

令和6年度(2024年度) 第3回 飯山市地域公共交通会議 顛末

令和7年2月18日(火) 10時00分～11時40分
飯山市役所 4階 全員協議会室

1 開会 (進行：総務部長)

2 会長あいさつ (市長)

本日の会義では、令和4年度に策定した「飯山市地域公共交通計画」の中間報告及び評価を行う予定となっている。計画期間も半分過ぎ、これまでの取り組みの成果や課題が見えてきたところなので、本日は皆様と共に、計画の進捗状況や評価結果を共有し、今後の方向性について議論をしていきたい。

また来年度は、当初定めた施策実施のスケジュールにもあるように「乗り合いタクシーの新たな移送方法」について実証実験を行う予定となっている。今回の中間報告・評価結果を踏まえて、実証実験の内容について協議していきたいと思う。

3 協議事項 (進行：会長)

- (1) コミュニティバス斑尾線の夏期ダイヤについて 資料1
別紙、資料1を事務局が説明。

質疑応答

(委員) 資料2ページの利用者数では冬期が12月から1月となっているが、先ほどの説明では12月中旬まで夏期ダイヤだと説明があった。この矛盾点について説明お願いしたい。

(事務局) 集計を月ごとに取っているので、4月～11月までを夏期、12月から3月までを冬期と設定し資料を作成している。ダイヤが切り替わる日までの詳細な利用者数までまとめきれてはいないが、参考資料として見ていただきたい。

(会長) 他にご意見等なければ、この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。
<異議なし>⇒承認

- (2) 長電バス温井線のダイヤ改正について 資料2
別紙、資料2を事務局が説明。

質疑応答なし

この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。
<異議なし>⇒承認

- (3) 飯山市地域公共交通計画の中間報告・評価について 資料3

別紙、資料3を事務局が説明。

質疑応答

(委員) 施策番号4の「バス停までの距離が遠い集落・移動需要が見込まれる施設への停留所設置」の評価がAになっているが、施策番号20の「バス待ち環境の改善」では評価がB評価になっている。これは設置場所の待機スペースの良し悪しで評価が違っているということなのか確認したい。

(事務局) 施策番号4については、需要に併せて新たにバス停が設置できたため、スケジュール通り実施しているということでA評価とさせていただいた。

施策番号20については、例えばバスを待っている間に停留所近くのお店で休憩できるようにする等、まだやり切れていないことがある状態なので、B評価とさせていただいた。今後も待機スペースをより良くできるよう検討を進めていきたい。

(委員) 例えば富倉から飯山市街地までタクシーに乗車すると5,000円ほどかかるが、乗り合いタクシーでは利用者の負担はどれくらいかかるのか。乗り合いタクシー利用者1人当たりの運行に係る運行経費が令和5年度は7,000円程となっているが、それだけ負担しているのであれば、利用者負担はないということなのか。

(事務局) 乗り合いタクシー富倉大川線で富倉～市街地間の料金(利用者負担)は500円としている。1人あたりの運行経費が7,000円程となっているのは、市内全路線で見ると運行効率が悪い路線があり、それらを考慮して計算すると市の補助金として1人あたり7,000円程かかっているということ。

(委員) 今ライドシェアという手法があちこちで見受けられるが、飯山市での検討状況を教えてもらいたい。また野沢温泉村でも実証実験を行っていると同った。どのような状況なのか知っていたら教えてもらいたい。

(事務局) 飯山市においてもライドシェアの必要性というのは感じており、導入に向けて、現在、冬期間のタクシー不足の実情について調査をしている。特に冬期間のタクシー不足が顕著なので、その結果を踏まえて今後できるだけ早い段階でライドシェアという制度に取り組めるように、関係事業者の皆様と検討させていただきたいと考えている。

野沢温泉村の状況でございますが、野沢温泉村ではライドシェアという手法で、温泉街を中心に地域住民向けの運行サービスを提供している。こちらの野沢温泉マウンテンリゾート観光局が主体となって許可申請を受けて実施しており、一定数の利用者はいると同っている。

(委員) そうすると個人でやっている方はいないということか。

(事務局) 個人でやっている方はいない。現行の制度ではタクシー会社等が雇用する形であれば、2種免許を持っていない人でも旅客運送ができるというものになっている。

(委員) 集落単位や個人でライドシェアを実施する際に法律的な運用制約はあるのか。村部にお住まいのお年寄りを乗り合わせて買い物に連れていく等できればと考えている。行政

