

令和5年度 第2回 南箕輪村地域公共交通会議  
議 事 録

日 時：令和5年12月19日(火) 10:00～12:00

会 場：南箕輪村役場 講堂

出席者数：委員11名中 9名 欠席委員：栗原副会長、伊藤委員

議 題：

1. 開会

- ・事務局より開会の辞
- ・委員の交代について

JRバス関東(株)伊那支店 西津委員

2. あいさつ

- ・藤城会長よりあいさつ

●藤城会長

伊那市をはじめ箕輪町でもオンデマンドのタクシーサービスがエリア全域で始まっているが、現在、南箕輪村においてはそれが実現できてない。やはり事業者、村民がWinwinとなる関係で、例えば、タクシー券の補助事業の拡充などをやった上で、手が届かない部分をオンデマンドなどで補完することが前提であると考えている。

今、村で実施しているまっくんバス(巡回バス)は、どちらかという熟年者向け、あとは通勤通学向けが混在をしている状況である。ドアtoドアでないサービスについては比較的、通勤や通学に寄せて、すみ分けをしていくことが今後は重要と捉えている。

今回のアンケート結果が出たので、それをご認識いただき、今後の意見交換の参考にしてほしい。

3. 報告事項

(1) 南箕輪村地域公共交通基礎調査結果について

- ・受託事業者(SCOP富樫)より資料1～6について説明
- ・質疑応答は次の通り

●白川委員  
(白川タクシー)

当社でも運行を担っているぐるっとタクシーに関してだが、動いている車両と使用車両について書かれているが、1日で動かしている台数は12台。これは事業者間での交代もあるが、各エリア4台ずつ3エリアで合計12台運行している。利用料金について1回500円か割引という形があるが、

実際、割引料金は250円だが、250円で乗っている割合が7割超えている。それを踏まえると実質的なイメージがだいぶ変わってくるので、そのあたりも提示してほしい。

事業主体の中で、「観光タクシー」と書いているが、これは「高遠観光タクシー」である。高遠地区で営業も担当されてるのは「JRバス関東」も入っているの、そこも追記してほしい。

運行時間が短いという意見もみられるが、確かに利用者に対してはそうだが、これは理由があって、あくまでもタクシー事業との整合性を取る部分があり、中心市街地からその他地域の移動という形で制限をしているからこういう形になっている。住民ニーズだけを100%やると、タクシー事業に大きな影響が出てくることを考慮しながら運行していかないとタクシー事業そのものが崩壊してしまう。

議員さんなど福祉寄りの方は、利便性を追求するが、その後やってくれる事業者があるかどうか、成り立っていくかどうか視点が全くないので、行政の方はそこを考慮してほしい。

●藤城会長

資料の訂正とご意見いただきましてありがとうございます。  
SCOPから、今の件で何かあるか。

●SCOP富樫

いただいたご指摘を受けて、最終成果は訂正、内容を反映して、間違いのないものにする。

●西津委員  
(JRバス)

この自由意見をあらかじめ拝見した。結構いいことが書いてあって、非常にいろんな部分で課題もあると思い、まじめにきちんと見ている方もいるということで、非常に私どもが逆にこの運営をしていく中でも参考になると思った。

●長谷川委員  
(伊那建設事務所)

個別の交通というよりは、南箕輪村の立地の特性を考えると、他の市町村とは少し違うように考えなければいけない部分もある。地形的に、都市圏の広がりという観点で見たとき、伊那市と南箕輪村は一体と捉えることができる。

隣接する箕輪町や伊那市も同じような事業をやって、連携しているような事業もあるが、特に共有して使える部分を最大限使っていく、そういう観点が非常に重要になってくる

ぐるっとタクシーや伊那本線など、複数市町村でやっているけど、その存在を知らないという意見もあり、ぐるっとタクシーなどはエリアを限定しているのがもったいないと思った。運行上の理由があるのかもしれないが、連携してやっている事業を最大限活用するようなことも重要なのではないか。

