

おります。飯綱町全体が一步一步前進できるよう願いを込めて、質問を終了させていただきます。ありがとうございました。

○議長（清水満） 清水議員、ご苦労様でした。

暫時休憩に入ります。再開は14時からといたします。

休憩 午後 1時45分

再開 午後 2時00分

◇ 樋 口 功

○議長（清水満） それでは休憩前に引き続き会議を再開します。一般質問を続けます。

発言順位10番、議席番号11番、樋口功議員を指名します。樋口功議員。

〔11番 樋口功 登壇〕

○11番（樋口功） 議席番号11番、樋口功です。通告に従いまして順次質問をさせていただきます。

私はここにUターンをしまして5年目を迎えました。感じてはいたわけですがけれども、特に長電の牟礼線を走るバスを見て、だいぶ変わったな、こんな思いをいつも持っておりまして、長野駅からこちらに来るJR信越線の名前が変わったり、iバスなどというものは全く知りませんでした。

議員になりまして、少しこの交通機関というものがどうなっているのだろうか、自分でも勉強したくなりまして、いろいろ調べて今日に至っておりまして、不正解な部分があるかもしれませんが、その辺はまたお許しをいただきますと同時に、今日は提案型の質問ということで、若干私のしゃべりが長くなるかもしれませんが、その辺はお許しいただきたく思います。

飯綱町におけます主要な交通機関は常時定期路線としての鉄道、いわゆるしなの鉄道北しなの線、そしてバス路線の長電牟礼線、それからこれらを繋ぐiバスです。iバスは、町の交通空白地域、それから交通不便地域を解消し公共交通機関の公平性の観点から、基本方針としてみんなに便利で分かりやすい、環境に優しい公共交通システムを掲げまして、平成18年6月か

ら自治会や老人クラブ、公共交通事業者、そして見識者などで構成します町公共交通協議会において約1年4か月の間、検討に検討を重ねられ、さらに自治会長など町民代表によります町地域公共交通会議を組織して、そこで合意をしまして、いづな通信などでの2か月による周知を経て、平成19年10月から新公共交通システムとして実施されており、朝夕の定時定路線バス、それから昼間のデマンドバスの組合せにより、コストを抑えながら学生などの通学、あるいは高齢者などの通院、買物などの利便性が図られているものと理解しております。

そして、昨年の10月にこのシステムは運行開始して以来10年を迎えました。そこで、10年を迎えたiバス運行につきまして、その現状と評価について町長に質問をします。

○議長（清水満） 峯村町長。

〔町長 峯村勝盛 登壇〕

○町長（峯村勝盛） お答えを申し上げます。確かに長野電鉄の路線バスだけで運行してきたバスについては、国のバス路線に対する補助等もございまして、何とか運用してきたわけですが、あまりにお客さんが少なく、そして町の負担が大きく、そして空気を運ぶというような感じのバスだということで、このデマンドバスのiバス導入は、本当に当時としては画期的な事業として大きく注目をされた事業でもございました。

朝夕は学生、通勤者のために定時路線バスを使い、日中は必要な人たちだけに動くような、そういうバスシステムを組み合わせたものでございましたけれど、当初は非常に目新しいこともあったり、便利さもあったりということで、お客様が結構乗車をしたわけですが、人口の減少等も大きな原因の1つだと思いますが、現状としてはお客様の利用人数が年々低下をする中で、バス料金は僅かでございますけれども、町の負担もそれに伴い増大をしていくといった状況です。

特に長野電鉄の牟礼線の赤字補填は、大台の1,000万円を超える負担をしなければ長野電鉄は運行いたしませんという厳しい状況になってございます。この状況をいかに打破していくか、これは免許返納の人のことを考えるとといった世界ではなくて、飯綱町そのものが公共交通、足の確保を図らないで町の発展はどうにも考えられない。そういう観点から、ここへ来て大きな

見直しを掛けながら、もう1度公共交通について考えていこうという状況だと思っております。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11番（樋口功） 数字的な何かをお持ちであれば教えていただきたいと思えます。

○議長（清水満） 徳永企画課長。

〔企画課長 徳永裕二 登壇〕

○企画課長（徳永裕二） それでは数字的なことということで、少し細かいところをご説明させていただきます。

議員おっしゃるとおり、平成19年10月1日からiバスの運行を開始しまして、昨年度で10年を迎えました。平成29年度末のiバス利用登録者でございますけれども、7,139人で人口の63.3パーセントという非常に高い数字となっております。

