

平成23年度 第3回飯山市地域公共交通会議 会議録

期 日 平成23年12月19日 午前10時00分

場 所 飯山市役所 4階 全員協議会室

出席者 委員出席27名（5名欠席）、事務局3名、委託業者2名

1 開会

2 あいさつ

会長) 皆さんこんにちは。会長の高橋です。よろしく申し上げます。今年も残りわずかとなりましたが、お忙しい中ご出席いただき誠にありがとうございます。市民が安心かつ安全で利用しやすい公共交通の見直しを検討してきましたが、今回は3回目となる公共交通会議となります。それぞれの路線ごとに乗降調査、または利用者によるアンケート調査、要望等をまとめた原案をお示ししながらご検討をお願いし、皆さんから貴重なご意見をいただきたいと思っております。利用しやすい公共交通になりますようお願い申しあげながら、今回は説明時間も長くなると思っておりますがよろしく申し上げます。

3 前回会議録の確認

事務局より説明

- ・前回会議録の確認（了承）

4 協議事項

（1）公共交通見直し（案）について

資料に基づき事務局より説明

- ・【資料1】 会議資料
- ・【資料2】 会議資料（資料編）

委員) 見直し案についてご説明いただきました。私はそういう方向で良いと思っておりますが、デマンド方式になったら費用はどのくらいになるのか。参考までに教えて欲しい。

事務局) まだ経費の試算までは及んでいません。新しい方式は、交通事業者さんのご理解があった話です。新しい方式で運行いただけるという段階で、経費はどのくらい必要なのか交通事業者さんと協議をさせていただいて金額をだしていきたいと思っております。基本的には今の経費を上回らないのは基本ですが、その範囲内で私どもが提案した方式がどこまで実現可能かというのは、これから協議を進めていきたいという状況です。

委員) 今説明をいただきました。小境線、深沢線など要望が多くあるが、その要望に対して応えられますか。

事務局) 温井、小境線については現状一日6本～7本を運行しておりまして、今回の提案内容は、一日の運行本数は現状より減るという内容で説明させていただきました。これからこの検討案の実現化を図る中では、地域の皆さんのご意見もお聞きしながら検討しなければならないので、これから地元の説明も含めやっていきたいと思っております。いろいろなご要望をいただいておりますので、これに全て応えられるというのは出来かねるところがありますが、出来る限りのことはしていきたいというのが今回の見直し案の考え方です。一本でも多く動かしてもらいたい、土日でも動かしてもらいたい、玄関先まで来てもらいたいなどの要望が利用者の皆さんからありますが、全体の公共交通の中で出来るものはここまでで、あとはご理解をいただいてご利用いた

だくという説明や、お願いをしていかなければならないと考えています。

委員) 人口の減少状態をみると、交通弱者の移動手段は特に守っていただかないと減少や過疎化に拍車をかけるようになるのでしっかりやってほしい。それと25ページからですが、見直し案と現在の走行距離は違っている。25ページの温井線では現在18.2kmが25.0kmに距離が増えている。

事務局) 温井線の例で申しあげますと、温井線は温井から戸狩野沢温泉経由で常盤の街道を通り市街地へと運行していますが、デマンド方式になりますと利便性を向上させるという意味で、幹線のみでなく集落内も回る前提で考えています。迂回することで距離は伸びますので決定ではありませんが25kmと設定しています。

委員) 費用対効果というのは重要な検討の要素ですが、今の見直し案を見ていると現状よりも乗れたものが乗れなくなるという状況は生まれえないということでしょうか。大きな車を定時に回すのではなく、より実態に合ったデマンドへの見直しで利便性が増し、利用者へのダメージはないということでしょうか。

事務局) 温井、小境線とも一日に動く車両の本数は減ると組み立ててありますが、この点については利用実態を見る中でこの本数でカバーが出来るだろうと考えています。将来的に運行していく中で必要なもの、カバーしきれないものがあるのであれば運行を見直すということは想定しておりますが、今までの利用実態を見ますとさほど影響はないのではないかとということです。

委員) 温井線の温井から柄山間は、市にお願いしてバスを整備していただいた経過があるが、当時、市から提案されたのは土倉から新屋間の冬期の除雪を止めにすればバスを通すという経緯があったと思うが。

事務局) 今、温井線については子ども達の通学については柄山まで運行しておりまして、この計画でも朝夕はそのまま運行していきたいという考え方です。新屋方面に運行ということは考えておりません。

