

会 議 記 録 （ 概 要 ）

高松市附属機関等の会議の公開及び委員の公募に関する指針の規定により、次のとおり会議記録を公表します。

会議名	令和7年度第1回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	令和7年5月30日（金）13時30分～14時30分
開催場所	高松市役所11階 114会議室
議題	議事 (1) 令和6年度取組結果と令和7年度予定事業 (2) バタクス定時運行の実証事業終了後の方向性について (3) その他
公開の区分	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開
上記理由	—
出席委員	紀伊副会長、新居委員、藤本委員、斎藤委員、木村委員、川崎委員、前田委員、古川康造委員、土井委員、上枝委員、多田委員（代理：横田）、古川和毅委員（代理：太田）、片庭委員、宮野委員、岡委員（代理：中村）、高島委員、三宅委員、大西委員、形部委員、溝渕委員、松田委員 オブザーバー：一色課長、奥村課長 （欠席者：土井会長 1名）
傍聴者	3人（傍聴席：10席を確保）、報道4人
担当課及び連絡先	交通政策課 087-839-2138

審議経過及び審議結果
<p>(1) 令和6年度取組結果と令和7年度予定事業 ……事務局から説明（資料1、資料2）</p> <p>(委 員)</p> <p>J R 四国の状況を補足させていただき、四国全体として、利用者数は、昨年度より増加してきている。内訳で見ると、インバウンド効果もあり一般客は増加しているが、定期利用者は減少し、人口減少の影響が顕著に表れてきたことに危機感を感じている。そのような中で、高松市においては、今年度に入り、瀬戸内国際芸術祭、県立アリーナのイベント等、派生利用を創出することが可能であるため、是非、そういった機会を活用しながらリピーターを増やせる取り組みを行っていききたい。</p> <p>(副会長)</p> <p>人口減少の影響が出てきたということであるが、以前から言われているとおり、交通の分野だけでなく、様々な分野の施策に取り組んでいく必要があるということだと思う。</p>

(副会長)

ほかに、御意見・御質問はあるか。

(委員)

タクシー協会から、タクシー配車アプリについて説明させていただく。先月4月15日に本格運用が開始し、多くのメディアに取り上げていただいた。ダウンロード数は、4月15日以降からの半月で、2,578ダウンロードと、メディアの報道の影響が顕著に表れているように思う。4月では、3,259ダウンロードしていただいている。それに伴い、利用回数が先月から大きく増加して、1,554回、今月に入って5月中旬で、896回と先月を上回るペースで推移している。アプリを利用した方から、利便性の高さ、使いやすさについて、好評の声をいただいている。まずはダウンロードしていただいて、一度利用していただけるように、今後とも取り組んでいきたい。現在、アプリの利用者に対して、アンケートフォームを設け、利用後の要望・意見を集計している。その中において、予約機能や事前決済機能を設けてほしいという要望が圧倒的に多い。現在、法人15社、257車両で対応しているが、事前予約に対する車両の確保が必要なことや、事前決済についてもコスト面などのハードルがある。そういった課題を解決するために、引き続き車両を増やしていくことに取り組んで参りたい。また、今後の目標としては、高松市内だけでなく、香川県全域でタクシー配車アプリを展開していきたいと考えている。現に、高松市以外の事業者にも提案しており、興味を持っていただいている市外の事業者も多くいる。比較的早い段階で、高松市以外でもこのアプリを利用できるようにしたいと考えている。このアプリに付随して、先日、香川県全域における観光客のタクシー手配円滑化の実証実験についての新聞記事が掲載されたが、この事業に関しては、国土交通省四国運輸局と香川県タクシー共同組合が連携して、香川県のJRの主要駅、港、観光地にQRコードを掲示し、スマートフォンで簡単にタクシーを手配できるサービスの実証実験である。今年の瀬戸内国際芸術祭、関西万博があり、今後、インバウンドを含めた観光客の増加が見込めるため、香川県に来た方が、円滑に利用できるためにこの実証実験が開始されるものである。期間は、8月1日から12月末までである。これは、瀬戸内国際芸術祭の夏会期、秋会期に合わせて期間を設けている。高松市内においては、香川タクシー配車アプリが好調に推移しているため、高松市においてはアプリを利用いただき、高松市以外のエリアにおいては、QRコードを利用させていただく仕組みとなっている。今回、四国運輸局に御協力をいただき、このように香川県全域でこのようなサービスを行うこととなった。引き続きタクシーの供給を増やし、観光客、地元の方の足を守っていけるよう取り組んでまいりたい。

(副会長)

ほかに、御意見・御質問はあるか。

(委員)

香川県バス協会から発言させていただく、昨年、国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用した、路線バス・タクシー等事業継続支援事業として支援をいただき、また、令和7年度においても、地域交通事業者経営継続奨励金という支援をいただき、バス協会として感謝を申しあげる。他の事業者も同様であるが、ことでんバスにおいても、運転手不足が一番の課題である。運転手数は現在、111人となっている。前年度は、11人採用し、15人が退職した。運