先ほどお話のありましたとおり、朝夕の定時定路線バス、それから昼間のデマンドバス、これを組み合わせまして、コストを抑えながら利便性の高い運行を行っているというのが現状でございます。

このiバスの乗車実績でございますけれども、まずデマンドバスにつきましては、平成22年度が1万5,224人で、1日当たりになりますと62.1人ございました。平成22年度がピークでございまして、平成29年度では全体の利用者が1万191人で、1日当たりになりますと41.6人と減少をしております。定時定路線バスにつきましても同様に減少をしております、こちらはあまり詳しいデータがなくて恐縮ですが、1日当たり100人を超えて、当初はご利用いただいていたわけですが、1年古いですが、平成28年度の1日当たりが84.2人と、もう100人を大きく割り込んできている状況でございます。

減少している要因というのはいくつかあるかと思えます。町長からも申し上げましたとおり、人口の減というのは大きな要因ではあると思えますけれども、75歳以上の運転免許保有者数が10年間で倍増しているというデータもございまして、高齢者の免許の保有率が高くなっていることから、公共交通の利用者が減少していること。また、昨年度に実施しました調査結果などから、しなの鉄道との接続がうまく取れていないですとか、運賃の負担感が利用の障壁となっ

ている可能性があるといったことも挙げられております。

また、補助金を支出しているわけですが、i バスの運行は町内の交通事業者 2 社にお願いをしております、運行事業補助金という補助金を支出しております。平成 29 年度でこの補助金が 4,582 万ほどとなっております。利用者が減少しておりますので、こちらの補助金は年々増加傾向ということになっておりますが、この補助金でございますけれども、実は地域の公共交通につきましては手厚く特別交付税で措置されることになっておりまして、80 パーセントが特別交付税で措置されているといった状況で運営しているところでございます。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11 番（樋口功） 今、お話しいただきましたとおり、去年に比べて、もしかしたら若干増えている可能性もある。登録者数も増えている。それから 1 番心配しております町の財政を圧迫するのではないかということも、今、お話のとおり特別交付税、いわゆるひも付きなので、言い方は悪いけれども直接的には心配が無い。先ほど町長がおっしゃいましたように、町から足がなくなったら町の動きがなくなってしまうので、その辺の確保という点ではこれも仕方ないのかなと思っております。

先ほどからおっしゃっていますように 10 年を迎えた i バス運行につきましては、町は 29 年度から公共交通全体の見直しを行っていきまして、町内バス運行全体の運行路線、あるいは運行時刻、こういうものなど十分な検討を行うとともに、バス利用に繋げるバスマップの作成ですとか、このようなものも検討しまして、併せてしなの鉄道との連絡等も踏まえた、飯綱町に適切な公共交通の運行体制の構築を行おうとしているものと認識しております。

その一環としまして、昨年 11 月から本年 3 月末まで、いわゆるみつどん号による実証運行を行ってまいりました。みつどん号というのは町の中心地を走る町バスで、i バスなどで飯綱の中心地に来た人が、通院、買物、こういうものを 1 日で済ませるための利用としての便利なバス、1 日 6 便を用意して実証したわけですが、利用客が少なく低調であったと 4 月の全員協議会に報告をいただいているところでございます。

また、その前年の 28 年度には、交通体系の利便性を図ることを目的に、高齢者を対象に意識

調査を実施しているとのこと。そこでお聞きしたいわけですが、それらの実証結果や意識調査も含めまして、見直しの方向についてどういうふうにお考えか質問します。

○議長（清水満） 徳永企画課長。

〔企画課長 徳永裕二 登壇〕

○企画課長（徳永裕二） ご質問のみつどん号の実証運行結果ということでございますけれども、みつどん号につきましては以前に実施しましたアンケート、高齢者の方等に実施したアンケート調査でございますけれども、議員からもありました 28 年度意識調査、こういったものも含めてということでございますが、この調査で病院の受診後に利用できる移動手段が欲しいという意見が多くございまして、この実証運行に至りました。

実証運行につきましては、93 日間のご報告はさせていただいておりますけれども、繰り返しとなりますが、93 日間で延べ 393 人、1 日当たりになりますと 4.2 人の利用実績となりました。

