

件名	令和6年度 第1回小千谷市地域公共交通協議会				
日時	令和6年6月25日(火) 13:30~15:30				
場所	小千谷市役所 大会議室				
委員名簿及び出席者	出席者：委員17名中13名				
		団体名	役職	氏名	出欠
	委員	小千谷市	副市長	山口 良信	出
		越後交通株式会社	小千谷営業所長代行	外山 幸一	出
		小千谷ハイヤー協会	事務局長	國松 正	出
		東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 企画総務部 経営戦略ユニット	ユニットリーダー	吉田 勤 (代理：皆川)	出
		国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所	計画課長	水口 直人	出
		新潟県長岡地域振興局	地域整備部 計画調整課長	神田 光行	出
		小千谷市	建設課長	勝野 和晃	出
		新潟県小千谷警察署	交通課長	加藤 博章	欠
		西小千谷地区町内会長協議会	副会長	仲 邦男	出
		東小千谷町内会長協議会	会長	杵淵 晶司	出
		真人地区町内会長協議会	会長	瀧澤 功	出
		片貝町協議会	会長	大矢 幹雄	出
		国立大学法人長岡技術科学大学大学院 環境社会基盤工学専攻	教授	佐野 可寸志	欠
		国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部	交通企画課長	新倉 孝礼	欠
		国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局	首席運輸企画専門官	塩原 隆太郎	出
		新潟県長岡地域振興局	企画振興部 事務専門幹	大平 一茂	出
		日本労働組合総連合会新潟県連合会 中越地域協議会小千谷支部	事務局長	小嶋 高則	欠
	事務局	小千谷市にぎわい交流課	課長	佐藤 俊夫	出
小千谷市にぎわい交流課		課長補佐	山田 淳司	出	
小千谷市にぎわい交流課		交流推進係長	安達 桂祐	出	
資料	別紙のとおり				

◇議事録

1. 開会（事務局山田進行）

2. あいさつ（山口会長）

山口会長：会議成立確認を願う。

事務局：本日の会議出席者は全委員 17 名中 13 名。

規約第 10 条第 2 項の規定により、委員の過半数の出席により会議が成立していることを報告する。

3. 議事

(1) 協議事項

事務局：【資料 1-1】【資料 1-2】【資料 1-3】【資料 1-4】説明

(1) 収入のうち国庫補助金の 4,834 千円については、循環バスに該当する地域内フィーダー系統確保維持費補助金であり、令和 5 年度まで運行している越後交通へ直接補助金が交付されていた。令和 6 年度からは交付先が運行事業者から法定協議会へと変更になったことから予算に反映させた。

異議なし：承認

事務局：【資料 2-1】説明

地域公共交通計画は、小千谷市内を走るバス路線の計画について、公共交通協議会として審議のうえ提出することとなっている。

小千谷市内のバスは、越後交通と南越後観光バスが運行している。

長岡駅前から小千谷を通り十日町までの県内でも 1 番長い「長岡小千谷十日町線」と「小千谷片貝長岡線」、魚沼方面川口小出方面に向かう「小出線」、「小国線」、川西町方面から十日町に向かう「川西十日町線」があり、小千谷市と隣接する市を結ぶ幹線的な面を持っている路線について、幹線系統の補助金を国と県からもらいながら運行している。

【資料 2-2】説明

フィーダー計画については、地域の幹線系統をつなぐ路線を設定している。

本町や小千谷総合病院のバス停から乗り継ぎをして、様々な場所に行ける利便性を確保するために循環線を用意している。

循環線については、越後交通から 10 月以降減便をお願いしたいと話を伺っている。

現在内回り外回り共に平日 4 便休日 3 便の運行をしているが、利用者の減少のため 10 月からは平日も休日と同様の内回り外回り共に 3 便に減便したいと申し出があった。それに伴い、計画の内容が若干変更になるため、事務局にて修正したものを国へ提出する。

神田委員：利用者数が減ったための減便との事だが、定期タクシー 30 を行ったために元々バスを利用していた方がタクシーを利用し循環バスの利用者が減ったということはあるか。

事務局：定期タクシー 30 のアンケートから普段バスを利用している方の中で定期タクシー 30 を利用した方がいるのは把握しているが、今回資料の循環バス利用者数に関しては、バスの事業年度令和 4 年 10 月から令和 5 年 9 月であり、定期タクシー 30 の実証期間（R5. 11～R6. 3）とは重なっていない。

