

令和7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7年6月18日（水）午後1時30分～午後3時45分

場 所：千曲市役所301会議室

出席者：委員26名（1名欠席）、事務局3名

1. 協議事項 ※進行の都合上、協議事項のうち(1)のみ先に協議。

(1) (仮称)屋代スマートIC開通に伴う交通拠点について

(千曲市役所 公民共創推進室 轟技幹、清水担当)

資料1に基づいて説明

(北村委員)

説明のあった交通拠点が将来的に設置される位置はどこになりますか。

(轟技幹)

交通拠点の位置ですが、上信越道の西側に設置される予定です。高速バス停の停留所のほか、カーシェアやタクシー等の乗り場についても設置を検討しています。

(北村委員)

現在ある高速バス停は高速道路上にあります。それが将来的に移動するということですか。

(轟技幹)

おっしゃるとおりです。バスが高速道路上から一度降りなければいけない点や、それに伴い運行に要する時間が増える点が課題として挙げられています。

2. 会議事項

(1) 千曲市地域公共交通活性化協議会の運営について

(事務局)

資料2に基づいて説明

(拍手多数により承認)

(2) 令和6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 3 に基づいて説明

(宮崎監事)

監査報告

(拍手多数により承認)

(3) 令和 7 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 4 に基づいて説明

(拍手多数により承認)

(4) 地域公共交通 (地域間幹線系統) 確保維持事業に係る計画について

(長電バス (株) 大石委員)

資料 5 に基づいて説明

(事務局)

説明の中で、利用者が減少しているため、運行体制の見直しについて沿線市に申し入れる予定とありましたが、千曲市地域公共交通計画では、屋代須坂線は現状の運行水準を維持することを目標として掲げているため、運行見直しについては丁寧な協議をお願いします。また、協議の中で色々と相談させていただくこともあると思うのでよろしくお願いします。

(大石委員)

協議については丁寧に行いたいと思いますが、ずるずると伸ばしていく訳にはいきませんので、期限を設けて協議を進めたいという風に考えておりますのでよろしくお願いします。

(柳沢委員)

屋代須坂線については、路線導入当時の一番の目的が、通学、通院の移動手段を確保するということでした。ただ、当時から昼間については需要が多くないだろうと懸念されておりましたので、先ほど長電バスさんから説明があった昼間の利用者が少ないということは、その通りなのだろうという風に思っています。

ただ、運行の見直しを進めるにあたっては、当初の目的である通学、通院の移動需要に、見直し後も対応できるようにしていただきたいと思います。また、利用者が減少しているということで、車両サイズの変更も選択肢としてあるとのことでしたが、車両サイズを変更する際は、補助金への影響についても考慮していかなければならないと思います、その点について分かっていることがあればお聞かせください。

(大石委員)

まず、屋代須坂線の利用状況についてですが、運行を開始した当時は、屋代駅から松代駅まで、朝の通学時間帯の便は増発便を出さなければならいくらい大勢の利用がありました。それが昨年の乗降調査の数値を見ますと12名程度と大幅に利用者が減少している状況です。

また、日中についてですが、この路線は須坂駅から屋代駅までの区間を運行するバスですが、少ない時にはその間2人しか乗っていないという状況です。平均しても5～6人で、朝夕の利用があるからこそ補助金が受けられる路線となっています。

ただ、今はもうそういう時代ではなくなったと思います。車両をダウンサイジングして小型バスやジャンボタクシーにより運行することも検討し、持続可能な運行体制について考えていくことが今後必要ではないかと思います。

また、補助金についてですが、現状、下限輸送量の15を割ることも考えられる状況です。ただ、割ってからさあどうしましょうと議論しても間に合いませんので、事前に国や県、沿線市と協議を開始した方がよいと考えています。

(拍手多数により承認)

(5) 地域公共交通(地域内フィーダー系統)確保維持事業に係る計画について

(事務局)

資料6に基づいて説明

(山岸委員)