委員) デマンド方式等の運行になっても冬期でも動かしてほしい。

事務局) 現在も、羽広山から戸狩小学校への通学に利用していただいておりますので、その便については見直し後も存続していきたいと考えております。

委員) 現状プラスアルファという方向のようですが、費用対効果とか6,500万円とか、いかにも減らすような方向になるのではないですか。見直しの方向について資料20ページにもそのことは書いてない。経費を削減する方向でいるのかいないのかということ。削減するのであればプラスアルファを踏まえどう削減していくかを確認したい。

事務局) 経費については出来るだけ現状より抑えるように考えていきたいと思っています。金額的については現時点では試算していないので今日の会議ではお示しできませんが、前提として新しい方式での運行について交通事業者の方々とまず協議をさせていただき、その中でどの程度の経費がかかるのかというのは行政だけで決められる話ではありませんので、次の段階として交通事業者の皆さんと協議をさせていただき、飯山市としてどこまで負担できるのか、どういう形で運行をしていくのか検討していくというのが、まず一点です。

委員) 6,500万円より低くするという方向性でいるということで理解していいのですか。

事務局) そうです。

委員) 今指摘されたのは、20ページで現状では6,500万円にも達していて、計画の課題でサービス水準を保ちながら行政負担額の削減と書いてあるが、その方向性はというと何も書いてい

ないので入れてほしいということだと思います。

委員) 飯山の経費は年間 6,500 万円だが、中野と須坂についてはどのくらいなのか分かったら教えていただきたい。

事務局) 中野市や須坂市の公共交通の経費は資料として持ち合わせていないので、また資料をお示ししたいと思います。

委員) 経費を削減する方向でいくのかいかないのか、例えばここで利便性を追求すると決めればそれが通るといえることですか。

事務局) 基本的には両立させられるのが理想な形だと考えていますが、それには運行本数や運行日数等いろいろなものが検討されます。利便性を追及する中で経費が今以上にかかってしまうということは基本的には考えていません。最大限に経費がかかったとしても現状を超えることは考えずに検討していきたいと思っています。

委員) 1 ページに 6,500 万円の負担とありますが、我々一般市民とすれば経費の削減はしてもらいたい。また、私は健康だからということもありますが、昔のバス路線のことを考えますと、今はあまりにも手厚いかなあと思います。集落の入口まで行くというのは、利便性が上がるのであれば、例えば循環線は現状 100 円ですが 150 円にしたり、上野線は現状 200 円ですが、デマンド方式で一便増えるのなら料金が少し上がっても利用すると思います。市民負担という考え方もあるのではないかと思います。それと、2 ページの平成 32 年の人口推計は、平成 17 年の国勢調査のデータからの推計なのですか。だとすれば実際はもっと減ってくることも考えられます。

事務局) 平成 17 年の国勢調査を元に国立社会保障・人口問題研究所が示した平成 22 年の人口の推計が 23,300 人ぐらいだったと思います。この表の平成 22 年の 23,545 人は実数ですから、この研究所の人口推計はある程度近い数字が出ています。ですので、それほど大きな違いはないだろうと考えています。

委員) ある資産を十分に活用していただくということで、私もこの間申し上げたが、32 ページに市所有のスクールバスが多くあるので効率良く使って頂きたい。それと、朝夕に運転手を頼んでも日中遊ばせるとなると短時間の労働は高くなる。日中も動ければ安くお願いできると思います。現状が例えば一日 2 時間労働で時間給 1,000 円や 1,200 円であったものが、一日 8 時間労働であれば 800 円でいいとなると思います。そういったバスを動かした時にお金をもらっているのかはよく確認していただく必要はあると思いますが、スクールバスをどんどん活用すれば 6,500 万円を減らせると思うのでしっかり努力していただきたいと思います。有効な活用をお願いしたいと思います。

事務局) 先程の中野市と須坂市でどのくらいお金がかかっているかというご質問について古いデータで恐縮ですが、平成 18 年度のデータで飯山市は 5,900 万円余、中野市は 2,700 万円余、須坂市は 1,500 万円余です。当時の人口での一人あたりは、飯山市 2,261 円、中野市 650 円、須坂市 292 円です。最新版については改めて調査しましてご連絡申し上げますが、参考にお願ひ致します。

委員) 当然、人口の差もあると思いますが、ありがとうございます。

委員) 今日は陸運局の方、長野電鉄の方も見えていますが、路線バスの関係で、一年に路線バスは日本全国で 1,800 km ぐらい休廃止されている現状だそうですが、新設される路線バスのキロ程もあると思いますが、分かりましたら参考に教えて頂けるとありがたい。

