

第23回 全員協議会記録

1 日 時 令和元年12月20日(金) 午後1時16分 開会

2 場 所 議会委員会室

3 出席議員 18名

議 長	関 根 正 明	議 員	宮 澤 一 照
副 議 長	堀 川 義 徳	”	天 野 京 子
議 員	渡 部 道 宏	”	阿 部 幸 夫
”	宮 崎 淳 一	”	横 尾 祐 子
”	八 木 清 美	”	高 田 保 則
”	丸 山 政 男	”	小 嶋 正 彰
”	村 越 洋 一	”	太 田 紀 己 代
”	霜 鳥 榮 之	”	植 木 茂
”	佐 藤 栄 一	”	岩 崎 芳 昭

4 欠席議員 0名

5 欠 員 0名

6 説明員 5名

市 長	入 村 明	財 務 課 長	平 井 智 子
総 務 課 長	平 出 武	環 境 生 活 課	岩 澤 正 明
企 画 政 策 課 長	葭 原 利 昌		

7 事務局員 3名

局 長	築 田 和 志	主 査	齊 木 直 樹
庶 務 係 長	堀 川 誠		

8 件 名

1 執行部側報告

1) 妙高市地域公共交通網形成計画(案)について

○議長(関根正明) ただいまより、全員協議会を開会いたします。

1) 妙高市地域公共交通網形成計画(案)について

○議長(関根正明) 1)妙高市地域公共交通網形成計画(案)についてを報告願います。

環境生活課長。

○環境生活課長(岩澤正明) 妙高市地域公共交通網形成計画原案について御説明申し上げます。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置づけられた地域公共交通のマスタープランとなる法定計画になります。同法の法定協議会である妙高市地域公共交通協議会において、4回の協議を重ねこのたび計画原案がまとまりましたので、御報告させていただくものであります。

1 ページから 7 ページは第 1 章として計画の概要について記載しております。まず 1 ページ本計画の策定目的ですが地域公共交通を取り巻く状況が厳しさを一層増す中、現状問題点、課題の整理を踏まえ下三行になりますが、記載しておりますが市民、交通事業者、市の役割分担の明確化を図り、まちづくり施策と連動し地域の实情に即した持続可能な公共交通を実現するものであり、

2 ページをお開きください。上位計画となる妙高市総合計画や関連計画である立地適正化計画、観光振興計画等と整合を図っております。また計画対象区域は妙高市全域及び隣接する市町村とし、令和 2 年度から令和 6 年度までの 5 年間で計画期間としております。

次に 4、5 ページをお開きください。これは平成 17 年以降の公共交通施策の取り組みをまとめたものであります。妙高市誕生当時バスは 29 路線が運行しており、そのほとんどがバス事業者による路線バスでしたが、合併を契機に路線バス市営バスの再編や、コミュニティーバスや乗り合いタクシーといった新たな運行形態を含めた見直しを行い、平成 30 年度末現在路線バス 4 路線、市営バス 9 路線、コミュニティーバス 4 路線、乗り合いタクシー 4 ルートが運行しております。

次に 6、7 ページですが、現計画である宮古市地域公共交通総合連携計画の検証結果となります。前計画に位置づけた施策に対し、実施状況、必要性、実現可能性の観点から評価を行い、評価結果に基づき今回の計画素案を施策にも反映しております。

次に長くなるんですが 8 ページから 53 ページは第 2 章としまして妙高市の公共交通を取り巻く現状と課題となっております。統計データやアンケート結果、人口や施設の分布状況、公共交通の利用状況や運営状況等から現状分析を行いまして 53 ページの一覧表に整理しております。これをまとめますと、さまざまな要因により公共交通利用者が現況している状況ですが、地域の足を確保するために市営バスは運行委託料や車両維持管理経費を、路線バスと乗り合いタクシーは運行による赤字の補填として補助金を、コミュニティーバスについては運行経費や車両購入費を補助金としてそれぞれ支出しております。今後も通学通勤の足として、また、運転免許を返納した高齢者の足として最低限の移動を確保する生活交通ネットワークの確保が必要であり、関係機関と連携し、地域の实情に応じて利用者にわかりやすい形で公共交通サービスを提供していく必要があると考えております。

