

令和8(2026)年度 第1回須坂市地域公共交通会議 議事録

【日時】 2026年6月8日(月) 午後3時00分から4時35分まで

【場所】 須坂市役所3階 305会議室

【議事概要】

1 開会

2 自己紹介

3 役員選出

4 議事

(1) 協議事項

①令和7(2025)年度事業報告

②令和7(2025)年度事業歳入歳出決算について

③令和8(2026)年度事業計画(案)について

④令和8(2026)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バス路線の再編に係る効果検証について

(2) 報告事項

①各種利用促進策の実施状況について

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KURURUの利用状況について

④バスICカードKURURUの利用地域拡大について

⑤屋代須坂線の見直しについて

4 その他

5 閉会

【内 容】

1 開会

欠席者の報告(出席19名、欠席4名)

2 自己紹介

事務局より順に自己紹介

3 役員選出

須坂市地域公共交通会議設置要綱第4の規定により、会長、副会長、監事2名を委員の互選により選出

会長 須坂市シニアクラブ連合会長

副会長 須坂市区長会副会長

監事 市民または利用者の代表1名、須坂市まちづくり推進部長

4 議事

(1) 協議事項

①令和7(2025)年度事業報告

②令和7(2025)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）】

【監事より監査報告】

◆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

【事務局：③、④について一括して説明（会議資料P9～11）】

【委員】

すざか市民バスの運行継続について、仙仁線の湯っ蔵んどとグリーンアルムの間に「くつろぎ荘」という老人福祉センターがある。本郷町の永楽荘が本年6月末で閉館し、老人福祉センターが2箇所が1箇所となることから、高齢者の方々が利用する場所にバス停を新設することは可能か。現時点ではニーズの把握はできていないものの、検討の可能性についてお教えいただきたい。できればバス停を設置してほしいとの要望である。

【事務局】

貴重なご意見に感謝する。昨年度にバス路線を再編したばかりであるため、現時点では大きく変更することは考えていない。この後説明するが、今年度に効果検証を実施し、より良い改善策があれば検討していく所存である。その中で、バス停の移動についても検討してまいるので、ご理解のほどよろしくお願いしたい。

【アドバイザー】

歳入歳出予算案にあるフィーダー系統補助の運行費補助は、昨年度から本協議会の歳入に計上されている。後ほど説明があると思うが、現在、須坂市は地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けていることから、最終的には昨年に比べて国からの補助金が増額されると推測する。おそらく桁が一つ変わり、数千万円規模となるのではないか。この点について、年度末に補助金の戻入を含めて補正する形でよいか確認したい。

【事務局】

お見込みのとおり。補助金額が未確定な部分があったため、昨年度と同額で見込んでいる。予算案に計上することで逆に市からの負担金が減り、後で不足する可能性も考えられるため、低めに見積もったところである。

【アドバイザー】

委員からのバス停新設の要望について、バス停の要望箇所は、バスが通行している「湯っ蔵んど」と「グリーンアルム」の間に停留所を新設する要望と理解した。新たな道路を通らないのであれば、比較的早く対応できる可能性はある。ただし、ワンマン機器やバス停の音声案内、ICカードKURURU機器の改修が必要であり、時間と費用を要する。また、長野運輸支局への手続きも発生するため、これらも考慮しておくべきである。今年度に調査・検討という進め方では時間がかかりすぎる懸念がある。途中の停留所を1箇所新設する程度であれば、比較的早く対応できる可能性もあると考えられるが、事務局の見解を尋ねたい。

【事務局】

具体的な計画は未定である。既存バス停である「湯っ蔵んど」と「グリーンアルム」の間は距離が非常に短いため、新規新設が良いのか、「グリーンアルム」のバス停を移動するのが良いのかを含め、検討が必要であると考えている。

➡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）】

【北陸信越運輸局長野運輸支局】

別添資料１の23ページにある表１について、令和９事業年度の計画運行回数や計画日数が記載されているが、資料等による確認ができていない。改めて運輸支局と事務局で調整させていただきたい。

【アドバイザー】

３点質問がある。

まず１点目、幹線系統確保維持計画について、屋代須坂線や山田温泉線で定量目標として輸送量が記載されている。北陸信越運輸局長野運輸支局の委員も承知していると思うが、私が北陸信越運輸局の第三者評価委員会で常に指摘している点である。長野県では全て輸送量が目標とされているが、輸送量とは１日あたりの往復運行回数に平均乗車密度を掛け合わせた値であり、これが15を超えないと国の幹線系統補助が得られないルールとなっている。この値を管理するのは当然だが、より適切な指標を検討すべきと以前から主張している。今回も輸送量が目標とされている点が気になる。この点について長野県から指導はあったのか。

