

## 小鹿野町地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	令和7年10月14日(火) 13:30～14:50
場 所	小鹿野町役場 2階 防災対策会議室
会 長	小鹿野町副町長 持田孝史
出席委員	田端伸英、秦野 凌、金子理恵子、関根 肇、高原 昭、陽田廣治 強矢福司、南 由道、川村英輝、相川かつし、齋藤幸太、齋藤昂大 (熊木克典代理)、古川雄哉(西野常博代理)、田嶋哲也、坂本豊和、 加藤恭浩、南 徳秀
欠席委員	関口正明、黒沢裕幸、坂本一男、黒沢史郎、田中文明、小林 修、 吉田 樹、駒井 理
事 務 局	小鹿野町まちづくり観光課副課長 出浦重聡 小鹿野町総合政策課主幹 齊藤 修 小鹿野町総合政策課主任 守屋知子

### ■小鹿野町地域公共交通協議会設置規約の一部改正及び小鹿野町運賃協議会設置規約の制定について

(委員)

○運賃協議会のメンバーは、実際にどういった方を想定しているか。

(事務局)

○小鹿野町運賃協議会設置規約(案)第3条の第1号については、実際に運賃を設定又は改定しようとする交通事業者、第2号の関係住民の意見を代表する者については区長協議会の会長、副会長、第3号は本日出席をいただいている関東運輸局埼玉運輸支局の川村委員、第4号の町職員は副町長を想定している。

(委員)

○タクシー事業者は運賃協議会に入るのか。

(委員)

○運賃協議会は独禁法に抵触しないよう、運賃を決めようとする事業者一者のみが参加することになる。

### ■自家用有償旅客運送の新規登録について

(会長)

○本日、議題に関連するとのことで、西武観光バス倉尾線に乗車してきた委員がいるのでご感想等いただきたい。

(委員代理)

○朝の便に乗車した。小鹿野役場から長沢までの間は私以外乗車している人はいなかったが、折り返しの長沢発では私以外に1人、次のバス停大石津で1人、また秩父市内の上吉田地内で1人の4人が乗車した。

人口減少が続いていく中、数人しか乗らない状況でバスの運行を続けるのは大変だと感じた。乗客との会話の中で、倉尾線廃止後、乗合タクシーは便利にはなるが、高齢になった時に自分で予約ができるのかというところを心配していた。

今後、自家用有償旅客運送の取り組みをしていく中で、予約の方法など住民の方が使いやすい仕組みができればいいのではないかと感じた。

(委員)

○倉尾線の乗車人員は年間およそ1,000人、1日当たりだと1.3人となっている。バス業界を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、今後、路線の整理を行っていく中で、バスが必要な乗車人員なのかというところが大事になってくる。10人以下、普通免許証で足りるのであればバスではなく他の交通手段で進めていくことが、今後、持続可能な経営を考えるにあたり必要なことなのではないかと考えている。

○毎日、乗務員19人がそれぞれシフトをこなしているが、3人足りない状況でなんとか運営している。今後、持続可能な路線バスを考えていくと、バスが必要とされるところで運行していきたい。小鹿野町で言えば、小鹿野線は西武秩父駅までを繋ぐ重要な路線という話をいただいたが、この路線を何とか持続可能にしていくために、今回、倉尾線を廃止させていただくことで町と調整させていただいているところなのでご理解をいただきたい。

(委員)

○倉尾線の一部は秩父市内を走っているが、倉尾線を廃止し自家用有償旅客運送を導入しても秩父市の住民は利用できないが大丈夫か。

(委員代理)

○現在、吉田地内で乗合タクシーを運行していただいている。小鹿野町内に入ってくるということになると停留所の制限がかかってきて、しっかり利用できないかたちになっている。今の説明だと小鹿野町の住民で登録した方が小鹿野町の乗合タクシーを利用できるという内容なので、吉田の住民が小鹿野町どこからでも乗りたいとなると乗れないということは一部あるのかなと。

(委員)

○地域的なものもあるので、今後、秩父定住自立圏の中で広域的に考えていくことで実現するかもしれないが、今の段階だと無理なのではないか。

(委員)

○原則緑ナンバーは発着のどちらかが区域内なので法的には難しいかもしれないが、広域的に考えていくのであれば相談いただければと思う。

(委員)

○法律上できないのではないかと。秩父定住自立圏に意見を出していくことが重要だと思う。また、定住自立圏の事務局は秩父市なので、こういう意見が出たというところもご理解いただきながら、秩父地域公共交通協議会で検討する必要がある。

(会長)

○広域的に秩父地域をどうしていくのかというところが非常に重要であり、埼玉運輸支局や県等に相談をしていきながらより良い方法を探っていかなければいけない。秩父定住自立圏をもっている秩父市さんにご協力をいただきながら、交通弱者の皆さんがより良い方法でやっていければと考えている。

(委員)

○路線バスには県や町が多額な補助金を負担している状況にある。また、先ほど乗務員の状況についても話をいただいた。私は代替の交通政策の確保ができれば今ある小鹿野町の志賀坂線、町営バスも乗合タクシーに替えてもいいと交通会議で意見を出している。

○先日、乗合タクシーを利用させていただいたが、スムーズに乗ることができ、親切丁寧にもれなく対応いただいた。この乗合タクシーをうまく活用していけば、町内全てのバス路線がこれでいけるのではないかと確信した。