アンケート調査では要望があったわけでございますけれども、周知不足もあったと反省しておりますが、実証運行の結果は低調であったことから現在は一旦運行を終了しているという状況でございます。

みつどん号につきましては、病院を受診後、議員からもお話がありましたとおり 1 日で用を済ますということで、病院へ来たついでに買物をしたり、金融機関に立ち寄りたりすることを想定しまして運行したものでございますが、お年寄りなどの意見を聞きますと、この日は病院の日、次の日は買物の日などとしている方も多くございまして、1 日にその複数の用件を足すということをあまりしないといった意見も聞かれました。このような結果となっているところでございます。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11 番（樋口功） この i バスについて、多方面からはどのような評価があるのか少し調べてみました。ご存知の方も多いと思いますけれども、飯綱町における i バスの運行は先ほどからのお話のとおり平成 19 年 10 月に運行しましたけれども、このシステムについて、今から 5 年前の平成 25 年 2 月に、山形大学の人文学部法経政策学科、砂田洋志教授が研究論文、調査報告書

になりますけれども発表しました。

23年から24年に掛けて当町に滞在し、現在、税務会計課長の馬島さんがお世話したようでございますけれども、町の新公共交通システムについて、その成り立ちから当時の運行状況、それから利用者の声などの実態を詳しく調査されて、長野県飯綱町の公共交通システムに関する調査報告という題で発表しました。

この内容については、時間の都合上、詳しく説明できませんけれども、まとめ部分だけを紹介したいと思います。

デマンドバスの運行システムが、通信機能を有しないにもかかわらず十分に機能している。朝夕に通勤、通学のための利用者用として10台の定時定路線バスを運行し、昼間に高齢者の通院と買物を目的とする利用者のためのデマンドバスを運行するシステムへ変更した。これにより、町からの財政支出を抑えることができた上に利用者にとって便利なシステムが誕生した。

町のデマンドバスの最大の特徴は通信機能を持たない運行システム、いわゆる費用が安いということです。これを利用していること。町の地形がすり鉢型であって中心部が1つしかない、中心部と周辺部との往復に90分を割り当てている。デマンドバスの運行と予約センターが近い、そういうことから通信機能がなくてもデマンドバスを十分に運行させることが可能である。

どこの市町村でも交通事情が厳しく、何らかの改革が必要となっているが、市町村の特性や住民の希望を活かし、できるだけ少ない費用で多くの成果が得られるような公共交通システムの導入が求められている。その点で飯綱町のiバスは1つの良い例となると非常に高い評価で報告されております。

もちろん、年ごとに利用者が減ってきてはいるわけですがけれども、この利用者を増やすための方策としましては、こういうような評価を受けているものですから、ハード面ではもうこれ以上ない素晴らしいものではないかと認識しております。そうすると、その他の改善点としては先ほど話しましたバスマップの配布、こんなようなことも1つの工夫になるのかなと思います。

現行の運行時刻表、27年3月14日改正のこの時刻表で網羅されておりますけれども、これ

はこれで良いのですが、少し色を付けたり見やすくしても良いと思います。それから予約センターでは、現在、現場での工夫としまして、さらにその便を特定した小さな時刻表を作り、それを配布しています。これも良いと思います。これが薄いコピーの用紙なものですから、もう少し厚くして、小さく長く持ち歩きできるように工夫しても良いのではないかと思います。また、転入者が増える中で、役場での転入手続、こういう機会を捉えまして i バス関係書類の配布をすることも利用者を増やす大切なことだと思っております。

次に、日本全体の人口が減少しまして地方から都市圏への移住、人口流出が続き、地方の活力が失われつつある現状において、人口減少への対策については1つの自治体のみで完結できない課題も多くなっています。そういうことで、近隣市町村が互いの強みを生かして弱みを補いながら連携して取り組むことが必要との考えから、平成26年に自治法が改正されて、現在、当地域においては長野市を中心に飯綱町など9市町村で長野地域連携中核都市圏を構成しています。そして、28年3月29日に飯綱町は長野市と協約しまして、その1つとして、結び付きやネットワークの強化を図るとして、民間等バス路線の再編など地域公共交通ネットワークの調査、研究、形成等に向けた取組を行うこととしました。

