

令和7年度 長和町公共交通審議会会議録

日時：令和7年8月7日（木） 16:00～

場所：長和町役場 第5会議室

出席者 佐藤恵一会長（長和町議会総務経済常任委員会委員長）、森田公明委員（長和町議会議長）、宮澤清治委員（古町自治会長）、古畑勇委員（長久保自治会長）、本橋洋一委員（大門自治会長）、笹井幸男委員（和田自治会長）、加藤理恵委員（和田小学校 PTA 会長）、勝野星太委員（依田窪南部中学校 PTA 会長）、安藤一登委員（長和町シニアクラブ連合会会長）、柳澤敏博委員（長和町身体障がい者福祉協会会長）
高見沢高明副会長（副町長）、清水英利（総務課長）、遠藤 剛（総務係長）
宮阪勝将（総務係）
宮澤一成（株地域総合計画）、谷口成志（株地域総合計画）

欠席者 竹内誠委員（長門小学校 PTA 会長）

1 開 会

清水総務課長

2 あいさつ

佐藤恵一会長

3 協議事項

佐藤会長 議事進行

（1）デマンドバス「ながわごん」の実績報告について

質疑

委 員：現在、バスはフル稼働していると捉えてよいのか、それとも余裕がある状況か。

事務局：乗客を乗せた運行時間や、迎えに行く際の車の時間は全て把握できています。ただし、丸子へ出て次のお客さんの予約が入るまでの間、長和に戻ってしまうと無駄になる可能性があるため、30分程度待機している場合もあります。そのため、運行は常にフル稼働の状態、予約が取りづらい状況であることは間違いありません。平日は5台、休日は3台が常にフル稼働していますが、行きと帰りの予約を必ずセットに入れてもらうよう利用者に依頼しています。そうしないと、帰りの予約が取れなくなり、帰宅できなくなる恐れがあります。

委員：買い物中など、デマンドバスが待機していることもあるのか？

事務局：おっしゃる通り待機時間もありますが、次の予約がある場合はAIが最も無駄にならない方法を判断し、次の予約者の方へ移動します。

委員：予約が取りづらい状況に関して、現在5台のバスを使用しているが、これを軽自動車のような小型車に増やしてもらえないかという意見があるが、そういった対応は可能なのか。

事務局：台数を増やすことは費用に関わるため、非常に難しい状況です。加えて、現在のドライバーは、和田峠北線のJRバスの運行や町のスクールバスの運行の合間にながわごんを運行しており、これ以上運転手を確保するのは難しい状況です。小型車の導入については、今後設立する法定協議会を通じて国からの補助金を得る準備を進めており、それが整い次第、狭い道路にも対応できる小型車を導入し、効率の良い運行を目指したいと考えています。

会長：学校関係者（保護者など）からの意見や要望はあるか。

委員：依田窪南部中学校区では、通学にJRバスが利用されている。部活動に関して、来年度または再来年度からクラブ活動が学校外で行われる可能性が高く、活動場所が町外になる場合がある。また、活動時間が学校終了後ではなく、夜7時など、現在のながわごんの運行には支障が出る時間帯になる可能性があるため、基本的には保護者の送迎になるが、可能であれば、そういった時間帯の運行も検討してほしい。

事務局：夜7時からのクラブ活動開始はこちらも初めて聞いた情報ですが、今後の法定協議会の場で、そういった点も交通事業者を含めて協議することが可能であり、改善策を検討していきたいと考えます。現状では、ながわごんの15時半以降の運行はJRバスの制限があり難しい状況です。他には上田からの夕方・夜のJRバス便を利用するという選択肢はありますが、それは当然バス停利用に限られます。

委員：利用者の実体験として、以下2点をお伝えしたい。

①丸子中央病院からの帰りに、本来直行のところ、運行の都合でツルヤ（佐久経由）に寄ってから大門へ帰るという、予定外の長距離利用になった。

②和田へ行く際、同乗者の方が行きは予約したが、帰りの予約を忘れてしまった場合があった。運転士が通り道だからと乗せてくれたが、こうしたイレギュラーな対応はどうか。

事務局：①ツルヤ経由の件は、乗り合い率を高めるためのシステム判断によるもので、乗り合いを増やすことで、1人での運行よりも効率が良くなるため、システムが許容範囲の時間内で迂回を許可したと考えられます。②このような状況を避けるためには、帰りの到着時間を指定して予約していただくことで、その時間が優先され、直行で帰宅できるはずですが、帰りの予約忘れについては、運転士が厚意で乗せたものと推測されますが、コールセンターでは確実に帰日も予約していただくよう案内しています。こうしないと、帰宅が困難になる事態が発生する可能性があります。