○小鹿野町の乗合タクシーは運賃も安く、77歳以上は無料で乗ることができる。77歳になったら運転免許証を自主返納しようと考えている。ぜひ、小鹿野町はこの制度を続けていっていただきたい。

(委員)

○5頁の運行概要だが、実証実験が6月1日から7月31日まで、本格運行が8月1日からということだが、実証実験の期間にどういったことを検証されるのか。また、検証の結果、運賃や利用方法が変わるという可能性はあるのか。

(事務局)

○運賃等についての変更は想定していない。2ヵ月間実証実験を行いアンケートを実施する。8月1日から引き続き本格運行になるが、意見集約を行い、金子社長と相談しながら改善できるものについては改善していきたい。

(事務局)

○補足だが、地元住民から乗り方がよくわからないなどの声もいただいている。乗合タクシーに対する不安も多々あるようなので、練習ということも含めて実証実験を行うといった部分もある。

## ■乗合タクシーの利用対象区域の追加及び旅客の範囲の変更について

(委員代理)

○今、説明いただいた乗合タクシーの運行区域と先ほどの資料2の自家用有償運送運行区域の違い、結果としては同じ区域で運行して同じ区域外での乗降場所があるということだが、実際利用者側としてはどういう違いがあるのか。予約の受付窓口でここからここに行きたいと予約したときに、乗合タクシーが来る場合もあれば自家用有償旅客運送が来るとか、それとも利用者側が判断して乗合タクシーを予約する、それとも自家用有償旅客運送を予約するとか、それぞれの違いがよくわからなかったので教えていただきたい。

(事務局)

○利用者側からの違いというものは想定しておらず、逆に乗合タクシー、自家用

有償旅客運送と制度は違えど利用者側からは同じ利用方法で利用できるという考えです。

(委員)

○今、運行している乗合タクシーは、緑ナンバーで1人乗りのワゴン車だが、今度、倉尾に導入する車は白ナンバーでミニバンになる。自家用有償旅客運送にした理由は、今の乗合タクシーは大型二種を持っていないと運転できないが、白ナンバーのミニバンであれば講習を受ける必要があるが第一種運転免許証で大丈夫である。運転手の確保についても広い範囲で募集できることから自家用有償運送で運行したいとこちらから小鹿野町に頼んだ経緯がある。

また、倉尾で車が不足した場合には、今、運行しているワゴン車が空いていれば倉尾に行けるといような広い範囲で考えている。

(委員代理)

○倉尾地区が白ナンバーのミニバンをメインに、小鹿野、長若地区が緑ナンバーのジャンボタクシー、もし予約の関係で倉尾地区に2台必要になった場合、また、小鹿野、長若地区に2台必要になった場合にはそれぞれ2台がどちらかに行くということでもいいか。

(委員)

○そういうこともできるという、効率よく配車できるように考えている。

(委員)

○病院から予約をしようとしたら車が無いので行けませんという話を聞いたことがあったのだが、この自家用有償旅客運送制度を使うと運転手の確保が容易になるので、そういったことが少なくなるということでもいいのか。

(委員)

○今の話は一般のタクシーの話か。

(委員)

○今の話は一般のタクシーの話だが、乗合タクシーも含めてこの制度を使えば運転手が容易に確保できるので、そういうことが減る可能性があるのでは。

(委員)

○乗りたいときに乗るといのが一般のタクシーになる。乗合タクシーを利用する場合にはあらかじめ予約をしていただくわけで、利用したい時間がわかっているれば病院にこの時間と予約をしてもらえば利用しやすくなる。

(委員)

○運転手不足の解消になるのかどうか。運転手の確保が容易になると。

(委員)

○一般のタクシー運転手の確保は、第二種運転免許証の所持者が少ないので難しい状況にある。自家用有償旅客運送であれば白ナンバーになるので、第一種免許証の所持者はたくさんいる中で運転手は比較的確保しやすいのではないか。

(委員)

○長野県栄村ではタクシーの代わりに一般の人が自分の車を使って乗客を運ぶサ

ービスを行っているが、事務局は把握しているか。把握していればどんな事業なのか。

(委員)

○栄村の件は把握していないが、実費の範囲内で行っている住民によるボランティア輸送ではないか。

(委員)

○ボランティアの輸送サービスで、地域の中で自分の車を使用してサービスを行うもので全国各地で事例がある。住民による高齢者等の外出支援となっている。

(委員代理)

○公共ライドシェアと呼ばれているもので、法律上は自家用有償旅客運送になる。実施する主体が町でタクシー事業者が協力するものもあれば、NPO法人が協力し合いながら実施するものもある。埼玉県内だと東秩父村や飯能市の旧名栗村で同様の取り組みが行われている。

(委員)

○資料3の乗合タクシーの利用対象区域の追加及び旅客の範囲の変更について、追加及び変更の期日が10月1日なのは、乗合タクシーについてはバスの廃止後に、6月から9月末までの間は自家用有償旅客運送でカバーするという認識でいいか。

(事務局)

○倉尾線の廃止をもって乗合タクシーの運行区域を倉尾地区に広げるという想定でいる。

(委員)

○念のための確認だが、運行区域の資料中、区域外乗降地点が複数登録されているが、区域外乗降地点から区域外乗降地点への移動はできないということは認識しているか。

(事務局)

○認識している。