次に 54 ページから 58 ページまでなんですが、第 3 章として本計画の基本方針と目標を記載しております。本市は地域によって地勢や人口が異なっていることから、市街地、郊外地、中山間地に整理する中で 55 ページ 56 ページに記載の三つの基本目標を掲げ、地域特性に応じた交通手段による、公共交通の維持に地域全体で取り組んでいくこととしております。

次に 59 ページから 76 ページまでは第 4 章といたしまして、目標達成に向けた施策として第 3 章で掲げました三つの基本目標の内容を説明しております。まず 59 ページの基本目標 1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築では、既存路線の原則維持を目指すこととしておりますが、地域の实情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、財政負担の軽減を図っていく必要があると考えております。

61 ページ 62 ページをごらんください。路線ごとに現状と課題今後の取り組み方針を一覧にいたしました。どの路線も収支は赤字であります。地域と中心拠点や地域を結ぶ路線であることから、運行形態の見直しや効率化を図りつつ原則路線を維持していくこととしております。その中で市営バス、上小沢線、平丸線、原通線につきましては現行の計画では、今の計画なんですけれども、地域活性化を図るためコミュニティーバス運行への転換を図るという取り組み方針でありましたが、運行を担う地域の NPO 団体が設立されてなかったことから実施には至っていませんでしたが、このたび新井南部地域に NPO 法人が設立され、コミュニティーバス運行の意向が示されていることから、転換に向けた調整を進めてまいります。このほか路線の再編や運行形態の見直しに当たっては、交通事業者や近隣市と調整協議、地域への説明を行い進めていきたいと考えております。

次に 63 ページをお開きください。中心拠点における循環型公共交通ネットワークの形成についてであります。アンケートと言いましたが、その目的別の行き先に関するアンケートの結果として食料品の買い物は新井中川地区、通院は新井駅周辺、公共施設での各種手続は新井駅周辺、金融機関の利用は新井駅周辺がそれぞれ最も多い回答となっております。移動手段は車バイクと答えた割合が最も多いアンケート結果でしたが、これらの目的地となる各種施設を周遊する循環バスの運行について検討してまいります。

次に 65 ページをお開きください。基本目標 2 誰もが安心、便利に利用できる公共交通サービスの整備では、公共交通を快適に利用できる環境づくりや情報運行サービスの提供などの取り組みを進めます。

66 ページをごらんください。バス停の待合機能については商業施設との連携や既存施設の有効活用を検討し、その充実に努めてまいります。また高齢者や障害者を初め誰もが安心して公共交通を利用できるように、タクシー車両のバリアフリー対応車両への更新を働きかけを行います。このほか誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成や ICT を活用した公共交通の利便性向上などを進めてまいります。

続いて 72 ページをごらんください。基本目標 3 みんなで支える公共交通の実現では、モビリティーマネジメントや地域全体で公共交通を維持していくという取り組みを進めるものです。モビリティーマネジメントとは、1 人一人のモビリティ移動なんですけれども、モビリティが社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを流す。

コミュニケーションを中心とした交通施策ということで、過度に自動車に頼る暮らしから適度に多様な交通手段を利用する暮らしへの転換を進めるものとしております。地域全体で公共交通を維持していくためには今後交通事業者や行政だけでは地域の末端部分までの公共交通を担うことが困難になってくることも踏まえまして、地域による移動手段の確保に向けた取り組みについても考えていく必要があると思っております。

次に 77 ページ、78 ページをごらんください。これ第 5 章にあります目標の評価指標と計画の進行管理について記載しております。77 ページの評価指標につきましては第 3 章でお示した三つの目標に五つの指標を設け、計画最終年度の目標値を示すとともにその指標の設定の考え方を記載しております。

次に 78 ページです。計画推進について記載しております。各取り組みは PDCA サイクルにより執行管理を行い、実施状況等は地域公共交通協議会にて毎年度確認することとしております。また、必要に応じて計画の改定、見直しを行います。

