

## 平成23年度 第2回飯山市地域公共交通会議 会議録

期 日 平成23年8月18日 午後2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28名（3名欠席）、事務局3名、委託業者2名

### 1 開会

### 2 あいさつ

会長）本日は2回目となります飯山市地域公共交通会議ということで、大変お忙しい中、ご出席を頂きまして誠にありがとうございます。高齢者の移動手段の確保、公共交通の確保など地域の利用者の声を計画の中に反映していく中で、皆様方から色々なご意見等をお聞きしながら進めて参りたいと思いますので、よろしくご審議の程お願いします。今日はご苦労様です。

### 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 報告事項

#### （1）委員の追加について

事務局より説明

- ・本会議より公募委員3名、飯山警察署、長野県及び飯山市の道路管理者が参加

#### （2）調査委託業者の決定について

事務局より説明

- ・委託業者：株式会社 地域総合計画

#### （3）飯山市予約型乗り合いタクシー（菜の花タクシー）の時刻表改正について

事務局より説明

- ・菜の花タクシー（富倉大川方面）の一部時刻改正について説明
- ・その他の路線の改正については、今後利用者要望等を把握しながら検討

### 5 協議事項

#### （1）公共交通見直し方針について

資料に基づき事務局より説明

- ・公共交通見直し方針
- ・【資料1】市内路線図
- ・【資料2】公費負担推移
- ・【資料3】市内路全図+主要観光地
- ・【資料4】市所有車両検討
- ・【資料5】土・日・祝日運行の検討

委員) 見直し方針が提示されているが、前回の会議でも申し上げた「安全」についてどのように考えているのか。前提であると回答頂いているが、この方針の中には明記されていない。利便性や経済性などは盛り込まれているが、安全についても加えて欲しい。前回の発言に対して安全は大前提であると言われているが、やはり盛り込んで欲しい。

事務局) 安全性については、一連の作業の中でどういう形で計画に盛り込むのがいいのか事業者さんとも調整・相談しながら対応したいと思います。

会長) 議題の中の4番目、市役所の車両の活用可能性の検討ということで、それぞれ15台となっているが、この件に関して皆さんの中でご意見ご要望があればよろしくをお願いします。

委員) 会長さんからお話がありましたが、市所有車両の活用可能性の検討は大事なことだと思うのですが、見直し方針の中でいうと、「細かな路線については運行ダイヤ及び経路、停留所の再検討を含めた利用促進について検討します」という中で見ていくということですか。前段についてはデマンド交通化を図るということだと思いますので、これには市所有の車両を使うということは結びつかないと思うので、そちらの方でこういった活用をするということではよろしいでしょうか。

事務局) 市所有車両の活用を検討については、実際にはこれだけの台数を入れているわけですが、どうしても一定の時間帯については活用が見込めない車両です。その中で、こういった活用方法があるのか具体的な検討に入っておりませんので、まずは可能性を追求するところから始めないといけないと考えております。この路線にこの車を使うという具体的な案は事務局でも描ききれておりません。使うとしたらどこで使えそうなのかといった状態です。観光二次交通についても昼間の時間帯であれば、この車が使えるかもしれないといった臆気なものは持っておりますが、現段階では具体化していない状況ですので、ゼロベースから検討をしていきたいと考えています。

委員) 誤解しないでいただきたいのですが、例えばスクールバス関係、8時から5時の間が全て空いているかといったら空いていません。学校は不規則な状態で動いていますので、12時にバスを使って社会見学等に行くこともあるので、全てこの間が空いているから有効活用しようという考え方はしないでいただきたい。もう一点質問ですが、公共交通見直しの方針の中で、具体的には温井線の運行形態の検討とありますが、温井線は、戸狩小学校の児童、城北中の生徒が使っているわけですが、例えば日曜日の利用率が少ないから日曜日をなんとかしようとなると、中学校では部活動を行っており、日曜日にバスが動いてないとすると、子ども達が部活動に参加できないということになりますので、是非、学校の実情をよく調べていただいて検討していただきたい。

事務局) 最初のご指摘の部分は資料4の表の上に記載しておりますが、「複数台の車両による柔軟な運行が可能になるが、臨時的な利用がされるために、定期的な利用が求められる公共交通への利用には待機車両の確保などの検討課題が残ります」ということで、私どもも利用実態等、ある程度情報を聞いておりますので、空いているからいつでも使えるという認識ではなく、まずは可能性を追求したいという所から始めてみたいと考えています。それから、温井線と小境線の両路線とも、子ども達の通学に朝夕利用されている路線ですので、新しい運行形態のデマンド方式にするにしても、単純に運行形態を切り替えるだけでは、朝夕の一定の時間帯に利用者が集中してしまい、小型のワンボックスの車両では全員を乗せきれないという事態が発生することも予想されます。その他の時間帯であれば一台

