Ｒ７(2025)年度　第１回須坂市地域公共交通会議　議事録

【日時】　2025年６月４日（水）午後３時00分から４時35分まで
【場所】　須坂市生涯学習センター　３階ホール

【議事概要】
１　開会
２　自己紹介
３　議事
（１）協議事項
①令和６(2024)年度事業報告
②令和６(2024)年度事業歳入歳出決算について
③令和７(2025)年度事業計画（案）について
④令和７(2025)年度事業歳入歳出予算（案）について
⑤生活交通ネットワーク計画について
⑥市内公共交通の一部再編の詳細について
（２）報告事項
①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
②バスＩＣカードくるるの利用状況について
４　その他
５　閉会

［内　容］

１　開会

欠席者の報告（出席18名、欠席７名）

須坂市シニアクラブ連合会長が中澤委員に交代されたことに伴い、本会議の会長についても中澤委員に交代となる旨を報告

２　自己紹介

事務局より順に自己紹介

３　議事

（１）協議事項

①令和６(2024)年度事業報告

②令和６(2024)年度事業歳入歳出決算について

【事務局：①、②について一括して説明（会議資料P4～8）】

【委員より監査報告】

◆質問なし

➡協議事項①、②について承認

③令和６(2024)年度事業計画（案）について

④令和６(2024)年度事業歳入歳出予算（案）について

【事務局：③、④について一括して説明（会議資料P9、10）】

◆質問なし

➡協議事項③、④について承認

⑤生活交通ネットワーク計画について

【長電バス㈱、事務局：⑤について説明（別添資料１）】

【アドバイザー】

地域間幹線系統に係る補助金の申請様式が旧様式であるが、長野県ではこの旧様式を使用しているのか。

【委員】

実際に長野県から国に提出されるときの様式はこちらではなくて、令和７年度の際にも目標値も輸送量のほかに収支や公的負担額が記載された様式により提出されていたため、この旧様式のまま長野県から国に提出されるものではないと思われる。

【アドバイザー】
　地域公共交通計画の別紙が今は使えるようになっていて、すざか市民バスの説明で使われている様式が本来のものである。本来であれば長野県から国に提出される様式をもとにして皆さんと共有できるのがよいと思われるため、長野県にその旨を伝えていただきたい。

【アドバイザー】
　評価手法の記載について、例えば別添資料１の１ページに「高齢者の利用者数を把握するため、高齢者用ICカード利用実績データを用いる。」とあるが、須坂市や高山村では高齢者用ICカードがないということを踏まえると、このような書き方にはならないのかと。そもそも通学でICカードを使っている方も少なからずいらっしゃるということを踏まえると、高山村も須坂市もKURURUカードが導入されていることから、ICカードの利用実績データを用いて利用者の傾向をしっかり見るというような書き方にしたほうが適切である。
　また、山田温泉線の計画に関して、３ページの（６）その他特記事項にあるとおり、現時点では、平日・土日祝共に同じ運行本数で一旦計画を策定し、今後、土日祝の運行本数を減らしていくという話が出てきた際に、１ページに書いてある輸送量の目標値が31.6でまだ余裕はあるところだが、これが15という数字を下回ると、国県の補助ルールから外れるということになるため、減便ということを具体的に想起したときに要件を満たせるのかが少し気になる。

【長電バス㈱】
　山田温泉線の平日・土日に関して、輸送量の目標値を31としているが、仮のダイヤも含めていることから15を割らないと見込んでおり、これで提出しようと考えている。
　長野市のおでかけパスポートのような高齢者用ICカードについては、確かに高山村で扱ってはいないため、評価手法の記載は改めて考えていきたい。

　➡協議事項⑤について承認

⑥市内公共交通の一部再編の詳細について
【事務局：●須坂市地域公共交通利便増進実施計画（案）について、●地域公共交通計画の変更について説明（別添資料２、３）】

【アドバイザー】

まず補足として、利便増進実施計画は、須坂市公共交通計画に紐づいて実施されるということになり、この計画が国土交通省から認定されたときのメリットは、別添資料２の２．にあるとおり、１番大きいのは「メリット３」地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の上限額が引き上がるということである。今回、イオンモールの開業に併せたバス路線の一部再編を契機として、この利便増進実施計画の認定を受けると、国からの補助金額が少なくとも令和10年度まで引き上がることになり、市の厳しい財政状況に対して少しは助けになるのかなということを狙っていくものである。

またコメントとして、利便増進実施計画は、この協議会で策定するものではなく、皆さんから意見をいただきつつ、須坂市として提出をするということになるが、この計画がすざか市民バスの事業計画と紐づけられるということになるため、系統別で見ていく必要がある。

素案の６、７ページが全ての路線に共通するまちなかの経路変更、つまり市役所西回りに一本化し、北相之島線は引き続き芝宮を経由するが、今まで全路線が芝宮を経由していたものを、蔵のまち入口から信州医療センター東、須坂高校を経由させることで通学もしやすい経路にしていくというものである。この西回りルートに関する６、７ページの内容は、９ページ以降の各路線についても共通するのであり、そこでも書き込んでいかないといけない。

