

令和5年度 第1回 飯山市地域公共交通会議 顛末

令和5年5月31日（水）14時00分～15時10分
飯山市役所 4階 第1～4委員会室

委嘱状の交付（会議時間の短縮のため机上交付）

1 開会（進行：総務部長）

2 会長あいさつ（市長）

当会議では、市内で運行されている各種公共交通の状況を整理するとともに、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにしていくため、令和4年度7月に「飯山市地域公共交通計画」を策定した。

地域住民、特にご自身で車の運転ができない方々にとっての日常の足であり、また、新幹線飯山駅を降り立った観光客の2次交通でもある、公共交通のより良い姿について、この会議を通じて作り上げていきたいと考えている。

本日は、最初に昨年度策定した飯山市地域公共交通計画に係る進捗状況についてご報告させていただく。委員の皆様には、それぞれの立場からどうか積極的なご意見をいただきたい。

※会長あいさつ終了後、事務局から会議の概要を規約に沿って説明

3 自己紹介

4 役員の選任（規約により会長が指名）

副会長：轟 直希

（副会長）：長野工業高等専門学校で勤務して10年程、これまで地域の公共交通について様々な場面で携わってきたが、昨今大きく公共交通が変わってきていると感じる。

皆様もご存知の通り、AIをはじめとするデジタル技術の革新があり、多くの市町村でデジタル技術を活用したフルデマンド（オンデマンド）交通を導入するところが増えていくが、なかなか上手くいかず、結局は既存の公共交通の仕組みを食い合うような形になり、事業者が苦しんでいるといった実態もある。

そんな中で飯山市では、利用者がいるところではなるべく定時定路線のバスを維持していくという方針のもと、非常に粘り強く地域の方々のために頑張っている。

ぜひ本日お集まりいただいている皆様には、飯山市の公共交通が便利になるような方法、方策についてアドバイスをいただければと思うので、よろしくお願ひしたい。

5 報告事項（進行：会長）

飯山市地域公共交通計画に係る進捗状況について 資料 1
飯山市地域公共交通計画の概要と、別紙、資料 1 を事務局が説明

質疑応答

（委員）進捗状況の説明について、もう少し丁寧にしていただけないか。

（事務局）資料 1 の実施スケジュール（2 ページ）については、計画の中で示させていただいているものになる。実際に令和 4 年度において実施したものについては、3 ページをご覧いただきたい。

※令和 4 年度の状況及び実施した内容について、詳細を説明。

（委員）デマンド（乗り合いタクシー）について、路線によっては利用者 1 人あたりの市からの支出が 4 万円以上かかっているものもある。こちらの計画では移送方法を変えていく方向ということだが、今年度中に変更する予定なのか。

（事務局）本計画の期間は令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間としている。先程説明した実施スケジュールをもとに、それぞれの施策について、実施、検討していく中で、新たな方策としてより良いものがあれば、その方法に転換していきたいと考えている。したがって、令和 5 年度中に新たな方策に変わるというものではない。

（委員）それでは、5 年間は変えないということで理解して良いか。

（事務局）乗り合いタクシーの新たな移送方法の検討をはじめとする施策については、これからご提案させていただき幹事会で内容を検証し、今後進めていく施策について、実施の判断をしていきたい。

（委員）意見として、デマンド（乗り合いタクシー）を全体的に変えるのではなく、とにかく赤字が大きい 1 本の路線を変更する形で実証実験をはじめてみてはどうか。私の意見としては、変えられるようであれば、即変えた方が良いと思う。

（会長）いただいたご意見をどのように取り扱うかよく検討した上で報告したい。

6 協議事項（進行：会長）

（1）幹事会の設置について 資料 2
別紙、資料 2 を事務局が説明

質疑応答：特になし

(会長) 異議なしでよろしいか。〈異議なし〉

⇒承認

(2) 地域間幹線系統確保維持計画の承認について 資料3
別紙、資料3を長電バス(株)が説明

質疑応答

(副会長) 運行目標として輸送量15.0を何とか維持しなければいけないという話の中で、野沢線、中野木島線2つの路線の紹介があったが、現状それぞれの路線の輸送量はどれくらいなのか、教えていただきたい。