の乗り合いタクシーとは違う選択肢も検討できるので、今すぐにではなくて良いが運用するための手法を教えていただきたい。

(事務局) 全国でも交通空白地域と言われるところで自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）という手法で、集落単位で運行している地域もあるため、全国的な事例も参考にしながら研究させていただき、その結果をお伝えしたいと思う。

(委員) 夜のタクシー不足問題等もあるので、ライドシェアは非常に重要だということは分かるが、交通事業者の立場から言わせていただくと、タクシードライバーというのは、アルコールチェックや車両点検等、非常に厳しい安全基準の中で運行業務を行っている。ライドシェアの運転手を選ぶのであれば、運行管理や安全運転指導を基準に則ってしっかりやっていたかしないと整合性が取れなくなると思うがいかがか。

(事務局) その通りだと思う。ライドシェアのやり方にも、日本版ライドシェア（運営主体はタクシー事業者）と公共ライドシェア（運営主体は市町村やNPO 法人）があり、野沢温泉村で行っているのは公共ライドシェアになる。

日本版ライドシェアというのは、タクシー事業者が2種免許を持たないドライバーを採用し、運行管理や安全運転指導を行うという内容になっているので、公共ライドシェアなのか日本版ライドシェアにするのか、という点も踏まえて、今後また検討していきたいと思う。

(副会長) 資料 17 ページの「乗り合いタクシー利用者1人当たりの運行に係る運行経費」の目標の根拠が「令和8年度の運行経費を令和2年度と同程度とした上で、乗り合いタクシーの年間の利用者数の増加により、1人当たりの運行経費を減少させる」とあるが、これを解釈すると、ベースになっている運行経費は令和2年度の数値になるのではと思うが、現況値で使っている運行経費の根拠は何になるのか。原油価格の高騰や運転手不足対策でお金がかさんでしまうという話があったが、それは根拠となる運行経費に反映されているのか。

(事務局) 現況値の根拠となる運行経費は、原油価格の高騰や運転手不足対策等の経費も含めた当該年度の数値を用いている。本記載は目標値を出すときに、運行経費を令和2年度と同程度としたという意味であり、実際現況値を出していく際には、その年の状況にあった運行経費を用いるようにしている。目標値との乖離があるという点は今後検討が必要だと考えている。

(副会長) 今事務局からも説明があったが、令和8年度の数値が令和2年度をベースに出されているということになると、当然誤差が大きくなってくる。これに限らず目標値の設定のところに关してはもう少し検討が必要かと思う。

もう1点、今回評価を見させていただいたが、全体的にAとかBとか比較的良い評価が多いと個人的には感じている。これは施策番号1から22までの施策の内容が非常にざっくりとしているので、何かしらの取り組みを行えば、良い評価がついてしまうようになっていると思う。実施した内容によって目標値が達成されなければいけないと私は認識しているので、これらの評価が本当に良いのかというような疑問が生じる。

それぞれの実施内容で取り組んだことがどれぐらい、地域の方々の公共交通利用に対する思いや実態に対して、プラスに働いたのかというのをしっかりと認識し、それによってプラス何人になりました、プラス何パーセントになりましたというバックデータがないと、委員の皆様もこの評価が妥当かどうかという判断ができないと思う。評価の線引きは難しいとは思いますが、この ABC の考え方を改めてご検討いただければと思う。

(事務局) ご指摘いただいたとおりだと思う。A とか B という評価をしながら、結果的に利用者数が伸びていない等、政策と結果のミスマッチが発生している可能性があるのではないかという印象。令和 7 年度において、乗り合いタクシーの実証実験や、高齢者や障害者、免許返納者等の交通弱者の方に対する移動支援事業についても、予算計上させていただいているので、その結果を踏まえながら、今後の評価の仕方については、幹事会等でもう一度精査されていただきたいと思う。

(副会長) ぜひお願いします。感じる点として、施策番号 11「JR とバス等の円滑な接続」について、先ほどのコミュニティバス斑尾線のダイヤ改正についても、普段使われるお子さんにとってはプラス 10 分間活動ができるという良い点があるが、観光客目線で見ると飯山駅での待ち時間が 30 分から 40 分になってしまい、バスを使うのが面倒くさくなり、利用者が離れてしまうという可能性もあるため、丁寧な検証の積み重ねが必要になってくるかと思う。そのあたりも併せてご検討をお願いしたい。

