

令和7年度第1回小松市地域公共交通活性化協議会議事録

- 日 時 : 令和7年7月17日(木) 14時00分～17時00分
- 場 所 : 團十郎芸術劇場うらら2階 会議室
- 出席者 : 別紙

内 容

1. 開会挨拶

(市長 宮橋会長)

- 本年度より副市長に代わり会長を担う。
- 本協議会の更なる機能強化に向けて規約を改正し、委員定数を増やしている。
新たな委員として公立小松大学の高山先生、名古屋大学の加藤先生、IRいしか
わ鉄道の杉藤氏に参加いただく。高山先生には副会長も務めていただく。
- 今年度、小松市地域公共交通計画のアップデートに伴い、地域交通計画専門部
会を立ち上げ、加藤先生に部会長を務めていただく。
- 人事異動に伴い、新たに委員になられた方々もいる。本協議会を通じ、委員の
方々と共に地域住民や来訪者が利用しやすい地域公共交通を構築し、当市にお
ける移動の利便性を高めるとともに、地域の活性化を目指したい。
- 本市の取り組みについて紹介する。自動運転バスについては、小松駅-小松空
港間往復8.9km中の約7.5kmを対象に北陸信越運輸局に車両としてのレベル4申
請を行い、今年3月28日に許可いただいた。レベル4走行にかかる県公安委員
会の所管する許可については、現在申請に向けた準備を進めており、許可が得
られた後には実際にレベル4で走行を行い、路線バスとしての走行に向けた調
査検証を行う。残り約1kmの区間については、今後車両のセンサーやシステム
の高度化を進めることで、全区間でのレベル4許認可取得を目指す。これによ
り、ルール&フライトの拡大と持続可能な公共交通に近づけたい。
- 昨年2月29日に開始した小松市ライドシェア「i-Chan」については、当初は認
知されず利用も低調であったが、周知の強化やキャンペーンの実施を行い、現
在のアプリ登録者は1300人を超える。利用者から運行曜日や時間帯の見直しに

ついでご意見をいただいているため、本協議会で議論、検討したい。今年度秋にはIR栗津駅を中心とした南部エリアにて平日日中に乗合ライドシェアの実証実験を行う予定である。これにより、地域住民や来訪者の移動手段として、また、他の地域への拡大の可能性について検証し、交通空白の解消に取り組んでいきたい。

- 令和3年度に策定された「こまつ地域交通プラン」は今年度で終了する。地域住民、交通事業者との対話や、住民へのアンケートにより、移動に関する需要や潜在的ニーズを調査分析し、当協議会専門部会で協議しながら「こまつ地域交通プラン」のアップデートを進めていく。既存の鉄道、路線バス、タクシーに加え、自動運転バスや公共ライドシェア、デマンド交通、共助による地域乗合ワゴンなど、様々な交通モードをエリアや時間帯ごとに適材適所に組み合わせることにより、持続可能な公共交通の構築をめざす。「Komatsu9プロジェクト」の一つと位置付けて取り組む。

(事務局 本谷部長)

- 28名中23名の委員が出席しており、本日の会議は成立する。
(1名遅れて出席)
- 規約に基づき、会長が議長となり進行を行う。

2. 報告事項

(1) 地域交通計画専門部会からの報告

「地域公共交通計画をどう作るか、そのために本協議会をどう活用するか ～主役は地域、まとめ役は自治体～」

資料に基づき、加藤部会長より報告

【質疑応答】

意見質問なし

(2) 小松市地域公共交通活性化協議会について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

意見質問なし

(3) 令和6年度事業報告について

(4) 令和6年度収支決算について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【会計監査】

(小松市町内会連合会副会長 北川委員)

- 3月31日、市役所において、令和6年度地域公共交通活性化協議会の収支決算を監査したところ、適正に処理されていることを確認した。

【質疑応答】

(公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- P7、8の説明において、新型コロナウイルスの影響で減少した公共交通の利用者の鉄道利用はある程度戻ったが、路線バス利用は戻っていないとあった。背景として路線バスのサービスレベルも落ちたのではないか。どのような関係になっているのかを見ておかなければ、今後どの程度の運行本数を維持すれば利用していただけるのかが分からない。単に新型コロナウイルスの影響で減ったと理解するのは問題である。P8の説明において、高齢者のらく賃パスポート保有者が減ったとあった。令和元年から令和6年では、学生の保有者数の推移はどうなっているのか。学生の路線バス利用者の多くは高校生であると思われるが、その数が市内でどのくらい減ってきたのか把握する必要がある。人口の推計は何よりも良く当たる推計であり、見通しがしやすい。一方、高齢者の利用者数が減っている背景として、女性の高齢者ドライバーが増えていることなどがあるのではないか。そのような点も分析しておかなければ、今後の戦略が立てられない。

