

令和7年度 第3回 南箕輪村地域公共交通会議  
議 事 録

日 時：令和7年12月10日(水) 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)

12月のお忙しい中、村の地域公共交通会議にご出席いただき誠にありがとうございます。

本日の会議では、村内巡回バスの見直したルートの確定までできればと考えている。また、それに伴いバス停の新規設置、変更等についても協議をお願いしたい。お気づきの点があれば、遠慮なくご意見を伺いたい。

また、今回の見直しにあたり、日中はバスが動かなくなるので、タクシーの利用を助成、拡充する方向である。年間の配布枚数や1回で使える枚数についても拡充することについて協議をお願いしたい。

また、最後に運賃協議分科会の委員に残っていただき、運賃についても検討いただきたい。

3. 協議事項

(1) 南箕輪村地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

- ・事務局より、資料に基づき説明

●藤城会長  
(南箕輪村長)

この件、お認めいただけるか。

●一同

異議なし

●藤城会長  
(南箕輪村長)

要綱案は改正内容で承認された。

(2) 村内巡回バス運行見直し案について

- ・事務局より、資料に基づき説明

●藤城会長 (南箕輪村長)	この見直し案について意見あるか。
●福澤委員 (伊那バス)	路線名称だが、北原・弥生ヶ丘線ということだが、北殿駅を通るので駅に行くことがわかるようにしたほうがよいのではないか。 南原・支援学校線についても、南原と北殿駅が一つの系統になり、そこから別の系統に変わり、ベルシャインから再び北殿駅を通過して支援学校に行く。真ん中で系統が分離しているので、申請上は系統を分けたほうがよいと思われる。利用者目線での名称がよいのでは。
●藤城会長 (南箕輪村長)	路線を区分した方が、住民にはわかりやすいのではないかという意見だった。具体的には、例えば南原・伊那市駅線、北殿・支援学校線というイメージか。
●福澤委員 (伊那バス)	南原からの主目的地が伊那市駅となる。そのまま継続して北殿駅まで行く。その一つ。ベルシャインと支援学校に行く路線。真ん中は回送が入り、乗りっぱなしにはいかない。分離したほうがよいと思う。
●SCOP 富樫 (受託事業者)	<p>現行のまっくんバスの2台の車両を流用するので、この2台をどのように役割を分担するかということで検討してきた経緯があって、このような便宜上の1号車（水色系＝北原・弥生ヶ丘線）、2号車（ピンク色系＝南原・支援学校線）というように分かれている。</p> <p>これから対外的に考えなければいけないのは、住民へのわかりやすさなので、どのように時刻表と路線図で見せていくのかを工夫する必要がある。</p> <p>また、この路線に関しては、地域公共交通計画では、国のフィーダー系統補助金をもらって運行すると位置付けている。その際には、系統ごとの補助となり、系統という区分をしっかりと決めなくてはならない。いまこのような複雑な路線だが、どこを起点にし、どこを終点にするのかを設定し、同じような動きのものに関しては、同系統と位置づけて申請したほうが効率的でもある。</p> <p>利用者に対する見せ方と、補助金の申請用の区切り方を分けて進めることが必要である。このあたりも引き続きサポートしていきたい。</p>
●藤城会長 (南箕輪村長)	路線を分けて分かりやすく考えることは、大切な視点なので、調整し進めたい。

### (3) バス停の新規設置、名称変更について

- ・事務局より、資料に基づき説明

●藤城会長 (南箕輪村長)	<p>この件、ご意見・ご質問あるか。</p> <p>ご意見ないようなので、この方向で進める。</p>
------------------	--

### (4) タクシー利用助成事業について

- ・事務局より、資料に基づき説明

- 藤城会長  
(南箕輪村長)

この件、ご意見・ご質問あるか。

ご意見ないようなので、この方向で進める。

## (5) スケジュールについて

- ・事務局より、資料に基づき説明

- 藤城会長  
(南箕輪村長)

飯田線の運行の時刻表が変わった場合、こちらで調整するという  
ことで、よいか。

とくにご意見ないようなので、必要に応じて内部で調整していく。

## (6) その他

- 丸山委員  
(県伊那建設事務所)

県道の道路改良工事の関係で、南箕輪沢渡線の神子柴地籍の河川改修と  
合わせての工事が今後行われる。当初、全面通行止めを検討していた  
が、現場周辺に迂回路を設けるかたちにする予定である。今の工事予定  
としては、新年度4～6月頃お通しである。

- 服部委員  
(伊那バス労組)

飯田線との接続が、電車の到着時刻から発車の時間が5分と狭い時間にな  
っているところがある。電車が遅れてきた場合、どのくらいまで電車の  
接続を待って発車するのか。

- 事務局  
(小澤主事)

高校生の通学、主に帰りの電車からバスへの接続だと思われる。重要な  
接続になるので、運行に大きく支障があることであれば現場の判断かも  
しれないが、電車から降りてきた子どもたちを送り届けていただくとい  
うことを大事にしたいと考えている。

- 藤城会長  
(南箕輪村長)

