

令和7年度第2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9月2日(火) 10時00分～11時15分

○場 所 : 小松市民センター 小ホール

○出席者 : 別紙

内 容

1. 開会挨拶

(市長 宮橋会長)

- 7月に開催された第1回の協議会では、令和6年度の報告事項や令和7年度の事業計画、収支予算、地域公共交通計画のアップデート等について、長時間にわたり審議いただいた。
- 地域公共交通計画のアップデートについては、現在、本市公共交通の現状・課題を把握し、目指す方向性を検討するために、様々なデータ分析や交通事業者・関係団体へのヒアリング、市民アンケート等から地域特性の現状診断を行っている。
- また、公共交通に関するワークショップも開催しており、あるテーブルでは、普段、公共交通を利用していない参加者が、開始前はワークショップで話し合うことについて疑問を呈していたが、いざ始まってみると公共交通についての課題を自分ごととして捉え、「もう少しバスに乗ってみないと分からないことがある」という感想を漏らしていたと、他の参加者から伺った。
- 地域公共交通計画をアップデートしていくためには、今利用されている方は勿論のこと、これから利用していくという潜在的なニーズや、利用拡大を通じて持続可能性を高めていく点についても取り組まなければならないと改めて感じている。
- 本日の議題として、南部乗合ライドシェアの実証実験について協議いただく予定となっている。本日は、前回お示しできなかった具体的な運行体制や運賃、ドライバー報酬等について協議いただきたい。

(事務局 本谷部長)

- 28名中、オンライン参加6名を含む23名の委員が出席しており、本日の会議は成立する。
- 規約に基づき、会長が議長となり進行を行う。

2. 協議事項

(1) 南部乗合ライドシェアの実証実験について

資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

（日本海観光バス株式会社 総務部長 西出委員）

- ドライバーの報酬について、8時間拘束の場合に基本手当4千円となっているが、仕事が発生しない場合は自宅待機となるのか。また、乗合であることを踏まえ、持込車両の登録においては車両乗車定員が何名以上でないと登録できないといった形にするのか。

→（事務局 西本参事）

- ドライバーの待機については、予約が入っていなければ自宅や駅などで待機して頂ければよく、特にルールは設けていない。車両の乗車定員についても特に制限はしておらず、軽自動車の場合は2名となる。乗合率を上げる観点から、多くの方が乗車できる市の公用車の貸し出しについても考えている。ドライバー募集後にドライバーと相談しながら決めていきたい。

（日本海観光バス株式会社 総務部長 西出委員）

- アプリ上で車両の定員に基づいて判断がなされるのか。

→（事務局 西本参事）

- 車両登録の際に、定員についても登録を行うため、アプリ上で判断される。

（小松市校下女性協議会 会長 久保委員）

- 地域への説明についてお聞きしたい。町内会説明会やいきいきサロンとの記載があるが、希望のあったところに出向くのか、それとも順番を決めて説明を行っていくのか。

→（事務局 西本参事）

- 町内会については、町内会連合会と相談しており、町内会連合会ごとに説明会をさせていただくことを考えている。いきいきサロンについては、南部地区の全てのいきいきサロンに電話をし、説明させていただくお願いを現在行っている。要望等が出てきた場合には、随時お伺いし説明させていただくことを考えている。

（北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員）

- 運行エリアについては、符津校下、矢田野校下、栗津校下、那谷校下であり、発地及び着地がこのエリアになるという認識でよいか。
- エリアについての周知をしっかりと行わなければ、エリアから若干出してしまう等のトラブルの原因になることが予想され、その対策が必要と考える。
- 運賃について、午前と午後で金額に差が設けられているとの説明があった。11時30分～12時00分の予約枠で、どちらの運賃となるのかのトラブルが想定される。運賃

の確定を乗車の時間で確定させるのか、降車の時間で確定させるのか。トラブルの発生を考えると、午前と午後で金額差を設けないほうがよいと思うがどうか。

→（事務局 西本参事）

- 発地及び着地ともに南部エリアを想定している。
- 利用者にとってエリアの境目は分かりにくいと考えられるので、事前に分かりやすいマップを作成し、説明会の際に分かりやすく説明していく。
- 運賃については、利用者が予約時に 30 分ごとの時間枠から乗車時刻を選択することとなる。選んだ時間の枠によって午前・午後の料金が判断される仕組みを考えている。

（市長 宮橋会長）

- 11 時 30 分から 12 時 00 分の枠で予約を行っていたが、何らかの事情で 12 時 10 分に配車された場合であっても、予約時の枠が優先されるために午前料金が適用されるという考え方でよいか。運賃の考え方について、しっかりとした周知をお願いしたい。