の車で十分やりくりができるのですが、その辺りが事務局でも一番大きな課題だと考えていますし、今回の見直しのポイントになってくると認識しています。

委員) 子ども達の通学利用については把握できているのですか。

事務局) 通学の利用者数については、各バス停で何人乗り降りされているか、教育委員会を通じて把握しております。

委員) 公共交通の見直しの関係で、温井線と小境線で市民一人あたり約2, 200円の内の半分がここに当てられている状況はわかりました。やはり土日の関係について、全て平日と同じ対応をする必要があるのかということは、この資料を見れば誰もがわかると思います。やはり見直していかないと財政負担がそのまま垂れ流しになってしまう。従って、削げるところは削いで、先程のお話にもあるように、学校の部活など利用者との対応を踏まえながら検討を進めるということ。平日と休日と同じようにする必要は無いと思う。その中で、費用削減を狙っていかないといけないと思う。

委員) 私の住まいは常盤ですが、私の親も高齢で菜の花バスに乗っているので廃止されたら困る部分もあります。公募があり、初めて会議に参加して資料を見ましたが、市の財政で、公共交通に多い時は6,500万円も税金を負担しているということを私も知らなかったし、市民も知らないと思います。データを見ますと、日曜日の乗客0人の便を間引きしたとしても、市民は苦情を言わないと思います。もう一つ、市の所有のバスがありますが、登下校以外の利用は学校の年間計画もあるのでしょうか、スクールバスは1台何百万円もする車両である上、運転手の雇用についても日中の運用を工夫すると運転手の雇用もできて単価的にも下がると思います。例えば、城北中のバスが4台あります。そのあたりの利用を工夫して、できるだけ市民の負担を少なくしてほしい。人口が減少している段階においてやはり努力をしていただきたいと思います。それから、料金について、昔の長電バスの料金くらいは頂いても良いのではと思います。特別に安くする必要はないと思います。

委員) デマンドの関連で、3方面(富倉大川、岡山下段、瑞穂木島)、この数字をみても明らかですが、富倉大川方面は倍以上かかっています。春にJRが不通になった時は、岡山地区から岡山下段方面を増便してほしいと要望したが、認められなかったといういきさつもあったそうです。これから来年度に向けてデマンドを増強するにあたり、こうした地域間格差が非常に不公平感を生むと思う。そのあたりを配慮していただきたいと思います。

事務局) 路線ごとに利用者数、運行収入が違います。ご指摘のように一覧でみると同じ菜の花タクシーでも異なる実態があります。理由の一つは、運行回数です。土日、祝日も運行している路線については、どうしても経費がかかるので、一人あたりの負担額で差がついている実態があります。また、料金についても、前回の見直しについても一人あたりの運賃いくらに対して行政負担どのくらいなのかシミュレーションを行う中で、料金体系を決定してきました。当然利用者の皆様からみれば100円でも安いほうがいいというのは当然ですし、その辺りが今回の見直しの中でもポイントになってくると思うのですが、料金についても現行の金額の再検討をしていく中で、皆さんにもご議論いただき方向性を出していくべきものだと考えていますのでよろしくお願いします。

委員) スクールバスの乗務員の雇用は一日拘束されているのですか。スクールバスを時間外に送迎などで使えるのですか。

子ども課長) スクールバスについては一般の使用は申し受けていません。学校に関連するクラブ等にはお貸ししていますが、通常空いている時間に市民の皆さんにお貸しすることはしていません。

委員) それは教育委員会としての立場であるからそうだけれども、市全体の財産の運用を考えると、それを越えて違う活用を考えなくてはならない。学校のスクールバスなのだからその運行に支障が出るようではもちろんいけないが、市民の立場からはもったいないと思う。本来の目的に支障がでない範囲で活用を当然考えるべきだと思います。

子ども課長) 一般にお貸しするのは難しい面があるでしょうが、地域交通として空いた時間帯に使うことは検討できる事項だと思います。

委員) 不測の事態が生じたときはどうしますか。例えば、台風の接近等の緊急時に子ども達を帰さなければいけない。そんなときに学校にバスが無い状況も考えられます。学校では災害時の対応でも子ども達の安全のためにバスが必要ということも考えていただきたい。

委員) そういう場合は貸切の事業者さんがあるので活用できると思います。緊急時のために一日中使わないというのはどうか。市民とすれば使えるものは使った方がいいと思います。事前に事業者と協議しておけば対応いただけれると思う。

委員) 子ども達の安全面を考えたときにはなかなか柔軟には対応しにくい面もある。

委員) 地震など考えると何も出来なくなってしまう。もっと弾力的に考えていく必要があると思う。

委員) 土日の関係についても、病院が休みになるので当然に利用は少ないと思います。部活への利用など必要な部分もあるが、そういった部分にどう対応するかも含めて柔軟に検討していく必要がある。

