

R 7 (2025)年度 第2回須坂市地域公共交通会議 議事録

【日時】 2025年11月18日（火）午後3時00分から4時45分まで

【場所】 須坂市シルキーホール 第1ホール

【議事概要】

1 開会

2 議事

（1）報告事項等

①市内公共交通の一部再編等について

- ・すざか市民バス一部再編について
- ・須坂市地域公共交通利便増進実施計画の認定について
- ・今後の公共交通施策について

②各種利用促進策の実施状況について

③運賃協議会の開催について

④屋代須坂線の運行見直しについて

⑤バスこども無料デーの開催について

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18名、欠席6名）

委員交代の報告（一般社団法人長野県タクシー協会 上沢委員→中牧委員）

2 議事

（1）報告事項等

①市内公共交通の一部再編等について

- ・すざか市民バス一部再編について

【事務局：報告（別添資料１）】

【アドバイザー】

久々に大規模な路線再編がなされ、イオンモールへのバス乗り入れもあり、事務局や長電バスの皆さんも本当にご苦労された。

保育園の送迎時間と重なるためダイヤ調整を検討していきたいという件について、より詳しく説明されたい。

【事務局】

米子線の「そのさとホール」に向かう道路沿いに豊丘保育園があり、特に夕方の時間帯に保護者の送迎とバス運行が重なっている状況であるが、バスの利用者が少ない便であり、あえてその時間帯に運行する必要性が高くないため、ダイヤ調整ができるのではと考えている。

【アドバイザー】

鉄則から言うと公共交通が優先となり、送迎を変えてもらうしかない。ただし、実態としてバス利用者が少ないということがあり、ダイヤ調整ができるのであれば確かに現実的な解かもしれないことから、保育園側と調整されてもいい気がする。前橋市でも同じようなところがあるが、警備員を立てている保育園もある。保護者の送迎が優先だから公共交通を変えるということは、実を言うとあまりいいことではない。

【事務局】

ダイヤ調整をするにも、理由をしっかりと考えたうえで検討していきたい。

・須坂市地域公共交通利便増進実施計画の認定について

【事務局：報告（別添資料２）】

・今後の公共交通施策について

【事務局、㈱オリエンタルコンサルタンツ：説明（別添資料３）】

【アドバイザー】

今回の利便増進事業とは、地域公共交通計画を策定したあと、バスや鉄道、タクシーを含めた利便性向上に係る取組みについて国が認定をするというものである。私たちは9月末に認定をされ、県内では同時に上田市も認定がされたと認識している。

須坂市では大まかな運行本数自体は変えておらず、すざか市民バスとしての経路変更というのは軽微なもの、つまり市役所西回りという色々なスーパーや須坂創成高校前を通して須坂駅に行くというルートに統一し、かつ、朝の通学時間帯に乗り換えしやすいようにしたということで、朝の時間帯、あるいは昼の時間帯で利用者数の傾向が変わってくるということが想起される。そこでICカードKURURUのデータを使って分析することが一番大きなところかなと思っている。

留意したいこととして、KURURUがどのくらいの割合で使われているのかということである。例えば、たまにしか乗らないからKURURUは持たず現金で支払っている乗客が少なからずいるということを考えると、その部分はカウントされないということになってしまうため、どのようにICカードデータ以外の部分をフォローするのか議論が必要となってくる。運行会社から毎回の収入データをお借りして、ICカード以外の現金支払いの状況についても検討していくべきである。

通学乗り放題定期券の販売が始まり、従前の定期券と比べると滑り出しは順調であると個人的には思っているが、この定期券を購入した学生がどのような使い方をしているのかフォローしたいところである。旧KURURUカードではID番号に紐付けて分析することができたが、現行のKURURUカードはそのような分析ができない。高校生向けのアンケート調査を実施してみる必要がある。

イオンモールがオープンして、すざか市民バスの数字に大きな変化はなくても、すざか市民バスから屋代須坂線あるいは須坂屋島線に乗り継いでイオンモールに行っているのかどうかといった実態はどこかで把握しておくべきであろう。

②各種利用促進策の実施状況について

【事務局：報告（会議資料P.5～6、別添資料1）】

【アドバイザー】

12月1日に長野電鉄の運賃改定が予定されているが、周遊チケット「旅する北信濃」の販売価格はどのようになるのか。

【事務局】

現行は大人1,000円、こども500円で販売しているところを、12月1日から大人1,250円、こども630円に販売価格を改める予定。

【アドバイザー】

SNSでは、この周遊チケットを購入して須坂駅回りでイオンモールまで行くのがお得という投稿が書き込まれている。須坂市の目論見としては、イオンモールまでの往来で済ますのではなく、須坂のまちにも来てほしいというモチベーションがあったと思われる。

