

令和7年度第2回地域公共交通活性化協議会（議事録）

開催日：令和8年1月23日（金）14時～

議長

開会の挨拶

司会

挨拶

事務局

議題1「福住校区における自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）について」説明（P1～P34）

委員（奈良県タクシー協会）

管理体制の点について、自動点呼システムとはどのようなものか教えていただきたい。

また自動点呼ということであれば運行管理者はどのような業務をされるのか。乗務員に対する指導教育はどのような体制でされるのか。

また、一般の運送事業者であれば、適性診断を事前に受け、乗務員の適性について把握し乗務員に対して指導するという決まりがあるがそのようなことは行われるのか。

加えて点検について日常点検は運行前点検をされると思うが、道路運送法上では整備管理者が出庫の判断をすることとなっているがどのように考えているのか。

事務局

運行管理者の業務としては、乗務員が安全に運行できるかの判断をおこなうことであると考える。

点呼は、国土交通省が認定している自動点呼システムを用いて、飲酒の有無、血圧、体温などを一元的に管理し、クラウド上で運行管理者や整備管理者も確認できるものである。出庫が早朝ということもあるが、ヒューマンエラーを無くすということも自動点呼システムを採用する理由である。

議長

他地域の公共ライドシェアも進んでいると思うが、そういった地域でも国土交通省が認定している自動点呼システムが採用されているということか。

事務局

他地域でも採用されている。今回実証実験をおこなう公共ライドシェアは、白ナンバーでお

こなうが、緑ナンバー登録事業者も同様の自動点呼システムを採用しているということもあり、それに近い精度により安全に万全を期すためにも自動点呼システムの採用を考えている。

議長

長年対面で点呼をおこなってこられたプロの事業者様から見たら安全確保がどこまで大丈夫なのかという点はあるかと思うが、他地域で既に導入されており、安全が確保されているという認識である。

委員（奈良県タクシー協会）

整備管理はどのように考えているのか。整備管理者は事務所に在所しているのか。

事務局

整備管理者は、当日の出庫・帰庫時に整備管理をおこない安全点検をおこなったうえで、危険が認められた場合は、その日の運行を運休にするなどの判断をおこなう。

委員（奈良県タクシー協会）

整備管理者は、運行日の早朝も出勤するのか。帰庫時より出庫時の点検の方が重要。

議長

他地域の公共ライドシェアでは、整備管理者が常に全てチェックするという体制より、運転手が点検するという体制なのか。

委員（奈良県タクシー協会）

運行時に運転手が点検をおこない、整備管理者に報告をしなければならない。

議長

その体制は取れているのか。

事務局

点検をおこない報告するという体制は取れている。

自動点呼システムでチェックした内容を記録としてクラウドで管理するというもの。

委員（奈良県タクシー協会）

整備管理者はどこにいるのか。

営業車の場合は、運行前点検をおこなった後、整備管理者に異常がないことを報告し許可を

得た後、運行管理の点呼を受けて出庫するという流れ。自家用有償旅客運送ではそこまでしなくてもよいということであればよいと思うが、その点はどのようにになっているのか。

事務局

当然安全に運行するというので、出庫時と入庫時には点検をおこなう。その情報をクラウドにあげること、整備管理者も遠隔で確認することができるようになっている。整備管理者は毎日チェックする。

委員（奈良県タクシー協会）

次に、ドライバーは業務委託なのか雇用という形態なのか。

事務局

ドライバーの中には、RMO 協議会の関係者やそうでない方もおられる。協議会に属していない方は雇用という形を取る。

委員（奈良県タクシー協会）

業務委託ではなく運転手として雇用するということか。

議長

RMO 協議会とドライバーは法的にどのような関係か。

事務局

RMO 協議会とは契約を結ばない。運行ごとに謝礼金を支払うという形をとる。

議長

保険等あると思うが、他地域では一般的にどのようにになっているのか。

事務局

他地域でも様々な形を取っていると思う。

委員（奈良県タクシー協会）

他地域でも雇用という形を取っているところはほとんどないと思う。ボランティアという名のもとに登録制として、運転業務委託という形だと思う。雇用形態については何も決まっていないのか。