(長電バス(株)) 計画で設定している輸送量目標値がそのまま現状の値となっている。

・野沢線：17.7 ・中野木島線：16.9

(副会長) 野沢線の費用負担額のところの欠損見込額について、2023.10～2024.9で18,487千円となっているが、昨年度の数字を見ると15,000千円位、その前の年は13,000千円位だった。国や県の負担額が実質あまり変わらず、市町村の負担額が毎年200～300万円ずつ増えていくという状況である。これは事業者だけではなく、飯山市としてもしっかりと利用促進を図っていかないと目標値を維持できなくなる可能性があるため、今後開催される幹事会でも、皆様のご意見を伺いながら、より効果的な施策を打っていくこと重要であるという認識を改めて持っていただきたい。

(長電バス(株)) 補足説明として、野沢線の欠損見込額が増えているが、中野木島線はあまり増えていない。これは中野木島線が通勤通学など地域住民の生活の足として主に利用されており、コロナ禍以前と状況があまり変わっていないということである。

一方野沢線は、観光路線の要素も多く含んでいるため、コロナ禍で観光客が減少し、欠損額が増加してしまったという点で、2つの路線の違いが表れている。コロナ前の状況に戻っていけば野沢線の輸送量も増えていくのではないかと予想している。

(会長) 他にご意見等なければ、異議なしでよろしいか。〈異議なし〉

⇒承認

(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について 資料4
別紙、資料4を事務局が説明

質疑応答：特になし

(会長) 異議なしでよろしいか。〈異議なし〉
⇒承認

(4) 飯山市コミュニティバス斑尾線の更新登録について 資料5
別紙、資料5を事務局が説明

質疑応答：特になし

(会長) 異議なしでよろしいか。〈異議なし〉
⇒承認

7 その他

(委員) 現在バス業界では運転手不足が問題となっている。運転手の新規採用、待遇改善を図るため、補助金額の増加をお願いしたい。現状、赤字補填に加えて、路線維持経費として経常費用総額に1.85%上乗せした額をいただいているが、今後、運転手不足に対する施策を実施していくために、比率を10%程に引き上げていただけないか。

路線バス全体の赤字については、今いただいている補助金の他に、高速バスや貸切バスの売上で赤字を埋めている状況であり、会社として利益が出ていない。路線バスは定時定路線で運行しているため、運転手が必ず必要になり、そこに人手が取られるため利益部門である高速バスや貸切バスに運転手が回せない状況である。

以上の理由から補助金の増額をご検討いただきたい。なおこの件については他の市町村にもお願いさせていただいている。

また、飯山市の方で運転手をやってもいいという方がいたら、冬期だけでもいいので、ぜひご紹介いただきたい。

(事務局) 長電バスの状況について承知した。また他の市町村や県と話をする中で、今後の対応について検討させていただきたい。

(会長)：本日初めて会議に参加された委員の中には、内容が分かりにくく感じた方もいたかと思う。例えば、幹事会で一緒に話を聞きたいという方がいれば対応できるし、個別に説明させていただくことも可能である。この会議は、ただ法律に基づく会議として実施している訳ではないので、その点をご理解いただきたい。

(委員) 以前、幹事会は非公開だったが今後は公開ということで理解してよろしいか。

(会長) 委員の方にご参加いただくことは構わない。

(事務局) これまでの幹事会については、主に公共交通計画の策定のために開催していた。まだ策定に至る前の計画は公開できないので、非公開とさせていただいていた。今後は計画に対する実施検討が主な内容になるかと思うので、公開非公開については改めて検討していきたいと思う。

8 閉会 (15 : 10)