

令和6年度 第1回 飯田市地域公共交通改善市民会議【会議記録】

日時：令和6年6月17日（月）午後2時～午後3時
場所：飯田市役所C棟3階 C311・C312・C313 会議室

■参加者 36名 欠席1名

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 協議事項等

(1) 令和5年度事業報告、決算報告及び監査報告（P3 ～ P4）

- 事務局より説明。原監事から監査報告。 →質疑なし。報告のとおり承認。

(2) 令和5年度輸送実績（P5 ～ P17）

- 事務局より説明。 →質疑なし。
- 信南交通より近況の説明。

コロナ禍における休校、保護者の送迎により利用者数が大きく落ちていたが、令和5年度から回復基調にある。事業については、コロナによる利用者減に加え、多くの乗務員が離職した。当社ではコロナ以降、約4割減少となった。市民の貴重な足である路線バスを止めるわけにはいかないとの想いで、高速バスの運行本数、貸切バスの台数を減らしてきた。その中で2024年から働き方改革が始まり、せっかく働く機会に恵まれても法の縛りで働けなくなってしまった。修学旅行が再開となり、地元の学校の修学旅行は当社のバスで輸送したいという想いがあったため、結果として高速バス新宿線を他社にお願いし、修学旅行の対応を行った。このような状況は当社だけでなく、全国同じような状況である。

- 県タクシー協会下伊那支部より近況の説明。

乗合タクシーの実績は、ヘビーユーザーと言って、同じお客様が、同じ曜日、同じ時間に利用した延べの数字になっていると考える。したがってヘビーユーザーをいかに増やしていくかが最終的な利用者数の増加につながると思う。Aさんにとっては現在の乗合タクシーの運行が合致していても、お隣のBさんにとっては時間や行きたい場所が合わないこともあり難しいところである。この課題をどのように解決して利便性を高めていくかが、利用者数の増加につながると思う。市民バス千代線・久堅線・三穂線の利用者は8割強学生が占めている。新年度になって飯田の学校へ通う学生がどれだけいるかによって、利用者数が大きく変わってしまう。よって、どこに力を入れていくのか。路線バスであれば学生中心に考えるのか、乗合タクシーなら免許返納者への継続的な回数券交付なのか。利用したいけど、停留所まで遠い、買い物後に荷物を持って歩くのが大変という現実に対して、どれだけ利用者目線で変化させられるか。自宅までの移動手段をどうするのか。バス停までは自家用車で来てもらい、駐車場に停め、バスに乗って飯田へ行くなどいろんなやり方があると思う。

(3) 令和6年度事業計画（案）、予算（案）（P18）

- 事務局より説明。
令和6年度の取り組みとして、バスの現在位置情報を提供するバスロケーションシステムを構築する。
→質疑なし。原案のとおり承認。

(4) 地域公共交通計画の認定申請

- ①令和7年度地域間幹線系統別確保維持計画（P19 ～ P24） →信南交通
- ②令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画（P25 ～ P29） →市民会議

- 事務局より説明。 →質疑なし。南信州地域交通問題協議会を通じて国に提出する。

(5) 乗合タクシー停留所の追加

- ①乗合タクシー上市田線（P30）
- ②乗合タクシー山本西部山麓線（P31）

事務局より説明。 →質疑なし。原案のとおり承認。

(6) 公共交通の日 (P32)

- 事務局より説明。 → 質疑なし。

(7) 規約の改正 (P33 ～ P36)

- 事務局より説明。

道路運送法の改正に伴い、運賃協議会の設置を第17条として追加。

第3・4条は法改正等に合わせた文言の修正。 → 質疑なし。原案のとおり承認。

4 報告

(1) 3月19日書面決議の内容報告

- 事務局より説明。

乗合タクシーのお盆運行の変更について書面決議を実施した。令和6年度からお盆期間の8月14日、15日、16日を運休にすることについて、承認31・反対0・無回答1にて議決された。 → 質疑なし。

(2) 市民アンケート調査と山本地区でのフルデマンド型乗合タクシーの実証運行の結果

- 事務局より当日配布資料に基づき説明。 → 質疑なし。

(3) 地域ポイント付与による地域通貨実証実験への参加

- 事務局より説明。

飯田市では、地域内経済循環及び地域コミュニティ活性化に有用な手段の一つとされている「地域通貨」の研究を進めており、公共交通においても、利用促進の取り組みの一つになればと、運行事業者との協力により、乗合タクシーの利用ごとにポイントを進呈するとの内容で実証実験に参加する予定である。なお、この実証実験は市民会議ではなく、市の事業としての取り組みとなる。 → 質疑なし。

5 その他

- 委員より

三穂地区で交通の話題になった時、市民バスは1日1往復しかないので非常に不便とのことだった。しかし、よく調べると三穂地区には、乗合タクシーの三穂線と川路線が走っており、それを組み合わせると1日9本の運行があるということが分かった。見せ方の工夫をすれば利用促進につながるのではないかと感じた。

- 委員より

当地区は自家用車の保有台数、通勤に自家用車を使う率が非常に高い。起伏が激しく、公共交通の利便性が低いと思われる。ぜひ飯田市にもエコ通勤の検討をしていただきたい。

→ 事務局より

飯田市の取り組み状況について報告する。自家用車で通勤している職員については、ノーマイカー推進という形で、公共交通機関の利用やハイブリット車・バイクへの乗り換えをすでに実施しているが、公共交通の利用率は高いとは言えない。その理由としては一般の方と同じように「仕事終わりの時間に合わない」等が考えられる。毎日の通勤ではないにしても、月に1回でも利用を促進できるような取り組みは引き続き検討していきたい。

- 委員より

駒場線は利用者数が増加してきているが、通学の時間帯の乗りこぼし（定員オーバーで乗れない）はないか。

→ 信南交通より

特に飯田方面への通学利用が多い朝の便では、定期便に加え続行便という形で2台運行しているため、混雑時でも乗りこぼしは無い。また、阿智高校については、テスト期間の臨時便運行をしている。

6 閉 会