議長

即答が難しいということであれば、整理をして委員の皆様にご回答するようにしてください。

委員（奈良県タクシー協会）

市の持ち出しが 110 万円と議長は言ったが、収支で運営は続けていけるのか。市から恒常的に補助金を出していくのか。

議長

前提として車両は市から提供し、その後の整備関係も市でおこなう。運賃は、ガソリン代と人件費に充てる。通常、完全に民営でおこなう状態の車両の償却などは考える必要がない。ガソリン代と人件費についても市が一定補助するが、利用数によって市の持ち出しの必要性が決まる。ただし、検討をおこなった中でチョイソコてんりを 1 台増車する方が市の持ち出しが圧倒的に多くなるうえに、4 台が 5 台に運行形態が変わったところで、状況は大きく変わることはない。また、チョイソコを 1 台福住校区専用にしてしまうと、市の南部やその他の地域でも大変だということもある。今回は地域の住民が主体となって自ら課題解決しようとしているという要素もあるので、市としても継続運行できるよう支援していきたい。

また、民業との関係というところも非常に重要であると考えているが、住民の生活実感としても通勤、通学、通院で片道 5,000 円を払っていくとは考えにくい。福住地域に関しては、例外的なエリアだと思っている。今回、地域主体の交通を導入したとしても、民業とのバランスについても大きな影響はないと考えている。

委員（奈良県タクシー協会）

これから進めていくうえで、交通事業者には丁寧な説明をおこなっていただきたいと思う。

議長

丁寧に説明させていただく。

その他、ご意見はないか。

委員（奈良運輸支局）

資料の中で、「運転手」と「運転者」が混在しているので統一をしていただきたい。

もう一点、安全面というところで、自動点呼システムも万全ではないためエラーが出た場合、例えば飲酒で引かかった場合、代わりの運転手を立てるなど、点呼を途中で止めて運行しないようにしていただきたい。

議長

運転手は地域の住民であるため、代わりの人はすぐに出すことができるエリアである。また、

運転者講習も受けているが、名義的なマニュアルを作成し異常があり運行に悩むことがあった場合は、運行をおこなわないということを徹底する。改めて分かりやすいマニュアルを作り共有するようにする。

県内の他地域で参考事例があるのであれば資料をいただきたい。

その他、ご意見ないか。

委員（奈良県リニア・地域交通課）

県内でも事例はあるので、資料提供させていただく。

公共ライドシェアの導入に関しては、地域により様々なパターンがあると思っており、どこまで運行管理上厳密にチェックするかなどは地域特性や規模感によって違ってくる。

県内では宇陀市、曽爾村、御杖村で広域的な公共ライドシェアの実証実験をおこなっているが、今回の福住地区で取り組もうとしている公共ライドシェアとは違い、住民であればドライバーになりたい人は誰でもなれるというものであり都市型のマッチングとは少し違うが、広域的に希望者の多いライドシェアを実現したいと考えている。ただ、どういった方がドライバーになるかは分からないため、運行管理や整備管理は奈良交通に委託し、榛原営業所で対面通話やアルコールチェックを遠隔点呼にておこなっている。

広域で市村を跨いだ大きな実証運行に取り組んでいる。

今回取り組もうとしている公共ライドシェアは規模感が小さいものであるが法令的などころは担保しないといけない。しかし、手順を固めすぎるとドライバーになる人がいなくなるなど懸念もあるので、実態面と安全性の確保の折り合いがつくところで確認し決めていく必要があるのではないかと考える。