→（事務局 西本参事）

- その様な考え方としております。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- サービスは、誰でも利用できるということによいか。利用者が限定されるのであれば、この会議で限定することを議決することになる。資料には利用者について何も書いていないので、私のような来訪者でも利用できるという事になるがその理解で良いか。この点については、明記されていないと混乱が生じるためしっかり明記いただきたい。

→（市長 宮橋会長）

- 登録した住民に限定するものではなく、観光やビジネスでも来られた人も対象となる。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 利用にあたって登録は必要か。アプリ予約では登録が必要で、電話予約であれば一見さんでも利用できるということで良いか。資料にしっかり示して頂きたい。
 - 運行管理責任者のパブリックテクノロジーズは、運行管理者の資格を持っているのか。
- （事務局 西本参事）
- 利用者についてはそのように考えている。しっかり示させていただきたい。
 - パブリックテクノロジーズは、運行管理者の資格は持っていない。運行管理については、パブリックテクノロジーズが小松タクシーに再委託することとしている。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 運行管理者の資格を持っていない人が責任者となり、資格を持っている人が代行者となる。しかも、体制図を見ると代表者がその前に位置している。事業者協力型であれば、代表者が小松市で、運行管理責任者がその下にいて、4 条事業者となるため運行管理者が必要となる。あるいは、運行管理自体の業務は、運行管理者の補助者が行い、

これは基礎講習を合格した人がやることとなる。そこに、運行管理の知識を持たない者が間に入ると混乱をきたすと考え。他の事例においては、体制について上下ではなく、並べているところもある。運行管理でも配車はベンダーが行い、ドライバーの管理はタクシー会社が行うやり方があると考え。上下の体制となり、上の方に資格が無く、下の方に資格がある。しかも、本当の代表と挟まれているとなると、何かトラブルがあったときに混乱をきたすと感じた。

- 事故処理体制について、小松タクシーが運行管理を再委託で実施する場合、小松タクシーが事故対応を担わないとスムーズにいかないと考えるがいかがか。

→ (事務局 西本参事)

- 夜間のライドシェアを行った際に石川運輸支局にご相談した上で、この様な形でスタートしている。
- ご指摘のとおり分かりにくいところもある。小松タクシーが責任者として運行している実態があり、命令系統については運輸支局と相談して分かりやすくな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)

- 運輸支局の方でそのようにお考えであれば違和感はないが、私から見るとシンプルにしておく必要があると考える。指揮命令系統であり、何かあったときにどこに連絡するのかという話である。事故処理に小松タクシーが入っていないのはおかしいと感じるので、その点について考えていただきたい。
- 運行管理者についても、責任者になるのであれば基礎講習くらいは受けていただきたい。
- 実験期間について 11 月から 1 月とあるが、11 月 1 日から 1 月 31 日の期間ということではどうか。あるいは、11 月 1 日は希望としての記載であり、何かの事由により手続きに遅れが生じた場合には、11 月 1 日以降の登録があった日から開始するというのか。開始する日までしっかり記載いただきたい。

→ (事務局 西本参事)

- 11 月 1 日スタートとなっているが、1 日から土日祝日が続くため、実際は 11 月 4 日スタートを想定している。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 開始する日までをしっかりと記載いただきたい。
- 配車時間の定義として、17 時になったら運行はいっさい行わないということか、それとも 17 時丁度まで配車をするということか。
- 先ほど、どこまでが午前なのかの質問があったが、それとも符合するので、しっかりと定義して明記した方がよい。
- 運行エリアは発着ともにそのエリア内となるであることも必ず書いていただきたい。
- 運行台数として「2 台/日」と記載があるが、「/日」の意味は。

→ (事務局 西本参事)

○ 登録する台数はそれよりも多いが、1日に走る台数は2台となる意味。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

○ 登録の際に運行台数の記載は不要と考える。むしろ登録台数を書く。資料に書くとなれば、「2台程度で運行することを可能にするように運行台数を考えている」のような書き方になるのではないか。また、実際の運行台数は予約数の傾向によって変更があることも記したほうがよい。

○ 車両は持ち込みであることも掲載する必要があるのではないか。

○ 運賃について、境目の距離であった際にはどちらの運賃を適用するのかわからない。以下、未満、切り上げ、切り捨てについて、示す必要があるのではないか。

→ (事務局 西本参事)