異議なし：承認

事務局：【資料 3】説明

資料 3-3 塩谷線について、これまでバス車両では入り込めなかった中山・小栗山・朝日・

首沢について乗合タクシーで車が小型化したため入っていけるようになった。町内の方からは利用しやすくなったと声をいただいている。

【資料4】説明

【当日配布資料別紙「共創・MaaS 実証運行プロジェクト」】説明

小千谷市が名鉄観光サービスと協力し、主に観光事業についてこの事業を行う。

具体的には、山間地で公共交通に恵まれていないが、東山地区は錦鯉や闘牛など独自の文化を持っている。小千谷ハイヤー協会と協力しながら、新たな観光事業に繋げる実証実験を行うこととしている。

山口会長：日本版ライドシェアへの取り組みを小千谷タクシーが空き車両を活用して開始する予定とあるが、具体的に知りたい。

事務局：新潟市南区と新発田市で、7月下旬から8月初旬頃開始するよう動き出している。

県からは、8月頃小千谷市でも開始できればと聞いている。

小千谷タクシー側の受け入れ体制が進むかも調整中。

山口会長：一般の車を利用するか。

事務局：一般の車ではなく、空いているタクシー車両を利用する予定。

自分の持っている車を利用して人を乗車させるライドシェアではなく、小千谷市では小千谷タクシーの車両を使って運行する。ただし運転手については2種免許を持ったタクシードライバーではなく1種免許で運転する。運転する人の健康管理等は、タクシー会社が行うということで想定している。時間帯、曜日などは国と調整し、条件を満たした場合のみ利用できるようにする。

國松委員：ライドシェアについては、中央タクシーでも新潟県ハイヤータクシー協会から話があったが、アプリを運用していないため該当しなかった。アプリ導入が必要なため、県内でも限られた会社しかできない。事故の際はタクシー協会で補償することになるが、運行会社としてはメリットがある。

小千谷タクシーがライドシェアに利用する車両のナンバーを白ナンバーに変更するかは聞いていないが、白ナンバーなら車検は2年に1回、1種免許で運転できる。青ナンバーより白ナンバーは経費が安く、免許も2種免許がいらない。

外山委員：循環バスについては、乗車人数の減少と慢性的な運転手不足であり、減便をお願いしている。小千谷営業所に20人程度運転手がいるが、定年後再雇用の方が半数以上である。逆に若い運転手は会社全体で1人2人ぐらいの状況。減便等ご理解願う。

柏崎市で昨年の11月24日からAIデマンドを行っている。物珍しさもあると思うが、現状利用の需要はある。ハイエースを購入し、市内のタクシー業者と協力して運行している。運転手が1日に2~3人いて、AIの指示したルートを運行する。

國松委員：タクシー業界も平均年齢が65歳以上である。AIを導入したら、努力するつもりはあるが訓練がいると思う。今から懸念している。

皆川氏：公共交通を担っている立場として、一番の問題は人口減少だと思っている。学生が減ると定期収入が大きく落ち込む。課題を再認識した。

日本版ライドシェアについて、小千谷タクシーが手を挙げられているそうだが、アプリののせる等の整備はすでにされているか。

事務局：民間の会社によるシステムが、タブレット端末を含めいくつも開発されたアプリがあり、県の補助金を活用して導入の動きがある。

皆川氏：AIを活用したデマンドタクシーは、乗降できる場所が豊富に設定されており、地域の皆さんにとって非常に使いやすい交通になると思う。これから高齢化社会になった時に家から近い場所から公共交通を使えるのは一番いい使い方だと思う。利用状況を今後教えて欲しい。

事務局：本日配布資料AIデマンドタクシー「チョイソコみょうこう」は、妙高市のホームページで公開されているもの。妙高市は人口規模等小千谷市と似ているため、参考資料とした。資料のまちなか停留所を見ると、今までの路線バスの停留所の数より圧倒的に多くなっている。停留所間の乗り降りを一定の金額で自由に行える。相乗りすることで運行経費を下げる制度で、当市でも導入していきたい。

水口委員：道路整備に携わる立場から発言させていただく。人口減少は公共交通のみならず今の交通

全てに非常に重大な問題となっている。困りごとに対する施策や方法論を単に取り込んでいく事はもちろん重要だと思うが、小千谷市はしっかりと現状を分析していると感じる。

タクシー会社のドライバーが確保できず車が余っていること、公共交通が届かないが観光資源はたくさんある地域があることなど、しっかりと分析して、こういう新しい取り組みに繋げていくこと自体は非常に価値がある。効果検証することも今後の公共交通のあり方を含めて、市の交通全体について非常に成果が得られると思う。

