

令和5年度 第3回 南箕輪村地域公共交通会議

議 事 録

日 時：令和6年3月22日(金) 10:00~11:30

会 場：南箕輪村役場 2階 第2会議室

議 題：

1. 開会

- ・事務局より開会の辞

2. あいさつ

- ・藤城会長よりあいさつ

●藤城会長
(南箕輪村長)

年度末のお忙しい中、村の地域公共交通協議会にお集まりいただき誠にありがとうございます。

今日の会議から、少し踏み込んだ内容になります。皆さんの知見を広く活かしていただくとともに、それぞれの会社の利益になる場所もあわせてお聞かせいただければありがたいと思います。

3. 協議事項

(1) 第2回地域公共交通協議会及び意見書の意見内容と対応(案)について

- ・受託事業者（SCOP富樫）より資料1について説明
- ・質疑応答はとくになく、資料1の通りの対応で承認された。

(2) 次年度における地域公共交通計画策定について

- ・事務局より資料2について説明
- ・質疑応答はとくになく、次年度、地域公共交通計画を策定に向けて準備を進めることが承認された。

(3) 南箕輪村地域公共交通再編試案について

- ・受託事業者（SCOP富樫）より資料3について説明
- ・質疑応答は以下の通り。

●藤城会長
(南箕輪村長)

方針は計画を策定する中で決定していく。私の考えていることは、足りない方については、充実させていく。今年度調査では、公共交通に対してコストを減らしてもよいという意見も多いが、交通不便者に対して

は、増やしていかなければならない。同時に、巡回バス系のものは通学通勤に寄せていくことも必要と考えている。

●白川委員
(白川タクシー)

ドアツードアは利用者にとっては好評だが、タクシー事業と被ってくる。ぐるっとタクシーなど公共交通の利用が増えるのは、利用者の総量が増えるわけではなく、タクシー利用者の転換である。ぐるっとタクシーの枠を拡げると、タクシー事業に影響を与える。全体のバランスを考え、時間制限などしたほうがよい。現在の内容は、両立させるために歩み寄った結果なので、理解いただきたい。

乗合タクシーの仕組みを考える場合、エリア全体を1つとしてしまうと利用がバラバラなため、乗り合いにならない状況がある。補助事業でやるためには一定の乗合率が不可欠であり、これを割り込むことで、補助対象から落ちてしまった事例もある。

南箕輪でも、北と南で区切るなどしないと補助対象にならないという恐れもあると思われる。南地区は伊那市のぐるっとタクシーと一体とやるならどの方策もある。

●藤城会長
(南箕輪村長)

伊那市や箕輪町でやっているような公共でのオンデマンドサービスをやりたいというわけでは必ずしもなく、福祉移送サービスがあるので、それで代替していけばよいと考えている。タクシー補助券もあるので、これを増やすこともありえる。今あるサービスを活かしていきたい。

●SCOP富樫
(受託事業者)

乗り合いは確かに難しい。人の動き、ニーズは人それぞれ。バスは同じ時間帯に同じ方向に人がまとめて移動するもの。それを束ねて輸送するのが公共交通の仕組みだが、黙っていて束ができてくることはなく、ある程度制約を持たせて、束を作っていくというのが公共交通の大切なところである。

行政がやるドアtoドアが増えることによって、タクシー(一般乗用)の事業に支障があるということだが、それは当然減るであろうが、一方で行政からオンデマンドという新しい事業が受託できる。公共事業なので、お金は心配なく入ってくる。このプラスマイナスのバランスはどんなものか。

●白川委員
(白川タクシー)

タクシー会社がオンデマンドを受けることで廃業に追い込まれた例がいくつもある。時間単価が2,500円くらいというのもあった。金額を決める基準として、タクシーの1時間あたりの借り上げ料金は7,500円となっている。ぐるっとタクシーではこれを基準に当初、5,000円で現在、少し改定さ5,500円となっている。

最低限の運行経費ではなく、ドアtoドアを実施することで減る分を、ある程度含めた単価設定が必要。5,500円は高めだとは思いますが、コロナで減った分と、乗り合いで減った分を足して、まだコロナ前の売り上げには戻っていないので、これくらいないと両立はできない。

●SCOP富樫
(受託事業者)

