

R5(2023)年度 第2回 須坂市地域公共交通会議 議事録

【日時】 2023年12月12日(火)午後3時00分から5時00分

【場所】 シルキーホール 3階 第1ホール

【議事概要】

1. 開会

2. 議事

(1)協議事項について

- ① 乗合タクシー停留所新設および名称変更について
- ② 高校生ヒアリングの実施について
- ③ 乗合タクシー「おかえりサービス(仮)」の検討について
- ④ 事業者ミーティングにおける課題について
- ⑤ 屋代線の元旦運休および山田温泉線の減便について

(2)報告事項

- ① あしあとランプの増設について
- ② すずか市民バス・すずか乗合タクシーの利用状況について
- ③ 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（代理出席2名）欠席6名 遅参3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 乗合タクシー停留所新設および名称変更について

【事務局:①について説明。(会議資料P3)】

◆質問なし

【アドバイザー】

以前、マツヤだった時に停留所が撤去され、また復活するという流れ。実施時期についても協議する必要がある。また、デリシアは井上町にもあるので、勘違いされないように、須坂西店という表記は必要かと思う。

【事務局】

デリシア前の停留所については、日付と停留所名称において再度協議したい。

→協議事項①について承認

② 高校生ヒアリングの実施について

【事務局:②について説明。(会議資料P4)】

【委員】

長野県で高校生アンケートを実施した。有効回答で1万近く収集できており、またローデータを共有するので、活用してほしい。

【委員】

1時間で、この内容は高校生が集まらないと感じた。また、アンケート形式にして、直接ヒアリング項目を回答してもらう方法でも良いではないか。

【事務局】

事務局としても参加してもらえかが疑問であったため、2つの保険を打っている。1つは生徒会から数名ずつ参加者を推薦してもらうこと。もう1つは、参加申込ページ内にも意見投稿できる欄を設けているので、WEB上で意見収集ができるものとなる。

【アドバイザー】

良い取り組みだと思う。アンケート形式という提案があったが、今の高校生は本当に回答してくれない。沼津市では、月2,500円で3社のバス乗り放題というチケット販売

に併せてアンケートを実施している。アマゾンギフト1000円がもらえるという特典でも、まだ60人前後の回答しかきていない。実情としてはなかなか答えてくれない。

探求という授業は、高校側でも必修授業で構成に苦労している。大学入試においても学校推薦やAO入試などで探求の授業が有利に働くケースがある。センター試験以外で入学する生徒が3割いることから、こうした授業で課題に向き合ってもらうことは高校生としてもメリットである。

ヒアリング項目としては、①公共交通において困っていること、②一緒に取り組めることなどのアイデア出しをお願いすると良い。足利市では、バスのラッピングデザイン作成やバスの動画作りに取り組んでおり、行政と一緒に取り組めることが分かれば、高校での取り扱いも増えていくと思う。

➡協議事項②について承認

③ 乗合タクシー「おかえりサービス(仮)」の検討について

【事務局:説明(会議資料P4)】

【委員】

県の高中生アンケートから、補足したい。現状の「行きの送迎はできても、帰りの送迎は時間が合わない」点においてアンケートからも分かる点がある。送迎を選ぶ理由として、行きは「家族の通勤に合わせて」と回答が36%あるのに対して、帰りの送迎について同じ質問をすると、同項目は10%ほど回答率が低くなる。また「公共交通を使いたいか」という問いに対しても、家族送迎の負担軽減を理由に公共交通を使いたい高校生は12%近くいる。現状で公共交通を使えない理由として様々あると思うが、高校生が利用しやすいように展開していくことで需要の取り込みができると思う。

【委員】

長野電鉄で市内高校へ通う高校生が対象になるのか。また屋島線を利用して長野東高校へ通う利用にも、このおかえりサービスは使えるのか。

【事務局】

このサービスについては、市民バスのみを対象として、スモールスタートすることを想定している。サービスが定着したら、委員が言うような「市外に通う生徒」や「市外から市内に通う生徒」を対象としたサービス展開も検討できると思う。まずは、スモールスタートで実績を積みたい。

【会長】

今朝、私は孫を2回にわたり高校へ送迎した。一人は自転車を軽トラに乗せて、一人は4時に送迎できるか聞かれたが、この会議のため行けなかった。保護者の視点からもこうしたサービスは良いと思われる。

【アドバイザー】

送り迎え以外の選択肢を増やす事はとても大事。KURURUの定期券販売件数を見ると、好調だが、仙仁線にほぼ偏っている。おかえりライナーは20時台にあり、仙仁線と米子線は16時～20時までに3本ずつ帰りの便はある。そのため乗合タクシーの新サービスを差し込んでも定期券ユーザーが分散するだけで、中途半端になる可能性が高い。

一方、村山駅発の乗合タクシーは17時15分が最後の便。かつての「ほほえみ」のエリアを乗合タクシーで代替しているという点で見ると、高校生の通学に特化した形で、乗合タクシーの新しいダイヤを組んでも良いかもしれない。

市民バスを含めた路線改良は、イオンができるタイミングで北相之島線や明徳団地線のことを考えなければならないので、そのタイミングでやったほうが良い。イオンができるまでの間で、その後サービスが無くなっても高校生は3年間使えるサービスを求める。今、市民バスを変えるよりも、乗合タクシーの範囲で新しい取組をすることが得策かと考える。