例えば、10ページにある米子線について、現在の米子不動尊まで乗り入れしている本数を若干減らし、その代わりに全便が市役所を回るルートに変えたり、あるいは須坂高校の近くまで行くというルートにしたりすることで利便性向上を図る、ということを書くべきであって、単に減便について書かれただけでは、まったく利便増進にはならない。本数を多少犠牲にしながらも、運行経路をスーパーや高校といった目的地に寄せてあげるということによって、利便性の向上を図っていくということがそもそもの主目的であるため、その点も含めて書いていかないと、北陸信越運輸局も認定をしにくいのではないかと。よって、路線ごとに中心部のルートが変わるということも併せて位置付けて書いたほうがスムーズであると思われる。

一方で、16、17ページに朝の時刻変更の話が出てくるが、これも各路線に寄せて書きたいところ。これを含めて時刻を見直すことで利便性が向上するということにつながっていく。結局は各系統、路線ごとにバスの補助金が出ているわけであって、路線ごとの整備に整え直していただいたほうがよいと感じている。

【委員】

別添資料３の地域公共交通計画がマスタープランで、別添資料２の利便増進実施計画がそれに紐づくアクションプランとして位置付けられる計画であって、地域公共交通計画については策定して国等への送付することで完結するものではあるが、アクションプランとしての利便増進実施計画については、国への認定申請で認定がされて、別添資料２にあるようなメリットが享受できるという形になる。

その認定の際には、認定基準に合致している必要があって、例えば利用者の利便増進となる事業といえるのか、自治体が支援するものであるか、利便増進実施計画の素案の４ページにあるようなイロハに合致するような取り組みであるか、地域公共交通計画に据えている目標を具体的に実現するようなものかなど様々であるが、この点についてもまだ素案の段階であって、北陸信越運輸局としても一つずつ認定基準に合致しているかどうか確認させていただくようになる。

【アドバイザー】

個々の系統・路線ごとに認定基準に当てはまるかがやはりポイントになってくる。起点と終点というところから考えてみたら、路線ごとに全然書かれていない。このあたりはフォーマットで定型的なものでもあるため、長野運輸支局を通じて、北陸信越運輸局とも理解を深めながら交渉していただきたい。

【アドバイザー】

イオンモール内の停留所は新設になると思われるが、既存のバス停留所のなかで最寄りの停留所となれば須坂長野東ICとなるのか。イオンモールから直線距離でどのくらい離れているか。

【委員】

500メートルほど。

【アドバイザー】

仮に須坂駅からそこまでのバスが出るとしたら、新しくフィーダー系統化することはできないか。利便増進にならなくても、基本的に赤字額の２分の１を補助してくれることになる。すざか市民バスに係る運行費が市の単費で年間6,000万円と決算報告にあったが、国庫補助金の496万円が3,000万円まで伸びることもありうる、そのくらいインパクトがあるため、かなりテクニカルなことではあるが、視野に入れていただいてもいいのかなと考えている。

【事務局：●バス停留所の名称について、●通学乗り放題定期券について説明（須坂市地域公共交通計画利便増進実施計画（素案）19ページ、別添資料４）】
（補足）
　通学乗り放題定期券の販売価格について、300円区間の既存の通学定期券が１か月9,000円で販売されていることを踏まえて、当初の想定価格から500円安くした１か月9,000円としたい。
　なお、３か月、６か月定期券を購入した場合であっても、既存の３か月、６か月定期券のような割安価格の設定はしないこととしたい。

【委員】
　通学乗り放題定期券は、３か月、６か月定期券を発売することとし、販売価格は9,000円×月数分にするという考え方でよろしいか。

【事務局】
　お見込みのとおり。

【事務局】
　バス停留所の名称変更についての補足として、１番、８番及び９番の停留所に名称を並記するという提案については、利用者向けの案内となる印刷物のなかで、既存名称の末尾にかっこ内のランドマークを並記するという対応を考えている。
　前回会議で提案した内容と違うものとして、12番「塩野入口」のランドマークが「スノーステーション」となるが、一般の方からするとスノーステーションがどこにあるのかイメージしにくいということから、「大日向神社前」に変更することとしたい。
　また、今後の名称変更に際しての基準として、会議資料11ページには「毎年度の秋から冬にかけて見直す」と記載しているが、必ず年度ごとに見直すというものではなく、必要に応じて見直しを図り、翌年度の４月の供用開始に向けて準備を進めるという基準を設けたいという提案である。