【長野県】

長野県から説明する。アドバイザー及び北陸信越運輸局管内の第三者委員会でも同様の指摘を受けている。そのため、昨年度の令和７年度から、輸送量に加えて収支率、そして国・県からの補助額を現状より減らすという３点の指標に変更しているところである。現時点では長電バスから県に計画が提出された状況であるため、今後、県で補正作業等を行い、国に一括で計画書を提出する際には、収支率等も指標に加えて提出する予定である。

【アドバイザー】

長野県からの説明について承知した。本日この協議会で承認されると、情報が皆様に伝わらないこととなる。ついては、何らかの形でこのような評価方法で進めている点を、須坂市だけでなく高山村などでも、こうした場で共有できるようにしてほしいと考える。

2点目の質問である。長電バスに尋ねるのが適切だろうが、屋代須坂線の一部で輸送量の目標値が15と設定されている。これは最低ラインである。これを満たす方針という理解でよいか。昨年度の須坂市地域公共交通会議でも屋代須坂線の路線見直しについて意見が出た。見直しを進める中で、当面この15という目標値を満たす方針か、確認したい。

【長電バス株】

来年は特に見直しは予定していないが、最低ラインである15を目標に、運行を継続していく方針である。確かに日曜運休を継続しており、厳しい面もあるが、それでも15を満たせる運行は維持できると判断し、この数値を記載したところである。

【アドバイザー】

3点目は別添資料1の18ページに記載の車両の民営について。これは貸し付けられ、実際に使用するのは長電バスであることは明白だが、これらの車両はどの自治体が保有するのか。

【長野県】

長野県から補足説明すると、所有者は長野県になる。公有民営制度は、多くは市町村で実施されているが、長野県では唯一、県がこの制度を利用している。県が所有し、耐用年数5年経過後に長電バスに無償譲渡する。事業者側も、減価償却の制度を用いて一括で資金投入するより、公有民営制度を利用した方が5年間に分割して費用負担できるため、会社の安定経営がしやすい。この観点から、長野県ではこの制度を積極的に活用している。

【アドバイザー】

これは非常に良い活用方法である。全国的に見ると、すざか市民バスのように単独自治体で運営するものに対し、公有民営制度が利用されたケースは、私が関わってきた事例では山形市が該当する。しかし、幹線系統には大きな車両が必要となる。その際、複

数の自治体が存在すると、どの自治体が車両を保有するのかという点が課題となる。県がおっしゃったとおり、県がそのあたりをしっかりと見てくれることは非常に良いことである。このような事例をぜひ広めてほしいと考える。

➡協議事項⑤について承認

⑥バス路線の再編に係る効果検証について

【コンサルタント事業者：⑥について説明（別添資料２）】

【アドバイザー】

１点目は別添資料２の１ページ目「これまでの検討経緯」について、昨年１０月１日に現在のすざか市民バスのルートに変更され、ダイヤも変更されたと認識している。併せて通学乗り放題定期券も１０月１日から利用可能になったため、事業の①から③と⑤の期間は重複する形である。そのため、１０月以降の状況を見ていくことは重要であると考え

る。

また、長野電鉄の須坂駅～長野駅間の運賃が１２月１日に従前の５５０円から６８０円に値上がりしたと認識している。バスで長野駅、あるいは長野駅東口から須坂市まで来ると７００円であるため、バスと鉄道の運賃差がほぼない状況である。これは全国的に珍しいことだが、１２月からこの状況に変化した。したがって、１２月は須坂市側で変更を加えたわけではないが、運賃差がなくなる点はかなりの影響があると考えられる。分析の際は、１２月以前か以後かを留意すべきである。

その上で、効果検証を進めるにあたり、分析項目が挙げられているが、ポイントとなる停留所の利用者数がどうなっているかを把握することは非常に重要であると考え

る。ここに記載されている停留所別利用者数は非常に重要である。併せて、便別のデータも重要である。例えば、朝の通学時間帯に須坂創成高校へ行けるようダイヤを組み替えているため、そうした点がうまく機能しているかを確認する上で、便別や停留所別のデータは非常に重要である。

一方で、学生の定期券販売方法が変更され、１０月からいわゆる「乗り放題」となっている。理想を言えば、個人別のＩＤ紐付けができればよいのだが、これは難易度が高く、実現は困難であると見ている（実現できる可能性もあるかもしれないが、私自身は労力を要するため諦めた経験がある）。しかし、それに近いことは可能であると考え

る。その月の定期券購入枚数は把握でき、学生の定期券による月単位の利用回数も把握できるはずである。そうすると、今回の目的は、高校生が学校が休みの時でも公共交通機関を