最終部分をごらんください。多様な関係者との連携協働について記載しております。本計画を進めるに当たり本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、市民、交通事業者、行政が連携協働し一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら持続可能な公共交通網の構築を目指します。なお本計画においては、道路運送法に基づく許可、登録を要する運送の対応いわゆる公共交通を対象としています。地域の助け合いで行う高齢者の買い物、通院支援の取り組み等許可登録を要しない運送の対応も含め、関係による検討を行っていく必要があると考えております。

最後に今後の予定でございますが、本計画につきましては本日の全員協議会での意見、年明け 1 月のパブリックコメントを踏まえ最終的な修正を行い成案としてまいります。その後令和 2 年 3 月改正予定の妙高市地域公共交通協議会で承認を終えて、同年 4 月施行したいと考えております。

以上で、妙高市地域公共交通網形成計画原案についての説明を終わります。

○議長（関根正明） ただいまの件について何かございませんか。

堀川議員（堀川義徳）。

○堀川議員（堀川義徳） 大まかな、非常に大きな枠組みでの計画が決まったと思うんですが、1 番最後にこれもです

ね、つくり上げてそれで終わりじゃなくて今後もですね妙高市地域交通協議会というところで、継続的に発展させていくというような形でうたっているんですが、その中で構成員として市民あと交通事業さん、警察、国の交通政策担当者となっておりますが、この市民っていうのは具体的にどういった方々を対象にして、その構成員なられるでしょうか。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） お答えいたします。地域公共交通協議会につきましては合計 22 人の委員がおりますが、その中で市民につきましては 1 人、公募委員 1 人であります。そのほかにですね、市民を代表するといったことでですね、利用者の立場というようなことで、社会福祉協議会、老人クラブ連合会、自治会、商業関係者等利用者の立場、市民の意見を聞くような場となっております。

○議長（関根正明） 堀川義徳議員。

○堀川議員（堀川義徳） 要はバス使う方っていうのは、基本的にはやっぱり交通弱者と言われる車の免許をですね、返納された方ですとか、あと免許を持ってない子供ですとか、あと夜酒の人たちとかそういう形で昼間我々みたいな元気な人は車で運転していってしまうと思うんですが、例えばこの間私もちょっとここでこういう計画をつくるっていうんだって話を市民の方としたら、妙高市は元気いきいき 100 歳運動だって言ってですね、非常に健康を重視してはね馬アリーナに自分は車で通ってたってですね、ある程度年が来たんで免許返納したと、はね馬アリーナに行って運動したいんだけど、はね馬アリーナにバス停ないですよね確か、市の政策で元気に長生きしてくださいって言うてるのかかわらず、そういったいわゆる施設にバス停がないから何とかしてくれみたいな形だったんでぜひですね、先ほども市の政策と連動するというふうな話でもありますし、この間の立地適正化計画とこの 2 次交通のこれ非常に深く絡んでくるわけですよ、ある意味そこにバス停をつくったりそのバスの路線を変えることによって人の流れが変わるし、人の流れを変えるということは結局そういったスマートシティっていうかそういったまちづくりにもなるわけなんでぜひですね、そういったバスを利用する方々の意見を十分聞いていただいて、バスの停留所ですとかその路線あたりあと本数ですね、そういったのを検討していただきたいということなんですが、それでちょっと先ほどどんな市民の方が集まるのかなというふうな形だったんで、本当に団体の長さん、各組織のトップの方だけじゃなくて、本当にその利用される方の本当に生の声をぜひ聞いていただきたいと思うんですが、そのへんで何かこう先ほど言われた団体以外の方々の声を聞く場みたいなものも、つくっていただけるのでしょうか。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） まず最初に計画に対する市民意見のちょっと反映なんですけれども、立地適正化計画の中でアンケートしたものはこの中で記載しておりましたが、あと平成 29 年度にですね乗降客調査、朝市の利用者の方にも調査をしたものでその意見については反映しておるところです。それで公共施設へのバス循環、バス停というお話でありましたが、先ほど説明した中の 63 ページに市内の循環バスというものを検討するということになっております。

中心市街地、立地適正化計画との反映というか連携ということになりますけれども、中心市街地、公共施設結んだ循環バスを検討して、社会実験とか実証実験等をしていきたいというふうに思っております。