実際、2千数百円などは無理な話。公共施策の影響で、地元の交通事業者が廃業に追い込まれてしまうというのはあってはならない話。単価設定はしっかり協議しながらやっていく必要がある。

また、オンデマンドの場合、システム料が結構高い。そちらに持っていかれて、運行事業費本体のほうを削るとするのは本末転倒。バスでしっかり支えていくというのが基本と思う。あまりオンデマンドに寄りすぎない議論ができるのならありがたい。

●清水主査
(事務局)

貴重な意見をいただきありがたい。計画策定に生かしていきたい。続いて各委員さんから順番にご意見をいただきたい。

●西津委員
(JRバス関東)

通学のアクセスについては、駒ヶ根方面は伊那北駅を想定しているとのことだが、南箕輪村においては両方北殿でよいのではないかと。伊那北までいけば、駅でなく学校もあるので、そこに直接というのも1つの方向性か。

●SCOP富樫
(受託事業者)

村の立地を考えると北殿だけでいいのは確かにある。ただし、伊那北まで延ばせば、学校やスーパーもある。そちらにもアクセスできたほうが利便性が高いだろうという考えである。

●西津委員
(JRバス関東)

北殿駅は、北へ行く電車と南に行く電車のすれ違い駅となっており、両方まとめて対応できるというメリットもあるので考慮してほしい。

●西津委員
(JRバス関東)

公共交通と関連して、高校生の自転車の移動のサポートも考えたい。この地域は坂が多く、駅に向かって行きは下りだが、帰りは上りでバスに乗れたらよいということも具体的な施策として、検討できないか。当社のバスではエリアによっては自転車も運んでいる。利用促進の具体例になればよいと思う。

●SCOP富樫
(受託事業者)

バスの中に乗せているのか。

●西津委員
(JRバス関東)

バスの前にラックをつけて運んでいる。だから何台もは運べない。現実問題として、どの程度需要があるかは地域による。飯田線に向けて坂になっているようなところでは、一つの施策としてよいのではないかと思う。

●藤城会長
(南箕輪村長)

いま、電動キックボードの自転車型のようなものが出ている。免許がいらない。16歳以上で乗れて20キロ以上出る。これを推奨しようというわけでもないが、メリットはあると思われる。

●高梨委員
(伊那警察署)

住民目線での意見は大芝公園へのアクセスなど12月に申し上げたところ。バスを使わない理由として、道路の渋滞、バスが時間通りに来かわからないなどが理由に挙げられる。道路管理者と協議した上で、検討したいと思っている。

●北澤委員
(伊那バス労組)

実際にまっくんバス運転している。朝から晩まで終日やっていて、1便(1周)の利用者は3~4人程度。買物を終えて、家に帰ろうとしても、居住区方面ではなく、必ず大芝の湯に向かう。全便がその動きで、非常に遠回りとなったりしている。今回、経路の見直しは必ず必要である。

●福澤委員
(伊那バス)

まっくんバスの導入当初の話だが、ルートを考えるにあたり、住民のニーズを考えると目的地は大芝の湯、村役場、伊那中央病院の3ヶ所になるのだが、これらが離れているのが大きな問題だった。居住区と市街地が一本道の両側にあるような場合はピストン輸送でよいが、南箕輪村の場合は、目的地に送り込みながら、帰宅側の動きも行うという複雑さでやっとの思いで作ったのが今のコース。しかしながら、そのような動かし方が、住民の方々も理解されておらず、利用が思わしくない。今後もいろいろと検討課題があると思うので、しっかり検討していただきたい。

バスを残すのであれば、何台使うのか。当初は1台で始めたが、運行間隔が長くすぎ、その後今の2台にしたが、それでもまだ長い。通学を主にするのなら、どこに送り込むのか。台数を何台にするのか。それによって組み立てが変わると思う。

西箕輪線は、通学へも十分対応できているのだが、定期券利用の高校生は少なく、親の送迎が多いのが実状で残念である。

●白川委員
(白川タクシー)

この地域公共交通協議会の委員では私が最古参で様々な意見を聞いてきた。バスは空気を運んでいるようだというような暴論もあったし、ドアtoドアの乗合タクシーなどを推す声も強かった。しかし、乗合タクシーは地域公共交通の主役ではない。運べる人数が少ないので、限られた人へのサービスとなる。絶対にバスは残しつつ、足りないところをどうタクシーでどう補うのかということだろうと考えている。

