

## R5(2023)年度 第3回 須坂市地域公共交通会議 議事録

【日時】 2024年3月18日(月)午後3時00分から5時00分

【場所】 シルキーホール 第2ホール

### 【議事概要】

#### 1. 開会

#### 2. 議事

##### (1)協議事項について

- ① 高校生ミーティングの方向および高校生の会議参加について
- ② R6年度「すざか市民バス」ルート再編について
- ③ 乗合タクシー停留所名称の変更について

##### (2)報告事項

- ① 所管課の変更について
- ② 事業者ミーティングにおける課題について
- ③ 須坂屋代線減便について
- ④ すざか市民バス・すざか乗合タクシーの利用状況について
- ⑤ バスICカードくるるの利用状況について

#### 3. その他

#### 4. 閉会

### [内 容]

#### 1 開 会

欠席者の報告。

《出席20名 欠席9名 》

会議は公開。議事録作成のため、会議内容を録音。

#### 2 議 事

##### (1) 協議事項

##### ① 高校生ミーティングの報告および高校生の会議参加について

【事務局:①について説明。(会議資料P3～5)】

### 【委員】

高校生ならではの意見があり、尊重してあげたい。高校生からでた意見に対するレスポンスについてどう考えているか。高校生は3年で卒業をしてしまうので、「言っても無駄だった」と思わせないように早めの結論が必要でないか。記録として意見を蓄積残していくことは大事だが、機敏に対応しないと本音を言ってくれなくなる。

### 【事務局】

対応できる部分については、迅速に対応するように取り組みたい。

### 【アドバイザー】

高校生と関わる目的を明確にする必要がある。高校生のアンケート回答率はどこでも低く、それは勉強や部活、アルバイトなど忙しい側面からの影響もある。高校生自身も送迎問題はどこに言っていいかわからないと思っている。

一つ言えるのは、高校生の顧客満足度が低いと、都市が減びるということ。親の送迎だけに頼ると、進学後のUターン率は悪くなると明確。北関東とその周辺地域では特にその傾向が強い。送迎以外の選択肢が地元にはあるということを認識させることで帰ってくる。

ただし、人やお金、時間にも限りがあるなかで、意見に対して1~10まで答えられない。例えば電鉄とバスが同じグループだから、「定期を見せたら電車に乗れるように」という要望に対して大人の事情を挟むと、電鉄とバスでは会社組織が違う上に、独立採算であるから難しいという部分がある。

他の発言を見ると、毎朝親の送迎はあるが、部活の帰りなどは自分で帰宅している。「帰り」にフォーカスし一緒に取り組むのが良いと考える。

その他、圧倒的に追い風なのはイオンモール開業。高校生の興味は強く、それに合わせてバス再編をしていくことは良いチャンス。

高校生の会議参加についても、オブザーバーなのか、臨時委員なのか、毎回参加できるのか、検討すべき。また高校生ミーティング時に事業者が参加しメンター的な役割になれば、高校生としても得るものは大きい。

➡協議事項①について承認

## ② 令和6年度「すぎか市民バス」ルート再編について

【事務局:②について説明。(会議資料P6～8)】

【アドバイザー】

協議事項の内容が曖昧。再編の対象がどのルートか、平日休日の分けなのか。今までには特に平日休日については分けていなかった。その前提条件を示していただきたい。

また北相之島線はもともと利用者が少ない。ある特定の利用者が1～2人減るだけで、大きな影響になる。そのあたりはデータで導き出しているのか。

【事務局】

R6年度に本格検討をするため、予告的な協議として、共通認識の確認をしている。2点目の北相之島線についても、データ分析と研究が不十分な部分があり、最適経路バスについても同様。R6年度に合わせて研究を重ねていく。

【委員】

フルデマンドは長野県でもある地域で導入したが、乗合率が悪い。1～2人の乗車となる点で、タクシーと変わらないような利用となっている。タクシー会社が撤退した事情もあるので、そのあたりの配慮はしていただきたい。タクシー補助券を発行する方が、経費全体として安く済む部分もある。

