

令和 7 年度第 5 回 皆野町地域公共交通活性化協議会 会議概要

日 時	令和8年 2 月20日(木) 14:00～
場 所	皆野町文化会館 3 階 A 会議室
出席者	別紙名簿のとおり ※名簿のほか町コンサルタント事業者である株式会社アイ・ディー・エー(社会技術部)が参加 ※以下の議事概要については発言者ごとに次の記号表記を行う ●委員 ○事務局 △コンサル(株式会社アイ・ディー・エー社会技術部)
・ 委員 4 名欠席 ・ 皆野町地域公共交通活性化協議会設置要綱第 6 条第 2 項の規定に基づき、過半数の委員の出席により、会議を開催する。 ・ 皆野町地域公共交通活性化協議会設置要綱第 5 条第 2 項に基づき、長島会長を議長に指名。 ・ 協議会議事概要については町ホームページにて公開する。 【要約】 (出席：委員 10 名・事務局 3 名・コンサル 3 名 欠席：委員 4 名) ・ R7.11.1～R8.1.31 (3 か月間) デマンド交通実証実験結果について報告。 ・ 登録者数 (R8.1.31 時点) 154 人 ・ 実利用者数 42 人 ・ 総利用件数 345 件 ・ 実証実験における利用者の実態として、既存の交通手段からの移行なのか、新たな外出機会の創出なのかについて質問があった。また、行きと帰りの利用人数に差が見られることから、帰りは町営バスやタクシーなど他の交通手段へ転換している可能性についても質問が出された。 ・ 運行受託者からは、お出かけタクシー利用者がデマンドタクシーへ移行した事例が確認されていること、実証実験が無料であった影響が大きいと考えられることが説明された。また、通院などでは診察終了時間が読めないため帰りの便が合わず、他の交通手段を利用するケースが見られたことが報告された。 ・ 運行形態については、固定ダイヤ方式よりも、運行時間内で随時配車する方式(時間フリー型)の方が利用実態に合うのではないかと意見が示された。一方で、デマンド交通の導入に当たっては、路線バスやタクシーとの役割分担を明確にし、公共交通同士の競合を避けることが重要であるとの指摘があった。 ・ また、デマンド交通は交通空白地の移動手段確保を目的として検討してきた経緯があるこ	

とから、運行範囲や乗降方法については制度趣旨を踏まえて整理する必要があるとの意見が示された。

- ・ 制度面については、本格運行を行う場合、自家用有償旅客運送として実施することを想定しており、乗降ポイントや運送方法を明確にする必要があること、途中下車の扱いなどについては事前に県へ確認することが望ましいとの説明があった。
- ・ 地域公共交通利便増進実施計画（素案）について、委員からは、本計画は最終的に国土交通省の認定を受ける必要があることから、事前に関東運輸局交通政策部による確認を受けたうえで手続きを進める必要があるとの説明があった。また、運輸局と町との間で事前の打合せを行い、計画内容について個別調整を進めることが望ましいとの意見が示された。
- ・ 議長からは、デマンド交通の運行形態なども含め、今後事務局と運輸局、国土交通省との間で調整を進めながら計画内容を精査していく方針が示された。本日の意見を踏まえて計画案を整理し、次回協議会において改めて事務局から提案することとされた。

1. 開会（議長：長島会長）

2. 議事

（１） デマンド交通実証実験結果の報告について 資料 1

- ・ 説明（事務局）
- ・ 補足（運行受託者）

●（川村）：丸通タクシーから、現在実施しているお出かけタクシーと、今後デマンドタクシーを本格運行する場合の併用は難しい可能性があるとの意見があった。そこで、今回の実証実験でデマンドタクシーを利用した人について、「導入前に別の交通手段を利用していた人が移行したのか」あるいは「導入後に新たに外出する人が増えたのか」その状況が分かれば教えていただきたい。また、利用実績では行きと帰りの人数に差が見られることから、行きはデマンドタクシー、帰りは町営バスなど別の交通機関を利用するなど、他交通機関への波及や相乗効果がある可能性も考えられる。その点について把握している内容があれば伺いたい。

→●（金子委員随行者）：すべての利用者ではないが、お出かけタクシー利用者がデマンドタクシーへ移行した事例は確認されている。今回の実証実験は無料で実施したため、その影響は大きかったと考えている。また、「乗りたい時間に便がない」という意見が多く、例えば病院の診察が早く終わった場合でも帰りの便が合わず、1時間待つか、タクシーを呼び「お出かけタクシー券」を使って帰宅した事例もあった。日野沢地域では行きの利用が20件程度に対し帰りは10件程度に減っており、帰りはバスやタクシーなど別の交通手段へ転換しているケースが見られた。

→●（中）：通院の場合、診察が終わる時間は予測が難しい。買い物であればある程度時間

の見当がつくが、病院は待ち時間や診察時間が読めないため、帰りの時間を決めることは困難である。この点については、増便ではなく他の公共交通を利用してもらう形になるのではないかな。

●（長島議長）：秩父丸通タクシーとして、便数を増やすことについてどのように考えているか。

→●（金子委員随行者）：事業者の立場としては、増便よりも固定ダイヤを設けず、運行時間中であれば依頼に応じて迎えに行く方式に変更する方が望ましいと考える。ダイヤがない方が住民は柔軟に移動できる。また、「何時にまちなかへ行く便があるか」「何時に帰る便があるか」という概念が利用者に十分浸透していないという実感がある。時間フリー型の方が実証結果にも沿った運行形態になるのではないかな。現行制度では、まちなかに出た後に買い物など別の場所へ立ち寄るニーズにも対応しにくい。