転手の高齢化も進んでおり、半数以上が60歳を超えている状況である。そのような中、運転手の確保の取り組みとして、バスの運転手の仕事を身近に感じてもらうため、5月11日に高松自動車学校で、第3回バス運転体験会を実施した。当日は、10名が参加し、中には大型二種免許を既に取得している方も4、5名いた。体験した方からは、「お客様の足となる仕事に興味がある。」といった感想もいただいた。その中で、既に1名が採用に繋がっている状況である。高松の毎日を支えるバスとしては、お客様へのサービスをしっかり繋いでいき、特別支援を活用して、安定した路線維持、運転手の確保に引き続き取り組んでまいりたい。

(副会長)

ほかに、御意見・御質問はあるか。

(委員)

前回の交通機能部会で、高松を訪れた人に向けて、高松市の公共交通のアプリを分かりやすくまとめてほしいとの話をした。地図上で一度に見ることが出来るようなシステムを作っていくには、時間と予算も必要であると思うが、例えば、高松市のホームページで、高松市の公共交通ツールの一覧という窓口を設け、その中で、アプリにアクセスできるようにすることで、県外から訪れた方にも分かりやすく使えるのではないか。

(事務局)

前回の部会において、一体的に公共交通のアプリを紹介してはどうかとの御意見を踏まえて、一体的な発信をするイメージとして、資料を作成させていただいた。高松市のホームページ、それ以外での媒体でも、セットで発信していくことで、認知されていくこともあると考える。今後、活用してまいりたい。

(委員)

昨年度、一昨年に続き、2年連続で多大な支援をいただき、タクシー協会より感謝申しあげる。運転手の推移については、昨年の協議会でも報告させていただいているが、昨年度は32社、80名増加し、これまでにないタクシー運転手の確保に繋がっている。今年に入っても、各社、採用に積極的に力を入れて取り組んでいるところである。資料2の18ページのとおり、コロナ前1,629人からコロナ後、1,443人と11%減少しているが、それ以降の推移としては、令和6年度では1,462人、令和7年3月末では、1,535人となり、コロナ前の94%まで回復している状況である。全国のタクシー連合会では、コロナ前から比較した、直近の乗務員の充足率は、香川県は全国で2番目となっている。千葉県に次いで、比較的早い段階で運転手確保の回復に向かっている。これは、高松市、香川県等の行政が力を入れて活性化に繋げていただいた結果、香川県のタクシー業界が回復傾向であると考えている。引き続き運転手の確保に取り組んでまいりたい。

(副会長)

運転手の確保は、バス、タクシー共に非常に課題ということである。次々と特別支援が行われているということであるが、引き続き、こういった取り組みが続くように支援をお願いしたい。香川県は非常に住みやすい町であるので、地域の方にも、地域外からも働いてもらえるように取り組んでもらいたい。

(2) バタクス定時運行の実証事業終了後の方向性について

・・・事務局から説明（資料3）

(委員)

高松タクシー協会から補足させていただく。バタクスの方向性ということで、資料3の12ページのパターン2の、今後の検討について、我々タクシー協会としても、需要に応じて供給することが本来の姿であると考えている。課題としては、繁忙時間である、朝夕に、いかに車両を確保していくかであると考えている。また、事業者の負担額に関しても、今後検討していく余地があると考えている。このようなサービスは、公共交通が少ない地域には継続が必要であると、タクシー協会としても考えているので、今後も高松市と協議しながら、継続できるよう取り組みたい。

資料3の6ページにある、日本版ライドシェアの高松の現状について、令和6年11月に四国運輸局から許可をいただき、高松の32社の内22社、34台、平日に関しては、23社、32台の許可をいただいている。1社につき1台から2台の許可をいただいている。日本版ライドシェアというのは、報道により御存知かと思うが、普通一種免許でタクシーの運転ができるものである。一般のタクシーと日本版ライドシェアの大きな違いは、日本版ライドシェアでは、事前に乗降場所を確認し、事前に料金も確定し、普通一種免許を有したドライバーが運行するところである。今回、タクシー事業者が雇用するということで、タクシー乗務員と同様の新人の研修・指導・運行管理の条件のもと、普通一種免許を有したドライバーがタクシー運転手と同様の車両を使用して運行する。ただ、各社、ライドシェア専属のドライバーの採用は出来ていない状況である。現状は、会社の内勤者、管理者、経営者が自ら運行する状況になっている。直近の3月～4月には、高松で25運行の実績である。一日1件あるかないかの実績であり、許可をいただいものの運行に繋がっていない状況であるが、今後、有効的に活用していかなければならないと考えている。特に、香川県立アリーナでは、毎週末イベントが開催されており、アリーナのイベントの時間だけライドシェアのドライバーを採用することも考えている。また、ライドシェアで採用したドライバーに、いずれ第二種運転免許を取得してもらい、会社での通常のタクシー運行のドライバーとして採用するという活用もある。我々としては、ライドシェアのシステムを有効的に活用して、地域の足を守っていきたいと考えている。

(副会長)

バタクスについては、事務局としてパターン2の実現可能性について検討するということであるが、事業者の協力がないと実現はできない。是非、検討を進めてほしいと思う。ライドシェアに関しては、新しい取り組みということで、課題も多いが、事業を続けながら、改善点を見つけることが必要かと思うが、こういった協議会に諮りながら、取り組んでいただきたい。

事務局からの連絡事項

次回協議会は、11月頃の開催を予定している。なお、具体の日程については、改めて調整させていただきます。

閉会

以上