長野運輸支局) 数字的には持ち合わせていませんが、感覚的にお話をさせていただくと、休止、廃止された路線は、ほとんどが自治体からの委託等による路線に振り替えられていると思います。全くその路線が無くなってしまいますと、そこで生活されている方の移動手手段の確保が困難になりますので、いわゆるバス会社の自主運行といわれる路線から、自治体による委託運行、又は自治体が独自で自家用有償運送によって路線を振り替えて運行しているということが大部分かと思えます。新設のキロ程は持ち合わせていませんので、長野県や全国で分かるものかどうかを含め持ち帰りまして後日事務局の方にお知らせしたいと思えます。

委員) 二点ほど教えて頂きたいのですが、先程これからの見直しの方向性の中で、広域観光の関係については別組織で検討すると明記されていましたが、これはどのあたりで検討されるのか教えていただきたい。それから新幹線絡みで、お客さんの乗り継ぎとか送迎とかいろいろ問題がでてくると思えますので、どんなことを検討されるのか組織の関係を教えて頂きたいことと、小境線と温井線がありますが、温井線は飯山線に沿って戸狩駅を経ていて、小境線は戸狩の駅から小境を回っていると、単純に考えて一緒にできないものなのかと思うのですが、温井線は飯山線沿線で何人くらい利用しているのですか。

事務局) 後段の質問ですが、8ページ、10ページに温井、小境線の利用実態、昨年の乗降調査ですが、朝2便については通学と通院で利用される方が多いのですが、温井線の11時台の便では1人、小境線の11時台の便では利用が無かったという実態調査結果が出ていますが、現在も同じような利用状況であろうと推測しています。温井線と小境線は木島駅を起点として、小境線については市街地から柳原、外様、五荷経由で戸狩野沢温泉駅へ、温井線については有尾から常盤を通過して戸狩野沢温泉の経由となっていて、そのあたりの併用は厳しいという実態があります。また、前段の広域観光の関係については商工観光課長から説明をお願いします。

商工観光課長) 商工観光課長の今井です。広域観光についてのご質問ですが、新幹線の開業を控えてまして広域観光連携という部分は、今まで北信6市町村で連携を図ろうということで取り組んできたところですが、近隣の市町村の皆さんと話をすることで、妙高市、信濃町、飯綱町を加えた9市町村で観光連携を図っていきこうとそれぞれ市町村長さんのご理解を得て取り組んでいきたいと進めているところです。正式には1月下旬ごろに市町村長を中心とした行政側の組織を発足していきたいという段階です。その後、民間の皆さんを含めた実効的な組織を9市町村で検討する中で来秋ごろに立ち上げたいと準備をしております。観光二次交通については課題なのですが、行政だけで解決できるものではありませんし、9市町村の広い範囲ですので、そうした9市町村の連携の中で二次交通も考えていければというところです。その段階ではまたご関係の皆様のご協力をお願いしたいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

委員) 温井線、小境線の見直し案について確認なのですが、資料25ページからのところに朝夕は定時定路線あるいはスクール路線で対応すると提案がありますが、スクールバスで行った場合も朝夕はスクールバスで対応し、日中はデマンドで対応するということですか。

事務局) おっしゃられたとおりの運行形態を想定しております。

委員) 定時定路線のバスが動くにしてもスクールバスが動くにしてもこの形でこれから考えていこうということですね。

事務局) そのとおりです。

委員) 先程、スクールバスを活用したらいいのではないかとご意見ありましたが教育関係

の方からスクールバスに関して何かありますか。

委員) 提案されている方向性でよいとおもいます。逆に、スクールバスを利用するのではなく、一般のバスを通学の時間帯に運行するという考え方もあると思います。その時間にバスがないからスクールバスで対応するという部分がありますから、通学の時間に運行してもらえればスクールバスが無くてもいいわけです。考え方として逆もあるかなとも思います。

委員) 方向性で生活交通と観光二次交通と二つとありますが、このまま進むと二つの路線が出来るということですか。とりあえず生活交通から始めるということなのか、どちらなのでしょう。

事務局) 観光二次交通の考え方、方向性については、先程商工観光課長から広域的な部分での検討は行政が集まって、事業者の皆さんと将来的に協議しながら構築していくということで説明させていただきました。生活交通関連についても新幹線飯山駅が開業しますれば、飯山駅が交通の結節点となるというのは当然でありますし、それぞれの路線バスの発着も当然そこに位置付けられますので、観光の部分を全く切り離して考えるということではなくて、市内観光にあたって結節点としての機能を持たせるとするならば、市街地循環線の検討を一つ考えていく必要があるでしょうし、斑尾線についても観光のお客様を取り込むための輸送力の増強というのは検討の課題として上がってくると考えています。それから、民間の交通事業者の皆さんも新幹線飯山駅の開業を前提として、いろいろな事業計画等もお考えになっておられるでしょうし、そうしたことも含めて考えていきたい。

