

**令和4年度第1回
中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会 山ノ内町分科会
議事録（要旨）**

開催日・出席者等

開催日時 令和4年12月12日（月） 午前10時から午前11時40分

場 所 山ノ内町文化センター 3階 ホール

出席者 委員：14名（敬称略・順不同）

- ・山ノ内町商工会 会長 田中 篤（協議会委員）
- ・山ノ内町社会福祉協議会 事務局長 鈴木 浩史（協議会委員）
- ・山ノ内町観光連盟 会長 金子 博之（協議会委員）
- ・協議会公募委員 松本 百合子（協議会委員）
- ・山ノ内町議会 総務産業常任委員長 湯本 晴彦
- ・山ノ内町議会 社会文教常任委員長 白鳥 金次
- ・山ノ内町議会 広報常任委員長 渡辺 正男
- ・山ノ内町区長会 須賀川区長 保坂 克芳
- ・山ノ内町区長会 杓野組惣代 永井 梓
- ・西部協議会 会長 畔上 一重
- ・南部協議会 会長 鈴木 文夫
- ・民生児童委員協議会 会長 湯本 和幸
- ・山ノ内町中学校PTA 会長 山本 佳史
- ・山ノ内町 副町長 増田 隆志（協議会副会長）

事務局：3名

- ・山ノ内町総務課長 小林 広行
- ・山ノ内町総務課企画係長 堀米 貴秀
- ・山ノ内町総務課企画係 新井 宥佑

傍聴者：2名

会議事項

1 開 会 小林総務課長

- ・本分科会は中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会規約第 21 条に基づき設置される、地域公共交通の実情について話し合うための分科会である旨説明
- ・公開による会議である旨の説明
- ・会議次第について、開催日時を令和 4 年 12 月 19 日から令和 4 年 12 月 12 日に訂正

2 あいさつ

- ・増田副会長よりあいさつ

3 報告事項 進行：小林総務課長

- (1) 楽ちんバスの運行状況について・・・資料 1
- ・資料 1 により、事務局から報告

【委員】

利用者は高齢者が多いということなので、入院したり、楽ちんバスに乗ることができなくなったりする場合がある中で、令和 4 年 10 月の利用者数は過去最高となったとのこと。これまでの利用者に追加して、新しく楽ちんバスを利用した人数などは把握しているか。

【事務局】

今のところ把握はしていないが、今後、中野市・山ノ内町地域公共交通計画の施策を実行していく中で、新たな利用者の把握にも努めていきたい。

- (2) 中野市・山ノ内町地域公共交通計画について・・・計画書

- ・中野市・山ノ内町地域公共交通計画、計画書冊子により、事務局から報告

【委員】

長電バスの乗降者数の把握ができていないという報告があった。長野電鉄の株主優待券を使い、学生さんなどが遠くまで通うケースが多いと聞いているが、長電バスの路線の赤字というのは、収益から費用を差し引いたものと考えてるが、株主優待券の扱いはどうなるのか。

【事務局】

長野電鉄には株主優待券があるが、長電バスの株主優待券については把握していないため、わかりません。ただ、一般的には経常収益から経常費用を差し引いたものが赤字となるため、株主優待券は収支の算出に影響していないものと思う。

【委員】

かつて、長野電鉄の木島線が廃止となるときに、100 円の収入を得るために、いくら費用がかかっているのかを計算すると聞いた。またその時に、株主優待券は含まれないと聞いている。本来であれば、そのあたりも考慮する必要があると思うので、細かいことかと思うが、単純に赤字分を行政で負担する際に検討していただきたい。

※長電バス(株)に確認

→長電バスには株主優待券がない。また、長野電鉄で発行している株主優待券で上林線は利用することが可能であるが長野電鉄で発行しているものであるため、収支の算出には含んでいないとのこと。

【委員】

(楽ちんバスの) 住民ニーズとしては中野市との乗り入れが一番言われているところだと思うが、その点はこの計画の中でどのように進んでいくのか。

また、赤字なので路線バスを維持していくことが難しいということで、計画の中の新たな公共交通システムの研究で多様な交通手段を検討して行くことがあると思う。そんな中、最近言われているのが、無人運転ができるバスとか、観光客を取り込んでいくとか、あとは、貨客混載とか、とにかくやれることを効率的に合わせ技でもやっていかないと、路線バスの維持は難しいと思う。路線バスがなくなればデマンド交通という方法もあるが、デマンドは効果が高いようで、予約するのもしだだ面倒くさくなっていくのが現状で、利用者はさらに減ってくると思う。このため、なるべく路線バスというものは維持できるように、そのためには、いろいろな交通手段を使いながら、費用に代えていくということが必要なのかなと思うが、いかがか。