この周遊チケットは提示するだけで鉄道・バスを乗り降りできるため、購入した人がどの交通手段を利用したのか通常把握できないと思われるが、JR東日本のプラットフォームを使用していて、おそらく群馬県のGunMaaSと同じだとするとアンケート機能があるはずであり、どのような路線、アクティビティを利用したのかというところをフォローするといい。

【事務局】

JR東日本に協力いただけるか確認したい。

③運賃協議会の開催について

【事務局：報告（別添資料4）】

◆質問なし

④屋代須坂線の運行見直しについて

【事務局：報告（別添資料5）】

【委員】

長野電鉄屋代線が廃止となり、屋代須坂線はその代替バスとして多くのご協議を得てやっと決まったという経緯がある。若穂地区の方々から、須坂の高校に通学する生徒が遅刻しないように、また鉄道がなくなったことで大事な将来の方向性が変わらないようにという大変熱いご意見をいただいて、この路線が決まったという記憶がある。

私としては、通学利用が主であることは当時から明白であって、須坂市にとっては財政負担が大きく忸怩たる思いもあったが、しっかり高校に通える未来のためという長野市の方々の気持ちを尊重したうえでこのようなかたちになったと思っている。長年、長電バスに大変ご苦勞いただくなかで運行してきたが、今の状況を考えるとなかなか存続は難しいのかなと。

ただ、イオンモールがオープンしたことによって、須坂市の住民が屋代須坂線、須坂屋島線を利用して大変行きやすくなったという状況もあるため、高校生の通学手段をしっかり守っていくということと、日中における一般客の利用を促進できるよう、一般の方のご意見もしっかり聞きながら慎重な検討をお願いしたいと思う。

【アドバイザー】

この件は構造的な問題が含まれている。長野電鉄屋代線があった時代から通学が主体であって、そもそも昼の時間帯の買い物や通院の動線とは異なり、基本的に通学の行き帰りが卓越している状況は昔から変わらない。

ただし、人数として見たときに昼は少ないと資料に記載されているが、私からしたらそんなことはない。ワゴン車の定員は9人であり、昼の利用者が9人を下回っていることからワゴン車の利用ができるだろうと言いたくなるが、資料にある6.09人という数字は平均値であって、多いときにはこれ以上に増えるということから考えると、意外とワゴン車に置き換えることができない。よって、単純に朝晩はバスを維持し、昼の時間帯はワゴン車にするという案が、実は得策ではないと私は考えている。

もう一つの構造的な問題として、乗車人数の割に学生が多いことが曲者であって、現在の国のバス路線に対する補助ルールが関係している。この屋代須坂線は地域間幹線系統であって、一定の利用がある路線について国と県が補助しますというルールのもと、平均乗車率という指標に何往復しているか掛け算をした値が15を超えないといけない。ところが、通学定期は割引率が高く、例えば須坂駅から終点まで乗り通したとしても1人とカウントされず、1人が0.4人などという数字でカウントされてしまう。よって、それを積み上げて実は大した数字にはならず、国の補助を受けるためには数字が悪すぎるため、結局のところ市町村負担が発生するということになる。

岩手県と青森県を跨がるバス路線で、同じように通学の時間帯は乗車数が多いが、昼の時間帯は閑散としている路線があり、運行会社から年度末に撤退したいという申し出があったが、そのバス会社から車両をお借りし、白ナンバーに貼り替えただけで整備管理も地元のバス会社にやっていただき、運転手を別の会社から派遣してもらう、いわゆる自家用有償運送の形態をとって来年度も路線を維持しようとしている事例がある。

このような事例の場合、いろいろと初期費用がかかることになるが、須坂市では利便増進実施計画の認定を受けており、白ナンバーであれば利便増進実施事業が使える、緑ナンバーを引き継ぐのであれば地域間幹線系統補助が使えることから、実は国も見捨ててゐるわけではない。

例えば、乗務員不足が問題であれば車両管理だけをバス会社をお願いして、運転手はタクシー会社や貸切バス会社で大型免許を持っている方をお願いする方法もあり、先の事例ではこのパターンで何とか路線を維持しようとしている。

さらに須坂市ではイオンモール輸送の問題があって、確かに休日は圧倒的に利用者が少ないが、イオンモールがオープンして状況が変わってくるかもしれない。やはり単純に平日昼間をワゴンに置き換えるというのは厳しいのではないかと考えている。