○ 境目の距離までは下の区分の運賃を適用し、その距離を少しでも超えてしまうと、上の区分になる設定である。以下、未満などの表記については記載を行い、周知したい。

(市長 宮橋会長)

○ 指摘のあった事項については事務局で修正を行い、運輸支局に係る事項については支局への確認の上で議事録とともに皆さまにお示しするという形にしていきたい。

(公立小松大学大学院サステナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

○ 全国で公共ライドシェアの取り組みが進んでいるが成功事例は少ない。15年ほど前にコミュニティバスの取り組みが進んだ時には、全国のほとんどの自治体で導入が進むなど反響が見られた。それに比べるとライドシェアの普及スピードはそこまでではなく、良いシステムとの評判もあまり聞こえてこない。

○ その原因の一つとして、市民等に認知してもらう仕組みが整っていないのではないか。コミュニティバスは走っていれば認識できるが、ライドシェアは一目見てわかるタクシーとは違い、せいぜいステッカーを貼っているくらいであるから認識されにくい。もう一つの原因として普通のタクシーと違い、一般ドライバーが運転することによる怖さや不安が抜けていない。5年、10年すると不安はなくなるのかもしれないが、まだ一般の方々にライドシェアそのものが認知されていないと感じる。

○ 利便性についても問題がある。タクシーであれば、料金は高いものの、電話やアプリから予約ができ、確実に来るという信頼性がある。また、会社もはっきりしている。一般の方々はこのような認識である。一方で公共ライドシェアはそこまでいっていないので、そのあたりをどのように地域住民に認知していただくかということが一番大切である。

○ ドライバーについては半分ボランティアであり、プロドライバーよりは儲からないという意識で取り組んでいただくことも大切であると感じる。今回、夜間と違って待機料があるため、乗客がいなくても最低限の報酬が保障されているので、かなりハード

ルが下がったと感じる。小松市でドライバーが増えれば、全国の成功事例の一つになるのではないと思う。

- 現在の時間枠は 30 分となっており、乗車する人にとって利用者は自分だけだと思われ、と考えられる。予約後に他人と相乗りになることをどのように知らせるかということが大事になると思う。例えば、後から予約した人に対してはアプリ内で知らせる、また、先に予約した人にもアプリから通知が来るようにした方が、利用者にとっては心づもりができてよいのではないか。

(市長 宮橋会長)

- アプリ内から周知できれば一番良いが、ドライバーからも伝えられるように教育を行いながら実験してはどうか。

→ (事務局 本谷部長)

- アプリからの周知はまだできないが、乗車のタイミングでドライバーからしっかりと説明していただけるよう、ご協力をお願いしたいと思う。アプリの開発ができるようになれば、そのような機能についても考えたいが、3 か月の実証実験でそこまでできるかは分からないため、課題として考えていきたい。
- 先生からお話いただいた件のうち、周知に関してはエリアが限定されていることもあるため、いきいきサロンの健脚体操や温泉の利用客については集中的に周知をさせていただきたい。
- 安全性についても、これまでの夜間のライドシェアにおいては事故も無く、利用者から好評を得ているとしっかりと説明させていただき、その上で今回の乗合のライドシェアについても丁寧に説明を行いたい。
- 報酬について夜間も含めてドライバーの方々については半分ボランティアという認識でやっていただいている。特に今回の乗合ライドシェアについては夜間と比較して運賃が下がっているため、報酬も下がってしまう。補填するための手当てについてもしっかりと周知していきたい。ライドシェアのドライバーが生業となるかということ、なかなか難しい部分もある。普段は自宅にいて、別の仕事をしていても、お客様の予約があればすぐに出られる体制をとっていただく等、ドライバーにもご理解をいただけるよう説明したいと思う。

(国土交通省北陸信越運輸局 石川運輸支局 小林委員)

- 先ほど、加藤先生のお話にもありました運行管理の体制については、輸送の安全に関わる部分であると考え。そのため、今一度小松市としっかりと確認していこうと考えている。
- 今回の会議については前回の続きであると認識している。今日は旅客から収受する対価の設定を踏まえて合意を得ることを予定しているのかどうかお尋ねしたい。
- 運賃のことについて、ここには書かれていないが、障がい者の付き添いの方については、運賃はどうなるのか。また、前回の協議会の資料にはバス料金とタクシー料金の

