

令和6年度 第3回 南箕輪村地域公共交通協議会
議 事 録

日 時：令和7年1月28日(火) 10:00～11:00

会 場：南箕輪村役場 2階 講堂

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)

長い期間に亘り、作成を続けてきた村の地域公共交通計画も本日素案を提示させていただき、このあとパブリックコメントを経て、完成に向けて進めていきたいと思います。忌憚のないご意見をいただければと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

3. 協議事項

(1) 南箕輪村地域公共交通計画(案)について

- ・受託事業者(SCOP富樫)より計画素案について説明
- ・質疑応答は以下の通り。

●山崎委員
(村福祉課)

素案30ページのぐるっとタクシーだが、素々案の段階でも検討は難しいと考えられたが、「村内の特定地区に限定されている仕組みのため、村の交通対策としては不十分で再検討する余地あり」とあり、乗合タクシーというサービスは、村内全域に広げていくという方向もあるのではないか。利用率も少しずつ上がっているようだが、乗合タクシーの議論はこれで終了ということか。

●清水主査
(事務局)

今のところ利用者が少なく、これから先の免許返納の動向を勘案しても、それほど増えていくことは考えにくい。また、村の施策として実施する場合、村内全域への拡大が必要となるが、タクシー会社からは、村内全域に拡大したときに対応しきれないという回答をもらっている。そのようなことから、令和8年度からはなくす方向で検討している。

●SCOP富樫
(受託事業者)

いまの回答の通り、乗合タクシーの実施は本計画では見込んでいない。現在の計画書の書きぶりで、引き続き検討という読まれ方をされてもいけないので、齟齬のないように必要に応じて調整する。

●白川委員
(白川タクシー)

45ページの目標4に低公害車とか新技術という表現があるが、バスは朝晩のみにするということだが、タクシーにも関連してくるのか、何を指しているのかわからない。今回の体系のなかで、そういう取り組みが実際に可能なのか。

●清水主査
(事務局)

現在想定しているのはバス車両についてのものである。新規車両を購入する際に電気バスなど環境に配慮したものを検討していくべきという意図で記載しており、取り組み自体はごく一般的なものとする。具体的にどういう仕様の車両を購入するかはその段階で選定していく。

●白川委員
(白川タクシー)

自動運転も考えられるか。実験をしたことはあるが、街なかの交通量の多いところではなかなかやりにくい。逆にそれほど激しい交通量ではない南箕輪村では可能なのではないか。

●藤城会長
(南箕輪村長)

私の立場からは、ここ10年以内には、当村では難しいと思っている。もう少し国内で事例が出た後と思っている。1番にやるつもりもないし、少し時間が必要だという印象である。
ちなみに、タクシー会社やバス会社でも、環境に配慮した車両入れるということは効果があると思うが、国や県などでそのような助成はあるのか。

●白川委員
(白川タクシー)

タクシーについては、健常者の方も障がい者の方も使える車両について、一定の要件を満たしたものであれば、県及び国からの補助は引き続き行われている。実際には特定の車種に限定されており、300万円台後半という高額な車両である。

●西津委員
(JRバス関東)

当社では伊那市のいーなちゃんバスでトルコのカルサンという電気バスを入れさせてもらっているが、これは導入にあたり、1/3の補助をもらっている。この補助は車両だけでなく充電設備も対象となっている。申請にあたっては、伊那市ではなく、事業者が申請するかたちをとっている。運行事業費は伊那市から委託料としていただいているが、車両はバス事業者の所有物なので当社から申請しているものである。

●藤城会長
(南箕輪村長)

長野県の公共交通計画にはそのあたりの位置づけはあるか。

●SCOP富樫
(受託事業者)

県の計画にも、環境への配慮という文言は入っている。国や県でもいま話にあがっている低公害車両や電気バスなどに対する補助金という仕組みができてきている。南箕輪村で当該車両を導入するということになれば、これらの補助金をとりにいくことになる。そのときに、マスタープランの中に当該車両を導入するということが予め掲げられていることが必要である。そういう背景もあり記載している。

●山岸委員
(長野運輸支局)

41ページのところで3点質問したい。1点目。「(3)各種利用の支援」の下、38ページの下だと「福祉施策の実施」などの記載があるが、41ページには見当たらない。

●SCOP富樫
(受託事業者)