委員) 生活路線と観光路線を二つに分けるメリットはどこにあるのですか。

事務局) 生活交通と観光交通を別で運行するという意味ではなくて、斑尾線と市街地循環線について二つの視点を持って運行計画を作りたいということです。全く別に運行するという意味ではありません。

委員) デマンドのバスは予約制になっていますが、年寄りには億劫なのでもっと簡単にできる方法を考えていただけたらいいと思います。それと、高齢者の運転は危ないといった声も聞きます。80歳を過ぎたら免許証を返上してもらい、その代わりに割引などに繋がっていく制度があれば高齢者もバスなどを利用できると思います。

事務局) 予約制になるということでは地域の懇談会などでも話題になる部分でして、億劫というご意見があるのは承知しているところです。現在、富倉大川、岡山下段、瑞穂木島は予約制で運行しています。お聞きすると最初の頃はご利用頂いているお客様から戸惑いなどもあったようですが、経験で慣れてきていただき運行できていることもあります。新しい見直し路線をご利用の皆様につきましても、最初は予約が嫌というご意見はあると思っておりますが、そこは説明をさせていただいて定着を図れるようにしていきたいと思っておりますのでご理解をいただくということで、私どもも努力したいと思っております。それから、割引制についてですが、見直し路線についてはこれから運賃の検討を進めてまいりますので、そういった中で検討していきたいと思っておりますが、福祉的な割引は福祉の制度や政策の中でタクシー券の割引などの対応をさせていただいておりますので、そちらとは分けて公共交通を利用する皆さんの料金について考えていきたいと思っております。

委員) 行政の経費削減の話が出ていました。削減部分はどこなのかはこれから具体的に話していくと思いますが、事業者にも関わる話だと思います。それに伴いまして、我々労働者が現状、産別の中でも低い賃金で働いている事実も知っていただきたいと思っております。さらなる圧縮をか

けられますと現場で働く人の賃金も厳しくなる実態があります。さらに、雇用もバスの運転手が高齢化になってきております。新しい人員を募集してもなかなか新しい運転手が入ってこない状態もあります。そうした部分も考慮していただきまして、新しい交通システムの構築に取り組んでももらいたいと思います。

(2) スケジュールについて

資料に基づき事務局より説明

(3) 委員について

事務局より説明

5 その他

委員) デマンドタクシーで運転していきまして気づいたこと、疑問に思うことが二点ありますのでお聞きしたいのですが、当初デマンドタクシーは地域住民や交通弱者の利便性の向上を図るために始めた事業だと思いますが、あるとき市民以外の人でも予約があれば利用できるという話がありました。私達はそのことを聞いていなかったもので、市民以外の方から予約があった時点でお断りしたのですが、後で市役所に確認すると、乗せてくださいということでした。そういう文書などが会社に来ているのか確認させていただきたいことが一つ。それと、11月、12月になって寒くなると無断でキャンセルされる方が多い。迎えに行ってみても停留所に誰もおらず、予約者に電話をすると、待ってられずに普通のタクシーで帰って来てしまったということがあります。キャンセルする時も必ず一言電話をいただきたいと思います。

事務局) 最初の点ですが、当初、予約型の運行に切り替えた時点では、利用者の皆さんに利用登録していただく形で事業がスタートしたという経過がありますが、現在は登録制ではなく誰でもご利用いただけることになっています。制度変更当時、事業者の皆さんへは個別の対応になってしまったというのが実態です。ご理解をお願いしたい。予約のキャンセルについては、利用者の皆さんへのチラシ等を私共で用意しますので、利用者の皆さんに車内で配っていただきまして、キャンセル時の連絡について徹底をお願いしていきたいと思っておりますのでよろしくをお願いします。

委員) デマンドについてですが、例えば西大滝から乗った場合と、途中の停留所から乗った場合と料金は一緒なのですか。

事務局) 距離によって違います。

委員) デマンドを利用される方が利用しにくいという声がありました。例えばキャンセルするお客様もおそらく買物に出たときに携帯電話が無く公衆電話も見つからないといった状況もあると思います。お年寄り向けの文字が大きくて使いやすい携帯電話などがありますが、そういうものを持っていただいて、ボタンを押せば予約や予約のキャンセルができるような、そういった水際のところも考えてほしいと思います。

事務局) 予約の関係ですが、帰りの予約では、病院等には利用者から申し出ただけであれば電話料10円の負担は必要ですが、電話を利用させていただけるといったことをお願いしております。個々の商店さんまで全てというところまでは対応できていませんが、主にご利用いただいている病院等には出来る限りお願いしているところです。運用の中で出来ることは対応していきたいと思います。

6 閉会 (午前11:50)