

令和6年度 第1回千曲市地域公共交通活性化協議会 会議概要

期 日：令和6年6月12日（水）午前10時00分～午前12時00分

場 所：千曲市役所301会議室

出席者：委員出席23名（4名欠席）、事務局3名

1. 会議事項

（1）正副会長の選任について

（事務局）

正副会長の選任は要綱により委員の互選によるものとされていますが、意見はありますか。無いようですので、事務局案を提示します。

＜事務局案＞ 新会長に千曲市社会福祉協議会の滝沢事務局長を、
新副会長に信州千曲観光局の小沼専務理事を 提案
(拍手多数により承認)

（2）令和5年度千曲市地域公共交通活性化協議会決算報告について

（事務局）

資料に基づいて説明

(拍手多数により承認)

（3）令和6年度千曲市地域公共交通活性化協議会予算書（案）について

（事務局）

資料に基づいて説明

（山岸委員）

予算書について、前年度予算額が0と表記されていますが、前年度決算を聞く限り、0ではないと思うのですが、いかがでしょうか。

（事務局）

申し訳ございません。ご指摘の通り、前年度予算額が漏れておりますので、訂正をさせていただきます、再度皆さまにお配りしたいと思います。

（滝沢議長）

それでは、会議事項（3）については、改めて皆さまのご承認をいただくということとでよろしく申し上げます。

（４）令和５年度千曲市地域公共交通状況報告について

（事務局）

資料に基づいて説明

（柳沢委員）

幹線の大循環線について、東回り、西回りともに利用者が増加傾向ということは評価してよいのではないかと。増便していることで、１便あたりの利用者数は当然下がり、増便したところは過剰に輸送資源を供給している可能性もあるが、それでも単純に利用者が増えていることは前向きにとらえ、しばらく様子を見ていいのではないかと考える。

ただ循環バス全体として利用者が減少していることは気がかり。路線別に増便、減便やデマンド実証運行などルールを変えたところがあるが、地域全体の公共交通利用のポテンシャルがそもそも下がっているのではないかと感じる。

大田原線について、計画の目標値は達成しているが、前年比で見ると大きく利用者が減っている。人口減少なのか、高齢化なのか、減少した要因の確認ができるとよい。また、デマンド実証運行を導入した路線について、バス利用者が軒並み減少しているが、これはデマンド利用者を含めた数値なのか、それとも抜いているのか教えていただきたい。

それから、東部エリアのデマンド、利用者数がかかなり増加しているが、１便あたりの利用者は増えていないので、その要因についても教えていただきたい。

（事務局）

まず大田原線について、利用者減少の詳しい要因については、また詳しい状況について調査したいと考えていますが、要因を特定し、利用者数が改善するよう努めてまいります。

デマンド実証運行を開始した３エリアのバス路線の利用者数ですが、デマンドの利用者数は含めておらず、純粋なバス利用者のみの数値となっています。

（柳沢委員）

分かりました。それでは令和4年度と5年度で比較する場合、便数が異なり単純比較がしづらい状況ですので、本来であれば同じ便だけで比較して実際どうだったのか、または切り替えたデマンド交通の利用者も含めてどうだったのかという方が分かりやすいのかなと思います。

(事務局)

現在、デマンドについては実証運行中ですので、今年度の状況を把握して評価検証していかなければなりません。その際にご指摘があったように取りまとめをするよう考えたいと思います。

もう一つ、デマンド東部の1便あたりの乗車人数についてですが、小数点以下の数値を細かくみると令和4年度から令和5年度にかけて若干数値が悪化している状況です。

(新井委員)

東部エリアのデマンド運行事業者として説明します。報告のとおり、利用者は増加していますが、東部地域は非常に広い地域のため、予約時刻の10分以内で乗合になるよう配車し、かつ利便性を保つためには、乗合率を向上させることが困難な状況です。利用者が増えると乗合率が高まるということではなく、利便性を高めているため、利用者数や運行便数が増加しているとお考えください。

タクシー会社としては、お客様あってのことだと考え利便性を高めることを重視していますが、公共交通として収支率や乗合率を高めることを重視するのか、利便性を高めることを重視するのか、そこは相反するところがありますので、その点について皆さまとも一緒に考えていかななくてはならないことだと考えています。

(春日委員)

公共交通の利用促進のための商店街ポイントの活用について、詳しく状況を説明いただきたい。

(事務局)

商店街のポイントカードとバス回数券の交換事業を実施していますが、実際の交換実績が無かったという状況です。周知が足りなかったのか、需要がそもそもないのか、そのあたりを商工会議所、商工会などに一度確認してみたいと思います。

(5) 地域間幹線系統確保維持計画について

(高山委員)

資料に基づいて説明

(柳沢委員)