住民目線の暴論にひきずられないように、しっかり検討してほしい。養護学校の生徒の話については、スクールバスではなく、一般のバスに乗せるということでバスの乗り方、電車の乗り方を体験させ、卒業した後の社会復帰訓練という意味合いもある。このため、村は関係ないからお金を出さないというようなことはやめたほうがよい。

自家用有償運送で乗り合いをやりたいという考えを持っているのか。

●藤城会長
(南箕輪村長)

私は乗合タクシーについては、基本的に反対の立場である。事業者としてもタクシーは乗り合わないほうが収益的にはよいという考えと、いま運転手不足でもあるので、実は乗り合ったほうが効率がよいといえるのか、そのあたりも教えてほしい。

●白川委員
(白川タクシー)

前回会議では、村長からライドシェアも出てきたが、村としては個別輸送をしたいという意味合いがあったのだろうか。

●藤城会長
(南箕輪村長)

そういうことも検討の必要があるということである。

●白川委員
(白川タクシー)

ここは過疎地域でもないし、交通空白地域でもないで、ライドシェアには該当しない。これに近いものをやろうとする場合は、自家用有償運送での対応で、そのうえで乗り合いにするかしないかの問題だろうと思っている。自家用有償運送については、現時点では村には福祉有償運送があり、そのための協議会もあるが、我々タクシー事業者は委員の中には入っていない。もし、福祉有償に一般の高齢者を含めるということな

らば、タクシー事業者も委員の中に含める必要がある。料金体系などについて、タクシー会社でも条件の検討が必要になる。

●清水主査
(事務局)

事業者の生の声が聞けてありがたい。公共交通は、事業者の力を借りないといけない。タクシーを使っただけの運送という部分だが、ぐるっとタクシーは一部、南箕輪村の地区も入っている。南はぐるっとタクシーに含めるとして、北のエリアを村独自の仕組みを入れるとしてタクシー事業者として、人手的にも対応可能だろうか。

●白川委員
(白川タクシー)

ぐるっとタクシーの西箕輪地区（南箕輪村の南部を含めたエリア）に、もう1台2台増やすことは対応できるかと思っている。ただ、ぐるっとタクシーで南箕輪全域を網羅する台数を確保できるかという点、当社単独としては満足できる台数は難しいということ。

●清水主査
(事務局)

バス会社にも聞きたい。巡回バスを2台やってもらっているが、現状は維持できるのか。増やした場合、対応できるのか。伊那バス以外にJRバスも参入できる可能性はあるか。

●福澤委員
(伊那バス)

当社は現状、人数的に厳しい。コロナ前より運転手が減り、採用もしながら、増えたり減ったりで何とか現状維持。今ある仕事は何とかやれているが決して楽ではない。利益の出る貸切バスや高速バスに人が割けないのが実状で貸切バスも断る件数が多くなっている。

高速バスも、以前なら増便しているところも、できない状況にある。市町村のコミュニティは必要な費用は委託でもらえるが、利益を出せる事業にはならない。

今はそのような状況にあり、ご理解いただきたい。

●西津委員
(JRバス関東)

乗務員の平均年齢は50歳代。これから定年退職を迎える。乗務員が足りないのが、選択と集中をせざるを得ない。コミュニティバスの場合はプラスマイナスゼロであり、営利企業としては、人がいない中でそこに参入できるかという点、厳しい。

今後は、公共交通といえども、プラス収支になるようにしてほしい。

●清水主査
(事務局)

まだ素案であるし、計画策定は来年、時間をかけたい。今いただいた意見を参考に、持続可能な公共交通のあり方がみえる計画を立てていきたい。

●藤城会長
(南箕輪村長)

村の状況で考慮したほうがよいのはスクールバスで、南部地域の子どもが増えていて、今まで4台なのが6台とかなりの量になっている。それに伴い、北部の地区の小中学生に手が回らなくなる。その部分は無料でよいので、まっくんバスのルートを使って運ぶとか。小中学生目線で考慮できたらよいと思う。

●清水主査
(事務局)

その他、よろしいか。それでは計画策定で検討していきたい。

(4) その他

- ・とくになし

4. 閉会

- ・事務局より閉会の辞