2点目。「(2)地域内路線の運行」の①と②、国の関与が△が示されていて、欄外に状況に応じて支援を解除するという記載があるが、(2)の①②はフィーダー運行に関してだと思うが、何か想定されているものがあれば教えてほしい。

3点目。(5)⑤(6)④。△の項目に「利便増進実施計画作成」があるが、地域公共交通利便増進実施計画策定の考え、覚悟はどの程度見込みはどうなっているのか。

1点目についてはご指摘の通りで、記載漏れとみられる。これについては修正したうえで、パブリックコメントに回すようにする。

2点目については、国のところに△がついているというのは、36ページの表の「補助対象」欄の下から3つ目に「地域内フィーダー系統」と書いてある。これを受けて、地域内フィーダー系統が取れる場合、(2)の2つのバスで、運行事業費の補助と車両の減価償却費の補助を受けることを見込んでいる。

3点目の「利便増進計画策定」と書かれていることに関しては、利便増進実施計画を作ること、さらに国からの支援も受けやすくなることもあるので、それも見据えてはいるということ。今後進んでいくかどうかは、引き続き議論していければと思っているが、書いてないと進みようがないので、掲げているという経緯である。

(2) その他

●清水主査
(事務局)

今後の予定だが、計画の2ページ目。「地域公共交通協議会等の開催について」。今回第3回が(6)である。今回、いただいた意見をもとにこれを修正しパブリックコメントを1月末、2月初旬までにやって、1か月間地域住民関係者から意見を取りたい。その後、修正した上で、第4回地域公共交通協議会を3月に開催したい。パブリックコメント結果の報告や調整内容などを伝えたいので、計画の承認をいただく。

4. その他

●山崎委員
(村福祉課)

前回の協議会で白川委員からアプリを入れると、データの取得ができるというのがあったが、ちょっとよく理解できなかった。当村では紙のタクシー券だが、そのこととは関係あるのか。

●白川委員
(白川タクシー)

現在、伊那市や箕輪町で導入している市街地デジタルタクシーという仕組みは、メーターをつけると、誰が、いつ、どこからどこまで乗ったかというデータが送られる。利用者負担は500円と決まっているので、例えばメーター運賃が1,000円とすると、現金収入500円、未収500円というデータがその時点で取られて、自動的に精算システムに回っていく。これを紙のチケットでやると、振り返ろうとするとときに膨大な手間がかかる。精算面だけでなく、村の乗合タクシーで類似の仕組みを入れれば、需要がどこにあってどこから移動したといったものが、蓄積されるので、アプリを使った方が、後々良いのではないかと申し上げた次第である。

●SCOP富樫
(受託事業者)

松本には「のるーと松本」という類似の仕組みがある。私自身もときどき使うが、スマホで予約して乗ると履歴が全部残っている。これは本部のサーバーにも同様に、地域内の利用者全員の移動履歴、何月何日何時何分にどこからどこまで乗った、料金いくらというのがデータベースに自動的に蓄積される。そうすると需要の把握や予測などには大変役に立つ。ただ、考えなければならないのは、全員が全員、スマホアプリが使えるわけではなく、高齢者が多いことを考えると、高齢者の多くはコールセンターに電話をして予約することになる。予約センターに電話をすると、予約センターのオペレーターが同様にアプリに入力することで記録が残る。残ることは残るが、オペレーターという人員とコールセンターという施設が必要になり、それだけお金がかかる。今回は、「実」を取る交通計画ということなので、そんなことまでしなくても南箕輪村であれば十分に回るのではないかと考えてのものである。

ただし、データがなくても問題ないということを言っているわけではなく、やはりデータは重要である。当社でも業務上、タクシー会社から紙の運行日報をもらって、全部入力するとこともあって、やはりそういう分析は役立つ。ただ、全部入力する必要もなく、例えば秋の1週間、季節ごとに1週間ずつとか入力することで、ある程度ものは言えると思う。データ分析は全部分析したほうがそれはよいが、サンプリングであってもある程度確からしいことはいえるので、アプリにしなくても紙であっても必要があれば分析はやるようにしたい。

5. 閉会

- ・事務局より閉会の辞