両と人員を効率的に活用することで、持続可能な地域公共交通モデルの構築を目的とする。

<制度的枠組み>

- 本事業は、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送制度を活用し、町が運営主体となって登録住民ドライバーによる有償運送を実施する。第二種運転免許は不要で、町が定める基準・許可の範囲内で運行する。公共交通会議で必要な協議・合意を得たうえで実証運行を行い、法令遵守と地域実情に即した柔軟な運行を可能とする。

<運用制度・運行の概要>

- 利用者登録：スマートフォンアプリ、電話、窓口（紙ベース）など幅広い方法で登録可能。
- ドライバー登録：車両情報・運転歴・保険加入状況等を確認し、町が安全性を審査

したうえで登録。町内在住・在勤で、第二種免許の要件と同様に 21 歳以上 70 歳未満の方を想定。約 40 名の登録で安定運用が可能と見込む。

- 車両登録：ドライバー所有の自家用車等を使用し、車検・保険・安全基準を満たす車両に限定。登録台数は最大 40 台程度を想定（自家用車のほか、交通事業者保有の遊休車両の活用も検討）。
- 運行区域：平生町内全域および隣接市町。発着地のいずれかが平生町内であれば運行可能。
- 乗降方式：ドアツードア（自宅から目的地まで）。
- 運行日・時間：平日・土日祝日（年末年始を除く）を想定。午前 8 時～午後 8 時（ドライバーの配置状況により変動の可能性）。
- 運賃：今後詳細を協議のうえ決定。決済はなるべく現金収受がない形（チケット等）を導入したい。
- 予約方法：電話またはアプリ。
- 運行台数：1 日あたり 5～10 台で対応可能と見込む。
- 運行管理主体：業務委託を想定（可能であれば町内の交通事業者へ委託、叶わない場合は町外事業者への委託も検討）。
- 実証運行：令和 8 年 10 月 1 日開始を目指し、令和 8 年度末までを実証期間とする。
- 事業実施体制：実施主体＝平生町、運行管理・コールセンター業務＝業務委託、ドライバー＝地域住民の登録制、配車予約管理＝AI 配車システム（業務委託）。
- 今後のスケジュール（案）：12 月に事業設計、年明け～3 月に関係者調整、令和 8 年度の「交通空白」解消緊急対策事業の補助金申請。採択後に交付申請を行い、5～6 月にシステム事業者を公募型プロポーザルで選定、7～9 月にシステム構築・ドライバー募集、10 月から実証運行開始を目指す。

<質疑・意見>

副会長（山口大学・榊原委員）

- 運行区域が町内全域に加え隣接市町と広く、サービス内容や料金設定によっては既存のバス・タクシーへの影響が大きいのではないかと。バス・タクシーとのバランスをどう整理しているか。
- → 事務局より、住民ニーズとして隣接市町の病院・学校への移動があるため隣接市町も含めた運行としたい。料金は受益者負担とし、タクシーとの比較では公共ライドシェアはタクシー料金の 8 割までに設定する必要があるため、その範囲で設定したい。時間帯等の制約で公共ライドシェアが利用できない部分はタクシーを利用いただくなど、タクシーを補完する形で導入する旨を回答。
- 各地のデマンド型交通でも既存のバス・タクシーとのバランスを注意深く詰めている例が多い。バス・タクシーがなくなってしまうと困るため、路線再編との関係でエリアを限定して導入するなど、事業者と十分協議のうえ計画を進めるのがよい。

事務局（地域振興課長）による補足

- 隣接市町（柳井市・田布施町・上関町）の端まで行くと相当な距離になるため、そこまでは想定していない。需要のある JR の駅・商業施設・病院をスポット的に設定する考え。
- 既存のタクシー・バス事業者を補完する形で運行したい。本事業は実証であり、実証を通じてどのような需要があるか、どの区域の利用が多いかを精査したうえで本格運行に移行する。実証ではフルスバックで実施し、本格運行時に縮小する可能性もある。
- 時間帯についても、タクシー需要が多い夜間帯や、高校再編に伴い田布施駅・田布施方面の学校へ通学する学生の電車接続を踏まえ、早朝への運行時間設定の可能性もある。実証中の運用を踏まえ、委員の意見を伺いながら台数・設定を検討する。