そこで、町長にお伺いいたします。これまでにこの地域公共交通連携に関して、その協議を進めておられると思いますけれど、どのようなことを協議なされておりますか。また、今後のその連携の方向性について、今回、もしお示しできる部分があれば教えていただきたいと思えます。

○議長（清水満） 徳永企画課長。

〔企画課長 徳永裕二 登壇〕

○企画課長（徳永裕二） 事務的なことですので、私からお答えをさせていただきたいと思えます。

議員からお話のありました地域公共交通ネットワークの調査、研究、形成等に向けた取組ということでございますけれども、長野市との連携中枢の取組で行っているものでございます。

この取組については2つの事業がございまして、1つは圏域内の公共交通網構築事業、もう

1つは公共交通利便性向上事業、この2つとなっております。現在、この一方でございます公共交通利便性向上事業において、長野市との連携で事業内容となっている長野市公共交通活性化再生協議会という協議会があるわけですが、ここが構築、運営しておりますバスの共通ICカード、KURURUというICカードがございますけれども、この利用可能範囲の拡大、これを進めていこうということで協議を行っております。2つの事業のうちの片方の事業で、このKURURUの範囲の拡大を進める、こういった協議を行っているところでございます。

具体的に申し上げますと、本年度の予算の審議の際にもご説明させていただいておりますけれども、本年10月にこのKURURUを利用した高齢者用のバスICカード、事前に一定金額をこのカードにチャージをしておくというものでございますけれども、これを導入する予定でございまして、70歳以上の方がこのICカードを使いまして、長電バス牟礼線などを利用した場合、通常運賃に比べまして7割ほど運賃が安くなり、運賃は最大200円をご利用いただけるようになるというものでございます。

例えば、飯綱営業所から長野駅までの通常運賃ですと、700円になるわけでございますけれども、本カードを使いまして乗車していただきますと、最大の運賃200円で長野まで行けるというものでございます。現在は、この制度の導入に向けて協議、調整を長野市と連携で進めております。

また、この取組につきましては、高齢者の移動手段の確保とともに地域間交流の促進やバスの利用者の増加を目指すというものでございまして、先ほど2つの事業があると申し上げましたけれども、もう1つの事業であります圏域内の公共交通網構築事業、こちらの成果指標、KPIが長野市と当町を結ぶ牟礼線の維持ということにもなっており、この維持にも繋がるものでございまして、この2事業に関連性を持たせて事業の取組を進めているところでございます。

それから、今後の方向性でございますけれども、このバスの共通ICカード、KURURUでございますけれども、町内を走りますiバスに導入するかどうかなど、こういったことも検討しまして、町内のバス事業の効率化、また町民の利便性の向上に努めてまいりたいと思っております。

おります。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11 番（樋口功） 特に路線バス、長電牟礼線の道路は旧国道 18 号線でありまして、現在は県道 60 号線、あるいは町道となっていますけれども、今も昔も飯綱町と長野市を繋ぐ両自治体にとってなくてはならない道路です。ここを走る路線バス、長電牟礼線について、さらにこの連携協議を進めていただき、今後も継続運行できるよう期待しているところです。よろしくお願いいたします。

長電牟礼線の活性化策などについて、いくつか提案をしながら質問をさせていただきたいと思います。その前にこれまで触れなかった、しなの鉄道北しなの線について少しお話をさせていただきたいと思います。

去る 6 月 1 日の信濃毎日新聞に、しなの鉄道 17 年度決算の記事がありました。会社としては 3 期連続黒字で輸送人員は前年度比 0.6 パーセント増の 1,478 万 2,000 人で、軽井沢方面の好調が際立っているとのことですが、北しなの線は 0.6 パーセント減の 440 万 7,000 人で、2 年連続で減少したとありました。ここの玉木社長は、人口減や行事が少ない中で微増にとどまった。駅を中心とした活性化の取組など地元の努力も大きいと述べております。

牟礼駅につきましては、建物の清掃等管理、それから駅前周辺における駐車場の整備、やぎ駅長の施策、イベント列車の企画・運行、ラッピング列車の企画など、飯綱町しなの鉄道活性化協議会ですとか、飯綱町牟礼駅マイレール応援団をはじめ、多くの皆様が関わって乗降客が少し増えたというお話も聞いております。現状維持さえ難しい中、様々な活性化策が功を奏しているのではないかと考えております。