【事務局】

まず楽ちんバスの中野市への乗り入れの関係については、これまで十分に検討してきている中で、今の楽ちんバスを中野市へ乗り入れることについては難しい旨、何度も説明してきている。では、どうやって中野市へ、というところであるが、公共交通計画の中の施策⑤の新たな公共交通システムの研究のところ、記載しているとおり研究自体は進めていく。しかし、例えば、須賀川から中野市へ運行するようになったときに、現状の楽ちんバスのように100円で、というわけには、他の地区との兼ね合いから難しいと考える。また、運行本数についても、中野市まで運行するようになれば運行距離も伸びるため、現状の楽ちんバスと同等の運行本数も確保できなくなるかもしれない。今把握している楽ちんバスの利用者のニーズとしては、100円で、集落内を細かく運行してくれている今の運行ありがたいというものがあるため、本当にそこまでして中野市へ乗り入れることが絶対なのか、まずは、再度住民の方とよく話し合い、真のニーズを把握することから始めていきたいと考えている。

続いて、いろいろな交通手段を使いながら、という点について、地域の輸送資源を総動員した形の公共交通の検討を今回の計画に記載している。現状、楽ちんバスは車両のサイズアップの予定もないため、住民のみの利用となってくるが、例えば、スクールバスに観光客を、また、地域住民を、という検討も必要と感じている。ただ、もっと具体的に考えていくと、スクールバスの運行路線以上に運行する必要があったり、それを行うには運行時間の調整が必要になったりすることから、現実的には、スクールバスの運行中に観光客だったり、地域住民が、その時間帯だけだったら乗れるような調整・検討がはじめの段階なのかなと考えている。

【委員】

スクールバスをうまく活用するというのはすごくいいことと思う。また、無人の運行というのは、何かする予定はあるか。

【事務局】

現時点では、そこまでの運行は考えていないのが現状。

【委員】

世の中そういう時代になってきているので、まだ、実用には時間がかかるかもしれないが、アンテナは高めてもいいのかなと思う。

【委員】

今の話に関連して、私なりに同じようなことを考えている。今、運転手の確保というところで、シルバー人材などがメインとなっていると思うが、団塊の世代が後期高齢者となると、運転手自体がいなくなる。現在も、個人の福祉施設のデイサービスの運転士も確保するのが困難。そこを解決するために、先ほどの話であるが、相互運行の方法を考えている。まず、家族の運転による送迎、本人による電動バイク、長電バス、タクシー、楽ちんバス、スクールバス、保育園バス、社会福祉協議会・個人経営の福祉施設のデイサービス車両、観光送迎車両、農作物の出荷車両ということで、これらの中で協力してくれるところを募集し、乗合乗降を行う仕組みとスケジュール調整の仕組みができればいいかなと。また、運賃の支払いや事故による問題、このあたりを解決して、運行を行えば、人口減少の時代の公共交通として機能するのでは、と考える。

【事務局】

貴重なご意見として伺い、今後、それを実現できるかどうかを検討していきたい。なお、運賃については、自家用有償運送ではないものも含まれるため、道路運送法の関係から、とれないのかなと考える。そうしたときに、運賃をとらない、いわゆる無償の状態でもやってみるところがあるか、こういったこともあるので、今日のご意見を整理し、検討したいと考える。

【委員】

地域の方が地域の問題を解決していかなければならないと思う。先ほど、提案があったご意見と似ていますが、地域の方が自家用車をそのまま利用できる自家用有償運送というものがある。ただ、これには、地域の公共交通協議会を通じて、公共交通事業者の方と相談しなければならなかったり、既存の交通事業者の運行に配慮する必要があるが、地域でどなたか空いている自分の車で、地域の方を送迎することができる。過疎化地域であれば始まっていることであるが、こういったことを検討はどうか。

【事務局】

貴重なご意見として伺う。実は、自家用有償運送ではないが、地域の無償運送に対して町が補助するという補助事業を用意し、去年須賀川区に提案をした経過がある。現状、まだそれは実現していないが、公共交通ではどうしてもカバーできない地域やニーズがあり、全てを行政がまかなうことが難しい中で、地域の方の協力を得て、そのような運行ができていければ大変ありがたいと感じる。

【委員】

先ほどから中野市への乗り入れについての説明がされているが、須賀川線がなくなってから、やはり、(楽ちんバスの) 利用者の皆さんは、中野市への乗り入れについての希望が大き

い。私もこういった会議の中で何度もお願いしている。今まで、町と話し合う中で、乗り入れについては、私たちからみると具体的にどんな方向に行くのか、どんなやり方があるのか、みえてこない。これについて、みえるような方向を示していただきたい。