上限について述べられているが、これは参考にした資料等があるのか教えていただきたい。

- アルコール検知器についてはこれから確保するという形になるのかお聞きしたい。
→（事務局 西本参事）
- 体制の命令系統については夜間の公共ライドシェアがスタートした時に運輸支局とも打ち合わせを行い、その上で決めさせていただいた。それからライドシェアの取り組みを行う中で変えた方が良い部分も出てきているかと思う。ぜひご相談させていただきたい。
- 今回の会議については前回の続きのため、前回お示しできなかった具体的なところを含めて合意を得たいと思っている。その合意をもって 11 月のスタートへ向けて進めていきたいと考えている。
- 障がい者の料金は表に書いている通りだが、付き添いの人も障がい者料金を適用することを想定している。
- バスとタクシーの料金については、バスは、北鉄加賀バス株式会社様のバス料金を書かせていただき、タクシー料金については、南加賀のタクシー料金をインターネットで調べて書かせていただいた。
- アルコール検知器については、現在夜間のライドシェアで導入しているため、同様な形でチェックを行いたい。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 先ほどの運行管理のお話について、点呼は小松タクシーさんが行うという認識でよろしいか。

→（事務局 西本参事）

- そのような対応となる。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 責任者について書いてあるが、実際に点呼を行うものが誰なのか分かりにくい。点呼を行う人について明記してほしい。
- アプリが夜間のライドシェアと同じのお話だが、利用者目線では、同じアプリで予約したのに片方は乗り合いにならず、もう片方は乗合になるという形は混乱を起こすのではないか。アプリを開いた直後に夜のライドシェアと昼のライドシェアを選択し、そのあとに乗合が発生するなどの説明を示す必要があるのではないか。

→（事務局 西本参事）

- アプリに関して、最初にアプリを開いたときに夜のライドシェアか昼のライドシェアか選ぶボタンがあり、そこで選んでいただく予定となっている。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 利用される方の中には、乗合を嫌ったり、回り道になったりすることで時間が余計に発生するため、トラブルの元になることが予想される。予約の初めに乗合があること

を明記する必要があるのではないか。

- 最後のページについて、運行開始へのスケジュールが示されているが、実証実験でどのようなデータを得て、今後どうするかについては何ら書かれていない。実証実験についてというタイトルだが、実証実験なら実験を行い、どのようなデータが得られ、それを使って今後どうするかなどのスケジュールを示す必要がある。前回の協議会で述べた通り、国の補助金があるときだけ運行して、そのあと終わってしまうのはよくない。基本的に続けていく予定だとしても、それまでの実証実験の状況を踏まえる必要があり、それに伴うスケジュールが必要だと考えられる。そのあたりはどのように考えているか。

→（事務局 西本参事）

- 資料には記載をしていないが、1月末に実証実験の運行を終了した後に、2月末まで結果の分析を行い、今後の運行について検討したいと考えている。記載が漏れている部分があったので、そのように資料を訂正して示したい。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 運行についてはいったん止めるという認識でよろしいか。

→（事務局 西本参事）

- いったん止めることとなる。そのあとにまた再開するかの検討を行いたい。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 承知した。もしも今後再開するとしたらいつ頃が見込まれるか。

→（事務局 西本参事）

- 時期については未定である。実証実験の結果を分析と合わせて時期についても検討したいと考えている。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 承知した。今後行いかどうか分からないというものが実証実験だが、住民としては、どれだけ乗ればこの交通を維持できるのかという目安があれば欲しいと思う。よく理解されないまま市の中で検討した結果として続けないことを決めると、不信感が出ると思う。そのようなことが起こらないように、実験中に住民の皆さんを集めて、問題点などを議論することが大事なのではないかと思うため、スケジュールについてはそういったことも含めて示すべきである。また、実証実験なので、続けるかどうかの結果を示すにあたって、明確でなくてもよいので基準を示すことが必要なのではないか。
- 高山先生のおっしゃっていたような問題点もあると思う。本格運行か、あるいはもう一度実証実験するか分からないが、その際の検討材料にしてみらうので良いのではないか。

（市長 宮橋会長）

- 乗合ライドシェアは公共交通の一部であり、これだけが地域交通ではない。今年度地域公共交通のアップデートを考えていくこととなるが、他の公共交通との関わり合いも含めて今後の在り方を検討していきたい。

- 今後の会議の中で実証実験の途中経過についてお示ししていきたい。
- 加藤先生からご指摘いただいたところ、特に追記が必要なところについては追記を行い、また、誤解のないような表現を事務局の方で考え、委員の皆様には議事録とともにお示しする。

(日本海観光バス株式会社 総務部長 西出委員)

