

< 概 要 >

日 時：令和4年6月23日（木） 13:30～15:30

会 場：南信消費生活センター 大会議室 （飯田市追手町2丁目641-47）

出席数40名（うち委任状により出席とみなされた者11名）、欠席2名 【委員総数42名】

< 報告事項 >

- ・令和3年度公共交通利用実績（輸送人員）について

< 協議事項 >

第1号議案 令和3年度事業報告及び決算報告について

第2号議案 令和4年度事業計画(案)及び収支予算(案)について

第3号議案 地域公共交通確保維持改善事業「生活交通確保維持改善計画」について

- ① 飯田市（飯田市地域公共交通改善市民会議）
- ② 松川町（松川町地域公共交通対策協議会）
- ③ 高森町（高森町地域公共交通協議会）
- ④ 阿南町（下伊那南部地域公共交通対策協議会）
- ⑤ 阿智村（阿智村地域公共交通協議会）
- ⑥ 根羽村（西部コミュニティバスを守り育てる会）
- ⑦ 喬木村（喬木村地域公共交通会議）
- ⑧ 豊丘村（豊丘村地域公共交通会議）
- ⑨ 大鹿村（大鹿村地域公共交通会議）

第4号議案 南信州地域交通問題協議会規約改正案について

- ・議事録署名人に、次の2名が選任された。

喬木村区長会 東原 靖雄 氏

長野県商工会連合会 南信州支所 宮地 創太 氏

< 報告事項 >

令和3年度公共交通利用実績（輸送人員）について

- ・報告事項について、事務局より説明。

< 協議事項 >

- 第1号議案 令和3年度事業報告及び決算報告について

- ・事務局より説明

（名古屋大学加藤教授）

どのように目標設定をしたのか、その具体的な論拠が書かれていない。これでは何をどう努

力すればいいかも、それが出来たか出来なかったか、良かったのか悪かったのかの判断も困難になると思われる。この会ですべての説明をする時間がないだけで、それぞれの地域で協議されていると思うので、それを書面に記していただきたい。

また、進捗状況評価シートにも抽象的なことばかり書いてある。

進捗状況シートは協議会全体として市町村がやることが並べて書いてあるということであるらしいか。

(事務局)

進捗状況評価についてだが、各市町村の活動込みで、全体の南信州協議会のシートを作成している。

(名古屋大学加藤教授)

各路線のナンバリングでバツなどと書かれているが、各路線のナンバリング化は市町村がやることなのか。ここに書いてあることは吟味されているのか。各市町村で吟味していただいたほうがいいのではないかと。吟味しているところは関係ないということであるのか、やらなければならないのにやっていないからバツとしてあるのかわからないのだが、それもマチマチのように思える。ここで書くと一般論的なものになってしまう。うちの地域だということの問題でこういうことを議論している。例えば松川町さんだがフルデマンドを頑張っているとしか書かれていないので、何をどう頑張っているのか、評価シートではそこを一番頑張っているかを書いていただきたい。それぞれで頑張っておられると思うので、それがここに出てきてほしい。

(事務局)

今年から新しい様式へ移行したこともあり総花的な見せ方になってしまった。次年度は今いただいた部分を踏まえて、適宜わかりやすくかつ具体的な活動が報告できるように修正したい。

☞議案の通り承認された。

●第2号議案 令和4年度事業計画(案)及び収支予算(案)について

・事務局より案を説明

令和3年度でバツとなっているものが多いが、今後関係組織と研究検討を進めるようになっていく、来年度を見ると関係組織と研究検討を進めるというものが多い。進められるものは進めるが、進められない、進める状況でないというものもあると思う。これだとやらなければならないとなっているけれどやっていない、今年もやるけれど具体的には何も決

まっていない、来年度も全く同じように出てくるのではないか。一步でも二歩でも進めたほうがいいことであればそれは進めて、コロナ禍だから求められていることは、今こそ進めるべきことであると思う。今変えることはできないと思うが、今後関係組織と検討を進めるといふものは、濃淡をつけて進めていき適宜報告していただきたい。