フィーダー系統の補助要件として、運行区域内で地域間幹線、千曲市でいう屋代須坂線と接続していることが必要です。先ほど、屋代須坂線の利用状況によれば、今後は地域間幹線の補助対象外となる可能性があることや、運行体制の見直しについても

検討されているということでしたので、地域間幹線の運行計画の変更が、フィーダー補助金にも影響を及ぼすことについて留意いただきつつ、それぞれ検討していただければと思います。

(柳沢委員)

山岸委員にお伺いしたいのですが、フィーダー系統のデマンド型乗合タクシー東部エリアにおいて、地域間幹線である屋代須坂線との接続ではなく、しなの鉄道屋代駅との接続という条件で補助金が交付されるかどうかについて教えていただきたい。

(山岸委員)

ご質問のあった接続性の要件については大きく分けて二つありまして、駅との接続が補助要件として認められるケースとしては、その前提条件として、フィーダーの運行区域が過疎地域として指定されていること、または地方運輸局長等が指定する交通不便地域であること等が必要となりますので、現状では駅との接続をもって補助対象とはならないと考えています。

(遠山委員)

説明のありましたフィーダー系統について、前年度の運行経費、運賃収入、欠損状況が分かれば教えていただきたい。

(事務局)

ご質問のフィーダー系統のデマンド型乗合タクシー東部エリアについて、令和6年度の収支状況は、運行経費「21,619,514円」に対して、収入が「1,413,000円」、欠損が「20,206,514円」となっています。国庫補助であるフィーダー補助金については、「6,677,000円」が交付されています。

(拍手多数により承認)

3. 協議事項

(2) 令和6年度千曲市地域公共交通状況報告について

(事務局)

資料 7 に基づいて説明

(柳沢委員)

詳細な利用データに基づき、令和 6 年度の公共交通の状況について報告いただきありがとうございます。千曲市においては、現行の地域公共交通計画の策定に伴い、それまでの便あたり利用者数から総利用者数に評価指標が変更となっていますが、便を増やして利用者数が増えることをどう評価するのか考えていってもよいのではないかと思います。総利用者数は増えており、計画上の評価は良い結果になるが、実は増便しているため 1 便あたりの利用者数が減っており、結果として収支も悪化しているという状態になることも考えられます。

そのため、市として財政上の理由などで、これ以上の収支悪化は厳しいという考え方などがあれば教えていただきたい。

(事務局)

会長の冒頭あいさつにもありましたように、高齢化などにより公共交通に対するニーズは今まで以上に高まっているため、市として公共交通の利便性は上げていかなくてはならないと考えています。ただ、バス、デマンドともに言えることですが、利便性を上げた結果、乗合率が下がり、運行の効率性が落ちるということも結果としてあります。一方、予算がついたとしても、どんどん増便する、利便性を上げていくかという、運行事業者の置かれた状況に配慮しなくてはならないこともあります。そのため、それぞれの視点を大事にしながら、総合的に判断していかなくてはならないと考えています。ただ、改善点は、大枠だけを見ては気づきにくいこともありますので、個別の路線の中から改善点を洗い出し、その積み上げとして全体の利便性や効率性について改善を図っていくことを考えていきたいと思っています。

(柳沢委員)

ありがとうございました。いずれにしても大循環線の利用者は順調に拡大しておりますので、この路線に他の路線をうまく繋げることを意識して利便性を上げていけば、フィーダーの利用者についても増えてくるのではないかと思います。

(松井委員)

バス協会、業界を俯瞰する立場として、一言申し上げます。バス会社もタクシー会社も、公共交通機関としての役割を担っていますが、本来的な事業という意味では、それは公共交通ではなく、バス事業やタクシー事業だと思います。地域からは公共交通の維持を求められますが、事業者としては、本来業務も含めて、人の確保、利益の確保をしなければならない。そのバランスを維持することが業界として困難な状況になってきています。