中国運輸局山口運輸支局・國宗委員

- 補助金（「交通空白」解消緊急対策事業）の活用について、来年度から制度が変わる見込み。現在の「交通空白事業」と「協働事業（競争事業）」が一体化し、新たなメニューも加わる予定で、現在交付要綱等を作成中とのこと。お考えの事業が補助金に該当するか現時点で判断は難しいが、情報があれば案内するので意見をいただきたい。
- → 事務局より、詳細はまだ確認できていないが、当該補助金に合致しない場合でも別の国の交付金等を活用して事業を進めたい旨を回答。
- 会長より、本事業は予算を伴うため来年の議会の議決が望まれるが、協議会としても進めていきたい旨が述べられた。

※補足（参考）：国土交通省「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」では、令和 8 年度公募において「交通空白解消タイプ」「共同化・協業化促進タイプ」「モビリティ人材・組織育成タイプ」が案内されています。補助は 500 万円まで定額、超過分は 2/3 補助（上限 1 億円）が基本で、車両購入費は定額補助の対象外とされています。

出典：[国土交通省 報道発表（令和 8 年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）](#)

平生町健康保険課・久保委員

- 利用者登録はスマホ・電話・窓口（紙）でも可能と理解したが、利用の際は事前登録が必要と考えてよい。また、発着のいずれかが平生町内であれば、田布施駅や柳井市内の病院から自宅までの利用も可能か。お迎えは自宅と考えてよい。
- → 事務局より、安全性確保のため事前登録を行う方向。隣接市町の病院・駅から平生町への利用も可能と回答。
- 地域振興課長補佐より補足：料金收受を利用者とドライバーの間で現金受渡しするとトラブルの恐れがあるため、チケット購入を想定しており、チケット購入をもって利用登録とする形を検討中。予約のフロントは電話・アプリの双方（アナログも

含む)で対応し、登録もアプリ・電話の双方で可能とする。バックの処理はデジタルで動かすが、デジタル機器に不慣れな高齢者等も利用できるよう制度設計する。公共ライドシェアは片道規制(発着地のいずれかが区域内)であり、ドアツードアで自宅から目的地・自宅への運送を制度として採用する旨を説明。

平生町産業課・吉村委員(代理出席)

- ドアツードアでタクシーの8割の料金となると、タクシーより安く利用できるようになり、タクシー事業者(福祉タクシーを含む)の民業圧迫にならないか。事業者の了承は得ているか。また、ドライバーは無償か。
- → 事務局より、本取組はタクシーを利用したい時に利用できない方が利用できるようにするため町が主導するもの。運行を地元タクシー事業者に委託できれば新たな収入にもなるため、今後調整したい旨を回答。
- 地域振興課長補佐より補足: ドライバーは雇用ではなく委託(登録者に対する報酬を支払う有償運送)であり、第二種免許は不要。タクシー事業者とは事前に若干の話をしており、タクシーの台数不足・運転手不足で利用できない方を補完する趣旨。アプリ利用時に登録ドライバーが確保できない場合はタクシーへ回す制度も想定。詳細は今後3月にかけて事業者と協議しながら詰める。
- 吉村委員より、公共ライドシェアがファーストチョイスになると「補完」ではなくするため、よく検討してほしいこと、また一定数のドライバー確保が前提となるため募集(仮登録を含む)を早めに行うのがよいとの意見があった。
- → 地域振興課長補佐より、ドライバー確保はどの実施主体でも苦慮しているところであり、地元コミュニティ協議会にも協力をお願いすることがある旨を述べた。

佐賀コミュニティ協議会・生本委員

- 佐賀コミュニティ協議会では現在、無償の輸送サービスを実施している。来年10月から実証運行が始まると、こちらは引いた方がよいのではないかと。重複が実証運行に支障をきたすのではないかと。また、当方は無料で実施しているため、有償(タクシーの約8割)の公共ライドシェアと並行すると、利用者が当方に流れ、ボランティア運転手への説明が難しくなる懸念がある。
- → 事務局より、現時点では健康保険課から来年度の継続をお願いしている状況であり、進めていただきたい。重複により実証運行に支障が生じる可能性がある場合は改めて相談させていただく。実証運行の結果次第で本格運行へ移行する際には、無償サービスから公共ライドシェアへ移行いただくことも可能と考えるが、実証期間中は継続いただくのがよいと回答。
- 生本委員より、運転手不足のなかボランティアで運営しており、一度やめると再出発が難しい事情があるため、もう少し具体化してから詰めたいとの意見があった。