【アドバイザー】
　学生乗り放題定期券の適用範囲について、小児は半額の１か月4,500円として、中学生以上を１か月9,000円にするという考え方でよろしいか。

【事務局】
お見込みのとおり。

【アドバイザー】
比較的堅めに見ると１か月9,500円が妥当ではあるが、利用者の多くが概ね300円区間までの乗車であるということを踏まえると、１か月9,000円をベースとして、３か月、６か月の長い期間を購入してくれた際の割引率をなくして、9,000円×何か月分とするというのが事務局の提案だと思われる。そうすると１か月定期券のみの販売でもいいのではという声もあるし、毎月購入するのも面倒だという声もあると思われ、差し当たり事務局の提案どおりに実施してみるのもいいのかと。
周遊チケットについては、事実上、須坂市内の公共交通の上限値がこれで決まることになる。長野電鉄の長野駅から須坂駅までの区間が1,100円であるため、この周遊チケットだけで実は100円お得ということになり、須坂市まで足を延ばしてくれる価値があるのかもしれないし、須坂市の皆さんも使いやすくなるのではと思われる。
あとはすざか市民バスと長電バスのイオンモールまでのバスの乗り継ぎについて、事実上の上限が1,000円であるということはインパクトがあって、実際どのように周遊きっぷが使われているのを上手く追えるような形で設計できるといいのかなと。群馬県ではGunMaaS（グンマース）というプラットフォームがあって、このような周遊チケットが出たときに利用者からアンケートを答えてもらって、サービスの改善に役立てるということを実施しているため、同じように試してみるのも必要なのかと。今回の場合には、ターゲットを絞って割引制度を導入し、もっとたくさん公共交通を使ってもらうという足がかりとしては合理的な取組みであると思われる。

（２）報告事項
①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
②バスＩＣカードくるるの利用状況について

【事務局：①、②について一括して説明（会議資料P12～17）】

【アドバイザー】
2024年度は前年度に比べて減少となったが、対前年増減と対前々年増減があって、どうも年度の後半から対前年増減でマイナスが頻発して見られるようになってきており、昨年

度の後半、つまり夏、秋からこれまでよりも利用者が少ないという傾向が見てとれる。この原因が何なのかというと、年度の途中でこのように切り替わるということはなかなか見られないことであって、新年度の新しくライフスタイルが変わるタイミングでそれなりに変動することはあっても、年度途中でこのように大きく変化をするということは、例えば、病院がなくなったり、スーパーがなくなったりと大きなイベントがあったときは別の話であるが、少し考えていく必要があるのかと。おそらくその一つの要因にとしては、ICカード利用状況が書かれている会議資料14ページ最下段にある定期券の販売件数のところで、12月や２月において仙仁線の払い戻しが確認されていて、KURURUカードが変わるタイミングで新しいKURURUカードへの切り替えを意図して払い戻しをされた方がいたのではないかと。払い戻しがされると当然ながらその月の収入から差し引かれるということになるため、やはり年度の後半にICカードが切り替わるということで、見かけ上の数字が下がっている可能性は一つあり得るだろうと類推する。

同ページ最上段にあるICカード利用件数において、やはりこちらも同様の傾向があり、夏頃まではこの３年間で最も利用件数が多い月が目立つが、11月以降になるとなってくると、直近の２、３年で最も利用件数が少ないということが見てとれる。やはりICカードの切り替わりということ、支払方法が変わったということで、数字が落ち着いてないということは考えられる。

ICカードが切り替わった2025年度において、この数字がどう変わったのかをしっかりと見ていかなければならない。2025年度もやはり同じような減少基調にあるということであれば、何らかのサポートは考えていかないといけない。しかし、年度途中でイオンモールができることから、またこちらも数字が変わってくる可能性がある。何が要因で増えたのか、減ったのかというところが少し見通しにくいのが今の状況なのではと考えているところではある。

一方、特に何も変わっていないはずの乗合タクシーついては、会議資料15ページにある利用状況を対前年度比で見てみると、2020年度以降ほぼ毎年度マイナス傾向にあって、2024年度の月平均135人という数字は、すざか乗合タクシーを始めた２年目の111人に次ぐ低さということになる。これは全国的にもそうであるが、高齢社会だから乗合タクシーがたくさん利用されると思いきや、まったくそんなことはない。路線バスは幅広い年代層が利用することから比較的安定した利用となっているが、やはり乗合タクシーの場合には特定の何十人かがそれなりに高い頻度で使ってくれているのが基本線ということもあり、ある１人が利用をやめてしまったり、利用を減らしたりてしまうと、このように数字に影響が出てくるということになる。

では、どのようにすればよいのかというと、事務局から隣組回覧の説明があったが、例えば高齢者の皆さんが、乗合タクシーを運行しているエリアで集まるような機会のなかで、こういったサービスがありますと案内をしたり、あるいは地域包括ケアに関わっているようなケアマネージャーさんは、そもそもどのような公共交通があるのか分からない、でも移動に困っている方がいるという課題に直面していることから、そういった方々に対して乗合タクシーの情報を提供していくことで、やはり数字がすぐに回復するということはあるため、地道なところは実施していただいてもいいのではと思われる。

４　その他

◆全体を通しての意見なし

【事務局】

本年10月１日実施予定の市内公共交通の一部再編に向けて、現在、広告及び案内の準備を進めており、早くて８月から新聞折込チラシなど、いろいろな宣伝を使いながら周知をさせていただく。

次回の公共交通会議は、本年11月頃に開催を予定しており、改めてご案内申し上げることとなるが、今回の一部再編に関する報告が主な内容となる見込み。

また、運賃協議会の開催に当たっては、別途、協議会の委員あてに出席を依頼させていただく。

５　閉会