屋代須坂線の利用者は学生が非常に多い。高齢者の通院等にも配慮しながら、ダイヤを調整いただいていると思うが、最も利用者が多い学生の通学需要を取りこぼさないよう、路線としての生産性の向上に取り組んでいただきたい。

(高山委員)

おっしゃる通り、この路線はほとんどが学生利用、学生が減ると一気に輸送量が減ってしまう。現在、学校の登校日、休校日に合わせたダイヤを組むなど工夫しているが、後ほどご説明する減便についても各校の意見を丁寧に聞くなど、調整を図ってきた。また、現在やむを得ず運休している日曜日だが、運転手が充足されれば、運行を再開したいということは常々お話をさせていただいているので、引き続き考えていきたい。

(拍手多数により承認)

(6) 長電バス屋代須坂線のダイヤ改正について

(高山委員)

資料に基づいて説明

(拍手多数により承認)

(7) 千曲市地域内フィーダー系統確保維持計画について

(事務局)

資料に基づいて説明

(小泉委員)

制度改正により、補助対象事業者が変更したということについて、予算措置との関連性など詳しく説明してほしい。

(事務局)

これまでは、市が本計画の事務を担い、協議会名で計画申請し、補助金自体は運行事業者である更埴観光タクシー様に市の代理として受け取っていただいていた。しかし、要綱改正により、令和7年度計画分からは、補助対象事業者として交通事業者は該当外となったことから、本協議会が補助対象事業者として申請を行う計画としている。それに関連し、令和6年度の協議会予算にも補助金収入として計上している。

(山岸委員)

補足させていただくが、令和7年度計画分から制度改正への対応が必須であるため、令和6年度の協議会予算としては、法定協議会が補助対象事業者になる必要は必ずしもない。令和6年度分の補助金は、運行事業者でも法定協議会でもどちらでも補助対象となる。

(春日委員)

デマンド型乗合タクシーの概要について教えてほしい。

(事務局)

千曲市総合交通マップ・時刻表1ページ「利用案内」に基づいて説明

(堀口委員)

公共交通の活性化について、利用者の利用目的、利用状況の分析を細かく行えば、利用状況の改善、利用者の満足度向上につながるのではないかと。

(事務局)

おっしゃる通り、利用者の利用状況や利用目的は大変重要と考えており、地域公共交通計画の策定時にも、アンケートにより利用目的などを調査してきた。引き続き、そういった利用者状況などを示しながら、公共交通について協議していただきたいと

考えている。

(唐木田委員)

デマンド実証運行が始まっていますが、エリア内での運行のみとなっているので、エリア外に移動したい場合、高齢者にとってはやはり乗換えをして目的地まで行くことはとても困難だと感じている。

タクシーやバスの状況で、遠い目的地までの直接の移動や、ドアツードアなど難しいことも承知しているが、少しずつでも高齢者が使いやすい方向に近づけていくことはできないのか。

(事務局)

唐木田委員のご意見は多方面から市へいただいている意見であり、高齢者にとって、乗換えが移動のネックになっていることは重く受け止めております。

乗換えの課題については、デマンドの実証運行を計画する段階でも念頭に置きながら、交通事業者の皆さんと制度設計を行ってきましたが、車や人など輸送資源も限られており、現時点ではすぐに改善するのが困難な状況です。ただ、例えば対象者を限定するとか、もう少しやり方がないか、引き続き研究していかなくはないと考えています。

(新井社長)

唐木田委員のご意見ですが、交通事業者として、結論からいうと今の状況では困難です。姨捨線が走っていたエリアで、デマンド実証運行を導入していますが、もともと姨捨線で上山田まで直接行けていたかといったら、行けていない。屋代や杭瀬下で乗換えが必要で、デマンドの実証運行においても、事業者が現状出来る範囲で運行を行っているのご理解いただきたい。

例えば坂城町は高齢者限定でドアツードア運行しているが、高齢者に偏った運行を行うと学生たちの足の問題が発生する。千曲市内でも実際に多くの学生がデマンドを利用しており、地域住民全てを網羅する公共交通となると、車両数の問題、運転手の問題もあってバス停からバス停、エリアも制限するという現状のやり方が合理的なのではないかと考える。

(唐木田委員)

おっしゃることはその通りだと思いますが、今の状況を少しでも使いやすいように、前向きに考えていただけるとありがたい。

(新井委員)

例えばバス停を増やすことで利便性は向上する。多少の経費は発生するが、バス停の増設を行いやすいことはデマンド交通の特長でもある。

(拍手多数により承認)

(8) その他

(守屋委員)

しなの鉄道の利用状況について、前年比では利用者数が回復している状況ですが、通学利用者については、他と比較して戻りが悪い状況。本協議会の皆さまとも通学利用の鉄道の利用促進について、一緒に考えさせていただきたいのでよろしくお願いします。

以上