(事務局)

今後、意見集約する中で、方向性を示せるようにしたい。

(佐藤広域連合長)

ゼロ予算で関係組織と研究検討を進めるといふ項目の中では現段階では特になのか。

(事務局)

ゼロ予算事業とする中では、統一的な時刻表フォーマット作りというのがある。以前の検討の中ではマンパワーが足りず中座してしまったという経過があるが、南信州の統一的なフォーマットというのは今後普段使いでも観光でも必要になるのではないかとということをご意見としてうかがっているので、こういったことを含めて、先ほど予算建てした高齢者お出かけ促進事業の中で、高齢者の方にわかりやすいかたちでご案内できるよう、時刻表も併せて検討できないか考えている。

(名古屋大学加藤教授)

今日は、飯田病院からバスに乗ってここまで来た。飯田病院前のバス停はわかりにくい。どこに行くのかもわからない。フォーマットは揃っていたほうがいいのだが、その前にどれに乗ったら間違っていないかの判別が難しいことが問題である。各市町村の時刻表のフォーマットを統一するとなると大変だが、路線図に系統番号があれば、それを対照することでかなりわかりやすくなると思う。

☞議案の通り承認された。

- 第3号議案 地域公共交通確保維持改善事業「生活交通確保維持改善計画」について
・事務局及び各市町村の公共交通担当者より説明

(名古屋大学加藤教授)

本来、今日出ているものは12月～1月の協議会で、市町村で自己評価をされている。それから、運輸局の評価も出てきている。その結果を踏まえてこういうことをやったので見直しをやりながら令和5年度はこういうふうにするというもの。その自己評価の結果がないのと、第1号議案で出てきた進捗状況評価シートを見たときにこれだけ見たらわからないと

申し上げた。進捗状況評価シートについては南信州の計画の中で市町村がやることについてやったかやってないかしかわからないという印象があったので、自己評価の簡単な結果もつけていただくと私が思うことはわかる。これは総会でやりたいわけである。評価を目的としてその結果として今回の6月がある。評価結果の、ここが悪かったのでこうする、この路線は特に問題があるのでこうするといったことも書いていただけるとつながってくる。評価シートはそういったことも付け加えていただきたい。自己評価はされていると思うので、それを付け加えるだけでいいと思われる。

各目標について、どうしてそういう設定にしたか。例えば喬木村さんなどはとても詳しく書かれているのでわかる。しかし、昨年度並みとだけ書かれているところは、コロナ禍であり不安定な数字であるので、それをそのままというのは、様々に考えたうえでそのままとしたのか、そうでないのか。考えたという方はそこを追記して出していただき、そうでないという方は今後そこも考えていただきたい。

目標とはとても大事なもので、12月、1月に協議会で評価を行う際に、目標より下回った、上回ったというときに、どうしてこの目標にしたのかといつも思う。その時に、この目標はいい加減なものであったなどならないためにも、今のこの段階がある。前の評価があつてこそ目標も作れる、それを達成しようとするときに進捗状況評価シートであれば南信州でやるとなっていることについてどのくらいできているかというのが一つの資料となると思うので、参考にさせていただきたい。

(長野運輸支局 高澤氏)

生活交通改善の計画についてだが、先ほど加藤先生のご指摘の通りここで見てわからないところがあるというのは申し訳なく思っている。もう一度、南信州の事務局から、今まとめてお出しいただいたものを順次事前確認ということで、最終申請の前の確認という形でさせていただいているところである。今日のお話も踏まえて、私共もここについての記載等、場合によっては各自治体の事務局さんと調整もさせていただきながら進めていきたいと考えている。

また、協議会等でお話しさせていただいているところもあるのだが、コロナの状況が続いている中で、今までのやり方ではうまくいかないとか、その中で新しい取り組みを検討するといったところも多々あると思う。加藤先生からご助言やご提案をいただいているところもあると思うのだが、法的な制度の運用面や、補助金の関係する手続き関係のものを含めて、せつかくあるものなのにこの地域では該当しない、使いづらいという場合があれば、要望いただければすぐ変わるということではないのだが、例えば協議会の中でこの点についてもう少し緩和できないか、方策はなにかできないか、そういったことは遠慮なくご要望、ご相談いただければと思っている。