→ (事務局 津田室長)

- 我々も、計画作成する上で、データ分析などの観点を盛り込まなくてはならないと考えていた。サービスレベルの低下の可能性については、バスは確かに減便

されている。今後のプランの中でも、サービスの維持向上が図れるような形でどのように組み込んでいくかが重要なポイントである。高校生の数値は持ち合わせていないが、市内の高校の中でも一部の高校はバス路線が充実しているが、そうではない高校もある。高校生は、年度ごとに若干の上下はあるが、概ね一定に推移している。高校生の通学については、プランの中で更なる向上を目指していきたい。免許返納は一時増えていたが、その方々の移動についても今後の検討課題の一つである。高齢者の多くは自家用車での移動が中心となる生活をしており、自家用車をギリギリまで使わざるを得ない状況であると考えている。そのような方々が気兼ねなく公共交通を利用できる環境を整えることが重要であると考えている。

→（市長 宮橋会長）

- 指摘いただいた点は今後のプラン策定に生かしたい。
- 小松市立高校のクラス数が減少し、小松商業高校が定員割れになっている反面、あまり路線バスを利用しない小松大谷高校の生徒数が増えていることなど、高校生に関する状況を詳しく分析しながら、プランの策定をお願いしたい。

（北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員）

- 路線バス、コミュニティバスの収支はどのように算出しているのか。P8に61%、65%など記載があるが、これは収支率を表しているのか。

→（事務局 西本参事）

- コミュニティバスは業務委託料である。路線バスについては、補助金の収支の数字を記載している。記載のパーセンテージは収支率である。

（北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員）

- 学生輸送については、その学校の生徒数の推移によって利用率や利用者数は変わる。また、その時々々の住居位置により、数は上下していると思う。また、スクールバスを出している学校もある。駅から歩いた方が便利な学校もある。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 全国的に見た場合、原因はよく分からないが急に利用者数が上下することもある。自転車が便利であるという認識や、送迎が便利であるという認識などが学年単位であつという間に広がる現象がある。田舎の方から街の方に行きたい人が多く、田舎の高校の定員が割れる、また、他の地域からの生徒は多いが、現地の子どもは通わないというという状況もあるため、そのようなことも見ながら、変化を分析する必要がある。無理やり通ってもらのではなく、通ってもらえそうな方に通ってもら。一番良くないのは、元々通えないからこの選択はない、または、ここにはもう住めないと引っ越してしまうという状況である。そのようなことをならない為にはどうする必要があるかを考えてほしい。現状のデータは十分ではない。高校にヒアリングするなどした方が良い。他地域には、スクールバスと路線バスを統一し、学生証を提示すると無料で利用できるという例もある。また、大学生が通学だけではなく、市内の色々な所に行けるようになるようなことも考えると良いのではないかな。

(5) 小松市における公共交通の現状について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

意見質問なし

(6) 自動運転バスの取組状況について

資料に基づき、事務局（石黒主幹）より説明

【質疑応答】

(石川県企画振興部交通総合対策監室交通政策課長補佐石黒委員 代理出席 幸正主事)

- 自動運転バスの認識に関して、利用者の58.6%が自動運転バスを認識し、29.2%があえて自動運転バスを選んで乗車しているとあったが、58.6%を十分に認識しているのか、いまひとつと認識しているのか。残りの約1km区間に関して、課題があるとのことであるが、問題をクリアできる見込みはあるか。

→ (事務局 石黒主幹)

- 知っていただく、乗っていただくことで自動運転の重要性が高まる。残

りの約1km区間に関しては、今年度認可をいただけるよう取り組んでいきたい。

(国土交通省北陸信越運輸局交通企画課長 大村委員)

- 自動運転前のコミュニティバスでは、サイエンスヒルズなど別方面にも運行していたそうであるが、今後区間を広げる予定はあるのか。

→ (市長 宮橋会長)