【事務局】

楽ちんバスの中野市への乗り入れについては、昨年度、須賀川地区の利用者のみなさまとの懇談会の中で、具体的に中野市へ乗り入れする方法を提案している。その方法としては、現状、土橋・中須賀川の集落内を細かく運行しているものをやめて、元の須賀川線のような運行にし、集落内の運行をなくして空いた時間で中野市へ乗り入れるというもの。この提案の際、利用者の方からは、自宅のすぐ近くまで運行している今の運行の方がありがたく、無理して中野へ乗り入れるぐらいなら、現状のまま、100円で今の運行を続けて欲しいとの意見が多数であった。このため、楽ちんバスでの乗り入れは難しいと判断している。今後の乗り入れの検討については、地域の皆さんのニーズを再調査しながら、進めていきたいと考える。

【委員】

新たな公共交通システムの研究という部分で、地域の公共交通を考えていくこの山ノ内町分科会を1回では終わらせず、今後も継続していただきたい。

先ほど、委員の方から提案のあった、地域の方による自家用有償運送の取り組みや介護支援を要する方を対象とした移動支援など、取り組んでいる自治体もある。

この分科会の中で、先進地の視察や資料を取り寄せての研究等も取り組んでいただきたいと思うが、そういった予算は確保してあるのか。また、地域の要望やご意見をアンテナ高く収集できるような仕組みを要望する。

【事務局】

ご意見は重要なことと思う。こういった形で皆さんの要望を叶えていくかは、例えば分科会であったり、区単位のコミュニティであったり、要望の内容により変わってくるため、考えていきたい。また、自家用有償運送については、楽ちんバスがまさしくその制度により運行しており、これは、主要駅と交通空白地を結ぶもの、楽ちんバスは、須賀川線が廃止となって、交通空白地となった須賀川区と夜間瀬駅を結ぶものである。この交通空白地は山ノ内町では、バス停から半径150m、鉄道駅から半径375mにない地域としているが、これは、各自治体、地域によって全く捉え方が違うもの。都会だと500m、田舎であると1,000mというところもあり、これは国土交通省のハンドブックに記載されている。その中で山ノ内町はもっとも短い距離で交通空白地を出しており、そこによると、宇木の2番組から上のあたりであったり、和田の一部であったり須賀川でいうと、高井富士、小丸山、竜王とか、こういったところが空白地となる。その辺も含めて、交通手段を考えていく必要があると考えはいる。さまざまな交通手段を考えていく中で、最終的にはタクシーが一番効率的ではないかという考えはあるが、さまざまな手段を検討していきたい。

【委員】

先ほどの意見で、先進地での視察とか、そういった観点で、無人運転の関係では、茨城県の坂井町というところが、実証実験を終えて運行を開始していると聞く。ほかにも、実証実験を行っているところがある。また、運賃は無料で広告収入により補っているケースもある

とのこと。そういったところも今後の参考にしていきたい。

【事務局】

貴重なご意見として伺います。無人運転のバスについては、道路の形態などにもよると考えますので、勉強させていただく。

4 会議事項 議長：増田副会長

(1) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について・・・資料2

・資料2により、事務局から説明

【委員】

目標人数はどのように決めているか。

【事務局】

楽ちんバスが運賃100円で運行を始めた最初の年の利用者数7,000人代であるが、その目標人数に到達するための人数を各路線で算出し、1日当たりの利用者数として算出している。

【委員】

例えば、利用する人がこれだけでいて、採算がとれる目標数値がこれだ、というような目標値であるといいと考えるので、目標値の決め方を見直してみたい。

【事務局】

楽ちんバスは運賃100円でやっており、採算というよりは、地域住民の足の確保、という目的が大きいため、採算を取るための利用者人数を確保することが困難と思われるが、貴重なご意見として伺い、次回の計画策定時に検討していきたい。

【増田副会長】

目標値については、現状の利用者数の維持であったり、もうさらに上を見込んで設定している部分もあるが、委員がご指摘のとおり合理性に欠ける部分もあるため、検討したい。

【増田副会長】

参考までに楽ちんバスでは、一日の便の中で、全く乗らない便があるため、そういったところは、デマンド方式にしてやっていった方が合理的ではないか、また、タクシーを回した方が合理的ではないかというようなことも考えられます。例えば、南部ルートを変えてみることができれば、楽ちんバスの車両も1台うくので、ちょっと融通利くのではないかと、中野市へ乗り入れすることができるのではないかと内部的にはいろいろ検討はしている。ただ、今申し上げたことは、「こうする」というわけではありません。南部の皆さんにご相談はしていないし、楽ちんバスが中野市へ乗り込むときに、100円でいいのか、という話もある。そうすると、長野電鉄が民業でやってきたところが成り立たなくなるのではないかと課題もある。課題をうまく解決して、中野市に乗り入れすることができればいいなと考えている。全国的に言えることだが、民間が1,500円でできなかったものが、100円でやっているため、自己負担と公的負担の民間路線とのバランスが崩れていると思う。そのあたりは、みなさんと相談していかなければいけない課題だなと思っている。