【事務局】

タクシー会社と食いつまないような配慮はしていく。AIオンデマンドを導入するにあたっては既存バス路線をベースとして、ドアツードアとは違う効率性を目指していきたい。

【委員】

「いつまで」という目標はあるか。

【事務局】

インター開業までを目指す。

**【委員】**

イオンモール開業が参考情報として記載あるが、再編とはどのような関係か。

**【事務局】**

現状として、市民バスのイオンモール乗り入れは考えていない。市民バスを再編するなかで他の路線との調整が必要になり、特にダイヤを考えるうえでイオンモール開業に合わせるのがタイミングとして相応しい。

➡協議事項②について承認

**【アドバイザー】**

デリシア前の停留所については、エリア運行なので、停留所の追加は届出事項で済む。新しい地区を増やすということであれば、別だが。デリシア様から返事がない場合は、休止という形で客扱いをしないようにしたら良いので、合意を得られた前提で協議してもよいと考える。

**【事務局】**

デリシア須坂西店前の停留所について、追加でご協議いただきたい。

➡デリシア須坂西店前の停留所も含めて、協議事項③について承認

**(2) 報告事項**

**① 所管課の変更について**

【事務局:説明(会議資料P9)】

・質問無し

**② 事業者ミーティングの報告**

【事務局:説明(会議資料P9)】

・質問無し

### ③ 須坂屋代線の減便について

【事務局:説明(会議資料P10~11)】

・質問無し

### ④ すぎか市民バス・すぎか乗合タクシーの利用状況について

### ⑤ バスICカードくるるの利用状況について

【事務局:④、⑤について一括して説明。(会議資料P12~17)】

【アドバイザー】

協議事項の2について、イオンモール開業が2025年の秋というのを考えると、「来年度中」には路線再編の大まかな部分は決着をつけたい。

市民バスと立ち上げた当初と明らかな違いは、村山駅に綿半があること。過去に村山までバスを運行していたが、それを廃止した経過がある。その廃止の際には1週間調査したが、特別支援学校の生徒2名が主な利用者だった。その時分と違い、綿半の需要は大きなものであるので、それを考慮して再編するのか、そもそもやらないのか考えていく必要がある。また、イオンモールの路線をどうするか、「スザカのサスガをさがすバス」の需要もあるなどと、少なくとも3つを考える必要がある。おかえりサービスを含めると4つについて同時並行で考えていく必要があり、事務局は1年間のスケジュールを最低立てるべき。

呼出型最適経路バスについても、導入することで効率化が図れるかもしれない。しかし、システムの構築を含めると最低「年内」には方向を固めないといけない。

協議事項の使い方として、「〇〇だと思っているが、どうか」や「〇〇と■■■ではどちらが良いか」など、協議のやり方は見直していくべき。

第三者評価委員会での「地域内フィーダー系統補助金」の評価は不十分とされていた。KURURUデータを用い評価している部分は良かったが、コロナで乗客が減ったという省察は、コロナ禍からある程度経過しているため通用せず、その他の要因分析をすべきということで例示されていた。

### 3 その他

#### 【事務局】

地域連携ICカード「KURURU」の導入および、運賃協議会の設置について事務局より説明。

#### 【アドバイザー】

運賃協議会について補足すると。昨年10月から運賃協議会の設置が必要となった。なぜこの話なのかと言うと、事業者が複数いる中で、手を挙げて運賃を決めてしまいう過程が、独占禁止法に抵触する可能性がある。

もう一点として、話し合いによる運賃の値上げ自体が、不当な値上げになるという懸念があり、運賃協議会設置という流れになった。

#### 【委員】

バス停にKURURUの案内チラシが貼ってあった。非常に良いと思うが、高齢者がそれを見るか疑問。区長会や、高校生ミーティングを通して高齢者に呼びかけるような周知も考えてよいのでは。また免許返納特典のKURURUも1500円→2500円に増額している。こうした部分も含めて、どんどん呼びかけをしてもらいたい。

#### 【事務局】

ご意見として参考にさせていただく。

### 4 閉会