コロナも落ち着いてきて、観光に関する報道もなされている。人の動きがこれから出てくる

中で、交通と観光と。交通は様々な分野と関係してくる。そこは引き続き皆さんの中でも福祉関係、教育関係、環境、場合によっては農村振興等様々なところとつながってくることもあるかと思う。そういったところと引き続き情報を共有していただきながら、私も観光の現場の窓口もごございますので、何かありましたら私も中に入って一緒にさせていただけたらと思っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

(長野県交通政策課長 石坂氏)

長野県においても、昨年11月に県レベルで地域公共交通課政策協議会を立ち上げさせていただいた。加藤先生にも参画していただき、様々なご助言をいただいている。この後、地域別部会ということで、地域振興局単位で地域別部会が立ち上がっている。まさにこの南信州地域、先進地域ということで様々な学ばせていただきながら、PDCA サイクルの回し方なども大変参考にさせていただきながら、今年度、地域公共交通計画策定に向けて取り組んでまいりたいと思っているので引き続きよろしくお願ひしたい。

先程事業計画の中で GTFS-JP の導入についての件について、長野県におきましても問題意識を持っており、今開会中の県議会で事業を提案している。補正予算を提案しており可能であれば県内全てのバス路線、観光路線、主要路線を含めて全てのバス路線について、データをデジタル化、オープン化したいと上程している最中である。県議会での審議中なので軽々なことは申し上げられないが、議決された際には進め方などをご相談させていただきたい。

(下條村 金田村長)

先程豊丘村さんのご説明の中で中学生、高校生を無料にされているということで、無料にすることで人数が増えるのか増えないのか、もし分かれば教えていただきたい。

(豊丘村)

ここ近年の利用者の傾向としては、利用者増のほうに動いている。豊丘村からは主に JR 市田駅を利用して通学される学生がほとんどであると考えている。そこへ向けて、一番利用いただきやすい時間帯に合わせてダイヤ、車の動きを意識して組んでいる。中学3年生に対して、卒業を控えた時期に、村営バスを利用しませんか、というチラシも配布させていただくといった取り組みで、ここ近年では増加傾向にあるとみている。

(下條村 金田村長)

利用者数は増加の傾向であるということであるが、無料化によって増えているのか。金額が利用者の足かせとなるのかということまで分析がなされていればご教授願ひたい。

(豊丘村)

豊丘村営バスは、元々一乗車 100 円という定額料金で運営している。距離に関係ない金額であり、そこを頂くか頂かないかを考えたときに、ご家庭での送迎の負担も考慮すると、無料として積極的にご利用いただいたほうがいいのではないかという結論に至り、現状このような運用となっている。

(豊丘村 下平村長)

利用者数増の原因については、豊丘村には 4 年前に道の駅ができ、道の駅をハブの中心として路線を組んだ。そのことによって増加したという影響もあると考えている。

(名古屋大学加藤教授)

通学について、無料化する、半額とするなど様々なやり方がある。高校も授業料が無償化となっているので、交通費が一番大きい負担であるというところも多い。安くすると偏差値が上がるというのは顕著にある。私が言うてはいけないことだが、その結果として閉校が早まってしまうということもある。不便な学校には行かなくなり、閉校となってしまう。逆に便利になると、定員が充足するようになるというくらい変化することがあるので、非常に大事な施策である。ただ、一度無料にすると、今度は有料にすることが困難になるのでかなり躊躇することがある。ある程度の負担は頂く。JR のこともある。バスと JR を乗り継ぐのであれば両方とも大きな額となる。JR は比較的安い定期券になっているが、それと合わせたときにどういうふうに控除していくのか。その結果として、阿南高校のように駅の近くにあるところであればこうだが、駅から遠いところはどうか、様々な高校に対してどういうふうに行くかを考えて負担を決めていくというのが大事であるので、よく検討されることを勧める。