○議長（関根正明） 堀川義徳議員。

○堀川議員（堀川義徳） 大体こういうような計画つくるとパブコメかけて市民の意見を吸い上げたというふうな形で話が多いんですが、何人の市民の方がこういった計画に対して自分の意見を述べてるかというふうなことも勘案しますと、パブコメかけたから、市民の意見が反映されているというようなことで実際はないと思いますのでぜひ、こういった本当にこうバスのですね 2 次交通の大事な計画ですので、そういった方々の意見をなるべく本当にこ

う、本当に利用される方々の意見を、1人でも多くの方から聞いていただきたいなと思ってます。以上です。

○議長（関根正明） 渡部道宏議員。

○渡部議員（渡部道宏） 1番の渡部です。今67ページにスケジュールが示されているわけですが一般的に計画というものであれば、例えばですね67ページもそうだし他のところもそうなんですけども、69ページもですかね、協議が整ったところから順次始めてくってというのはそれ計画なんですか。計画というのは例えば、令和5年度にはやるんだと。そこまでは頑張っってやっっていくもしくはそれが令和3年度でもいいですよ。計画としてはそこからもやるんですと。ただそこまでに協議をしていった結果まだ整っていないので、それを次の年延ばしますというのがやっぱり計画だと思うんです。順次協議が整った。妙高市の場合大体そうなんですよね、相手方があることだからとか、いろいろな話を詰めているところとか、全く具体的でない。あるときここまでにこれをやるんだというような意思表示があっって、ただそこを絶対守らなきゃいけないのは当然なんですけど、守れなかったとしても、それこそそこで相手があることだから1年延期しましたというような形であれば私は、市民に納得すると思います。ただ何となく協議が整ったところから少しずつみたいなお話になっていくよりも、やはり計画と銘打つ以上、ここまでにこれをやるんだという意思表示が計画には必要だと思っております。そこら辺どんなものですか。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 市の計画であればそのようなものが基本になるかというふうに思います。公共交通の計画なんですけれども、この計画の実施に当たっては交通事業者、それと市民とかもですね、かかわりながらつくり上げていく実施していくというようなことで、そういう面からすると議員さんのおっしゃることに対してはちょっと弱い計画であるかなというふうに思いますけれども、計画といいながらも方針、5年間でやっっていくんだということを網羅させていただいたような計画というふうなことで理解いただければと思います。

○議長（関根正明） 渡部道宏議員。

○渡部議員（渡部道宏） それではこの5年間できっちりやるんだということで、はっきりとどっかにうたっただいて、それは5年間過ぎたとしても今こういう協議をやっているから延びてしまったというような答弁をできるようにお願いしたいのが一つと、あとこの63ページ市内循環バス、市役所入ってますよね。ただ妙高市には、市役所前停留所っていうのがないんですよ。こういう自治体ってあんまりないですね大体市役所前って停留所があっって、妙高市役所はずっとアプローチがあるわけですので、大体営業所に止まって市役所に用事を足すに来るという考え方がちょっとあまり腑に落ちないですね。市役所目がけてくる方は市役所に行きたくてくるわけですよ。営業所がたまたま便がいいかなということで営業所で多分とおろされて、営業所からここまで歩いてくるんだと思うんですけども、できればこの循環バスやるのであれば市役所前の停留所を設けるべきであろうし、またその停留所というのも今ある停留所の待合の形ですね、いい停留所は屋根があっていすがあつたりなんかしますけども、そこらあたりもちょっと見直してあげて、高齢者の多いところにはバス会社に訴えて、屋根つきのものを多分赤字だから難しいかと思いますが、準備してあげるとか停留所の見直しからも必要だと思います。

あと最後になんですけども、これはちょっと要望なんですけど、この計画の中に今バス運賃っていうのが書いてあるんでしょうか。ちょっと見落とししたかもしれないんですけども、運賃っていうのも大変重要だと思うんですよ。この区間を乗ったらどれぐらいかかるというのが、これは見えてくるとこの区間についてはちょっと高いんじゃないとか、いうところもやはり市民の皆様方からの協議の題材に載せていただいて、それはバスの運行事業者の赤字解消のためというところから押してきてしまうと、多分高い運賃設定になると思います。なので市としてはここまですべて補助できる、お金出してあげられるから運賃をここまで下げてください、この中でどうにかしてくださいというような、そういう内容を含んでいかないと、市民の方々の納得を得ることはなかなかできないのではないかな