利用して市内で出かけてほしいという点にあるため、発行された定期券枚数に対する月当たりの高校生利用回数は、一人当たり増加しているはずと推測する。そのような点を確認するだけでも、かなりの実態が見えてくる。IDで紐付けると、私のようにモバイルSuicaを使用している場合、データとして検出されない可能性があり、その点が気になる。

2点目は、資料4ページ目にアンケートが提案されているが、量的な情報は現在の方法で把握できるが、質的な情報は把握できないという問題がある。例えば、高校生の場合、バスを利用する生徒もいる一方で、保護者や家族による送迎を利用する生徒もいるかもしれない。また、通学定期券の制度変更で、学校以外の目的での利用や交通行動に変化が生じた可能性も考えられる。そう考えると、市内の高校生全体を広く対象とすべきであり、高校の協力が必要となるかもしれないが、提案されている「案1」が有力であると考え。高校生は多忙なため、単にアンケートを配布するだけではなかなか回答が得られない可能性もある。そのため、学校の協力を得て進める方がよいと考える。その際、ブルーで網掛けされた一番上の行についてだが、設問案に「通学手段」「移動目的」とあり、その次に「再編の認知」とあるが、現在の高校1年生はそもそも再編前を知らない可能性がある。特に長野市内や中野市から通学している生徒は知らない可能性が高い。そのため、「ここに行けることを知っているか?」「この時間に着くバスがあることを知っているか?」といった形で、再編された具体的な内容の認知度を問う方がよい。「変わったことについて知っているか?」という質問では、回答が曖昧になる可能性があるだろう。

3点目に、通学する高校生以外の一般の方々にはどのようにアンケートを取るかという点だが、やはり駅が考えられるだろう。イオンモールができて以来、客層がかなり変化している。私自身も本日、午前に別の公共交通会議があったため、早めにこちらに来てイオンモールのフードコートで用事を済ませたところである。その中で、須坂屋島線の利用者層が明らかに変化していることを改めて実感した。本日、会議へお越しの皆様のうち、私を含め4名がバスを利用したとのことで大変良かったと考える。一方で、それ以外の方も多く乗車しており、引き続き須坂の高校生も利用していることから、須坂駅方面で降車することを考慮すると、以前に比べて利用方法が大きく異なっていると理解している。であるとすれば、駅や信州医療センターなど、主要な停留所で待機している方を対象に調査を行うのが最も効率的であると考え。

【委員】

アンケートについて、駅やイオンモールなどで待っている方を対象とするのは良いとしても、バスを利用しない方がなぜ利用しないのかという点も検証すべきであると考えている。私は高山村に住んでおり、通勤時にバスを利用することもあるし、車を利用することもある。本郷町あたりから徒歩で通学している須坂高校の生徒を見かけるが、なぜ徒歩で通学しているのか疑問に思うことがある。運動のためや他の理由など、様々な理由が考えられるだろう。バスを利用しない理由を深掘りすることも重要であると、その時思った次第である。これだけの距離を、自転車であれば理解できるが、徒歩で通学しているのはなぜかと思う。アンケートの実施方法は非常に難しいと感じており、常に様々な場所で意見を聞いているが、そのような工夫もできれば良いと考えている。

【委員】

アンケート方法について、実現可能かは不明だが、皆様スマートフォンを持ち、モバイルSuicaを利用している方も多いと思う。車内のQRコードからアンケートを読み込み、乗車中に直接回答できるようなシステムがあれば、重複回答の可能性はあるかもしれないが、良いのではないか。このようなシステムは費用や技術的に難しいことなのか、尋ねたい。

【コンサルタント事業者】

QRコードを読み込んで回答いただく方法は、以前、地域公共交通計画策定時にも実施したため、方法としては実現可能であると考えている。一方で、その際の回答率を見ると、直接紙で回答する方法や、調査員が立ち会って聞き取る方法、後日郵送で回答を依頼する方法、そしてQRコードの3つの方法で実施したが、いずれにおいてもQRコードを読み込んでウェブで回答する方の割合が少なかった状況もあった。そのため、費用対効果を考慮しながら、最も回収しやすい、確保しやすい方法を検討していく所存である。

【委員】

以前「二十歳の集い」のアンケートを高校生対象に行った際、大変回収率が良かったと聞いている。そのような方法もぜひ検討してほしい。

【コンサルタント事業者】

学生に対しては、QRコードでの回答が適していると考えている。以前、長野県の調査でも学生に対してはQRコードで回答いただく方法が取られていたと記憶しているため、学生