通常、バス会社が運行廃止の申し出をするには、廃止する半年前までにするということになり、地域公共交通会議でOKとなれば1か月前でもできてしまうが、今回の場合は期間に余裕があるため、国の制度も上手く活用しながら真剣に代替輸送のところを見ていく必要がある。これは長野県に限った話ではなく、屋代線と全く同じ時期に廃線となった十和田観光電鉄に関しても似たような議論が出ている。私がアドバイスさせていただきつつ、県が中核を担って検討していただいている状況で、やはり廃線から十数年経過するとこのような問題は起きやすいのかなと思っていて、この長野地域に限った問題ではないということでご理解いただければと思う。

【委員】

長野県でも代替策の検討に当たっては沿線市、長電バスとも協議をさせていただき、何とか通院と通学の移動の確保に努めてまいりたいと考えている。アドバイザーからご意見があった点について、我々が整理できている範囲で現在の状況について説明させていただく。

まず、昼の時間帯の利用者に関して、利用者数的には9人を超えるという便があって、ワゴン車での対応が難しいということは確かにおっしゃるとおりだと思っている。ただ、ここで難しいのが屋代須坂線は須坂駅から屋代駅までの長大区間の運行になることから、この平均利用者数というのは総利用者数になってくるため、区間単位のODで見たときに、果たして車両に10人以上が乗車しているのかというところは、今後研究していく必要があると考えている。

特に利用状況からすると、屋代駅から須坂駅まで通しでバスに乗車している利用客は極めて少ないという状況にある。なぜかと言うと、しなの鉄道と長野電鉄を乗り継いで千曲市から須坂市までの移動が可能であり、料金的にもバス運賃とあまり変わらないた

め鉄道利用をする方が一定程度いらっしゃるのかと思われる。そのため、須坂駅から松代駅まで、松代駅から屋代駅までという2区間の利用に集中しており、見かけの数字ではなく実際に積み残しが無いかという点を今後協議していきたい。

また、国の補助制度に関して、本当に需要のある朝晩の便をなるべく残しつつ、日中の便を少し削れないかという話もあったが、そうすると輸送量が不足し国の補助は受けられないという問題があって、これまでこのような便数による運行を維持していただいた状況である。ただ一方では、県も国の地域間幹線補助の協調で補助を出しつつ、残りの運行欠損分は沿線3市が協定を結んで補助をしていて、見かけ上は赤字がないという状況ではあったが、それで良いというものではなく、回送費が別途かかっていたり、運行欠損の補填では処遇改善をして人材確保に要する経費が賄えないということで、やはり今の行政支援では不十分との話もあり、県の支援制度も見直して対応ができるよう県としても考えているところである。

10月30日に開催した県の長野地域分科会において、長電バスから運行継続を前提に今後関係者で協議を進めたいというご意見もいただいたところである。運行見直し時期についても、長電バスからは令和8年10月1日を目途にという話であったが、やはり年度途中の切替えは学校生活への影響が大きいことから、令和9年4月1日に伸ばしていただけないか協議をしているところであり、それまでに代替手段の検討を進めていきたいと考えている。

⑤バスこども無料デーの開催について

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

【事務局：⑤、⑥及び⑦について一括して報告（会議資料P.7～13）】

【長電バス㈱：イオンモール須坂オープンに伴う路線バス乗車状況について報告】

【アドバイザー】

（会議資料P.10「令和7年度すざか市民バスICカード利用件数」の記載誤りについて指摘あり）

「令和7年度すざか市民バスKURURU昼割利用件数」では、令和7年度の利用件数がこの3年間で最も多かったという月が多く、昼間の利用者数については減少していないこ

とがわかる。一方で定期券利用はやはり減っていて、令和5年度の7割程度まで下がっていることから、全体の利用者数に大きく影響しているということがわかる。

ただし、本年10月のバス路線再編、イオンモール須坂のオープンと環境が変わってきており、それまでの定期券販売数が15件、9件、13件、6件、12件と推移してきたことからすると、10月の通学乗り放題定期券販売数が6件というのは大きなインパクトがあって、今後さらに利用者数が回復してくれることを期待したいと思っている。

3 その他

【事務局：ドライバー募集チラシの配布について報告】

【委員】

屋代須坂線の現状が大変厳しいという報告をいただいたが、イオンモールがオープンしたことで、この路線は通学だけでなく、普段の日常的な使い方もできるのではないかと考えているため、ぜひSNS等を通じて広報していただければと思う。

4 閉会