④ 事業者ミーティングにおける課題について

【事務局・説明(会議資料P5)】

【委員】

県では地域就労支援センターで、「ジョブサポ長野」という伴走型の就職支援をしている。人手不足である介護、林業、農業、建設業界に加えて、運輸業界も追加する予定で議

会審議中である。そのほか、事業者向け、求職者向けのセミナー開催や運輸専門の相談員を設置して、人材の募集に力を入れていきたいと考えている。

【アドバイザー】

バス、タクシーの運転手不足は、コロナ前から言われていたが、コロナの状況で少し問題が薄れていた。人手不足は都市部で深刻で、地方の人材は高給な都市部に流れる。もしくは物流業界に流れるという構図である。

一方で充足している地域もあるが、それは「移住政策」と「地域で働くやりがい」と合わせ技で取り組むケースである。

自治体委託路線で撤退するケースも都市部で多発している。一部の自治体は委託路線の運転手を、会計年度職員で対応することを真剣に考えている。

乗務員が足りないというのは、労働時間に対して薄給であることが原因。運賃引き上げもできなかったし、給料を上げられなかった経過がある。

札幌では、自動車社会が浸透しすぎて交通事業者で働くという考えにならない。歩行者天国でバス、タクシーの会社説明会をゲリラ的にやったところ、説明する担当者の印象も良かったことから6人採用になった。印象を持ってもらうために、イベントと合わせて相談会をやることも考えても良い。

【委員】

長電バスは、自動車教習所跡地を利用して、普通運転免許でバス運転体験ができるという取組がある。こうしたユニークな取組は、土地を管理する行政と連携することで広げられると思うので、検討いただきたい。

【委員】

月1回運転体験会を開催しているが、採用に繋がらない部分はある。バス自体に興味を持ってもらうきっかけとしては大事だが、バスを単に運転してみたい人と、就職したい人の棲み分けが難しい。

【委員】

現場の代表として、意見する。人員不足にコロナ禍で一時的に凌いできた経過だが、需要が戻った今、現場では公休出勤や、上限時間ギリギリな労働環境である。

運転体験では、何人かの採用に繋がっている部分もあるので、地道にやる必要はあると考える。チラシについても作成いただきありがたいし、誰かの目に留まれば採用に繋がるので、地道にやっていかればと思う。

⑤ 屋代線の元旦運休および山田温泉線の減便について

【事務局・説明(会議資料P5～6)】

【委員】

長野市内の自主路線は順に減便している状況。屋代線については距離も長く、9人の乗務員で回している状況。元旦の需要は減っている状況もあり減便へのご理解をお願いしたい。

【委員】

長野市では2021年度から減便としてきたようだが、屋代線については、減便せず運行を継続した理由はあるのか。利用状況をみても影響は少ないように思われる。

【委員】

補助路線で3市に跨った点、手続き的に時間を要すことから今まで手をつけてなかったが、昨今の乗務員不足で手を付けざるを得ない状況となった。

【委員】

山田温泉線の最終便が7時台になるが、高山村方面への利用者に大きな影響がでるのではないかと。

【委員】

一番先に高山村へ確認、了承を得ている。

【アドバイザー】

長野市から鉄道で須坂に来ると7時17分着で、山田温泉線(高山村行き)の出発時刻が7時20分である。乗り換えまでの時間に余裕がない。現状の7時20分発を少し後ろ倒しにして接続が容易にできるような工夫は必要。

【事務局】

屋代線については、2024年の元旦から適用で、山田温泉線については2024年の4月から適用となる。

➡協議事項⑤について承認

【事務局】

長電バスより今回の減便に関連して、委員と情報共有したい部分があるため、協議事項にはないが発言を求める。

【委員】

現状の路線内容を維持するのにも、多くの乗務員にも無理をさせた状況で維持している。長野市内の減便もあるが、この減便では人員不足に対応しきれない部分が今後でそのような状況も考えられ、これ以上の減便も実施していく可能性がある。その時はぜひご理解をいただきたい。

(2) 報告事項

①あしあとランプの増設について

【事務局・説明(会議資料P7)】

②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

③バスICカードくるるの利用状況について

【事務局:②、③について一括して説明。(会議資料P9～14)】

【アドバイザー】

6月の北相之島線と明徳団地線で通学1名ずつの購入がある。10月でも明徳団地線で通学定期が売れているはずなのに、13ページの全体利用には、通学状況が反映されていない。もしかすると、おはよう、おかえりライナーとして数値が計上されている可能性があり、しっかり調査する必要がある。

【事務局】

調査させていただく。

3 その他

◆全体を通しての意見

【委員】

ライドシェアについて。報道でも普通免許のドライバーを雇い、タクシードライバーとして運行できるような内容もありました。しかし実際に実施できるのかは疑問。インバウンド向けに必要な対応はあるものの、タクシーが足りないからすぐライドシェアというのは安直だと感じている。タクシー業界としてもセミナーを県内で開催し、多いと十数名の参加があり、採用に取り組んでいる状況。アドバイザーにライドシェアについてご意見伺いたい。

【アドバイザー】

規制改革推進会議でライドシェアを議論しているところ。ライドシェアの定義、解釈が人によって違うのがややこしい。白ナンバーで有償運送をするには、交通会議で合意を得られれば、実施することができる。高山村のYOU遊ランド以降のバスはそれにあたる。都市部においても自家用有償運送を検討する流れはある。それについても公共交通会議で合意すれば可能である。ライドシェア事業者は、協議会を通さず自由営業できることを求めている。

須崎市においては、観光需要等も多いわけではないため、何も心配する必要はない。今後の人手不足については、普通免許のドライバーを雇い臨時的に対応することも可能であるし、自家用有償運送の運賃がタクシー運賃の半分程度だったものが撤廃されるので、自家用有償運送の運賃を含めて協議会の中で決めていけばよい。

このライドシェアの議論は4年ぶり3回目で時間が解決すると思われる。

4 閉会