私がいつも提案しているのは、高校生の皆さんに地域公共交通の使い方に声が出せるようなことを考えていただきたい。委員になっていただくのが一番いいと思う。高校生に委員になっていただいたところもあるし、校長先生に委員になっていただいたところもある。いずれにしても、高校生の利用促進につなげるには、高校生に意見を聞くのが一番大事である。どこかで反映していただきたい。

(下伊那高等学校校長会 棚田氏 (阿南高校教頭))

阿南高校は駅の近くであるが、入学者数の減少で困っている状況にある。南部 5 町村の皆さんにかなり支援をしていただき、土曜もバスを運行していただいている。地域の交通と学校の存続というのは大きな関係があると思っておりますので、引き続き支援をお願いしたい。ただ、下條村のバスが無料になってしまうと、それで果たして阿南高校に学生が来てくれるのか、逆に飯田市内の学校に行ってしまうのではないかと考えながら聞いておりましたの

で、慎重に考えていただけたらというのが正直なところである。

●情報提供・意見交換

(名古屋大学加藤教授)

政治の世界では公共交通は非常に大事だという動きが最近強くなってきており、デジタル田園都市の中でも、総理が熱心に進めていかなければならないという考えを出している。

今後どちらに転んでも地域公共交通は大事なので、国としてもより重視していただける方向になるのではないかと考えている。地域公共交通の現場が助かるような制度にしていかなければならないということで、現場でやっている各所の検討会にも参加させていただいて、選挙の結果を見ながら7月末くらいに最終報告をまとめて、来年度予算や来年の法改正に反映するという流れと思われる。

その中で、広域の自治体で共同して公共交通をこういうふうにしていこうということを考えてやっていることに関しては、それらについて長期スパンで一括支援する仕組みがあれば良いと考えている。

もう一つ、鉄道のほうがあり、ローカル線が維持できないので何とかしてほしいというのが、各地の検討会の中に出るようになってきている。こういう広域でやっている協議会でも議論して、それについて国がいろいろ支援していただけるような仕組みづくりを考えることはできるので、飯田線をどうしたら乗っていただけるかも考えていくべきだと思う。

今日は阿南高校の話も出たが、阿南高校はまさにJRがあるからこそ行っていただけの学校なので、本当に大事な路線をどういうふう守っていくかということを中心に議論して、何らかの策が出てきたら、それに対して国が支援していただけるという制度づくりに活かせるようにしたい。

あと、まったくバスを走らせていないところであっても、タクシーの路線について補助がもらえる仕組みがある。なので、タクシーに乗られたら何割か運賃支援を行うと、それに対して補助が出る仕組みがある。乗り合いタクシーをたくさんされているところは無理なのだが、全くされていないところでタクシーをやられると100万ほどで額は小さいがある。

上限よりは下だと思うので、それも活用できる。色々、こういうのも含めてやっていただくといいので、こういうことをうちの地域はやりたいのだが何か便利なものはないだろうかとかとどんどんお考えになられると思うので、そういったことは支局さんも色々やっていたらいいと思うが、こちらでも色々案内していきたい。

(長野運輸支局 高澤氏)

私のほうでも、これから知りえることがあれば逐一お知らせしていきたい。むしろ皆さんのほうで何かこういったことをキャッチしたということがあればぜひ情報等も頂ければと思

っている。私も今後協議会や会議のほうにお答えを控えさせていただいていることもあるのだが、その中で公共交通が重要であるというお話の中で、タクシーの位置づけということで、デマンドタクシーというところでAIを使って始められているところもあるのだが、私もそういうところに携わらせていただく中で、分析も含めて今後デマンド化して低運賃で利便性を高めてという中で、安全、安心の確保の部分、今事業者さんが担っていただいている許可のもとで、免許を取得いただいた中でお客様の安全も安心も含めての部分で対応をいただいている部分があるので、そこはお金のかかる部分、経費も含めて、行政負担も含めて、業者さんの金額も含めて、トータルで検討していかなければ、それが本当に続けられるのかといったこともあるので、様々な検討を進めていければなと思っている。