

令和 8 (2026) 年度 第 1 回 飯山市地域公共交通会議 顛末

令和 8 (2026) 年 4 月 30 日 (木) 10 時 00 分～12 時 00 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 (会長)

本市におきましては、昨年度、多様な移動手段の確保に向けて「いいやま相乗りタクシー」及び「いいやまライドシェア」という 2 つの実証実験を実施しました。これらの取り組みを通じて、利便性の向上だけでなく、現場で見えてきた課題もございます。

本日の会議では、実証実験の成果と現状課題を踏まえ、飯山市公共交通の再構築に向けたポイントをお示しし、今後の方向性についてお諮りしたいと思います。

利用者の方はもちろん、運行を支える事業者にとっても持続可能な仕組みを構築することが、私たちの責務であると考えております。

皆様からの貴重なご意見は、今後の飯山市の公共交通政策に反映させ、市民の皆様が安心して移動できる環境整備に繋げてまいります。本日の会議が、実り多きものとなりますよう、忌憚のないご意見を頂戴したいと存じます。

3 協議事項 (進行：会長)

(1) 令和 7 (2025) 年度事業報告及び収支報告について

会計監査報告 (監事：北信地域振興局企画振興課 田中課長)

事務局より協議事項(1)について、資料編を用いて説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

(2) 第 2 次飯山市地域公共交通計画 (仮称) の策定について

事務局より協議事項(2)について説明。

質疑応答・意見：特になし

⇒承認

(3) 飯山市公共交通の今後の方向性について

事務局より協議事項(3)について、資料編を用いて説明。

質疑応答・意見

(副会長) まず乗り合いタクシーの再編成の件ですが、こちらについて見直しの基準を設けて、非常に厳しい状況の中、住民の皆さんのご理解をいただきつつということで、ある程度一定期間の周知期間を設けて、見直しを図っていこうという方向性に関しては、妥当だと感じました。

一方、資料編の4ページのところを拝見しますと、今回乗り合いタクシー再編成で結果的に休止します、という判断が下された場合、相乗りタクシーの実証実験の実績報告を見ますと、1月の不成立が非常に多くなっている。これはおそらく冬の期間はタクシーが運行されているので、なかなか相乗りの方に回せないという状況なのだと思います。そういう中で、乗り合いタクシーがなくなってしまうと、冬の間の住民の足が全くなってしまう、ということが危惧されますので、冬の期間の交通をどのように担保するのか、しっかりと検討した上で判断をしていった方がいいのかなと感じました。

続いて2点目ですが、相乗りタクシーに関して、資料編の3ページを見るとタクシーの料金に対して、相乗りの割引が、今年度は相乗りが発生した場合には20～30%、特定市民に関しては一律75%割引で、相乗りが発生したら80%という割引率が設定をされていますけれども、先ほどのアンケート結果でも、遠いところは85%にしてほしいというような意見もありました。

そのような状況の中で、10月からの本格運行に向けて、一体どの程度の割引割合であれば、市として負担ができるのかというようなところを検証する必要があるかと思います。今回の実証実験の結果を基に、利用者数の想定ができるかと思いますので、それぞれの割引率に応じた行政の負担額をお示しいただいた上で、何%ぐらいが適切なのか検討が必要だと感じました。

最後に、資料編の8ページのところ、お1人の方で予約回数が50回もあるというご報告をいただいて、ご利用いただけるというところは嬉しい話だと思いますが、かなり高頻度に使われる方が、前もって予約をどんどん入れてしまうと、本当に必要な方々にタクシーを回せないという状況が発生してしまう可能性もあるかと思います。そういう意味では、お1人当たりの利用制限、要は週に2回までだとか、週に1回までというような制限を設けないと、今後こういう方々が増えていった場合に、対応が難しくなってくるかと思うので、回数を制限についても検討してもいいのかなと感じました。私からは以上3点です。

(事務局) 冬の期間に、相乗りタクシーを予約できずに移動の足そのものがなくなってしまうという懸念について、より相乗りを発生しやすくするように、予約の際に選択できる時間の間隔を広げる（例：10分間隔で予約→20分間隔で予約に変更）というような対策を検討しております。時間間隔を広げた方が、予約がまとまりやすくなるため、効率的な運用で成約率を100%に近づけていきたいと考えています。また、相乗りタクシーに従事するドライバーの確保という点については、引き続き検討して参ります。

2点目の割引率の検証については、アンケートでも遠距離の場合は85%にしてもらいたいという意見もありましたので、どのぐらいの割引率が適当なのか事務局で検討させていただき、夏ごろまでには幹事会等でお示しをして、了解を得て進めていきたいと思っています。

3点目の多数利用者を制限することについては、現時点では検討しておりませんでした。多数利用者の方の中には、毎週治療で病院に行かなければならない人もいますので、一概に制限するのは難しいと考えています。ただ、一部の利用者が予約が埋まってしまうことは、確かに避けなければいけないかと思いますので、こちらについても持ち

帰り検討させていただきます。

(委員) ライドシェアに関わることで、資料編 27 ページの 7 項目にある「冬季だけ車両運転手も絶対数が足りてないので、タクシー会社が正社員を雇うというのは、結局元の木阿弥で人数不足は解消できない」というまさしくこの通りだと思います。やはり人手不足が深刻なので、解決策などをお示しいただけるとありがたいです。