そのあたり伊那バスとの契約の中で、この後検討していければと思っ  
ている。

- SCOP 富樫  
(受託事業者)

事務局からの説明の通り、高校生の帰宅を担うバスなので、電車の受け  
が大事で、できるだけやってもらいたいと考えている。私が各地のコミ  
ュニティバスの運営をサポートしている中では、電車が遅れても、実務  
上3～4分待つてくれるというケースもよく見受けられる。ただし、公共  
交通でダイヤに基づいて運行しているので、所定時刻で出発するのがや  
はり基本ではある。これは運用の話なので、伊那バスさんとの話し合い  
の中でやっていくことだろうと思う。

そして、飯田線が実際にどのくらい遅れるかということだが、ワンマン  
運行なので、降りる方が多くて釣銭があったりすると割と簡単に遅れ  
る。飯田線はほぼ無人駅なので、運転手さんが駅舎に寄って聞けば分か  
るといこともない。ただし最近、スマホで遅延情報がリアルタイム  
で取れるようにはなっているので、そういうものを参照しながら、3～4  
分なら待つとか、運用ルールを定めるようにすることなどもできるの  
ではないか。今後、そのあたり詰めていきたい。

#### 4. その他

●白川委員  
(白川タクシー)

前回の会議でお願いした福祉移送サービスの資料をご提示いただいたところである。感想を述べると予想以上に回数が多かった。伊那市のNPOや福祉事務所でやっているものと比較すると圧倒的に多い。これを長らく資料も公開せずに続けていたというのは、民業圧迫といわれても仕方がない。これについて、村長はどういう考えているか。

●藤城会長  
(南箕輪村長)

まず福祉課のほうから、これまでの経緯や回数の多さについて、分かることを教えてほしい。

●山崎委員  
(村福祉課長)

事業開始当時は担当していなかったため、詳しくは分かりかねるが、タクシー会社が村にはない中で、どういう形であれば交通不便者の通院や買物を支援できるかということで生み出したサービスだと認識している。なんとか住民要望に応じて、ひと月で2往復だったところを、なんとか3往復にできないかということで車両数を増やすなどしてきた経緯がある。

●藤城会長  
(南箕輪村長)

福祉車両なので、障がい者には非常に喜ばれているサービスである。6年前、私が村議だったときに、月の利用回数を3回から4回に拡充されたかと認識している。ご指摘の民業圧迫という点について、課題であるとは感じており、今回のタクシー券の拡充に踏み切ったところである。今後、この福祉移送サービスをどうしていくかについては、引き続き協議していきたい。障がい者に関しては、この制度を頼りにしているので、引き続き維持したい。それ以外の方は、有償サービスのほうを利用してもらえる配慮が必要かと思う。

●白川委員  
(白川タクシー)

タクシー事業者としても、伊那市の協議会などで意見交換させてもらっている。個別の輸送サービスをすべてタクシー事業者が担えるとも思っていない。というのは、タクシーには乗れない方もいるためである。ただし、利用回数があまりにも多いのではないかとということで、違和感を覚えた次第である。

かなり古い話なので、分かる方もいないと思うが、私の記憶の範囲では、この事業が立ち上がった時、最初は1回500円という話だった。当時、福祉有償運送事業が広まる前だったので、白タク行為になるということでタクシー協会として意見し、結果無料になったはずである。無料であれば協議会も不要で、タクシー事業者も呼ばれない、という経緯だったと認識している。

伊那市についても、福祉有償運送をしているところが何社もあったが、担い手の高齢化も進み最終的には解散になった。輸送サービスを活発に引き受けていた事業者でも、撤退するときの最終報告でも200件程度だったはずである。それを踏まえると、南箕輪村の福祉移送サービスの件数には、非常に違和感を持っている。もっと前にこの件も協議もできたのではと思うところがある。今後どのように南箕輪さんとどう付き合っていくか、検討を重ねていきたい。

●SCOP 富樫  
(受託事業者)

福祉輸送サービスの件で、白川委員から「今まで全く資料が出てこなかった」という話があったが、そこに関しては少し違う。

昨年度の計画策定の段階で、村の交通関連事業のなかにこの福祉輸送サービスがあり、1ヶ月あたり4往復まで、車両数3台、登録者数240人で、年間利用回数が6,400回という資料は会議の中で出してきた。福祉輸送サービスの中に、障がい者、要支援、要介護の方は、一般のタクシーとは別の枠組みでサポートする必要がある。難しいのは70歳以上で交通手段がない方という設定をしているが、この辺りは議論が必要である。

この福祉輸送サービスも予約が取りにくいということのようなので、今後は福祉輸送サービスでないといけない方たちにより絞り込む形で、通常のタクシー助成に移れる方はそちらを積極的に利用してもらう。それでうまくバランスが取ればと考えている。

いずれにしても、今回の新しく始まるタクシー助成もだいぶ枠は広がったが、どの程度使われるかは使ってみないとわからない。少し様子を見極めながら、制度を拡充していく、調整していくというのが、よいやり方と思っている。

## 5. 閉会

- ・事務局より閉会の辞