副会長(榊原委員)による参考意見

- 他サービスとの統合について、周防大島町ではオンデマンド導入時に一部の送迎バ

スをやめており、移動需要を束ねて一つのシステムを持続可能にする方が望ましい。

- 担い手について、宇部市のライドシェアでは一般住民のほか社会福祉法人にも協力を得ている例がある。介護事業者等の協力が得られるとよいかもしれない。
- 広域運行については、一般ドライバーが遠方（柳井方面等）まで迎えに行けるかという物理的な「回しにくさ」の問題があり、エリア設定には工夫が必要。
- 高校生の利用は、移動時刻が早朝になりやすく、他地域でも高校生の利用が伸びにくい傾向があるため、利用促進に工夫がいる可能性がある。
- 配車のデジタルシステムは各地で利用率が低く、電話予約が多い傾向がある。オンデマンド予約システムの先行事例の情報を参考に、より良いやり方を検討するとよい。

曽根コミュニティ協議会・藤田委員

- ドライバー登録について、車両登録の条件のほかに面接や登録後の教育はあるのか。ただ運転手になってもらうだけでは心配がある。また、実証で成果を見たうえで（制度設計の40名体制で）本格運用に入るのか、実証は何人かの登録で行うのか。
- → 事務局より、ドライバーには国土交通省認定講習の受講が必要であり、その費用も予算要求している。ドライバー数は最大40人運用できるよう予算要求したい。認定講習は実証運行開始までに行う必要があるが、詳細スケジュールは未確定と回答。

<交通事業者からの助言>

防長交通株式会社・藤井委員

- ライドシェアの利用によりバス利用が減ることへの懸念。町内のバス路線は国・県・関連自治体の支援で補えているが、地域間幹線系統（柳井～徳山、柳井～上関）は補助路線であり、利用が減ると国の補助要件から外れる恐れがある。運賃も含めてよく協議していきたい。

有限会社平生タクシー・末広委員（代理出席）

- 人手不足で迷惑をかけている状況。平生タクシーとして余剰車両はなく、勤務上空いた日があれば車両の使用は可能。詳細は今後相談のうえ進めたい。留意事項は協議のなかで出てくると思われ、現時点での具体的な助言は難しい。

平生町産業課・吉村委員（代理出席）

- （追加発言）実証であれば、現在輸送サービスが届かない場所のみで検討することや、タクシーの補完として、タクシーに連絡があってもドライバーが確保できない場合に紹介する形なども考えられる。

質疑・意見の後、会長より本件の承認を諮り、出席委員の承認を得た。

(3) その他

曽根コミュニティ協議会・藤田委員

- 以前の会議でも要望したが、会議の議事録等で議論内容が分かるようにしてほしい。

会議が年に数回しかなく、議論内容が記憶に残らない場合もあるため、復習や住民への説明のためにも、何らかの形で分かるようにしてほしい。

- → 事務局より、前回会議で対応できると回答していたが、事務業務の状況により議事録の作成・公開まで対応できなかったことを陳謝。要点だけでも公表できる形で検討する旨を回答。

会長より、来年度に向けて公共ライドシェアを進めることを本協議会で決定したことから町へ報告すること、追加の意見があれば事務局へ伝えてほしいこと、実証実験を経て事業化を目指すことが述べられた。

総括（副会長・榊原委員）

- 事業評価について、各路線を維持するための事業評価は重要であり、防長交通の路線で利用が増えているデータも見られ、現在の状況のなかで意義あること。
- 公共ライドシェアについては、委員から多くの気づき・意見があった。特にエリア設定など今後詰めるべき点があると思われる。第二種免許保有者の確保が難しいなかで、こうした取組もやれることはやっていき、うまく軌道に乗せられるとよい。今後の手続きの過程で、改めて協議会の場で議論できるとよい。

閉会

事務局より、会長および委員各位への謝辞が述べられ、今後の各種取組への協力依頼が行われた後、令和 7 年度第 2 回平生町地域公共交通協議会を閉会した。

【補足：本会議で言及された制度について（参考）】

- 自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第 2 号）：自家用自動車は原則として有償運送に供してはならないが、市町村・NPO 法人等が、地域住民や来訪者の運送（自家用有償旅客運送）を行う場合は例外として認められる。本事業はこの制度を活用し、町が運営主体となって登録住民ドライバーによる有償運送を実施するもの。出典：[道路運送法 第 78 条](#)
- 「交通空白」解消緊急対策事業（リ・デザイン全面展開プロジェクト）：国土交通省が交通空白の解消等を支援する補助制度。令和 8 年度公募では複数のタイプに再編される見込み。補助は 500 万円まで定額、超過分は 2/3 補助（上限 1 億円）が基本（車両購入費は定額補助の対象外）。出典：[国土交通省 報道発表（令和 8 年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）](#)