と思っております。そこらあたりあれでしょうか、今後停留場をちょっと調査するっていう件と、妙高市役所前の停留場もしあれだったら作るっていう件と、それからバスの運賃をこの中にちょっと盛り込んでいけるかどうか、その3点についてお聞きしたいんですが。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） バス停についてですが市内のバス停全体についてですが利用の多いところですかね、そういうのをチェックする、必要なものは働きかける自分たちで整備を検討するということにしてまいりたいと思います。あと市役所のバス停についてです。循環バスでの市役所のバス停というか、についてですが、今予算の中で循環バスのルート等検討しているところではありますが、市役所も停留所ということで想定しておりますので、待合機能、バス停の機能というのを検討していきます。

最後はバスの運賃についてです。妙高市のバスについては100円バスというようなもので、市民の方に対しては非常に支援をしているのかなというふうに思っております。ただそのもととなるバス運賃の改定についてになりますが、市営バス、路線バス、それとコミュニティーバスも関連するんですけども、バス運賃の考え方についてですが、経営的にも各経営的にも苦しくなっているというようなことがあります。ただ利用促進への配慮も必要であります。収益性とこの両面のほうから運賃のほうを考えていくということになると思いますが、その辺の記載ですね、できるものについてちょっと検討してまいりたいと思います。

○議長（関根正明） 渡部道宏議員。

○渡部議員（渡部道宏） それで最後に1点なんですが、これは最後になりますが、今免許返納ということで免許返納した足としてバスを使いたいと思ってもやはり本数が少ない、だから返納しようと思ってもバスを使うのにはなかなか都合が合わないからしょうがない返納できないんだという人が多分多数いらっしゃると思います。それで今回市民を交えた検討会をするのであれば、免許返納をどんな条件だったらしたくなるか、バスの運行の本数ですね、最低何本だったらしたくなるのか。先ほども触れましたけどバス停がどこだったらしたくなるのかと。免許返納を中心とした市の補助もそうなんですけども、1年間の何ですか券くれるとか、それぐらいで終わってしまうので、さすがにそれだと免許返納に踏み切ることもなかなかできないと思います。それにかわる、例えばバス幾ら乗ってもタダにするようになかなか難しいと思うんですけど、そういうチケットをどの路線でも乗れるっていうような形のものをお出しするとか、1例でございますがそんなことを考えていただくというのを市民に投げかけていただいて検討会を進めていただければと思うんですが、その点いかがでしょうか。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 運転免許の自主返納と公共交通の利用の面と、免許返納してもいいような公共交通ネットワークというものは言われております。ただですねやっぱり都会で言うところの定時、定路線、一定の時間になれば必ずバスが来るというのは現実的には難しいというふうに思っております。高齢者が主な運転免許の返納者になるかと思えます。その中でバスの公共交通に合わせて私たち市、路線バス事業者、コミュニティーバスの事業者が努力をして、時刻表ですね、路線をつくったもの、ダイヤをつくったものに合わせるというようなこと、モビリティ、マネジメントですかね、そういうのが大事になってくるのではないかなというふうに思っております。

妙高市においては高齢者に対して100円で1回100円乗れるというようなことで非常に他の自治体に比べれば進んでいるというか、お金の面ですけれども、それは進んでいるというようなことも逆に市のほうもPRしていかなくちゃいけないのではないかなというふうに思っております。

○議長（関根正明） 高田保則議員。

○高田議員（高田保則） 市の市地域公共交通っていうことで若干私の質問、関連質問みたいになると思うんですが、妙高高原地域については、妙高戸隠連山国立公園ということで、あの辺のいわゆる観光客の移動が結構多くなって