委員) 先ほど、市民一人あたりの負担額で、須坂市と中野市が安いという話がありましたが理由はなぜか。理由などありましたら教えて欲しい。

委員) 詳細はわかりませんが、中野市もデマンド方式を実施しています。規模や人口の部分で計算すると低くなるということではないかと思っています。

事務局) 先ほどご紹介したのは、前回調査時、平成18年の報告書の中で、他市との比較というものがあり、その数字をご紹介しました。根拠まではまとめておりませんので、その差が何なのかというところまでは私どもも理解していないのですが、18年当時の資料では、飯山市が今とほぼ同じで市民一人あたり2,200円程、中野市が650円、須坂市が300円、一人あたりで割り返すと、人口が多くなり公共交通に対する補助金が少なければ、当然、一人当たりの負担額も減ってくると思いますので、飯山市の人口は須坂市に比べると半分以下、経費が倍かかったとすると4倍という理屈になります。当時運行経費を各市がどのくらい負担していたのか詳細までは調査しておりません。

委員) 18年頃だと、まだデマンド交通の話にはなっていないと思うので、須坂市や中野市が負担するというよりも長電バスさんが頑張って運行してくれていたというイメージが強かったのかもしれない。

委員) 私どもは人口で割ってという数値はあまりしませんので明確にはわかりませんが、複数市町村にまたがる路線で長距離を運行している路線については、国・県から補助金が入ってきている状態で、市からの持ち出しという意味では無かったと考えられます。飯山市さんの場合は、非常に面積が広い所を走っています。温井線、小境線は20キロ近くの路線ですので、中野、須坂の地域でいけば2市町村をまたぐ国県補助路線に該当する距離だと思います。一番の

違いは市の広さの違い・運行距離の違いだと推測されます。

委員) もし面積や運行距離だけではなく、何か学ぶところがあるのだとすれば研究して欲しい。

## (2) 飯山市コミュニティーバス斑尾線の登録更新について

資料に基づき事務局より説明

### ・斑尾線の登録申請書(案)

委員) 基本方針的なものがあれば教えて欲しいのですが、斑尾線のみ79条の市町村運営有償運送で、それ以外は4条もしくは、みなし4条で運行していますが、斑尾線だけ市町村運営有償運送を行なっている理由を教えてください。

事務局) 斑尾線についてはご指摘の通り、市町村運営有償運送で運行していますが、運行当時のいきさは承知しておりませんのでお答えできませんが、今回の見直しにあたっては市町村による運営が良いのかという所から検討してみたいと考えています。通勤通学の生活路線の部分と、斑尾高原については、観光のお客様の利用もありますので、観光二次交通の強化の視点からは、このまま市町村が運行していくが良いのか、もう少し機動力を活かして観光のお客様を取り込める運営形態を検討する必要があるかと考えていますので、今回の見直しにおいて、運営主体も含めて検討していきたいと考えています。

委員) 今の説明ですと、長期的には公共交通会議で見直しを含めて検討していくけれども、この9月で期間が切れるものに関して更新を図っていききたいということですか。

事務局) そうです。

委員) 更新すると何年もつのですか。

事務局) 3年間です。

委員) 観光二次交通を含めてですが、長野・新潟両県から相互に飯山駅やあるいは妙高駅まで乗り入れるようなことは考えられないか。経費的な部分はわかりませんが。ただ市町村が運行している路線では県境を越えて運行できるのか。

長野運輸支局) 基本的に市町村の有償運送は、民間ではできない部分を自家用車で特別に許可をとって運行する制度ですので、そこで観光客に乗ってもらい利益をという路線になると、本来の制度と乖離してしまいます。観光交通として運用するのであれば、市町村有償運行という枠から飛び出して民間活力を使っていただく方向になると考えます。

委員) 斑尾線について聞きたいのですが、運行経費の926万、去年は1,018万というのは、車両の償却費、人件費など全部入っているのですか。このお金を出して民間に任せるということも新幹線の開業に併せて検討できる課題だと思う。できるのであれば一つの案として検討していただきたい。

### ・斑尾線の登録更新について承認

## (2) その他

事務局) 見直しの方針についてご協議をいただいて、ご意見も頂戴しましたので、それらを踏まえて見直し作業に着手したいと思います。予定では、各種アンケート調査などの結果を積み上げて、12月に3回目の会議を開催したいと思っております。そこで素案を皆様にお示しいたしまして、ご意見をいただく中で調整をしていきたいと思っております。それ以降に地元の説明会

等もございますので、地元の意見等も反映させながら、3月に4回目の会議で最終案を提案させていただきたいと考えております。新しいシステムの運行につきましては、予定では来年の10月から移行したいということで作業を進めてまいりたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

## 6 その他

- ・ 審議会等公開指針について事務局より説明

委員) 第1回目の会議でお願いしましたが、野沢温泉村でのバスの時刻表の配布はするようになっていますか。

事務局) 本日は、野沢温泉村の方が出席していませんので確認できません。後日、事務局で確認しておきます。

## 7 閉会 (午後3:30)