特に千曲市は、様々なバス会社、タクシー会社が地域の公共交通を支えていますので、公共交通の担い手を応援するため、各運行事業者に対して、財政的な支援、ドライバー確保の支援について、引き続きお願いできればと思います。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。市としても運行経費の支援やドライバー確保支援として二種免許取得費用の支援などを行っておりますが、県でも新に二種免許取得支援について検討されているとのことですので、県とも連携を図りながら、地域の公共交通を維持してくれている運行事業者に対する支援を引き続き行っていきたいと思えます。

(新井委員)

タクシー業界としては、補助金よりも、運転手の確保に関する支援が欲しいです。事業者としても努力しなければならないことですが、行政にもその認識を持っていただきたいと思います。

次に、前年度の運行状況の中で、デマンド型乗合タクシーの1便あたりの利用者数や実利用者数について意見したいと思います。現場では、団体利用時など代表する予約者が1名だが、実際の利用者が複数名いることがあります。そういった場合、予約受付簿や日報に記載している内容だけでは、1便あたり利用者数や実利用者数を正確に把握できない場合があるのではないかと思いますので、報告のあった数値が実際の値と差があることが考えられますのでご理解ください。

また、市の財政的な事情もあるのは承知していますが、現状地域の公共交通インフラをバス・タクシー事業者が支えている状態が続いており、賃金など経費は上昇傾向にあります。そんな状況で、さきほど説明の中で少し触れていましたが、行政から財政支出を抑えたいというような主旨の発信があると、事業者としては困惑せざる

をえません。予算ありきの考え方はせず、ぜひ政策として必要な経費を投資するよう考えていただきたい。

(大石委員)

当社もタクシー事業を行っていますが、先ほど説明のあったデマンド型乗合タクシーの乗合率からすると、ほとんど一般のタクシーと同じように利用されているように見受けられます。しかも運賃は1乗車300円と非常に安い。本来、バスなら大量輸送ができるので1人1人の運賃も低く抑えることができるのですが、ワンボックスタイプやセダンタイプで少人数を輸送しているにもかかわらず、民間のバス路線よりも運賃が安いというのはいかがなものかと考えています。これは他の自治体にもお話をさせていただいていますが、安い運賃でデマンドが運行することにより、本来の事業であるタクシー事業が非常に影響を受け、民業が圧迫されているということもあります。そのため、交通政策の予算を考えるにあたっては、木を見て森を見ずではありませんが、公共交通だけでなく地域全体の交通資源についても考えていただければと思っています。

(3) 千曲市デマンド型乗合タクシーの今後の方向性について

(事務局)

資料8に基づいて説明

(春日委員)

説明の中にあったアンケートだが、一般の市民もアンケート回答できるのか。というのは、私自身もぜひアンケートに答えたいと思っているから。私自身、将来的に見て、さきほど事務局から説明のあった方向性が一番よいと考えているので。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。アンケートの実施に関する詳細は現在検討中ですので、いただいた意見も参考にさせていただきたいと思います。

(新井委員)

デマンド型乗合タクシーの実証運行の利用者数ですが、本格運行している東部エリアも当初はこの程度だったと思います。東部エリアは今ではバス停が100箇所にまで増え、利便性が上がって利用者も増えてきていますので、実証運行エリアもこれから利便性を上げていけば、かなりの利用が見込まれるようになると考えています。

また、デマンドの周知のため地域で実施予定と説明のあったデマンドタクシーの説明会には、ぜひ講師として事業者にも声をかけていただければ協力したいと思います。我々事業者も行政と一体となってこの事業が成功していくようにしていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

(事務局)

ありがとうございます。事業者の皆さまには、説明会だけでなく、乗り方教室やバス停を新設する候補地など、様々な視点で協力、助言をいただきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いします。

(協議事項終了)

4. その他（事務連絡）

(1) 第2回千曲市地域公共交通活性化協議会開催日程 8月25日（月）午前を予定

以上