- まずは、駅・空港間のレベル4実装を最優先していきたい。レベル2では、運転士の不足という社会的な課題の解決に繋がらず、一人で複数台を監視するレベル4の状況を作ることが重要である。まずは駅・空港間でのレベル4を目指し、その先に、区間を広げるということも考えられる。

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- P17に改善が望ましい事項として「加速・最高速度」とあるが、最高速度が速いと捉えると良いのか、最高速度をもう少し上げた方が良いと捉えると良いのか。電気自動車はかなり鋭い加速をするので、その点についてのクレームのような意見であるのか。また、現行の自動運転バスの最大定員は15人であり、それ以上は乗車できないとして運行している。日や時間帯によっては15名以上の利用希望者が来ることがあり、乗車を断らなければならない状況も発生している。空港線は荷物が多いことが課題に挙げられる。大型車両に今後更新する予定はあるのか。また、15名以上が来た時、今後他の方法で対応する可能性はあるのか。愛媛で、レベル4で運行しているバスにおいては、定員以上の利用者にはひとまず乗っていただき、手動で運転している。お客様をお断りすることは、バスとして心苦しい。市としてどのようにお考えか。

→ (事務局 石黒主幹)

- 加速・最高速度に関して、35kmで自動運転時は運行している。乗っているときに遅いという感覚はないが、周りの車を見ると抜かれていることが分かる。赤信号からの発信時も、周り比べると遅く感じると思う。

安全を最優先としているが、お客様からはご意見が出る。それを踏まえた上で、プログラムの改善・高度化を事業者に要望していきたい。車両の大型化、荷物に関しては、課題と感じている。自動運転車両の開発は、小型バスに注力されている状況にあり、大型バスを使っている事例もあるが、BRTなど周囲に車両がない状態での実証にとどまっている。全国としての開発状況を見極めながら判断していく。定員15名に関して、運行開始時から議論していたが、北鉄加賀バスとも話し、今の対応となった。今はお客様が集まりやすい時間帯でダイヤを組んでいる。北鉄加賀バスのダイヤと併せて最適化することが利用者に対して一番メリットがあると思う。また、他自治体の事例も参考に検討したい。

→（市長 宮橋会長）

- まだまだ開発が必要な分野であるが、小松市が先駆事例となっている部分もある。自動運転バスに取り組む他の自治体との連携も必要であると考えている。北鉄加賀バスに安全に運行してもらっていることは感謝している。国産車はまだ弱い。中型化、大型化していく部分において、国産車の開発には期待している。情報収集をしながら、より良い車両の導入を検討したい。

（公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

- 自動運転バスは全国からも注目を受けているが、自動運転バスに関する収入支出が報告されていない。収支率くらいは提示しても良いのではないかと。

→（事務局 本谷部長）

- 支出は億単位であるが、イニシャル・ランニングコストをどのように区分するかは不明な部分である。できる限り、収支率などを載せていきたい。

→（市長 宮橋会長）

- どこまでをバスの運行費用として積み上げるべきかはまだはっきりしていない。申請のための事業者への依頼費用などもある。運行にかかる費用として算出できるよう検討したい。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 伊予鉄バスは自動運転になる前に乗ったが、400メートルほどの距離である。歩いても行ける短い距離を走行しているため、自動運転バス導入後に訪れた際には利用しなかったが、自動運転になった為に乗りたいという方もいるようである。立ち席があれば手動運転になると聞いている。また、交通量が多い道路に流入するのが難しいとも聞いている。小松の残りの約1 kmは、さらに難易度が高いのではないかと聞いている。早い方が良いが、実験を重ね、十分なデータ収集をし、AIに勉強してもらい、確実に進めていけば良い。

→ (市長 宮橋会長)

- 国の重点地域に選ばれたいとの思いはある。そのために、レベル4を目指すことが重要である。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 単純に国の重点地域に選ばれることを目指す場合、伊予鉄のような難易度の低い、実用しやすいところを目標とする方が確実である。小松市は難易度の高い挑戦をしている印象であるが、高い目標を設定することで最終的には良い成果が得られると思う。

→ (市長 宮橋会長)

- 自動運転をきっかけに、バスに乗っていただける方が増えると良い。

(7) 小松市ライドシェアの運行状況について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- ライドシェアアプリ、運転手の登録者数、車両台数をお聞きしたい。

→ (事務局 西本参事)