(2) 法定協議会設立について

質疑

委員：この公共交通審議会は、法定協議会が設立されたらなくなるのか。なぜ今になってこの法定協議会を設立するのか。そもそも以前から法律があったため、もっと前から必要ではなかったのか。これまでの審議会や公共交通会議ではいけないのか。今やる理由を教えてください。

事務局：公共交通審議会は住民の皆様の意見を反映させる場として存続させる方向で考えています。法定協議会を今設立する最も大きな理由は、国からの補助金を得るためであります。これまで町はながわごんの運行に関して、国からの補助金を一切使わず、町費や一般財源、過疎対策費で対応してきました。しかし、現在国は多くの補助金制度を設けており、AI活用などに取り組む中で、車両購入費や赤字補填などで国からの補助金を受けたいというニーズが非常に高まりました。国からの補助金を受けるためには、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で定められた「地域公共交通計画」の策定が必須要件となっています。この計画は、法定協議会で承認を得なければ、国への補助金申請の第一段階に到達できません。そのため、既存の公共交通会議と審議会を統合した形で法定協議会を立ち上げ、この会議で計画を承認してもらうことが、国の補助金を得るための必須条件となっています。

委員：補助金の話はよくわかるが、なぜもっと早くこの制度に対応してこなかったのか。これまで対応してこなかったことが問題ではないか。今になって急いでいるように見える。

事務局：ご指摘の通り、平成19年からは法律の施行により類似の制度はあったが、「地域公共交通計画がないと補助がもらえない」というルール変更は、およそ3年前と比較的最近のことである。そのため、現在、県内の他の自治体も含め、多くの自治体がこの計画策定と協議会設立に取り組んでおり、これは最近の国の動きである。長和町としても、今後国の補助を受けるためには、このタイミングでの計画策定と協議会設立が不可欠となった。

加えて、現在の計画策定は「スタートライン」であり、ゴールではない点もお伝えしたい。策定後はPDCAサイクル（計画・実行・評価・改善）を回し、毎年見直しを行っていく形態となる。この法定協議会は、公共交通事業者と地元住民が合同で、今後の公共交通のあり方について継続的に議論し、改善していく場である。ながわごんが動き出したばかりであるため、今から大幅な変更をするのではなく、これをベースに微修正を加え、和田峠北線も含めた公共交通体系全体の方向性を計画書に盛り込み、毎年議論を通じて改善していく。多少急いでいるように見えるかもしれないが、あくまで計画を策定し、継続的な改善の仕組みをスタートさせるためのものである。

副会長：ご指摘はごもっともで、反省すべき点である。これまで巡回バスの運営を段階的に改善してきたが、この法定協議会までは至らなかった。国の補助金制度が3年前に変わり、この取り組みが町の利益、ひいては住民の交通手段確

保につながると判断し、開始した。今後は皆様の協力を得て、この計画をできるだけ早く策定し、申請を進めていきたいと考えている。

会 長：資料の 50 ページ、51 ページにまとめられているアンケート結果や調査結果から見てきた公共交通の現状と課題について、どのようなスピード感や考え方で解決していく計画か。

事務局：具体的には、協議会を設置した後、皆さんで協議していただきながら進めていきます。

委 員：ということは、協議会ができるまでは、この課題解決に向けて何も進まないのか。

事務局：そうではありません。法定協議会でこれらの課題を検討し、計画に盛り込むために設立します。既に課題は見えてきているので、専門家と住民の皆様が協力して、計画に盛り込むために取り組んでいきます。

(3) その他連絡事項

事務局：公共交通審議会の委員の皆様は、現在令和7年11月末までの委嘱期間となっています。次回、法定協議会を設立する際に、改めて委員の皆様には法定協議会の委嘱状をお渡しする予定です。本日の皆様からの貴重な意見や指摘事項は、町としてしっかりと検討し、今後の活動に反映させていただきます。PTAからの要望など、全ての住民が満足できる形にすることは非常に厳しい状況ではありますが、できる限り要望に沿った形で進めていきます。部活動の件については、教育委員会にも伝達し、そちらでも協議を進めます。

質疑応答終了

5 その他

特になし。

6 閉 会

高見沢副会長

(17 : 00)