●高梨委員  
(伊那警察署)

私は駒ヶ根市に自宅があるが、第1回の会議に出席した後、大芝高原までまっくんバスで行こうとしたら、土日やってないとわかって断念したことがあった。以前、平日に行ったことがあったので。自由記載の意見と同じだが、土日でも運行があれば利用者が増えるかなというのが一点。最終的には事故を減らすという点に行き着くが、多くの高齢者が返納後のことが不安ということで、警察的には返納後の政策が充実してなけれ

ば、当然返納も進まないし、事故の減少もなかなか下げ止まらないと思った。そのあたりの政策が大事だと思った。

- 山崎委員  
(地域包括  
支援センター)

当センターで管轄している事業が8ページ、資料6のその他の福祉政策の中の(1)福祉サービス。これは村独自の事業である。それと(2)タクシー券の助成事業である。

タクシー券助成については、タクシー業界の皆さまにお世話になっているが、他町村にない取り組みであるため、煩雑さなどもあると思っている。前回の会議でも伺った点ではあるが、改めてタクシー事業者さんにご意見ご感想などいただきたい。

- 白川委員  
(白川タクシー)

タクシー券について、中身については整理され種類も少なくなり、非常に楽になった。各自治体が似たようなサービスで、違う種類の券を出し、しかも期限が1年ごとで決まっているので、期限切れの古い券などが出てきたりして混乱があった。

今般、連携を取り種類を減らして、色合いもなるべく揃えたことでだいぶ受け取る乗務員側の負担も減ってきている。ただ、未だ箕輪町が券の種類が多くて困っている。

#### 4. 協議事項

##### (1) 地域公共交通における課題の整理と今後の方向性について

- 藤城会長

私も冒頭の挨拶で今後の方向性について意見を申し上げたが、それぞれ今後の方向性について、私見が混ざっても全く問題ないので、ご意見をいただければ大変ありがたい。

今資料が示されたばかりで、それを今後の会議で煮詰めていくプロセスとなる。今日の段階では今日の資料整理し、また次回以降、方向性について積極的なご意見をいただく。

まず、オンライン参加の長野運輸支局さんからお願いしたい。

- 山岸委員  
(長野運輸支局)

資料7のなかで、南箕輪村の交通施策に関しては、隣接する伊那市や箕輪町など他の自治体が絡むものが多いので、主体的に再編できるのはまっくんバスということになるのだと思われる。今後検討して、地域公共交通計画の策定に移るかどうかを検討する段階だと思うが、その中で次年度以降の見通しとして、地域公共交通計画の策定、計画案として来年度7月～9月、10月～12月に検討案が提示される形で、その後、新規路線の運行の詳細検討について、令和6年度1月～3月、7年度4月～6月にかけて検討されるという形で記載がある。

新路線についての詳細の検討の方が、地域公共交通計画の策定のその計画案は作成案よりも後になっているが、計画策定段階で、どの程度新規路線の運行について見通して策定していくのか、教えてほしい。

- SCOP富樫

次年度策定が見込まれる地域公共交通計画の中では、マスタープランの位置づけになる。マスタープランであるため、詳細な内容までは掲載されるかどうかはわからないが、新しい仕組みが導入されるということに

なれば、その仕組みの運行形態、使用車両のほか、サービス水準として運行日数や運行本数の目安などは提示することになる。

具体的にどの道を通るか、どこにバス停を設けるかというような細かいことまでは、恐らく掲載されないと思われる。

計画が策定できた後、今の行程案では、令和7年10月からの新しい運行になっているが、それに先立って4月、5月ぐらいでやっていくということが実務的ではないか。

●長野支局 山岸

マスタープランである程度の方向性は示した後、詳細については次年度考えるということで承知した。

(2) その他

●高橋課長  
(事務局)