- アプリへの登録は1,300人、運転手及び車両は15人（台）である。

(8) 乗降カウントセンサーの設置及びバスロケーションシステムの導入について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

意見質問なし

3. 協議事項

(1) 令和7年度事業計画（案）について

(2) 令和7年度収支予算（案）について

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

【質疑応答】

（公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

○ 乗合型公共ライドシェア実証実験について、小松市ライドシェアと、南部地区で行う乗合型との違いは何か。

→（事務局 津田室長）

○ 現状運行している公共ライドシェアは、木～土曜日の夜間（17:00～24:00）に運行している。対象エリアは小松市全域、能美市、加賀市などである。これから行う乗合型ライドシェアは、地域住民や来訪者の移動という観点からの昼間の実証実験であり、時間帯とエリア、目的が違う。

→（市長 宮橋会長）

○ 路線バスの減便があり、一部交通空白が生じていることも一つの契機となっている。

→（公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

○ 同じ枠組みでできない背景は何か。時間帯が違うだけでなぜ同じ名称にしないのか。乗合か乗合でないかは分かる。

→（事務局 津田室長）

○ 料金設定が夜間のものは高い。タクシー料金の8割である。普段の移動に適した料金設定ではないが、乗合にすることで各利用者の運賃を軽減できるという観点もある。

→（公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

○ 複数人乗ると安くなるというしくみであるのか。

→（事務局 津田室長）

○ 料金の設定は今後検討したい事項である。

→（公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

○ 一般的なAIデマンドとライドシェアの違いは何か。

→（事務局 津田室長）

○ ライドシェアは一般の方が運転手をする。デマンドタクシーはタクシー事業者に依頼する。運転士確保の観点において、他エリアへの拡大を考えると運転士が相当数になるため、ライドシェアの方式で一般の方を取り込んでいくことが大事である。

→（市長 宮橋会長）

○ 乗合型デマンドタクシーがある多くの場所では、停留所を設けている場合が多い。今のところ停留所を設けない想定の為、ドアツードアの実現を目指している。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

○ フルデマンドでも停留所を設けないケースもある。

→（市長 宮橋会長）

○ それを一般の運転手で実施するケースはあまりない。少なくともライドシェアの中で実現している例は聞いたことがない。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

○ 一種の運転手でも対応できるかどうかを実験で検証する価値はある。

【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

(3) 小松市地域公共交通計画のアップデートについて

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- スケジュールの都合が合えば、協議会委員の皆様にもぜひ、部会やワークショップに参加いただきたい。

【質疑応答】

意見質問なし

【承認】

意見質問はなく、承認された。

(4) 南部地区乗合ライドシェアについて

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

【質疑応答】

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- 本年3月にダイヤ改正による大幅な減便は運行する側としても申し訳ない思いがある。しかし、ライドシェアという形がなぜ先に出てきたのか伺いたい。AIオンデマンドによる乗合タクシーの運行が加賀市や金沢山間部でもあるのに、なぜ自家用旅客有償の方法で行うのか。ドアツードアの場合、一般の方が運転手になり、乗合で行うのは難しいのではないのか。

→ (事務局 津田室長)

- なぜ乗合ライドシェアなのかという点については、運転士不足が言われる中、乗合免許を持っているタクシー事業者は少ない。路線バスやタクシー事業者に担っていただく分野がある中で、交通空白についても担っていただけるかと言うと、現在のマンパワーでは難しい。デマンドタクシーをプランに組み込む可能性もあるが、今のうちに乗合ライドシェアが有効的な手段となり得るかどうかを検証する必要がある。ドアツードアの乗合に関しても検証が必要である。ご意見をいただいた点も含めて検証していきたい。

→ (北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- ライドシェアは雇用とは別枠で、登録者が「時間があればやりますよ」

というものである。本当に必要な台数を常に確保できるのか。マンパワー不足は指摘の通りであるが、一般の運転手にそこまで頼ってやっているのか。運転士、労働者として、ライドシェアというものに対しては反対の立場をとっているため、今後も注視していきたい。

→（事務局 津田室長）

- 需要に応じて運転手を増やしたり、減らしたりしなくてはならないと思う。夜間のライドシェアでは、シフト制を導入している。昼についても、そのような手法を検討しており、お客様を待たせることはないように進めていきたい。ただし、指摘いただいた懸念等も含めて、課題を洗い出すための実証実験と捉えている。協議会でも報告させていただく。