おります。

野尻湖それから戸隠そういうふうなところで、移動の手段は個人車等でやってるようですけども、かつては以前合併前、何年か前は野尻湖行き、戸隠行きということで川中島が路線バスを運転したわけですけども、現在国立公園の一体化ということで非常にそういう話聞きますと、移動手段がないということでお客さんの声が聞かれるようでございます。この交通妙高市の場合は市内にということで考えでしょうが、そういうような関連の他地区の交通手段っていうものも、妙高市の一環として観光ということになれば考えていかなければいけないのではないかと、いうふうに思いますが、その辺の将来的といいますかそういう考え方はどんなふうなことでお考えでしょうか。ちょっとお聞きしたいと思います。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 今妙高地域においては上越妙高駅からのライナー号であるとか、観光のバス、バスでありますとあと妙高高原駅から笹ヶ峰というようなものもあります。冬季間についてはバス事業者のほうでスキー場間のものとか他県のスキー場へのものもバスの運行をしております。

グリーンシーズンについてはなかなか今のところ検討してないというふうなところなんですけれども、環境生活課では国立公園の所管もしておりますので、その辺国立公園の利用というふうなことも考えながら、今後の検討課題とさせていただきたいと思っております。

○議長（関根正明） 小嶋正彰議員。

○小嶋議員（小嶋正彰） 77 ページの指標設定の考え方、指標に交通公共交通利用者数の維持、減少が見込まれるけれども最小限に減少を抑える。その下の段では基本目標 2 では利用利便向上に努め満足度を高める。これが、これを両立しなければいけないという部分が非常に難しい部分だろうなというふうに思っております。

確かに安い料金で乗れるという利便性については、確かなんだけれども市の負担が大きくなる。幾つかのやり方があるわけですが、例えば市営バスのもを見ますと利用者が減少、経費は増の傾向にあるとこういうような方向になっております。そういった中でですね、どういうふうにすればいいのかっていう部分については、一つの考え方として 72 ページのモビリティーマネジメントの推進の 6 の 3 で、地域等との協働による利用促進、地域住民にとって身近な存在である地域団体と連携して云々と。

それから施策の 7 の公共交通事業の適正な運営では、7 の 2 ですね、地域が主体となった自家用有償旅客運送の運行の実現こういったことがうたわれております。私はこうゆう地域自身ですね、自分たちの利便性を確保するという努力もこれから求めていかなければ、何でもかんでもかんでもって言い方おかしいかもしれませんが、行政で何とかしてくれというのではですね、これから限界が来るのではないかな。やはり利便性の高い満足度の高い公共交通を進めていくためには、何がどういふ人がどんな形で利用するのかとか、よりきめ細かなピンポイントですね、利用する人に利便性が感じてもらえるような仕組みをつくる。そのためには地域と連携した中での、こういう、どういうやり方がいいのかっていうのを考えていく必要があるんじゃないかなというふうに思っております。

そういった面でこの施策で、何か所か地域が主体となったっていうのが出てきますので、そこら辺の具体的な考え方についてですね、教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 今おっしゃるとおり公共バスにつきましては、公共バス、市の市営バスについては最低限ということになっていくのではないかなというふうに思います。より細かいニーズに合ったもの買い物支援、通院支援については、地域のライドシェアとか地域の方の持つ車に予約システムみたいなものを入れながら、交通の支援をしていくというふうなことも重要ではないかなと、補完する意味でというふうなことで思っております。

今までの計画の中ではこのようなことについて記載はなかったんですけども、今後取り組みを進めたいということから、今回計画に載せたものであります。

○議長（関根正明） 小嶋正彰議員。

○小嶋議員（小嶋正彰） 今もうコミュニティーバスというような地域を中心とした取り組みがなされているところでもありますけれども、なかなか現実聞きますとですね、運営も厳しい部分もある。いろいろな課題もあるというふうに聞いております。しかしながら今言ったような形ですと、より満足度の高いということについてはですね、そういう面からの交通網の整備というのをアプローチする必要があるんじゃないかというふうに思います。この5年間の中でどの辺までですね対応して考えていくのか、検討しますというのはわかるんですけども、それをどう実現していくのかというところまで踏み込んだ形でやる考えについてはどのようでしょうか。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 今後5年間なかなか読めないというふうに思っております。人口は減少しておるんですけども、やはり75歳以上の方の人数っていうのは相変わらず減らないというふうにアンケート、人口の調査でもあります。5年間今後どのようにしていくのかというのとはなかなか読めないところではありますが、ということでありましてなかなか5年後というのが想定できないんですが、路線バスから市営バス、市営バスからコミュニティーバス、乗り合いタクシーへというようなものが地域の实情に応じて、あわせていく。