人材育成事業を小千谷で行うと報告があったが、人流を分析したデータ等を使いながら研修すると聞いた。我々道路事業も当然人流、移動手段、どこからどこへ、どのぐらいの時間帯でいくかというような情報も分析しながら、事業に繋げていく。こういったデータは大事であると改めて感じた。ぜひ実現していただければと思う。

神田委員：昨年行った定期タクシー30の結果、どの様な利用が多いから今後こうするという事が決まっていれば教えて欲しい。色々な実験をやる中で、こういう利用があるからこういうのを使っていくというデータがあると良い。

もう一つ、公共交通のどちらかというタクシーとバスをうまく使っていこうということだと思うが、JR小千谷駅の利用についても絡めてあると良いと思っている。このバスに乗ったら小千谷駅でちょうどいい電車がある、というのが時刻表を見てもよくわからない。利用者目線でわかりやすい時刻表というのも非常に大事だと思う。このバスで小千谷駅に行くと長岡や新潟に行けるというのも、よく公共交通を利用する人はわかると思うが、ほぼ使わない人にとってはわかりにくい。そこがわからないと利用者は増えないと思う。

その辺も踏まえて、今車を使用している人も将来は使わなくなるだろうし、事故等で突然車椅子になるかもしれない。そういう事を考えたときに、利用者目線で誘導をしっかりと行っても良いのではと感じる。

事務局：定期タクシー30については、昨年度実証実験を行ったが、今年度同じような形での実施は今のところ予定していない。理由として、この制度ではお客様から負担いただく運賃と小千谷市の負担する金額、国県の補助金のバランスがうまくいかなかった。利用される方から負担いただくことで公共交通は成り立っているものであるため、来年度以降のAIデマンド交通のその導入に当たっては、知見を生かしながら、ある程度利用しやすく、かつある程度負担をいただく料金設定にしていければと考えている。

勝野委員：人口減少によって公共交通機関のこれからが先細りになっていくというのがもう見えているという事がよくわかった。色々チャレンジをして、循環バスが通っていたり、定期タクシー30が実証実験されたり、循環バスについては廃止したいという中でAIデマンドが出てきたのだと思う。AIデマンドについて、先行事例で妙高市と魚沼市にて開始されるということであるが、小千谷市の冬の雪をこのAIデマンドがどれだけ捉えて使えるか。皆に反映ができてたくさんの停留所ができて停まればいいが、冬と夏の道路状況は、道路の除雪ができるできない、消雪パイプがないとでは大きく変わっていて、年間を通して同じような使い勝手ができない。ぜひチャレンジして、通年でどのような使い方ができるかやってみなければわからないことなので、期待したいと思う。

仲委員：西小千谷地区の皆さんは自分たちでも歩いて行けるし、近くにお店もあるし、公共交通への関心はそんなに高くはないと思う。利用するとしたら、坂道やバスの入れない路地もあるので、高齢者の方はどちらかというタクシーを利用しているようだ。元気な方は、歩いたり自分で運転している。

素晴らしい交通のシステムがあっても、高齢になると利用の仕方について心配になる。

事務局：AIデマンド交通について本当はアプリ100%にしたいが、利用者層を考えると電話での受付という方がまだまだ圧倒的に多い現状であると伺っている。

杵淵委員：冬期間の定額タクシー30の結果報告は報告を受けたが、夏の間のデータがない。夏と冬では違いが出てくるのではないかな。ぜひ分析してみたいと思う。

他の県内の市町村では、免許返納者へタクシー券の補助をしている所がある。そういう高齢者の人をどうやって支えて行くか考えることが、我々の使命でもあると思う。

事務局：AIデマンド交通が全てを解決するという事はもちろんないと思うが、ある程度これが

運行される地域については、非常に安価な金額でほぼ行きたい場所、例えば買い物や通院ができるようになると思っている。制度を早めに導入することで免許を安心して返せるよう考えていきたい。導入範囲や新しい制度が導入されない地区について、どうしていくか一緒に考えていかないといけない。

瀧澤委員：山間地まで制度が導入されるかは非常に疑問だと思っている。

真人地区では、十日町川西を通り小千谷市街地へ出るバスがある。学生が多いわけではないが、学生が利用する時間帯は3人程度乗車していると思う。けれども昼の便に乗車すると私しか乗っていない。こういった状態だとやっぱり厳しいなと思うが、十日町から小千谷の間で乗車が少ない真人だけ抜けるかというところもいらない。