→（市長 宮橋会長）

- 運転士だけではなく、あらゆる産業で人手不足が問題になっている。対して、一部時間帯であれば働ける方もいる。地域を限定することで、地域共助の考え方も生まれるのではないかな。市としても、助け合いを制度化していく観点で、乗合型ライドシェアの実証実験を行う。まずはやってみて検証したい。

（石川県企画振興部交通総合対策監室交通政策課長補佐石黒委員 代理出席 幸正主事）

- 待ち時間がないようにしたいとあったが、乗合の場合はどうしても待ち時間は発生するのではないかな。AIデマンド交通もあるが、15分程度の待ち時間はみて、費用対効果を高める考えはあると思うが、待ち時間の設定は実証実験を踏まえて考えるのか。

→（事務局 津田室長）

- アプリの設計に関する話になる。仮に利用者に15分の幅を持たせて運用する場合、電話を用いてすぐに呼ぶのではなく、来てほしい時間帯を受けて、それに合わせていく設計となる。利用者が納得した上での待ち時間と考えている。

→（事務局 西本参事）

- 待ち時間を長く設定するか短く設定するかにより、乗合率が変わってくる。その待ち時間をどこに設定するかを実証実験で見たい。時間帯によ

っても、待ち時間の設定を変えた方が良い場合もあると思う。どのように乗合率を上げていけるか検討していきたい。

(公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- 路線バスが減便となった地域なので、需要は一定数あると思うが、昼の時間帯にどのように運転手を確保するのが一番課題になってくると思う。運転手に対する制限は設けなくても良いのか。一種免許の人には講習を受けてもらう、場所によっては年齢制限を70～75歳までとするなどの規定があった方が良いのではないか。平日の日中に運転手ができる方は主にリタイアした方であると思われるが、高齢の運転手の場合は運転技術が心配である。

→ (事務局 津田室長)

- 夜間の方は年齢制限をしている。夜間の運転手をしている方にアンケートしたところ、昼間の実証実験に参加したいとの回答が多くあったため、一定数の確保が可能であると考えている。普通免許に追加して大臣認定講習を受けてもらっている。夜間の方は全員受講済みのため、そのまま従事していただけるが、新規の運転手も受講を必須としたい。年齢制限は夜間よりも若干緩和する想定で検討している。

→ (事務局 本谷部長)

- 夜間の年齢制限は登録時70歳であるが、昼は75歳を上限に検討している。

→ (公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- タクシーの運転士は地図で勉強し、地名を覚えている。一般の運転手はタクシーのように行けるのか。

→ (事務局 本谷部長)

- アプリで住所を入力いただき、ナビで目的地に行くという方法を考えている。地元の人が多いため、ある程度の土地勘はあると考えられ、運転手用のアプリのナビで対応いただく。個人の携帯電話にアプリをダウンロードしてもらう。

→ (公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- 携帯アプリを見ながらの運転は危ないのではないかと。

→（北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員）

- 一般の運転手と事業者の違いを認識していただきたい。競うようにして地名や建物を覚えてきた。職業の価値を下げるのが無い様にしたい。

→（事務局 本谷部長）

- プロの方に全て担っていただくことが良いと考えているが、それだけでは賄えない段階になってきている。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- タクシー事業者はこの仕様で、事業者としてできないか確認したのか。

→（事務局 本谷部長）

- タクシー協会と話をした上で、公共ライドシェアとしてスタートしたいということはご理解いただいている。

→（小松地区タクシー協会会長 道端委員）

- 平成18年に乗合事業の許可をこのエリアでいただいた。小松市で弊社だけが乗合事業を持っているが、おそらくビジネスとして受けられない。乗合ライドシェアを利用される方は80～90代であると思うが、アプリ内決済は難しいのではないかと。予約方法については、電話受付であれば受け入れられると思うが、アプリは難しいと思う。私たちの会社に相談があっても、お断りしていたと思う。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 運賃のみでは難しいということか。補助をもらっても難しいのか。

→（小松地区タクシー協会会長 道端）

- 補助の内容による。現状は1、2か月維持できるかどうかという状況である。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 交通空白の事業に関して、事業者は受けられないが、1月までに事業が終わらなければ補助が出ない。ダメ出しはいくらでもできるが、計画策定の中で「このようなことを知りたい」等うまく盛り込んで考えた方が良い。路線バスの減便を救うことのみを全面に出すと難しい。計画に記載できるようなデータを得

