

令和 7 (2025) 年度 第 1 回 飯山市地域公共交通会議 顛末

令和 7 (2025) 年 6 月 5 日 (木) 10 時 00 分～11 時 40 分
飯山市公民館 2 階 講堂

1 開会 (進行：総務部長)

会議時間の短縮のため、委員への委嘱状はあらかじめ座席に配付。

2 会長あいさつ (会長)

本日の会議では、2022 年度に策定いたしました「飯山市地域公共交通計画」の重点施策である、乗り合いタクシーの新たな輸送方法の実証実験について協議をさせていただきます。

人口減少や高齢化が進行する中での地域住民の移動手段の確保、そして飯山駅に降り立った観光客が繁忙期でも安心して目的地へ移動できる観光二次交通の確保は、本市にとって文字通り喫緊の課題です。今回の実証実験は、この課題解に向けた重要な一歩となります。

また、観光客の広域的な移動手段確保に向け、2 種免許を持たない一般の方が自家用車を活用して有償で運送する「日本版ライドシェア」の導入も視野に入れ、今年度冬期に実証試験を実施したいと考えております。

今回の実証実験では、高齢者をはじめとする多くの市民にこの仕組みを理解していただくための「周知・PR 方法」が大きな課題となりますので、委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴したく存じます。

3 役員の選任 (進行：総務部長)

副会長：長野工業高等専門学校 准教授 轟 直希 氏

監 事：長野県北信地域振興局 企画振興課長 田中 義人 氏

飯山商工会議所 事務局長兼専務理事職務代理 南澤 忠 氏

4 協議事項 (進行：会長)

(1) 令和 6 年度 (2024 年度) 事業報告について . . . 資料 1

事務局より資料 1 について説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

(2) 幹事会の設置について

・・・資料 2

事務局より資料 2 について説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

(3) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）

に係る計画の承認について

・・・資料 3

長電バス(株)より資料 3 について説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

(4) 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）

に係る計画の承認について

・・・資料 4

事務局より資料 4 について説明。

質疑応答・意見

(委員) 今年度は新たな輸送方法の実証運行が予定されているが、既存のデマンド交通（乗り合いタクシー）との利用者の「食い合い」が発生した場合、適切な評価や執行報告をどのように行うのか。

(事務局) 実証運行中も既存の乗り合いタクシー路線は残し、通院や買い物などの既存利用者に配慮しながら並行して推進する。そのため、今回の計画の目標値は前年実績に近い数値で設定している。ご指摘のあった実績報告時の評価の仕方については、今後事務局で検討させていただく。

(委員) 29 ページの計画運行回数（小境線 1,384 回、温井線 984 回）について、国の制度上、実際の運行回数が計画の 3 割を下回ると補助対象外となる仕組みがある。新事業の実証運行による影響を考慮し、回数設定に留意されたい。

(事務局) ご指摘の制度は把握しており、過去の実績平均から算出しているが、実証運行による影響も考慮し、必要に応じて改めて数字を検討させていただく。

(会長) 他にご意見等なければ、異議なしでよろしいか。

⇒一部文言の微修正を事務局に一任することを条件に承認。

(5) 乗り合いタクシーの新たな移送方法の実証運行について ・ ・ ・ 資料 5

事務局および JR 東日本より資料 5 について説明。

質疑応答・意見

(委員) 市民割引で 75%引きになるとはいえ、元のタクシー料金がベースとなると、遠距離の地域(富倉や岡山など)では割引後でも約 2,000 円となり、現行の乗り合いタクシー(約 600 円)と比べて 3 倍近く高くなる。物価高の中で高齢者の経済的負担が増え、利用者がゼロになる懸念があるが、実証後の指標をどう考えているか。また、冬期に運休しがちな飯山線との連携や地方交通の課題をどう捉えているか。

(事務局) 今回のタクシー方式は、自宅の玄関先から目的地まで、自分の都合の良い時間帯に移動できるという高い利便性のメリットがある。料金が 3 倍になる点については実証中の利用者の声を聞きながら検証したい。次年度にはこの相乗りタクシー方式への移行・本格採用を視野に入れており、今回の実証で課題を洗い出す。また、飯山線の発着時刻を意識した送迎や、冬期の観光客向けの台数確保という 2 つの点について、本実証でチャレンジしたい。

(委員)「経済的負担の軽減」を理念に掲げる以上、最も遠い地域で一番お金がかかる住民の使い勝手も含め、もう一步検討をお願いしたい。

(委員) ライドシェアのドライバー募集について条件はあるか。昨今、外国人の国内免許への切り替えが容易になり交通マナーや事故の懸念が報道されている。地域の地理や日本の交通マナーを熟知した人を確保してほしい。

(事務局) 日本版ライドシェアは市内のタクシー事業者が主体となって運行を管理する仕組みであるため、これから事業者様と協議を重ねる中で、安全・マナー面をしっかりと配慮した体制を整えていく。

(長電バス) 自家用車を使ったライドシェアで重大事故が発生した場合、運行事業者側の行政処分等のリスクが非常に大きい。安全の担保や教育体制をどうするのか、今後の協議でしっかり詰めていただきたい。

(事務局) おっしゃる通り、運行開始前に安全確保や教育、事故対応について事業者様と徹底的に協議を行う。

(委員) 観光の視点から 3 点。①アプリの外国語対応は英語以外にあるか。②夜間のタクシー不足が深刻なため、夕方から夜間の需要の高い時間帯の運行を事業者と検討してほしい。③観光客が多い 2 月中旬まで実証期間を延長できないか。

(事務局) ①中国語と韓国語に対応している。②運行時間は各事業者の営業時間に準ずるが、夜間(1 時まで等)の対応も含め事業者のできる範囲で検討する。③冬期の最繁忙期はタクシー事業者が通常業務で非常に多忙となるため、事業者との折り合いから 1 月までとし

た。また、国の補助金が単年度事業であり、2月末までに全体の検証報告を終える必要があるという財政上の制約もある。

(会長) 他にご意見等なければ、異議なしでよろしいか。

⇒実証期間(10月～1月)や運行方式など、大まかな内容について本日提示の案で進めることで承認。今後の詳細な検討は、規約第10条に基づき幹事会へ委任・決定することとした。

(6) 令和7年度(2025年度)事業計画及び予算(案)について・・・資料6

事務局より資料6について説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

5 その他

(委員) 中野木島線と野沢線の2026年10月の路線再編(統合)は既に決定事項なのか。両路線は高校や特別支援学校に通う子どもたちにとって非常に重要な交通手段である。通学の利便性が損なわれ、将来の選択肢を狭めることのないよう配慮をお願いしたい。

(事務局) 来年(2026年)10月の統合に向けて、現在は長野県が全体の窓口となり、飯山市、木島平村、野沢温泉村、中野市などの関係自治体との間で利用現状の調査や今後の対策についての協議を始めた段階である。通学利用の方々の利便性については、しっかりと関係機関で考えていく。

(長電バス) 両路線の再編について補足説明を行う。深刻な運転手不足の未解消と利用者減少への対応として、効率的な運行図るため、今年度、関係自治体へ運行ルートとダイヤプランを示して申し入れを行った。現行の便数は野沢線が平日16便(土日祝13便)、中野木島線が平日22便(土日祝8便)であるが、統合後の新路線案では「平日19便、土曜日・休日は全便運休」とする計画である。

今後、実施に向けて県や沿線自治体と協議を進め、時刻やルートが確定した段階で改めて本会議にお示ししたい。

6 閉会 (11:40)