続いて、資料編 30 ページの運行事業者およびドライバーからの感想・意見ということで、やはりサービス認知度と運転手不足が大きな問題になっていると思います。管理する方もなかなか大変なところがありますので、業務委託の個人事業主のドライバーとかであれば、固定の賃金を確約するというのではなくて、自由出勤も可能になります。そういったやり方で、野沢温泉村では、Uber（ウーバー）を使ってライドシェアを行ったと思いますので、日本版ライドシェアか公共ライドシェアか、雇用形態等も踏まえて、どちらを選択したら良いのか、もう一度考えていただいて事業の方向性をお示しいただければと思います。

(事務局) 「冬季だけ車両運転手も絶対数が足りてないので、タクシー会社が正社員を雇うというのは、結局元の木阿弥で人数不足は解消できない」という点ですが、私どももやはり冬季の観光 2 次交通というのは長年の課題であって、今回ライドシェアを導入させていただいた経緯があります。日本版ライドシェアと公共ライドシェアで、ドライバーの雇い方が違うという課題はございまして、その部分は長野運輸支局様ともお話をさせていただきながら、できるだけ運行事業者様に負担がかからないような方法を考えていきたいと思っています。

ただ、飯山市とすれば公共ライドシェアではなくて、やはり飯山駅をハブにして、各方面に移送していきたいという考えもございまして、どのように折り合いをつけていくか、検討をさせていただきたいと思っています。

(長野運輸支局) 今いただいたお話のとおり、日本版ライドシェアと公共ライドシェアでは、制度が違ってきますので、詳しい内容はまたご相談いただければと思います。

(会長) 他にご意見等なければ、異議なしでよろしいか。

⇒承認

(4) 令和 8 (2026) 年度事業計画及び予算 (案) について

事務局より協議事項(4)について説明。

質疑応答・意見

(委員) 歳入歳出予算の総額を超えて予算執行する場合は、補正予算を組むのかあるいは会長の判断で専決処分等を行うのか、どのように考えていらっしゃいますか。

(事務局) 会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、補正予算を編成し、速やかに交通会議に諮るものとしています。ただし、特に緊急を要するため交通会

議を招集する時間的余裕がないことが明らかなときは、専決することが可能です。会長が予算の補正を専決したときは、次の交通会議において、承認を得る必要があります。

(タクシー協会) タクシードライバー不足の解消について、単一の民間事業者が単独で求人を行うよりも、地域公共交通会議や市などの大きな後ろ盾のもとでドライバーを募集する方が効果的である。具体的には、新聞の折り込みチラシや「広報いいやま」などの行政広報媒体を活用し、タクシー協会等と連携した共同募集を近い将来に実施していただきたい。

2 点目に、農業従事者の冬期副業としての確保について、地域のデータを見ると、特に冬場にタクシーが不足する傾向がある。この地域には農業従事者が多く、冬期の約4ヶ月間は農閑期となるため、この期間の「季節ドライバー」として従事してもらえようようなアプローチや仕組みづくりを検討していただきたい。

3 点目に、「スマート乗車キャンペーン」のPRとご協力をお願いしたいです。地域内、特に夜間において、タクシーを呼んでもすぐに乗車できない事態が頻発している。現在、県タクシー協会では、タクシーの到着から5分以内乗車を目指す「スマート乗車キャンペーン」を展開している。夜間は稼働台数が少なく、次の乗客への影響も出やすいため、市としてもこのキャンペーンの認知度向上とPRに協力いただきたい。

(事務局) 行政広報を活用した共同でのドライバー募集については、特定の1事業者のみを優遇する形ではなく、タクシー協会などの組織と連携する枠組みをとった上で、市報などの紙媒体を活用した募集協力を行う方向で進めていきたい。

続いて、農業従事者の冬期副業(季節雇用)としての確保については、事務局としても同様の課題認識を持っています。現在進めている「日本型ライドシェア」などの取り組みについて、あらかじめ早い段階から周知・説明を行うことで、農業従事者の方々が年間のスケジュールを立てやすくなるよう配慮したい。また、市として今年度に立ち上げを目指している「特定地域づくり協同組合」の活用も視野に入れている。同組合を通じて、マルチワーカーとしてのドライバー確保が可能かどうかも含め、幅広く検討していきたい。

最後に夜間の乗車遅延対策およびキャンペーンのPRについて、夜間のタクシー不足や待ち時間の長さについては認識している。この問題も根本には1点目のドライバー不足があると考えている。ご指摘のあったキャンペーンや利用方法の周知についても、1点目のドライバー募集と同様に、市の広報媒体等をうまく活用しながら、市民への啓発・PRを進めていきたい。

(会長) 他にご意見等なければ、異議なしでよろしいか。

⇒承認

4 その他

中野木島線と野沢線の統合について

(長電バス) 中野木島線と野沢線の統合について説明させていただきます。こちらの路線統合につきましては、昨年の6月の交通会議において、深刻な運転士不足への対応と、車両・運行ルート of 効率化を図るという目的で方針を示させていただいたものです。その後、長野県の公共交通活性化協議会・北信地域部会でも協議を始め、新聞などでも報道されたところですが、現時点では運行時刻の最終調整を行っている段階です。

基本的には「信州中野駅～下高井農林高校」の間をベースの運行区間とし、通学需要のある朝夕の時間帯については、農林高校からさらに先の「野沢温泉村」まで延長して運行する計画にしています。

また運行日についてですが、利用されるお客様が少ない土曜日と休日は「全便運休」とし、「平日のみの運行」とさせていただく予定です。

今後、具体的な時刻案などが決定いたしましたら、事務局を通じて改めて皆様に報告させていただきます。

5 閉会 (12 : 00)