

# 令和5年度 第2回 飯山市地域公共交通会議 顛末

令和5年10月31日（火）15時00分～16時00分  
飯山市役所 4階 第2～4委員会室

## 1 開会（進行：総務部長）

## 2 会長あいさつ（市長）

公共交通は、私たちの生活に欠かせないインフラであるが、少子高齢化や人口減少などの影響により、当市の公共交通の利用者や需要は減少傾向にある。

加えて、2024年4月から運転手の時間外労働の上限が規制されることで現状のバス路線等の維持が難しくなる、いわゆる「2024年問題」が懸念されており、当市においてもバス路線や乗合タクシーを担う運転手の不足問題は、公共交通の維持・継続を脅かす大きな課題となっている。

このような状況の中、持続可能な公共交通の実現に向けて、皆様方のご意見やご提案をいただきながら、課題解決に取り組んでいきたいと考えている。委員の皆様には、それぞれの立場から積極的なご意見をいただきたい。

## 3 協議事項（進行：会長）

（1）菜の花バス市街地循環線の運行事業者の交替について ……資料1  
別紙、資料1を事務局が説明

### 補足説明

（長電バス）菜の花バス市街地循環線については弊社で運行をしてきたが、今年の夏に運転手の退職が相次ぎ、深刻な運転手不足が課題となっている。社内で検討を重ねた結果、市街地循環線の運行を取り止めさせていただきたいと考え、飯山市に相談した次第である。

### 質疑応答

（委員）長野交通による運行開始予定日が12月18日からとなっているが、期限は決まっているのか。

（事務局）期限について、現状は今年度内ということで話をしている。来年度以降の運行については今後長野交通と協議をしていく予定。

この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。〈異議なし〉  
⇒承認

（2）中野木島線の減便に伴う地域間幹線系統確保維持計画の変更について ……資料2  
別紙、資料2を長電バスが説明。以下概要。

(長電バス) 弊社では運転手が大幅に不足している中、この夏の臨時給支給後に複数名が退職するという予想外の事態が発生した。現在、70歳以上の運転手が多数いるほか、若手運転手も貸切バスや高速バス専門の給与水準が高い会社に転職する状況が続いている中で、日々のダイヤ編成がさらに厳しい状況となっている。

このようなことから、長野営業所においては、ダイヤ編成上20人の運転手不足が発生したため、急遽、長野市・飯綱町内路線を中心に減便し、4人分のダイヤを減らした。このほか、収益性の高い高速バスや志賀高原線の減便も実施している。昨年までは、生活路線を維持するため、長野営業所から他営業所への運転手応援態勢を組んでいたが、それも困難となっている。

このままでは、運転手に不測の事態が発生した際、運行当日に急遽運休ということが起こりかねないことから、社内で熟慮を重ね、生活路線の減便に着手した結果、利用者数に比べて、比較的運行本数の多い中野木島線が対象となった。

地域間幹線系統確保維持計画においては、資料2-1のとおり新しいダイヤ全便が国・県の補助対象になるよう県に要望をしている。

#### 補足説明

(長野電鉄労働組合) 本件について、運転手をはじめとした従業員目線で現状をお伝えしたい。コロナ禍が明けてバス重要が増えたことに伴い、運転手不足が表面化した。夏頃の大量退職も重なり、過酷な労働状況が続いている。

中野木島線の減便で利便性が下がってしまうのは心苦しいが、それだけ人員不足が深刻だということをご理解いただきたい。

#### 質疑応答

(委員) 平日で2便減になるが、減便対象については、利用者が少ないから減らすという考え方なのか、それとも運転手のやりくりの関係で判断したのか、詳細伺いたい。

(長電バス) 減便ダイヤについては、朝の通学時間帯を減らさない、ということの大前提に、路線運行に必要な運転手数を減らすという観点で作成させていただいた。一番は運転手不足に対する対応となっている。