今後のスケジュールについてお伝えする。

来年3月にもう一度協議会の開催を予定しており、今回の調査結果の成果品として報告する。

また協議事項としては令和6年度に公共交通計画を策定する場合のスケジュールと、実際に策定するかどうかの意思決定を諮りたいと考えている。

●藤城会長

今後の方向性までなくて大丈夫か。この計画案は来年の9月までには作るとなると、その間に1回しかあと会議ないので、もったいない。3回目の会議は、それだけの内容でやるより、せっかくこれだけ資料が出て、それぞれ専門的な立場の方がいるので、今後の方向性のアドバイスもいただければいいと思う。

●高橋課長  
(事務局)

ではそのようにまた内容を考え、皆さんに案内する。

●藤城会長

協議事項その他の部分で何かあるか。

●事務局

資料7方向性の中で、この3番の部分の説明がなかったかと思うが、ここに、交通事業者におけるドライバー不足への対応が記されている。まさにここに書いてある通りで、2種免許の取得が必要という話もあるのだが、それ以前にまず人がいない。免許を取ることよりも、採用ができる手助けをする枠組みがあるとありがたい。

●SCOP富樫

当該箇所の説明が漏れてしまい、大変失礼した。

ドライバー不足の話が、いま非常に深刻になっている。長野県内だけではない。県内だけの問題であれば、名古屋の方から呼んでくることもできなくはないが、これはもう全国的な問題で、地域間の取り合い。特に賃金があまり高くないであろう地方部において人を呼ぶのが非常に難しい状況になってきている。

運転手がいらないがためにバスを減便しなければいけないケースも、長野県内だけでも昨今、非常に多く聞こえてきている。

別件だが、先般木曾地域ではこの件に関して、行政職員が定年退職後にバスドライバーを務めてもらうことができないかという話があった。というのも、木曾地域では町村職員の自らが除雪に出るため、大型免許を男性職員の多くが持っているとのことで、そういった方が2年でも3年でもバスの運転手やってもらうことで、地域のバスを回すことができるのではないかという内容であった。実際はなかなか難しいという話だった。そんなことも考えながら、できる限りの方法で人を集めるということが大事である。

また、必ずしも大型のバスでなくても良いところは、ジャンボタクシーや小型車両などに切り替えることで、採用できるということもあるので、そういった方向も重要である。

●藤城会長

関連して政府の方で最近、ライドシェアの動きが活発化しているが、この上伊那地域への影響というのは、やはり結構出てくると思うか。

●白川委員  
(白川タクシー)

県内でまずライドシェアの対象として想定されているところとして軽井沢があげられる。なぜ軽井沢でタクシー不足が言われるかという、観光シーズンの夏と冬の需要の格差が大きすぎる。会社として経営的な適正を考えると、その中間くらいのところに台数をあわせるかたちにならざるを得ない。今、運転者は登録制度があり、派遣ではないが東京の方から、例えばドライバーを受け入れたりすることが非常にやりづらくなっていて夏場のピークに台数をあわせることが非常に難しくなっている。

県内では白馬も同様である。こういうところでどうやって増えすぎたところの部分を補うかということが課題になっている。

一方で、過疎地域に近いところで同じことをやったらどうということが起こるかという、例えば上伊那でも中川村では、もう完全に自家用有償運送での乗り合い輸送をやっている。このようになるとタクシーは事業としては成り立っていかない。ただ、中川は元々、タクシー事業者がおらず、営業的にも足を伸ばさないエリアだったので、さほど問題なくできているが、伊那を中心としたこのエリアでライドシェアをやろうとすれば、結局、タクシー事業として収益を上げられる部分が競合されてとられ、事業規模がどんどんと縮小していく。今、伊那のタクシー事業者は24時間対応で車を動かしてはいるが、そうなってくると夜間はやめるということにならざるを得ない。実際、上伊那管内でも、辰野、箕輪、宮田、駒ヶ根についてはもう24時間ではなく、深夜2時くらいで終わっている。このような点はライドシェアの影響は避けられない。

## 5. その他

・事務局より連絡

次回会議日程については決まり次第連絡する。

## 6. 閉会

・事務局より閉会の辞