られると良い。事業者協力型ということは、運行管理はタクシー事業者やバス事業者にさせていただくことになると思う。システムの公募は行っているけど、システムの会社が運行管理できる事業者を探すことはこの短い期間でできるのか。運転手確保も行い、運行管理をする事業者が打ち合わせを行うとなると、タイトなスケジュールでは難しく、できることも限られる。

→（事務局 本谷部長）

- 現在、夜間の運行管理は地元のタクシー事業者に委託しており、今回の実証実験についても同様に考えている。運転手は15人中9人が昼でも対応したいと言っている。地域に密着している立場として、地域の方々に運転手を依頼したい。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 夜間のライドシェアをベースとして実証実験を行いながら、足りない分については新たな地域の人にも入っていただくということか。

→（事務局 本谷部長）

- 児童の送り迎えをしている地域もあるので、そのような方にも依頼したい。検証方法については先生のおっしゃる通りに行いたい。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- アプリを使って目的地に行けるのか、予約が入った時間に運転手を充てられるのか、また、乗合の場合、同じ地区・時間に同じ客がいるのかなど考えなければならず、かなり複雑になると思われる。「間違えたらごめんなさい」というような実験になると想像できる。本来、この補助金はそのような目的で使われるべきであると思う。安全は確保しなければならないが、素人同士の助け合いとして行いながら問題点を探していくことが主になると考えた方が良い。皆さんに利用してもらい、問題点を洗い出してもらうと良い。

→（事務局 本谷部長）

- 3か月間の実証実験では、いただいた色々なご意見を反映していきたい。始めるにあたり、行政としてしっかり制度設計をした上で、まずはそれを実現できるようにしていきたい。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 本日の協議事項は、3か月間の自家用有償旅客運送に対する承認を協議しようと考えているのか。この内容では運転手も体制も分からないため、承認のしようがない。今日は方針のみを承認し、事業者などが決まってから資料を出して、審議し登録に進めるのが普通ではないか。

→ (事務局 本谷部長)

- 事業者を決めてから、料金設定などの詳細を次回の協議会で諮る方が良いというご意見は最もである。今日は事業を実施するという事に関して承認いただき、次回は事業者や運転手などの詳細について説明させていただきたい。

→ (事務局 津田室長)

- 別途協議会を開催する。詳細については改めて連絡させていただく。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 実施しながら問題点を探していくという趣旨の実証実験という位置づけであれば、そのように説明してほしい。この内容での承認は難しいと思う。運転手確保などの課題に対する解決策が実験を通して分かれば良いが、そのような内容も盛り込んでほしい。

→ (国土交通省北陸信越運輸局交通企画課長 大村委員)

- 公共ライドシェアの実証的な取り組みに対して予算をつけた。通常の公共交通に求められるようなサービス理念をこの短期間で求めるものではない。この5年間で状況は変わってきており、運転士不足や交通空白などの課題に対し、様々な輸送手段の制度緩和が行われ、国も予算を割いている。あくまで地域で実証的に試して、効果を確認していかなければならない。安全性を脅かすことを許容するものではないが、交通空白をなくすために、実証的に確かめるということが主旨である。別途、公共ライドシェアの登録については確認させていただきたい。

→ (市長 宮橋会長)

- まずは実施してみて、課題をしっかりと抽出していきたい。困っている

方がたくさんいるという事実は変わらない為、行政として何ができるかという中で、手法として公共ライドシェアを考えた。タクシー事業者の採算ベースでは乗りにくい事業であるため、自治体が入っていかなくてはならない。助け合いの地域限定型の取組みとしてスタートしたい。プロポーザルにより、事業者が確定してから、協議会で料金等も諮っていききたい。実証実験を始めることについて、今日は承認をいただきたいと考えている。

【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

(市長 宮橋会長)

- 議事は以上である。他に発言はあるか。

(事務局 本谷部長)

- 事務局からは特になし。

(市長 宮橋会長)

- 長時間に渡り、審議いただきありがとうございます。いただいた貴重なご意見を踏まえ、今後の交通政策に活かしていく。

(事務局 本谷部長)

- 以上を持ちまして第1回小松市地域公共交通活性化協議会を終了する。ありがとうございました。