路線バスから市営バス、市営バスからコミュニティーバス、乗り合いタクシーというような形でそれぞれの状況に合ったものに形態に合ったものとしていくというようなことしておりますので、5年後それに近づくようそれに近づくというか、それぞれの状況に合わせて進めていきたいというふうに思います。

○議長（関根正明） 阿部幸夫議員。

○阿部議員（阿部幸夫） 実は先ほどの説明の中でですね、61ページのところで、それぞれの今市営バスが走ってるわけですが、コミュニティーバスに切りかえていくということでそういう組織ができたからと、こういうお話がありました。これまでのいろんな議論の中で、そういうコミュニティーバスですね、走るたびに議論をし、地域の人たちは本当にそれを望んでですね、了解の上でコミバスという組織ができたのかどうか、その上で本当に走らそうとしてるのかどうか。特に中間にある私の、私ら集落の除戸とか堀之内の皆さんは、非常に重複をすることで、どちらの組織に入って対応したらいいのかという問題、さらには近隣の関山地域にもコミュニティーバスがありますが、コミュニティーバスにどうのって関山駅に行ったらいいのか等々含めてですね、非常にコミバスという全体の話があるんですが、利便性やその中における対応が非常に複雑になってきてると。もっと市民にわかりやすいようにコミバスのあり方をこうしていくんだということがちゃんと描かれてないと、非常に混乱を起こす可能性があるというふうに思います。特に免許書を持たない高校生、中学生までの子供たちの皆さん、スクールバスだけは走ります。コミバスの対応はどうしていくのか。さらには逆に言うと、スクールバスがすごく朝晩走ってます。このバスには地域の人には乗れない、こういった問題があるわけでありまして。したがってもっともう少し市民とですね、寄り添って具体的な話をですねしていただかないとただこの計画で進むんだ。組織ができたからやるんだ、これでは納得感がないというふうに思っておりますので、ぜひともそこら辺の考え方はどうなのかお聞きしたいと思います。

○議長（関根正明） 岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 確かに妙高市のバスの運行形態については、路線バス、市営バス、コミュニティーバス、乗り合いバスと、複雑な運行形態となっているのはほかの市に比べるとそういうふうに思います。確かにわかりづらいものだと思います。その辺は確かに乗り方ですとかどのような形態になってるんだとか、会員である必要があるんだとか、そのようなものについては地元には十分周知していかなければいけないかというふうに思います。

コミュニティーバスについては、コミュニティーバスはコミュニティーバスのよい面があると思っております。地域づくりのバスだけではなく、地域づくり、地域の助け合いそのような活動も一緒に行うわけでありまして、骨格となる財政的な部分でも骨格となるようなものもコミュニティーバスでは支援できるのかなというような、ちょっと余計な話ですけども、そういうふうにも考えておりますので、なぜそういうふうなコミュニティーバスなりが、地域で必要となっているのかと言ったり、乗り方の部分ですけれどもそのようなものも十分に説明していきたいというふうに思っております。

○議長（関根正明） 阿部幸夫議員。

○阿部委員（阿部幸夫） 今説明を聞いたわけでありまして、やはり1番大事なところはですね利用者の皆さん、そして免許証を持たないですね中学生までの子供たち、この皆さんはやっぱりコミバスになりますと、土曜日曜が運行しないわけでありまして、町場へ出ようと思っても親の車を借りざるをえない。こういうことでありまして利用ができない、こういう非常に不便なところも一方あるわけでありまして、したがってそういった点さらには、もう一つはですね最近スクールバスで非常に学校等へ通学、下校等々あるわけでありまして、地域の皆さんと顔合わす、地域の協働でいろいろ動くってことは非常に子供たちとの部分がなくなってます。一緒にバスに乗ったとき昔は隣に座ったときに、おまんどの子だねというようなことがやっぱり地域ではあったわけでありまして、今そういったことがないということも多く聞きます。そういったいろんなことも含めてですね、このバスというのはですね、地域のいろんな面でのやはり地域事情に合わせたことが必要ではないかというふうに言われてます。そういった点も含めてですね、中身をですねしっかりと地域と向き合っていただきたいし、また子供たちともしっかりと向き合って、そこら辺の中身をですねぜひともですね取り入れるようなことも検討していただきたいというふうに思います。