(事務局) 承知した。また幹事会等で一緒に検討させていただきたい。

(会長) 他にご意見等なければ、委員の皆様からのご指摘を踏まえ、評価の方法を再検討しつつ、今後の施策を進めていくということでご異議ございませんか。

<異議なし>⇒承認

(4) 乗り合いタクシーの新たな移送方法の実証運行に

向けた今後の予定について

・・・・・・資料 4

別紙、資料 4 を事務局及び JR 東日本より説明。

質疑応答

(委員) 実証実験のサービス提供者というのは市内のタクシー事業者という認識で良いのか。

(JR 東日本) 運営主体は飯山市地域公共交通会議となる。実際の運行を担当するのは市内のタクシー事業者様をお願いしたいと考えている。

(委員) 使用する車両は普通のタクシー車両か、それとも乗合で使用しているハイエース等の車両か。

(JR 東日本) その点は飯山市と相談だが、飯山エリアのタクシーはワンボックスタイプが多いと伺っている。相乗りを発生させるため、どの車両を使っていくかというのは需要と輸送力から実勢設計をしていく必要があると思うので、今後検討していきたい。

(委員) 導入台数としては何台をイメージしているのか。

(JR 東日本) その点も今後の検討事項だが、基本的には飯山市内で運行しているタクシーと乗り合いタクシーの車両を合算した数になるかと思う。

(委員) 相乗りタクシーの注文がなければ通常のタクシーとして運行するという認識。一般乗用旅客自動車運送事業に基づく運行になるので、通常のタクシーと車両の区別は不要かと思うが、これを導入したらタクシーは不要になるのではないか。タクシーの需要が全て吸収されるというところまでイメージしているのか。

(JR 東日本) 基本的にタクシーがないと成り立たないサービスであると考えている。

(会長) 今回の実証実験は12月から開始したいと考えているので、まだ検討する時間はある。今いただいている質問は大変いい質問だと思うが、公共交通をタクシー賄おうとすると利用者負担が大きくなってしまう。しかし、バスのような乗合型にすると路線を維持していくための行政負担が大きくなってしまうため、その間を取るような基本モデルを国交省が考えたということだと思うが、既にこの方法を試行している自治体はあるのか。

(JR 東日本) 地域で取り入れている例としては山形市がある。このサービスは JR 東日本だけで検討しているのではなく、配車アプリを開発している事業者と協議しながら設計をしているが、元々空港送迎に使われていた相乗りサービスを、今回のご提案に近い形で地域の足として活用している事例がある。

(委員) 運賃について、資料 28 ページで示されている運賃収入 1,000 円というのは利用者負担という意味か。それともメーター料金ということか。

(JR 東日本) メーター料金になる。

(委員) 住民割引とはこのメーター料金から金額が引かれるということか。

(JR 東日本) まだ検討段階だが、この 1,000 円の 2～3 割を住民が負担し、残りを飯山市が補助するというサービス設計で考えている。

(事務局) 今後実証実験を進めていく上で、事業者様とすり合わせをしていかないと事業は成り立たないと思っている。今回はあくまで大枠のご提案ということで説明しているので、細かな部分については今後事業者様とすり合わせをさせていただきたい。

(委員) 料金について、配車アプリを使用するということはメーターうんぬんではなく、A 地点から B 地点で申し込んだ時点で料金は確定するのではないか。

(JR 東日本) 事前に料金を確定する方法と配車アプリに実メーターの料金を入れるやり方があり、どちらを選択することも可能。

(委員) 住民割引でいくらになるのかというのを配車アプリ上で確認するためには、配車するタイミングで料金が分からないと利用者は不安になると思う。

(JR 東日本) 事前確定料金にできるかどうかというのは申請の進め方で変わってくるので、今後検討していきたい。

(委員) 現状乗り合いタクシーは 1 時間前の予約で乗ることができるが、相乗り方式にする場合は 1 時間前という訳にはいかないと思うが、だいたいどれくらい前までの予約で想定されているのか。

