R6(2024)年度 第2回 須坂市地域公共交通会議 議事録

【日時】 2024年10月1日(火)午後3時00分から5時15分

【場所】 生涯学習センター 3階ホール

【議事概要】

1. 開会

2. 議事

(1)協議事項について

- ① 市内公共交通の見直しについて
- ② 利用促進策・今後のスケジュールについて

(2)報告事項

- ① 体験型乗り方教室の実施について
- ② 市民バスこども無料デーについて
- ③ ゆっ蔵んどとの連携について
- ④ 臥竜公園写生大会との連携について
- ⑤ 乗合タクシー新設停留所について
- ⑥ 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
- ⑦ 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19名（欠席6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市内公共交通の見直しについて

【事務局：説明(会議資料P4および資料1、別紙1)】

【委員】

米子線の見直しとなる停留所の部分は、乗合タクシーのような代替交通を考えているのか。

【アドバイザー】

他の路線が走っていない地域もあるがどうするか。すべてをバスでカバーしていくことは無理な話。ただ、セーフティーネット的な交通手段の提案が今回はない。利用者が少ないエリアから削減されていくことはよくある話。

行政としてタクシーを借上げていくのは微妙で、地域住民の皆さんが主体となり、曜日を限定しタクシーの借上げをするような選択肢はほかの地域でも見られる。そういったセーフティーネットを事務局としても提示して説明していく必要がある。

【事務局】

高齢化が進行していく中で、今回の見直しですべて対応できるとは考えていない。現況に合わせた見直しを今回は行って、今後5年、10年という区切りで再度見直し、セーフティーネットの部分と合わせて検討をしていきたい。

【委員】

そのさとホールの駐車場はイベント開催があるが、イベント時でもバスの展開はできるのか。

【事務局】

市の農林課が管轄する同施設だが、イベントがあることは聞いている。イベント時は転回スペースを確保してバスの運行を行う。

【委員】

信州医療センターロータリー全便侵入については、屋代線や屋島線なども統一しているのか。事業者で侵入の判断を決めてよいのか。

【事務局】

今回の趣旨は、「わかりやすさ」を生み出すために、全便ロータリー侵入としているが、ここは事業者と相談して決めていきたい。

【委員】

生涯学習センター入口で利用される方は、利用している身からして多くいるように感じるが、変更の優位性を示してほしい。

【事務局】

信州医療センター東(仮)や須坂高校前(仮)はすべての便で通過する停留所となり、現状の穀町や生涯学習センター入口の利用データを見ていくと、通勤、通学を主軸とするルートの方が良いと判断した。

【委員】

山田温泉線については、新しい西回りルートを検討するのか。

【事務局】

事務局としては、山田温泉線は考えていない。

【委員】

バス停名称の見直しで、「無理な変更をしない」と記載あるが、その理由はなにか。薬局店舗名については、ランドマークとして相応しいように思うが。

【事務局】

南原町については、薬局の店舗とバス停の距離が少しあるので、店舗名称をバス停につけるべきか判断が難しい。また、高畑については、ラーメン屋が一番最寄りになるが、

ラーメン屋は入替が激しい印象があることから、判断が難しいと考えた。近隣の耳鼻科医院にバス停を移設したうえで医療施設の名称とバス停名称にすることも検討している。

【アドバイザー】

見直し案ですが、デリシアなどに人の流れが変化していて、創成高校の統合や富士通撤退による変化から見ると、このルートだろうなという印象。ただ、生涯学習センター入口や穀町のルートは一つも通らなくなる。ルート変更前後の停留所についても、利用者動向を把握しておいた方がよい。代替の停留所は設定されていて生活している方にとって西回りは便利だが、観光という要素を取り込もうとすると悩ましいところ。そのため前後の停留所の利用データは分析しておいた方がよい。

医療センターロータリー侵入は、遅延した時に鉄道の接続がうまくいなくなる可能性があるため、それだけは避けたい。その懸念があるのでここは要調整。

高山村の山田温泉線は、国庫補助路線なので、路線距離が長くなった時、乗車密度が低下する可能性があるため、補助金との関係については注意が必要。

また、道路の話のなかで、金井原通り交差点に、イオンで増便した分のバスがどう作用してくるか。この辺りは全体本数を見ながら考えていく必要がある。

バス停名称についてだが、市民バスは路線バスのような名称が長年続いていた。店舗の名前を付けていくと市民にとって使いやすい路線になるが、店舗の入替があったときに印刷物等の更新が滞らなければ問題ないとする。また「市役所」というバス停は全国に400近くあると言われている。検索をかけたときに、400の中から探す必要となるので、「須坂市役所」とした方が利用者には優しい。

最初の議論でもあったが、路線が通らなくなる部分のケア、セーフティーネットについては、事務局として研究していく必要はあると考える。

➡大筋承認ということで、いただいた意見、アドバイスを要精査することとした。

②利用促進策および今後のスケジュールについて

【事務局：説明(会議資料P5および資料1、別紙2)】

【委員】

乗り放題定期は、高齢者に向けては考えていないか。
もし今後、高齢者の施策を考えるきっかけがあれば、考えてもらいたい。

【事務局】

長野市等で行われているKURURUのお出かけパスポートについて、高齢者の利用が増えていることから、割引の行政負担が増加しており、割引率の圧縮についての議論が行われている。その現状からも、須坂市においては高齢者向けの割引は行政負担の圧迫に繋がる恐れがあることから、割引以外の利便性で、高齢者の方に使いやすいものを提供したいと考えている。