に対してはそのような方法を基本として実施したい。一般市民やバス利用者に対しては、QRコード以外の方法も合わせて検討していく。

【アドバイザー】

バスを利用しない理由について、端的に質問すると回答を得るのが難しい。皆様も「なぜ公共交通を利用しないのか？」と問われると、「車を持っているから」とか「なんとなく」といった漠然とした理由が挙げられ、明確な理由はなかなか浮かばないだろう。しかし、高校生へのアンケートについては、高校に協力を依頼すべきと申し上げた。QRコードでフォームを立ち上げて回答する方法はもちろん可能だが、公共交通を利用して通学する生徒が必ずしも多数派ではなく、自転車利用、徒歩通学、保護者による送迎など、様々な通学手段があり、あるいは日によってそれらを組み合わせている生徒もいると推測されるためである。したがって、どのようなタイプの生徒に、例えば今の乗り放題定期券が訴求されているのか、あるいは普段学校へは徒歩で通学しているが、遠方のイオンモールへはバスを利用しているといった、行動の実態は、聞かないと分からない点が多い。そのため、現在のバス利用者だけでなく、広く対象を捉えることが必要であり、その点である程度対応は可能であると考ええる。

また、委員から提案があったバス乗車中のアンケートだが、私自身も埼玉県内で実施した経験があるが、回答率が低い実情があった。乗車時間が短いため、その間に回答しきれないことが発生する。費用をかけずに実施するのであれば、QRコードからGoogleフォームへ誘導する形であれば費用はかからない。しかし、一方で同じ方が重複して回答してしまう可能性があり、サンプル数が限られると回答が偏るリスクも生じる。そのため、ヒアリング拠点に調査員が立ち話を聞く方法を主流としつつも、多忙な方や若年層の中にはQRコードがあれば回答しやすい方もいるため、両方のチャンネルを用意する方が望ましいと考える。

➡協議事項⑥について承認

(2) 報告事項

- ①各種利用促進策の実施状況について
- 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KURURUの利用状況について

【事務局：①、②、③について一括して報告（会議資料P13～18）】

【アドバイザー】

まずは、15ページ中段の表である昼割の利用件数についてである。令和5年度、令和6年度と比較して令和7年度はかなり増加しており、特に10月以降、また9月も同様に多かった状況を踏まえると、少なからず昼間の時間帯に利用される方が増えていると推測する。ただし、すざか市民バスのみであるため、基本的にイオンモールへは行かない。それでも秋口以降に増加している理由については、路線の見直し等も関連しているため、それがうまく適合したのか、あるいは別の要因なのかを、先ほどの調査の中で探っていくことになるだろう。しかし、全体としてやや減少したのは、先ほども指摘したが、仙仁線の定期券利用者のように、朝晩の時間帯に利用されている方の減少幅が大きかったことが影響していると推測される。

次に質問である。15ページの一番下の表に「ICカード定期券の販売件数」があるが、これは従来、区間が「〇〇から〇〇へ」という形で区切られていたため、仙仁線の通学や北相之島線の通学といった形で分類されていた。しかし、乗り放題定期券はどこに算入されているのか、あるいはこの表には該当しないのか、事務局に訪ねたい。

【事務局】

当該ページに記載した定期券の販売件数の数値に、通学乗り放題定期券の販売件数は含まれていないと認識している。

【アドバイザー】

そうであるとすれば、通学乗り放題定期券が登場した10月以降の定期券枚数が2桁で推移している。これを考えると、令和5年度や令和6年度に比べて大きな差異はなく、むしろ先ほどの各種利用促進策の実施状況にあるように、9月の合計で1か月定期券が33枚、1か月定期分換算で48か月分となると、かなりの増加になっている可能性もある。その場合、これは特筆すべきことであるため、ぜひその点を調査してほしい。

④バスICカードKURURUの利用地域拡大について

【事務局：④について報告（別添資料3）】

質問なし

⑤屋代須坂線の見直しについて

【事務局：⑤について報告（別添資料４）】

質問なし

（議事全体を通して）

【アドバイザー】

昨年10月以降、イオンモールがオープンし、路線も変更されたため、状況が大きく変化している中で、今回の効果検証を行うことになるだろう。利用状況としては、すざか市民バスに加えて須坂屋島線も含むと、増加しているものと思われる。この追い風をどのように捉え、今後の取り組みに活かしていくかが引き続き重要であるとする。

本日、お手元に時刻表が配布されているが、須坂屋島線は土曜・日曜・祝日は基本的に須坂駅から全便イオンモール須坂行きとなり、イオンモール須坂で乗り換えが可能となっている。文字では記載されているが、時刻表上では朝の1便しか運行されていないように見えてしまう。例えば、そうした表記方法や、山田温泉線も再編されており、Yoi遊ランドの到着と出発で2段表示されているはずだが、実際には記載されておらず、どちらを見ればよいか迷うといった点など、編集上留意すべき箇所がいくつか見受けられた。皆様もご覧いただき、お気づきの点があればぜひ寄せてほしいとする。

5 その他

全体を通しての意見なし

6 閉会