しかしながら、その 3 日後の新聞ですが、6 月 4 日の信濃毎日新聞では北しなの線の今後について楽観できないとしています。沿線人口の少なさ、冬の豪雪といった宿命ともいえる条件があり、北しなの線の経営環境は厳しいとまとめておりました。最後に、町の大動脈として維持する努力をしていくと峯村町長のお話で記事を締めくくっております。

今後はこれまでの様々な施策に加えまして、駅南側にロータリーなどの整備も計画されてい

ます。町長に新聞の関係もありますので、もしお話しいただける部分がありましたらお願いいたします。

○議長（清水満） 峯村町長。

〔町長 峯村勝盛 登壇〕

○町長（峯村勝盛） お答えを申し上げます。信濃毎日新聞の記事については、インタビューを受けた中で発言をしたことでございますので、そのとおり内容ですが、やはりどう考えても首都圏からのアクセスの良さ、これをうたうには長野駅に新幹線で着いて、そこからしなの鉄道に乗って20分で牟礼駅まで来ますという、この売りはやはり非常に他には無い大きな1つの利点だと思っています。

そういう中で、駅前等々の整備は今、地方創生事業で進めさせていただいておりますけれども、しなの鉄道の玉木社長さんともお話をする機会がよくあるわけでございますが、1つは北部高校の存在が私どもにとっては大きく、しなの鉄道の利用としては非常に大きいものがございます。地元の住民以外は近隣市町村から皆さん電車で使って登校されている。今のところ300人を超える、一クラス120人前後で学生が推移していますので、何とかこれは維持をしていくということも大事だと思っています。

全体で利用のお客様が減るという中で、花火大会を5月の第3土曜日に開催し、非常に天気も良かったせいか大変出足が良くて好評でございました。余談でございますけれども、できればもう少し花火が上がって欲しかったというお話をいただきましたが、本当に素晴らしかったし、電車を利用して来たお客様も結構いらっしゃったというお話を聞いております。

そういう意味では、電車を降りた後の第2次交通と言いますか、そういうものをきちんと確保してあげれば、通勤ではなくて、いわゆる交流人口と思われる、一概に観光客とまでは申しませんが、そういう皆さんのご利用というものをこれからはやはり意欲的に考えていかなければならないと、そういう取組をしようと思っています。

長野電鉄のバスの広告で、飯綱町の花のシーズンには毎日長野駅からバスが1往復し、日帰りツアー客を募集して、花の良いシーズンの時には驚くほどお客さんがバスに乗って来られま

した。そういう意味では、飯綱町が魅力のある場所ということもある程度感触を得ましたので、いろいろなこれからのイベント等々においても、しなの鉄道を絡めた、またはバス利用を絡めた、そういう計画を作っていくようなことをして、とにかく電車を維持していきたいと思っています。

電車も来ない、バスも無い、こういう町で何とか若い人たちに来てもらって人口を増やしていこうとしても、なかなか無茶な要望だと思いますが、もっと積極的に誘客、乗降客の増加を図っていききたいと思っています。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11 番（樋口功） 午前中の瀧野議員からの紹介にもありましたが、町ホームページに、「いいいいいづなマガジン」と言うんですか、これがアップされました。

内容は、今年4月に東京から赴任されました地域起こし協力隊員の眞鍋知子さん、この方による飯綱へのアクセスは意外に便利。時間を取るかお金を取るかあなたはどちらを選ぶ、町から山へと移り変わる景色をゆったりと楽しむローカル線の旅と題しまして、しなの鉄道北しなの線を走る電車の説明、長野駅から牟礼駅までの車窓から見える風景、写真と説明が記載されて、この記事を読み見した人は牟礼を目指して列車に乗ってみようかな、こういう思いであらうと素晴らしい内容です。私たちはいつも見慣れている風景。地元の人には気が付かない素晴らしい風景をこのように企画してくれたことが非常に有り難いことだと思っております。いずれにしても、乗客、客数がこれら施策によりまして少なくとも現状維持ができますようお願いところでございます。