地域で公共交通の代わりができれば種の一つとはなるだろうが、ただ先を見据えれば高齢者が増えるので先行きが明るくないのが実際である。

非常に大変だと思うが、ある程度田舎に住んでいる人は自助努力をしておく必要があると思う。最近テレビで子供に迷惑かけたくないと言っている方がいるが、子供に迷惑かけてもいいというように考えを変えていかないといけない。周りの人がみんなやってくれと考えるのは駄目だと思っている。

大矢委員：先ほどバスの減便という話が出た。片貝まつりがあるが、越後交通からは臨時バスの運行が難しいと話があった。人材育成もあって減便せざるをえない場合もあると思うが、一番の原因は乗客が少なくなった人口減も大きな要因の一つだろうと思う。逆に現状に合わせて減便にすることで地域の生活の魅力が全然なくなってくる。

そういったことも考えないといけない。

小千谷市の総合計画では少子高齢化をどう打破するか、若者をどうやって増やしていくかが一番重要な課題だと思っている。現状に合わせて、現状通りのことをやっているという施策ではなく未来を見据えて住みやすくすることを追求することも、公共交通の一つの役割と思う。

片貝町では一人暮らし世帯が170以上、高齢者世帯だけでも500近くなった。約3,000人の地区でもものすごい高齢化率である。今回は定期タクシー30の対象地区ではなかったが、新しいものをどうやってPRして参加させるか、PRの仕方というのも考えていかなければならない。高齢者の方が社会情勢等新しい情報が得られないのが現状だと思っている。逆に若い人にはSNSに情報をたくさん出して発信しなければいけないような状況で両極端になっていると感じる。

塩原委員：令和6年度に検討開始する事項として、最先端の取り組みをすると知った。私は色々な地域公共交通会議に出席しているが、自治体の担当者に聞きますと交通事情が複雑だったり、色々な事情が絡み合っている部分がある。

モビリティ人材育成事業では、人材育成を行うことは非常に重要な部分だと日々感じている。

運送事業の法律が大きく変わったのが平成18年頃、この時に乗合タクシーが初めて導入されたが、どんどんAI等で便利になっていく一方で、デマンドのシステム費用やキャッシュレスの費用等お金がかかり、何か補助がないかとお問い合わせをいただいている中、皆さん知恵を出し合って便利になっていければいいと思う。

定期タクシー30という取り組みも存じ上げていなかったが、使いやすい取り組みをされていたのだと感想を持った。

大平委員：ライドシェアについて1点お聞かせいただきたい。空き車両を活用して参加するのは一般の方ということだが、時間も限られて毎日従事できない可能性が高いと思うが、実際に従事する方の確保はどのように行うのか。

事務局：タクシー会社がある程度探すと伺っている。ただ、顔も名前も知らない初めて会う人にいきなり会社名の入った車両を貸し出して運行させるというのが本当にいいのかというのはすごく心配されている。最初は、例えばタクシー運転手の身内の方等ある程度気心の知れた方に運転してもらおう事を想定していると伺っている。ただこれが制度的に広がってくれば、そのために契約する方も出てくると思う。

大平委員：長岡地域振興局で地域再生を担当していますので、その観点から申し上げる。

日本経済新聞では、地域再生というテーマで毎週末色々なテーマを扱っている。確か6月

15日の記事に、バスを中心とした地方交通について取り組む特集があった。どこの地域も相当苦勞して色々な取り組みをしている。

一つには、企業が運行する従業員の通勤バスを一般に開放するような実験をやっている静岡県の都市があったり、あと奈良県では、バスの運行費用の見える化など財政負担がどのくらいあるのかを住民の方に広くお知らせする取り組みが多い。奈良県香芝市では、バス停ごとの乗降者数を市のホームページに載せている。どうやって維持していくか、皆さんに乗っていただく事が大事だという観点から頑張っている市町村もある。小千谷が取り組んでいるような取り組みをやろうとしている市町村もある。色々な知恵を出して取り組んでいかなければならないと感じた。ぜひともこのような新しい取り組みを進めていっていただきたい。

#### 4. その他

事務局：第2回の協議会について、9月に開催をする予定。場合によっては書面開催の可能性もある。後日決まり次第連絡する。

AI デマンドタクシーの先進地事例視察について、事務局で調整を行った上で案内したい。

#### 5. 閉会

以上