○議長（関根正明） よろしいでしょうか。

はい、じゃ岩澤環境生活課長。

○環境生活課長（岩澤正明） 公共交通の中で、全て救えればいいというか、取り入れられるものは取り入れたいとは思いますが、でも妥協していただく、最適化といいんですかね、皆さんの合意を得ながら最適な公共交通となるように努力していきたいというふうに思います。

○議長（関根正明） 霜鳥榮之議員。

○霜鳥議員（霜鳥榮之） 今阿部議員からも言われてますけども、いろいろ見ていく中で計画は計画としてなんです。アンケートをとってどうのこうのっていうのはあるかもしれませんが、効率的にっていうのも出てきます。赤字云々っていうのも経営上の問題で出てきます。しかし市の実態、地域の実態、見たときに紙ベースの中でね、余り格好いいもんつくれないと思うんですよ。街中だってこうやってまわるよって言うけども具体的にはどうなのかっていうのは路線は路線としてなんです、どの順路まわるか。公共のところ、それから、市外から市の外からっていうかね、いわゆる周りから入ってくるバスの路線との関係、今1番言われたけども、いわゆる弱者、交通弱者なんです。効率的にとか協働してとかって言うけども、協働できるような人間は協力できるような人間は自力で動かれるんです。だからそこところをもう一歩も二歩も踏み込みをしてね、地域の声を、先ほど小嶋議員からもあったけども、実際にバスを利用してる人たちの声ってのはどんだけの中に入ってるのかなっていうのは、これを見てる中ではよくわかりません。で、こうやって書いてるけども、我々を見てこれ字づらで見てってこれはこれはふんふんとかわかるけども、実際に、実際にそのバスを必要としてる人たちは、こんな形でもって対応できるかということがあります。

61 ページにはコミバスの話も出たりもしてますけども、コミバスの方針でいきますっていうのはかなり前から出されているんですね。けれどもそこへ踏み込みできない現状の中で、状況の中で現状があるっていうこうい

う実態をきちんと見た中でもって、詳細については組み立てをしていっていただきたいなど。本当にそこに安心して住める暮らしていけるその環境をいかにつくるかちゅうのがそもそもだと思ってますんで、まだまだこの状態じゃなくて一歩も二歩も踏み込みしていっていただきたい。

実際に南部の三沢なんか行くとね。そういう声がいっぱいあるんです。人口が減ってるから、利用者なんか何人もいません。この中では、除戸から新井までは重複するから。道路形態そうなってんだから。これをどう検討するか。以前に効率化を考えて克雪センターで乗り換えをして、そこから新井までは一本でやってきた経緯があるんですよ。ところがそれじゃあ利用者がとてもじゃないけどもってことでやめた。ところが検討しますとなってくる。道路状況がそれしかない。だから、そういうのがここでは読み取れない。いうのがありますんでね。さっきの予定でいくと、4月から実施したい部分もあるっていうんだけど、そんなに行くんであればということになります。

以前にも一般質問でも村部のほうから山地のほうからっていうかね、向こうから入ってくるバスについてだって商業施設の経由であったり、あるいは街中での循環との兼ね合いでもって利便性をもって言ったら、これができるまで行ったら今度これが出てきたらね、3月からでしょう。4月から始める3月までまとめて4月から始まる。

地域の要望で出てきたときには、例えばバス停の移動とかね路線の変更とかいったときには、それぞれの法律の関係とか警察とかっていう形の中でもってかなり時間かかる。半年以上もかかるとそこへとどりに着かない、こういう状況でいるんですよ。運送法の関係があったりとか、だからそういうのはね、あるにもかかわらずここへ出てきて、すぐそうやりますよ、パブリックコメントなんて言ったって、実際に利用されるそういう人たちを集めて、きちんとやれるのかどうか。地域の役員集めてパブリックコメントやったらなにもならない。と私は思います。

答弁出来ないだろうから言っぱなしにしています。

○議長（関根正明） よろしいでしょうか。

○議長（関根正明） 以上で全員協議会を閉会します。

閉会 午後2時1分