さて、話を元に戻しまして、バス路線の長電牟礼線は、長野駅と牟礼間を1日に12往復で運行しています。ほぼ1時間に1往復の運行は、地域集落にとって恵まれた環境であるということと言うまでもありません。しかしながら、平成26年、利用客の減少により運行法人長野電鉄から不採算に伴う廃止申入れがありまして、これに対して町は、路線が通勤、通学、買物、通院等のための町と長野市街地を結ぶ重要な生活路線との認識の下、27年から赤字補填、28年度は826万円、今年度の予算では950万円、特別交付税措置ということで予算計上してあります

が、この間、その赤字補填が少しでも削減するために町当局の努力によりまして、平成 29 年 10 月から、いわゆる貨客混載運送による運行が開始されました。

この貨客混載方式については、今年 3 月 16 日、第 196 回国会、地方創生に関する特別委員会で梶山国務大臣から次のように説明がありました。

例えば、飯綱町における住み慣れた地域に住み続けられる町形成事業ということで、貨物運送会社と地域のバスとの連携を図ることで、買物代行機能を含む貨客混載バスの導入、効率的な公共交通の運用をすることで、役場庁舎から中心駅までのエリアを核とした地域の活性化を目指す取組をしていただいております。正に国としても注目をしているシステムと言えます。

そこで、このシステムの実施はまだ 8 か月程度しか経ておりませんが、現状と今後の方向性についてお聞きしたいと思います。

○議長（清水満） 徳永企画課長。

〔企画課長 徳永裕二 登壇〕

○企画課長（徳永裕二） それではお答えしたいと思います。国会でのことまでご説明をいただきまして大変ありがとうございます。

議員からお話のありましたとおり、貨客混載事業でございますけれども、本事業につきましては平成 29 年 10 月からバス事業者であります長電バスさん、それから運送事業者でありますヤマト運輸さん、この連携の下に実施をされてきているところでございます。

この現状でございますけれども、まず荷物の扱い個数をご説明させていただきたいと思いますが、昨年 10 月、11 月につきましては概ね 500 個程度の荷物を運んでおります。12 月に入りまして、お歳暮のシーズンということで 700 個を超える荷物が運ばれております。また、1 月はシーズンが過ぎ若干落ち込みまして 1 月、2 月、3 月と 300 弱という状況でございます。昨年半年間で 2,500 個ほどの荷物を運んだという実績となっております。

今、申し上げましたとおり、この貨客混載バスにつきましては、長電バスさんとヤマト運輸さんの契約により行われているということもございまして、あまり詳しい手数料のシステムなどは把握していないところでございますけれども、今後の方向性というところにもなってい

りますが、長電バスさんにつきましては、この1年間でこの貨客混載事業で約100万円程度の利益が出るという試算もされておりますので、今後は牟礼線の赤字補填、今、長電バスさんにしておりますけれども、この赤字補填についてはこの分減ってくるのではないかと期待をしているところでございます。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11番（樋口功） 過日、テレビ東京系列全国番組、これで「ローカル路線バス乗り継ぎの旅」というテレビ番組が再放送されました。ご覧になった方も多と思いますけれども、日本各地の路線バスを使った旅番組で、全体で25回放送されましたが、その18回目に歌手の太川陽介さん、それから漫画家の蛭子能収さん、その時一緒に行かれた女優は野村真美さんという方ですが、3泊4日、421キロ、静岡の御殿場から長野、直江津の旅が放送されました。要するに、ローカル路線バスだけを使って目的地に行くという番組ですけれども、その旅の3日目に、とりあえず飯綱町に向かえば何とかかなるとの思いで、乗り継ぎに苦労しながら長野駅近くのバス停で降りた3人はバス路線を探すこととなりますが、運よくアルピコ交通の駅前案内所前で下車しまして、その案内所の人から長電牟礼線を知っていたために2分の間隔の飛び乗りで、このバスに乗ることができました。

牟礼営業所まで乗り継ぎまして、翌日、飯綱病院から黒姫駅行きの長電バスで旅を続けたということでございますが、この間、長野市若槻の田子池付近を走る風景、あるいは飯綱営業所でのこの先のバスを探す風景、それから駅、役場周辺の風景などが放映されました。このことは大げさかもしれませんが、長電牟礼線はもとより、飯綱町を広告料なしで全国にアピールしたというふうにも言えます。

初回放送当時は長電牟礼線が赤字路線で、ちょうど長野電鉄から廃止の話があった時期であります。もし廃止されていればこの番組は成り立たず、従って、先ほどの飯綱町紹介は無かったということになります。番組の3人は、この先県境で少し歩きますけれども、無事路線バスを使い、乗り継ぎ、直江津に到着をしました。