議長

事故など不幸な出来事があったら取り返しがつかないので、しっかり取り組みたいと考える。運行管理の部分でRMO協議会だけでは難しいということであれば、奈良交通様が宇陀市で実施されている事業内容を聞かせていただき、更に安全性を高めることができればと考える。今回は実証であり本格運行に向けてブラッシュアップできる要素もあると思うので、良くなる方向へ対応する。

実証運行に取り組んでいく際に課題は出てくると思う。実証運行期間は1年間とのことなので、来年度の協議会で報告・相談させていただく。

引き続きご協力よろしくお願いたします。

その他、ご意見ないか。

委員（奈良交通株式会社）

天理都祁線という路線バスがあるが、令和8年度には国の補助金がもらえなくなるという

ことから、なんとか路線維持を維持できないかということについて、県・奈良市・天理市と協議を重ねているところである。当該路線は名阪国道を運行しており国道福住という福住地区のバス停もある。今回の実証運行のスケジュールでは昼間の時間帯に福住から天理へ下る便がないように見受けられる。お昼の時間帯に下る便を出すのが難しいということであれば、名阪近くの停留所まで公共ライドシェアで運行していただいてそこからバスに乗り換えていただき天理まで出いただくということもできる。実証運行との組み合わせで路線バスの利用促進、路線維持につながる取組についてもご検討いただきたい。

議長

RMO 協議会の中で方向性など議論し検討していきたい。

その他、ご意見ないか。

委員（奈良土木事務所）

ダイヤによっては天理駅で待合の時間が多い人も出てくるかと考える。例えば学生に向けては自習室など、他の施策と絡めて考えていくこともできるのではないか。

議長

実証運行をおこなうにあたり、学生のいる家庭にはアンケート調査をおこなった。調査では利用したいと回答した人が8名おられた。中には高校生がいる世帯もありそういった世帯ではどのように利用するかという議論もあった。そういった方の確保が公共ライドシェアの定着につながると考えている。

高校生が利用すると思われる早朝は天理駅の南団待合所も開いていないため、うまく活用できないか検討する。

その他、ご意見ないか。

議長

貴重なご意見・ご指摘ありがとうございます。

まずは実証運行ということなので、安全面の確認を最優先に考えながら4月から取り組んでいきたい。

～議題1 承認～

事務局

議題2「天理市地域交通計画の改定について」説明（P35～P44）

議長

内容的には、議題1について計画に位置付けたものになる。
ご意見ないか。

委員

質問および意見なし

～議題2 承認～

事務局

議題3「チョイソコてんりの停留所について」説明（P45～P54）

委員

質問および意見なし

～議題3 承認～

事務局

議題4「令和7年度天理市地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（案）について」説明（P55～P68）

委員

質問および意見なし

～議題4 承認～

事務局

議題5「なら歴史芸術文化村における交通アクセス（継続）について」説明（P69～P74）

委員

質問および意見なし

～議題5 承認～

議長

その他の事案について、ご意見等ないか。

委員（天理市議会）

公共ライドシェアについて、「たけよし」にも停車するということについて、車両へステッカーを掲載する、チラシを置くなどして、たけよしや民間企業から宣伝費を頂くということは考えられるのか。

議長

適宜相談させていただく。

その他、ご意見はないか。

委員（天理市長寿連合会）

チョイソコてんりの待ち時間が長いと感じる。原因としては車両が少ないのではないかと考えるが、市としてはどのように考えているか。

議長

福住校区への運行であれば約1時間を要し、平坦地での運行が手薄になってしまう。システム上は当日予約も可能であるが、実態は2、3日前には予約しておいていただく必要がある。公共ライドシェアの実証実験を行うことにより、来年度どのように変化していくかを見つ、対応を検討していく必要があると考えている。

その他、ご意見はないか。

本日いただいた意見や要望をしっかりと検討し、進めていきたいと思う。また、ご意見等あればご指導いただきたい。

～令和7年度第2回天理市地域公共交通活性化協議会 終了～