- 料金について、乗合に伴い発生する迂回によって距離が伸びた場合、料金は変化するか。
- (事務局 西本参事)
- 料金について、出発地と目的地の距離によって決まるため、遠回りによって料金が変化することはない。

(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)

- 今の料金のお話について、最適料金という考え方なのでそれでよいと思うが、他の事例では、1人で乗った時よりも乗合で乗った時の方が安くなるような設計もある。今回はそれを行わないという認識でよろしいか。
- (事務局 本谷部長)
- 乗合で割引となる仕組みにはなっていない。

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- 料金については、事前に利用者がアプリによって申し出た場所を結んだルートによって事前に確定するという認識でよろしいか。
- (事務局 西本参事)
- 事前の確定型ではないが、事前に想定の運賃が出るようになっている。事前に確定していない理由として、乗客が乗車後に目的地を変えることを予想してのことである。
- (北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)
- 乗客が一人ならばそういったことはあると思うが、乗り合いになった時に果たしてそれができるのかわからない。仕組み的にはできるのか。

→ (事務局 西本参事)

- 今行っているライドシェアも乗り合いのライドシェアも仕組みは同じだが、利用者の乗車時と降車時にアプリで操作して、位置をそれぞれ確定させ、それに伴って運賃も確定することとなる。運用上も問題ない考える。

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス小松職場委員 植村委員)

- 迂回や経由などによって日によって最適なルートが変われば料金も変わるのか。これがタクシーならばメーターを入れているため、運賃の上がり具合が目に見えるため納得がいく。今回の取り組みでは目に見えにくいになっているのではないのか。信用できるのか。もう少しわかりやすくないのか。トラブルのもとになるのではない

かという懸念を持っていることを申し上げる。

→（事務局 本谷部長）

- 乗車した時点で料金が確定ではないのは、最終的な地点が移動することもあるためである。最終地点が移動しなければアプリ上で事前に金額がわかるので、乗車された方は目安の金額として理解している。そこから距離が少し伸びた際に、料金が100円上がるか、もしくは区分の範囲内に収まったため上がらないかは各々の発着地の距離で決まることとなる。基本的には乗車地点と降車地点の料金の間の目安は表示されるので利用者にはご理解いただけたらと思う。

（市長 宮橋会長）

- ドライバーに目安の料金と違った場合の挙動についても利用者に説明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）

- 説明の中で最適距離とおっしゃられているが、最短距離ではないのか。最適距離とはどのようなものか。渋滞を考慮してルートを変える等しているのか。車両が通れる中で最短距離とすれば特に問題はないと考えられる。また、最短距離であるならば事前に料金を確定させても問題ないのではないか。なぜ事後に確定させるのか。

→（事務局 津田室長）

- 基本的には最適ルートは皆様もお使いになられているナビの提示するルートであり、そのルートを用いて、料金が算出される。夜のライドシェアについてもそうだが、予約時と大幅に変わらなければ基本的には料金は変わらない。しかし、いざ乗り込んだ時に、予約時と違うところまで行ってほしいという要望があり、その際には料金変更になる可能性がある。そういったこともあるので、事前の料金確定は難しいが、これらの事情と利便性を勘案させながら、実証実験の中で最適な方法を検討していきたい。

（市長 宮橋会長）

- 事前に予約していたルートの途中で降りることになった場合、距離が短くなるということもあるのか。

→（事務局 津田室長）

- その場合もある。そのため、最後に確定させる方式を採用している。

（市長 宮橋会長）

- 目的地が変更になった時に距離が変わり料金変更になるとの認識でよろしいか。

→（事務局 津田室長）

- そのようになる。

（市長 宮橋会長）

- ご指摘いただいた部分や、追記が必要な部分に関しては、追記の上でお示しできればと思う。

【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

(市長 宮橋会長)

- 議事については以上であるが、事務局から報告はあるか。

→ (事務局 本谷部長)

- 特になし。

(市長 宮橋会長)

- 乗合ライドシェアに限らず、地域公共交通は大きな課題だと認識している。より良い体制となるように、この件を含めて皆様方からの意見を随時いただきながら進めていきたいと思う。
- 以上、事務局の方にお返しする。

(事務局 本谷部長)

- 今回ご指摘いただいた意見に関しては修正、追記の上で皆様にご提示させていただきたい。11月のスタートに向けスケジュール的にもタイトであるので、住民の方々にも周知してご利用いただける体制を整えていきたいと思う。今後ともよろしく願います。

それでは、以上を持ちまして第2回小松市地域公共交通活性化協議会を、終了させていただきます。長時間にわたりありがとうございました。