→●（長島議長）：行政としての論点は、路線バス・お出かけタクシー・一般タクシーが存在する中で、地域公共交通としての合理的な差別化をどのように図るかという点である。デマンドタクシーは路線バスとも一般タクシーとも異なる交通手段であり、その位置付けが最大の論点である。専門的立場の委員から意見を得ながら方向性を整理していきたい。

→●（秦野）：今回の実証運行は初めての試みであり、得られたデータはすべて成果である。その上で重要なのは他の公共交通との住み分けである。アンケートを見ると、普段からバスやタクシーを利用している人ほど今回の利用が多い傾向がある。無料の影響はあるものの、町営バスからどの程度移行があったかは把握する必要がある。公共交通同士の「共食い」が起きると非常にもったいないため、役割分担を意識する必要がある。今後本格運行を検討する際には、この３か月間で町営バスの利用がどう変化したかを重要な判断材料とすべきである。

●（長島議長）：住民の立場からすれば、玄関先から目的地まで行ける交通が最も便利である。しかし、その場合はすべてタクシーのような形になってしまうため、合理的な差別化が重要であり、この協議会で検討していく必要がある。10時台のダイヤ調整やフリー型運行については今後の検討課題とする。

→●（浅見）：路線バスで対応できる部分は路線バスで対応し、デマンドタクシーは交通空白地をカバーするという考え方で議論してきたはずである。その観点からすると、自宅からあらゆる場所へ柔軟に運行する仕組みは本来の目的から見て不合理である。例えば大字皆野エリアで自宅をすべて乗降可能とすることや、主要ポイント間の移動を認めることは適切ではないと考える。どこまでを認め、どこで制約を設けるかのバランスを取ることが協議会の役割であり、現時点では運行ダイヤの調整と乗降ポイントの若干の見直しにとどめるのが妥当である。

●（長島議長）：大字皆野では公会堂が乗降ポイントとなっているため、自宅を通り過ぎて公会堂まで行き、そこから歩くといった事象も起きている。このような運用が合理的かどうかについても検討が必要である。

→●（浅見）：例えば予約では公会堂までとしていた場合でも、途中で自宅前に降ろすことについて法的な問題はないのか。

→●（川村）：現在は白ナンバーで運行しており、道路運送法上の許可運送ではないため、現状について法的評価を行う立場にはない。今後有料化して乗合運送として実施する場合には、乗降ポイントの設定や行先の決定など運送方法を明確にする必要がある。協議会で協議が整えば自家用有償旅客運送として実施可能であるが、途中下車の扱いなどは個別判断となるため、事前に県へ確認することが望ましい。

○（事務局）：本番運行は自家用有償旅客運送を想定しているが、途中下車の可否よりも、まず運送方法をどう設計するかが重要である。ポイントを自由に設定する方式とするのか、ポイント間の移動に限定するのかなど制度を整理した上で運用を決める必要がある。

→●（金子）：町外への移動についても整理しておく必要がある。

→○（事務局）：本制度は、町営バスへのアクセスが難しい交通空白地の住民をまちなかへ連れてくることを目的として導入を検討してきたものであり、現時点では他町村への乗り入れは想定していない。交通空白地解消の観点から合理性を踏まえて検討していく必要がある。

→●（金子委員随行者）：今回の実証実験により、交通空白地の住民がまちなかへ移動するニーズは一定程度確認できた。一方で、まちなかに住んでいても買い物や通院が困難な人も存在する。今後タクシー事業の維持が難しくなる可能性もあるため、自家用有償運送など地域で支える仕組みを検討することで、町中の移動困難者も含めた交通手段の確保につながる可能性がある。この点についても共有しておきたい。

（２） 皆野町利便増進実施計画（素案）について 資料 2

・ 説明（コンサル）

●（長島議長）：「利便増進実施計画」は現時点では素案段階であり、今後改めて提示される予定であるが、計画全体、個別事業、記載方法等について意見はあるか。最終的な計画認定は国土交通省が行うこととなるため、川村委員から意見があればいただきたい。

→●（川村）：利便増進計画については、最終的には国土交通省が認定するが、その前に関東運輸局交通政策部で事前確認を行った上で上申する流れとなっている。現在、事務局が運輸局と調整を進め、指摘事項への対応も行っていると認識しているため、その方向で進めてもらいたい。また、この会議の場とは別に、事前に運輸局と皆野町との間で打合せの場を設け、個別に調整することが望ましい。あわせて、資料を確認したところ、2

ページ目の「スクールバス、通学手段の確保」において、小中学校の統廃合について記載されていた。国土交通省では、地域の関係者による連携協働のカタログを作成しており、全国各地で、小中学校の統廃合に伴い、スクールバスとコミュニティバス、企業送迎、路線バス等を統合し、効率化を図った事例が掲載されているため、参考になると考える。

- (長島議長):デマンド交通の件も含め、先ほどから今後精査していくとの話があったため、事務局と運輸局、国土交通省との間で調整を進める。本日出された意見をもとに計画案を取りまとめ、次回協議会において事務局から提案することとする。なお、そのほか計画案について意見がある場合は、事務局へ2月中に連絡願いたい。

3. その他

4. 閉会(副会長)

以上