【委員】

9月の運行開始となると、補助金申請において変更手続きが必要となるので注意いただきたい。また今回の議題では、地域公共交通計画の変更は必要ないと受け止めたが、仮に変更する場合はスケジュールについて注意をしてもらいたい。

【アドバイザー】

福岡のエコルカードは、8,000円でもバス本数やそれ以上の金額で定期を購入している層が多いのでこの金額でも問題ないが、須坂市では8,000円/月という通学定期は湯っ蔵んど以降の区間(300円)となるため、その利用者にはかお得感が感じられない。そのため、200円運賃で定期6000円というのがベンチマークとなるだろう。

高齢者にも割引という話があったが、全国では高齢者割引の切り下げが行われている。仙台市では割引率が90%→75%に下がった。その背景は、日常移動でなく「会社の営業まわり」として高齢者割引が利用させていた背景がある。元気な高齢者が増えているという、うれしい事実もあることからうまく折り合いをつけた制度にする必要がある。通勤定期を利用してリタイヤ層に乗り放題定期を作り、これまでのお客さんを取りこぼさないようにしているケースもある。

市民バスについては、「どれくらいの高齢者が利用しているか」を月単位のデータから分析することで、高齢者割引の議論も進むと考える。

乗合タクシーについては、ほぼ固定客が中心で、全便フルの利用率ではない。高齢者が使う乗り物ではなく、一般の方(若い層や働く世代)にも使えるという認識を広げていくことが重要。

今日は会場に来るまで、長野電鉄の特急減便の影響を受け、次便待ちで1時間待つ状況になった。須坂は長野都市圏のベッドタウンという位置づけもあるので、鉄道も含めて、接続がスムーズに行けるという視野を持つことが求められる。イオンの利用促進で鉄道とバスというチケットがあったが、いくら利用促進しても繋がりが希薄になれば、鉄道も苦しくなるという実感があった。長野県も長野市も鉄道がしっかり繋がるという視点は重要視してほしい。

➡ 承認

(2) 報告事項

①地域連携ICカードの導入について

②市民バスこども無料デーについて

【事務局説明。(会議資料P6)】

➡ 質問なし

③湯っ蔵んどとの連携について

④臥竜公園写生大会との連携について

⑤乗合タクシー新設停留所について

【事務局説明。(会議資料P7～8)】

【委員】

貨客混載については、運ぶ量(重量)はどれくらいか。

【事務局】

350kg以上は、運輸局への手続きが必要ということで承知しているが、今回は350kgに全然満たない量を運搬する。

⑥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

⑦バスICカードくるるの利用状況について

【事務局説明。(会議資料P9～13)】

【委員】

免許返納者に向けて、公共交通を利用促進する仕組みを考えてほしい。友人は、免許返納し、日々テレビを見るだけの生活をしており、会うたびに認知症の症状が進行している。その友人を見ると、なるべく免許返納しやすくなるように、バスや乗合タクシー利用に誘導できるような仕組みを考えてもらえるとありがたい。

また、中野市のスーパーで毎週木曜日に高齢者10%割引がある。免許返納者に向けて、公共交通においても同じような割引をやってもらえると、今後高齢人口が増えるなかで対策になり得るのではないか。

【アドバイザー】(全体をまとめて)

安くしたからといって利用客が増えるとは限らない。これが前提にある。

栃木県の鹿沼市では、免許返納者のコミュニティバス終身無料券を配布したが、収支率が20%台あったものが一桁台になってしまった。つまり運賃を負担する方が実質減ったということになった。その後減便の議論となり、軌道修正したという事例がある。その後、高齢者を半額運賃にしたところ、高齢者の利用は1割減ったが、収入は1.8倍となった。

行政の負担として、交通だけに投資していくことは難しいわけで、車利用が大半の社会で、「どうして公共交通に投資されるのか」という議論もある。利用者からこれだけ負担いただく、行政はこれだけ提供していくというバランスを探っていくことが求められる。

200円を100円に下げることによって利用客が倍になるわけでない。高齢者が増えていくなかで、どれくらいの利用客が、いくら運賃を支払っているかというデータをもとに、割

引率を決めていくことが大事。「安ければ安いほど良い、本数があればあるほど良い」という考えが、ここまで公共交通事業者を疲弊させてしまった。要望して考えてくださいという時代は過去のもので、これからは、こうしたデータによる分析や草の根的な活動が重要になっていく。

乗降データの中で、定期券販売が、最近横ばいから微減なので、通学が減っているのか、通勤が減っているのかKURURUが新しくなることを見越して、定期購入を控えたケースも考えられるが、どのような推移で定期券販売が減ってきたかを分析する必要がある。

3 その他

◆運賃協議会についての説明

【事務局説明。(別紙3)】

【アドバイザー】

このレベルでも運賃協議会が必要か。

【委員】

乗合の路線定期型では必要だが、区域型の運行については軽微運賃としての取り扱いとなるので、運賃協議会の必須ではないが、協議会の意向を妨げることは特にしない。

【アドバイザー】

なんて、運賃協議会は面倒な制度なのか。この協議会で運賃を議論して決めているのに、鉄道やタクシーに協議運賃が適用されただけで、独占禁止法の観点から運賃協議会を行う決まりになっている。そもそも今まで使えていた制度なのに、ここまで無駄な制度にしたことが理解できない。今回は軽微運賃との扱いで、さらに割引の適用方法の話なので、市報等でお知らせすることを妨げないが、運賃協議会の必要はないように考える。

【委員】

最後に、長野電鉄の特急減便で大変ご迷惑をお掛けしており、申し訳なく、お詫び申し上げます。12月11日からは通常運行に復便する予定があるので、年末年始等のレジャーなどではまた、電車をご利用いただきたい。

4 閉会