(委員) 2024年に労働条件が変更になっても、現状の人員であれば、このダイヤは維持できるという理解で良いか。

(長電バス) 今後、運転手の大量退職があれば現状維持は厳しい状態だが、運転手数を維持することができれば、このまま運行継続できると考えている。

#### 補足説明

(事務局) 中野木島線の減便を受けて、飯山市では広報11月号で減便について市民に周知し、広報12月号で新しい時刻表を全戸配布する予定。

この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。〈異議なし〉

⇒承認

(3) 合庁線の新停留所設置について  
別紙、資料3を事務局が説明

・・・資料3

質疑応答なし

この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。〈異議なし〉

⇒承認

(4) コミュニティバス斑尾線の冬期ダイヤについて  
(増便・時刻変更)

・・・・資料4

別紙、資料4を事務局が説明

質疑応答

(委員) 先程より運転手不足で減便という話が出ているが、斑尾線については、冬期の観光需要に併せて増便になるとのことだが、運転手数については夏場と変更なく運行できるものなのか。

(妙高ハブネット) だいたい同じ人数規模で運行できる。弊社も運転手確保は厳しいので、ぎりぎりのところで運行している状況。

(委員) 外国人対応で急行斑尾線の夜便を増やすとのことだが、従来ならばタクシーを利用する場面なので、競合してしまうかと思う。そのあたり市内タクシー事業者との調整はできているのか。

(事務局)

二次交通については、観光地ごとに協議会が設けられており、各協議会での協議を経て、急行線が運行されている。その内容について現状事務局としては把握できていないが、過去にも夜便を運行した経緯があり、その際には特段問題は無かったと聞いている。

(委員) 承知した。

この内容を承認することで、異議なしでよろしいか。〈異議なし〉

⇒承認

(5) 飯山市地域公共交通計画の進捗状況の評価・検証について・・・・資料5  
別紙、資料5を事務局が説明

質疑応答

(委員) 評価基準の「C」は、停滞している事業というより、これから着手をする予定の事業という捉え方で問題ないか。

(事務局) 未着手の事業という捉え方で問題ない。

(幹事長) 先般8月に幹事会を開催した。コロナが5類に移行し、公共交通の利用者が増えてくることを期待したものの、実際には利用者は戻ってきていない状況。これは他の自治体にお聞きしても同様の状況が確認できた。先程事務局より、コミュニティバスの利用者が増えているという報告があったが、内訳を見てみると斑尾線の観光客に関しては増えているが、市民の方の利用が回復しておらず、主に高齢者の外出頻度が低下していることが課題として見られる。また先程運行事業者より報告があったように、運転手の確保が非常に厳しい状況になってきているため、当会議としても危機感を持って計画の遂行を図っていく必要がある、という共通認識を持つことができた。

特に課題となっている「乗り合いタクシーの新たな輸送方法」の検討について、現在多

くの自治体で AI デマンドの導入が行われており、これがあたかも公共交通の万能薬のような扱いになっているが、導入した自治体に話を聞くと、財政負担が増加や市内のタクシー事業者の撤退、更にシステムの使用料をシステム会社に支払うことで市外にお金が出流してしまう等、様々な課題が見られる。

このような課題や地域の方のニーズを踏まえて、どのような方法が飯山市のそれぞれの地域にとって最適なのか、丁寧にすり合わせをしながら交通システムを検討していく必要がある。スケジュールでは、令和 6 年に新たな乗り合いタクシーの移送方法の実証実験を実施することになっているが、住民の方と丁寧にコミュニケーションを取りながら進めていこうと幹事会ではお話をさせていただいた。

(会長) 本日頂戴した意見を踏まえて、今後も引き続き各施策を進めていきたい。

#### 4 その他

(委員) このような会議には公共交通を利用してご参加いただきたい。今回新幹線を利用してきたが、飯山駅の待ち合いの環境が非常に整っていると感じた。実際に利用することで見えてくるものがあるのでぜひお願いしたい。

(長電バス) 弊社の運転手不足の対策として、過去自動車教習所だった場所を利用した大型バス乗車体験の実施や、大型 2 種免許取得の補助制度を整備している。しかしながら依然厳しい状況にあるため、今後地域の足を守るべく運転手の確保にぜひともご協力いただきたい。

#### 5 閉会