*その他意見なし 原案のとおり中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会での協議とする

(2) その他

【増田副会長】

先ほどの議論でも、楽ちんバスのことでも良いので、何かあればお願いしたい。

【増田副会長】

社会福祉協議会で福祉有償運送はやっているか。

【委員】

現在は町の社会福祉協議会では行っていない。営業を主としているタクシー業者もいるため、福祉有償だから良いというわけにもいかない状況。

【増田副会長】

社会福祉協議会でやっているところもあるため、いろいろ検討が必要ですが、考えていきたい。

【増田副会長】

例えば、観光送迎バスを観光客だけではなく、地域住民も利用できるような検討もいいと思うし、楽ちんバスにも課題はあるが、観光客の利用の検討をしてよいと考えている。あとは、スクールバスの関係、福祉の関係、路線バスの関係、なかなか難しい中ではありますが、検討していきたい。

それからお話のあった無人の関係も実証運行をやっているところはあるし、無人でなくても、デマンド交通をスマートフォンと連動してうまくやっている自治体も、県内にはある。また、ゴルフの時に使用するカートのようなものを使用している例もある。

また、自家用有償は、楽ちんバスもそうですが、NPO の場合もある。また、有償ではなく無償で、運行に対する実費だけを利用者にしてもらって運行もあるため、それぞれの地域で、助け合いで、例えば、病院への足を確保していたりもする。

ぜひ、皆さんのお力添えをいただいで検討していければと思います。

【委員】

福祉乗物補助券の対象と金額はどの程度か。

【事務局】

対象は、非課税世帯、障がい者手帳をお持ちの方、運転免許を返納された方で、金額は月1,000円分、年間で12,000円分と認識している。

【委員】

須賀川の診療所に行きたく、楽ちんバスも通っていない。高齢者は足の悪い中、歩いていたりしなければならぬ。大雪のときは、近所の方が乗せていたりしている。今のお話の中で、須賀川の中だけで無償で運行するようなシステムは可能なのか。

【事務局】

可能か不可能かで言えば可能である。また、まさに、委員が言った診療所への移動手段の関係で、須賀川地区の方による無償運行に対して、町が補助するという仕組みをつくり、提案しているところ。ただ、実際には運転してくれる方がいないなどの理由から運行はできていない状態。地域の方による無償運行が進むような形で今後も検討したい。

【委員】

楽ちんバスにはなぜ観光客が乗れないのか。

【事務局】

楽ちんバスの乗車定員は10名以下となっており、観光客も利用することを考えると、少なくともグループで3名前後、また、スキーシーズンのことを考えると荷物も多く、地域住民の方が定員オーバーで乗れなくなる可能性がある。そうなると、本来の目的である、須賀川線廃止に伴う地域住民の足の確保が果たせなくなるため、今のところは、観光客は利用することができない。

【増田副会長】

観光客に使ってもらって、利用率を上げると一石二鳥であると思ふ。そして、制度的にも不可能ではない。ただ、その一方で100円で乗れてしまうので、観光客の利用があると、いつも楽ちんバスを利用している方が乗れなくなってしまう。この課題がクリアできないため、今このような状況。しかし、検討していく余地はあります。

【事務局】

観光客の利用については、北志賀高原シャトルとか、スクールバスなどとの連携を検討しながら、地域の輸送資源を活用した形で考えていきたい。

【増田副会長】

都会や先進地だと、それこそ、利用者がどの地点で何人のっているというのをリアルタイムで把握して、隙間の時間を使って融通するというものをすでにやっているところもあるが、それは事業者がお金をかけて積極的にやっている。楽ちんバスや北志賀高原シャトルにそれができるかどうかは今後の研究課題。

【増田副会長】

公共交通計画の中で、行政がこれだけ負担をしているが抑制していくわけではないとの説明があった。実は原案は抑制していくという原案だったが修正した。私個人的に、抑制べきかどうかはわからない状況と考えていて、必要ならば負担をしていくべき。一方で、費用対効果を高めることも必要。

今後、地域公共交通について、いろいろ試行錯誤していく必要があるのかなと考えている。

5 その他 進行：小林総務課長

意見なし

6 閉会 小林総務課長