町のホームページの町へのアクセスを見ますと、東京方面から先ほど町長がおっしゃったと

おり東京駅、長野新幹線、長野駅、その次が少し問題です。JR信越本線牟礼駅、これはお気付きのとおりJR信越本線ではなく北しなの線です。これは訂正していただく必要があると思いますが、訂正をしていただく際には、路線バス、長野駅から牟礼を追加記載してはいかがでしょうか。

また、観光協会ホームページの丹霞郷へのアクセス、これに牟礼駅からタクシーで10分とあります。路線バス、長電牟礼線で約10分も記載してはどうでしょうか。ちなみに隣接する観光農園のアクセスは、長野、牟礼駅それぞれから路線バスを使うように案内をしております。

長電牟礼線のバス乗り場は長野駅善光寺口にあります。どこの場所だか分かりますか。常時利用している人は駅から善光寺口に出て、右側の長野電鉄入口付近5番線にあることを知っています。ところが駅前のバス停乗り場案内地図などの掲示板には、牟礼行きですとか牟礼方面の文字は一切ありません。地図に小さく12系列線が示されておりまして、上の方に「牟礼」と小さく書いてあります。肝心の牟礼行き5番の案内は権堂方面とあるだけです。

また、掲示板の下に音声案内があり、5番のボタンを押すと吉村方面であります。その先の一切説明がありません。バスの行き先が牟礼なのにはです。5番乗り場に行って、その掲示板を見ると吉村方面とありますが、ここも同じように「牟礼」、あるいは「牟礼方面」の文字は無く、単に時刻表に小さな文字で「吉村」、「牟礼行き」とあるのみです。

そこで、町長に提案、質問します。今ある長野駅における長電牟礼線の案内は、1日12往復の路線バスの適切な表示とはとても思えません。せめて、駅前の掲示に5番権堂の後に「飯綱町牟礼方面」と表示、または音声案内「飯綱町牟礼方面」に改善すべきだと思います。赤字路線であればこそ、しなの鉄道同様、長野電鉄もその解消に少しでも関係自治体と一体となって努力するべきではないかと思います。長野市、あるいは長野電鉄など、関係部署への検討の依頼をお願いしたいと思います。

○議長（清水満） 峯村町長。

〔町長 峯村勝盛 登壇〕

○町長（峯村勝盛） お答えを申し上げます。私もそのバスはよく利用しております。東京駅7

時 20 分のかがやきに乗り込みますと、8 時 47 分頃に長野駅に着いて、確か 8 時 55 分、最終の長野駅発の牟礼行きバスが出るわけですけれど、長野電鉄の MIDORI のすぐ近くの 5 番乗り場、私も「牟礼」という表示が無くて頭にきました。長野電鉄に文句を言おうと思っていたわけですが、よくよく聞きますと、残念ながら電鉄で作ったものではなくて長野市さんで作製をしたようでございます。いくら隣近所と言っても、やはり隣の自治体のことは忘れてしまうのかと少し寂しい思いもありましたけれども、今回、70 歳以上の KURURU のバスというようなものも連携中枢でやっていく良い機会ですので、是非、あれは本来の昔のスタイルの表示板にするよう強く働き掛けていきたいと思っています。

○議長（清水満） 樋口議員。

○11 番（樋口功） いろいろ申し上げましたが、町は定期券の補助ですとか、それから町内同額料金の実施、75 歳以上の方の割引延長の計画など、様々な施策によりまして乗客数の確保を図っています。

これからも町の公共交通が少なくとも現行維持できますよう私も願ひまして、この質問を終わりにいたします。ありがとうございました。

○議長（清水満） 樋口議員、ご苦労様でした。

◎散会の宣告

○議長（清水満） これにて一般質問の通告者は全て終了しました。

ここでお諮りします。

明日 7 日から 18 日までの 12 日間、本会議を休会したいと思います。

ご異議ございませんか。

〔「なし」の声あり〕

○議長（清水満） 異議なしと認め、明日 7 日から 18 日まで本会議を休会することに決定しました。

19 日の本会議は議事の都合により、会議規則第 9 条第 2 項の規定により、会議時間を 3 時間