(JR 東日本) 1 時間前の予約で対応できると思う。仮に 1 回で 2 時間ぐらい運行するようなサービスだと 3 時間前までといった形になるが、飯山市内の運行であれば配車アプリで処理することが可能。どちらかというと利用者がどれくらい前までに運行確定情報が欲しいかという点でサービス設計する必要があると思う。

(委員) 軽井沢町で昨年度実証運行していた「よぶのる軽井沢」形に近い形か。

(JR 東日本) 「よぶのる軽井沢」は乗合交通サービスになるので、予約が入った都度ルートを変更しながら運行するが、相乗り方式では運行開始する前に全ての予約を確定させてしまって、その予約に応じて運行する形になる。予約の締め切りについては 15 分前に設定されている事例もある。

(委員) 締め切り時間が短くなれば短くなるけど、結果的に 1 人で乗る方が増えていくかと思う。住民にとっては安くて 1 人で乗れる良いタクシーになるが、相乗りが成立しないと行政負担は大きくなってしまう。相乗りシステムの導入台数についても、既存のタクシーと乗り合いタクシーで使用している車両の合算で考えているとのことだったので、かなりの台数がある。その分システム利用料もかかるため、行政にとってプラスになる点が見えづらくなると思うが、相乗りを促進される仕組みをどのように考えているのか。

(JR 東日本) 最初予約注文を受けた段階では、30 分程幅を持たせて予約を確定し、その後複数の注文を受けて、最終的には「何時何分頃に迎えに行きます」と案内をする、事前に予約注文を集めてまとめる方法を考えている。

(委員) 今回アプリ使うことが前提となっているが、電話予約はなしという理解で良いのか。

(JR 東日本) 高齢者の家族の方が代理で予約をするというサービスも検討している。

(事務局) コールセンターを設けて、そこで予約を一旦受け付けて、配車システムに代わりに入力するといった方法が取れないか、今後システム事業者と相談したい。

(委員) 予約が入った時にタクシーが空いてなかったらどうなるのか。

(JR 東日本) タクシーが空いてなければ注文は不成立になる。

(委員) この地区だとタクシーの台数自体が少ないので、かなり不成立が出てくると思う。
例えば各タクシー会社で 1 日 2 台は住民用に出してくださいというようなことになるとしたら、その待機料もいただかないと経営が厳しくなる。

(JR 東日本) 待機料については飯山市と一緒に考えていきたい。

(委員) 高齢者の括りや運行する時間帯は決まっているのか。

(事務局) まだ詳細は決まっていない。

(委員) 冬の実証運行となると山間部の集落では除雪が間に合っていないので、家の前まで来てもらうというのは難しい。またアプリ予約が前提という話だが、単身か夫婦で暮らしている高齢者が多いので、アプリの予約が逆に不便で使わないと思う。便利なものでも使いつらいと使わないので実証実験にならないのでは。飯山線との兼ね合い等も含めて細部の検討をお願いしたい。

(会長) 協議事項 4 は「乗り合いタクシーの新たな移送方法の実証運行に向けた今後の予定について」ということで、多くの委員の方から意見を伺うことができた。

後日タクシー事業者及び JR 東日本等と協議を行い実施内容の詳細を詰めていきたいと思う。またご相談をさせていただくかと思うがご協力賜りたい。

4 その他

(委員) 冬の時期は飯山線がよく大雪で運休になる。小学生はスクールバスがあると思うが、中学生や高校生もスクールバス等に乗せてもらえないか。保護者の送迎負担が大きい。

(事務局) 令和 7 年度からは小学生、中学生どちらも通年スクールバスで通学する計画になっている。高校生については車両の大きさ等もあり同乗する計画にはなっていない。

(会長) 意見として承った。今後 JR 飯山駅にもご協力いただきながら実態を調査していきたい。

(委員) 飯山市メール配信サービスで大雪に伴う飯山線列車運休のお知らせが来るが、道路状況が悪いため代行輸送はないと記載がある。その地域に生活している者としては印象が悪いため、文章の内容を考えて欲しい。

(事務局) 文言の内容について JR 飯山駅に確認し修正したい。

(事務局) JR 東日本よりご説明いただいた相乗りタクシーの実証運行について、国の補助事業として補助金をもらいながら実施したいと考えている。その申請等について、今後市内タクシー事業者と相談しながら進めていきたい。またその結果については、委員の皆様にも周知させていただく。

5 閉会 (16 : 00)