

**令和 7 年度第 1 回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会
兼 佐久市地域公共交通会議 会議録**

日時：令和 7 年 6 月 30 日（月）

14:00～15:30

場所：佐久市市民創錬センター
大会議室

1 開会

2 委員紹介

3 正副会長の選出及び役員の選任について

4 報告事項

(1) 佐久市公共交通の利用実績について

事務局より、「地域公共交通利用実績(月別)」【資料 1】の説明。

(2) デマンドワゴンさくっと本格運行の状況について

事務局より、「デマンドワゴンさくっと登録利用状況(R6.4～R7.3)」【資料 2】の説明。

委 員：1 点目として、さくっとの時間帯別利用状況がどうなっているのか教えて頂きたい。

2 点目として、先程、予約不成立件数は横ばいだという事ですが、利用者が 7 % くらい増えたのと同じように予約不成立数も 7 % くらい増えているので、実質同じような感じになっているのではないのでしょうか。そうした時に、今後どうするのか。本格運行する時に台数を増やし、それに合わせて利用者が増えた。どこまでを検討されているか分からないが、今後また来年以降も利用が増えるように努力されているのでしょうか、そうすると同じ様に予約不成立も増えてくるという事も考えられますので、そうするとまた台数を増やされる予定があるのかなのか、そこを教えて頂ければありがたいです。お願いします。

事 務 局：初めに利用者数の時間別の状況ですが、お昼付近の午前中 11 時台、13 時台というところの予約がとりづらい状況となっていたかと記憶しております。

次に、予約不成立をどのようにして減らしていくかというところでは

が、こちらは大変難しい問題であり、まずは台数が増えれば減らしていけるというものですが、台数を1台増やすというのも1,000万円程かかる様なものになりますので、なかなか台数をすぐに増やしていくという事も非常に難しいものと考えております。そういった中で、一例といたしますと、現在デマンドワゴンさくっとが10分程は時間が前後するのはご了承下さいという事を利用者の方へお伝えしてご利用いただいています。その時間が前後する幅をもう少し長くすることを了承頂けるのであれば、乗り合いを増やしていくことも可能となってきます。ただ、こちらについては利用者の方の不便、待ち時間が増えることでございまして、こちらについてもなかなか時間を増やすというのも難しいところであり、よい解決策というのはすぐにはお答えできないところです。状況を注視して、時間等を広げることも考えていくことも検討したいとは考えております。

委員：台数を増やしたのは何年度からですか。

事務局：令和5年4月に4台。それまでは14台だったものを、4台増やしまして今は18台で運行しております。

委員：そういう意味では台数としては同じなので、今のお答えだと待ち時間をのばすのも難しいかもしれない。台数を増やすのも経費的に難しいという話ですが、検討する余地として例えば乗合率とかそういったものを増やしていくというような検討は可能でしょうか。

事務局：乗合率を増やしていくというところが現実的にはなってきますが、利用される皆さんにもご理解を頂いた中で待ち時間がもう少し延びてもよいというところをご理解いただきながら、そういった方法でも考えていければと考えております。

委員：待ち時間を多少伸ばしてもほぼ変わらないと思います。利用される方々にもう少し努力をしていただくという事を考えないといけない。目的地が偏ったりしているので、例えば病院だと帰りは一緒に乗り合うことを考えると、レクリエーションで出かける時に同じ目的地で別々に予約しようとするからバラバラでいけないという話があるので、同じ様なレクリエーション先を考えているならば、皆さんが同じように誰か一人が音頭を取って上手く乗り合いできるような形にするのか。利用者の方にこういうようなやり方があるとか、自分でやっていらっしゃる方々も実際にはいらっしゃると思う。ご近所でまとめて予約を取ってくれるというような方もいらっしゃると思いますが、そういうことが浸透していないと思うので、その辺りをうまく、使う側の工夫をうまくして頂けるように周知をするとか、やり方を教えるとか、何

かやらないとあまり変わらないと思うのでご検討ください。

事務局：ありがとうございます。参考とさせていただきます。

会長：ありがとうございます。まさにこのデマンドワゴンについていうと、先ほど委員さんがおっしゃるようにここが肝だという事でございます。全然先が見えないという事ではなく、こういう方向で検討するという事でお願いを出来ればという風に思いますのでよろしくお願いします。

委員：予約の不成立件数について、今少しお話がありましたけれど、所謂台数だけの問題なのか、それとも何か具体的な理由があるのか分かりましたら教えて頂けますか。利用目的によってこれはこういう利用目的では使えないとか、そういうのがあるのかなのか。具体的な予約不成立の内容。どんなケースが予約不成立になっているのか知りたいです。

事務局：具体的な、どういった目的で不成立になっているかというところは把握が難しい所ですが、傾向としては、皆さんが初めに病院等の予約を取って、そのあとデマンド交通の予約を取っているというところがあると思います。病院の時間が決まっている中でデマンドの時間が1時間後だったら取れますとかそういったご案内もありますが、それだと病院に間に合わないという事で予約をキャンセルされるという話もあります。利用者の皆さんの目的が先にあって、そのあとに予約を頂いているというところが不成立になっていく要因と考えております。

委員：まず、資料1からの質問になります。5年度と6年度で比べて合計が増えたという事ですが、この割合について、リピーターが増えているのか新規利用者が増えているのかをお聞きしたいです。

2つめは資料2に関わるところで、受電率、どれくらい予約の電話が繋がっているか。デマンドワゴンを利用されている方にお話を聞くと、いつかけても電話が繋がらないという事をよく聞きます。こういったところで、繋がっている電話の率について、何件かかかってきて、何件取れているのかを知りたいです。

3つ目が、ネット予約の検討。これだけ繋がらないという意見が多いとなると、ネット予約からのアプローチも必要かと思いますが、こちらの検討の方を教えてください。

事務局：初めに利用者数の増加の要因、資料1の方でバスの方ですと中仙道線、山手線が増えており、こちらも先程も申し上げましたが、高校生の利用がメインという事で、こちらの高校生の年度毎の人数というところで変わってくる部分があります。また、便数、部活動の便19時台の便が増えたという事もあり、そちらにも乗っていらっしゃる生徒さんが

おり、そちらがバスとしては増えた要因と考えております。デマンドにつきましても、どのエリアが増えたかというのはすぐにお示しすることは出来ないのですが、基本的にどのエリアの利用者数も伸びているという状況でございます。

ネットの予約についてですが、アンケートでも確認はしており、インターネット予約という事に対応して欲しいという声も聞いているところです。一方で、高齢者の方の利用が多いという事もあり、現在の電話のままで良いという回答も 75%程を占めており、そういった中で、将来的にはインターネットでの方法というのも必要とは考えておりますが、現在のところはまだいつから実施するという事は決まっておりません。また、電話の繋がりにくさ、繋がっている割合としまして、約 85%とか 9 割弱程度の受電率という事になっております。

委員：最初の質問の回答について、結局リピーターが増えているのか、新規利用者が増えているのかというのは取れてないという事でしょうか。今後は取れてないとなると、打ち手が変わってくると思います。リピーターが多いのであれば新規を増やしていく方法も必要ですし、新規利用者が多いのであればリピーターが増えきっていないという事なので、それはそれで対策が必要になってくるかと思います。

事務局：何割というのはお答えできませんが、リピートされている方もいらっしゃるしまして、そういった方はお支払方法として、多く利用される方というのは現金ではなくプリペイドカードをご利用いただいていると認識しています。プリペイドカードの割合というのが多くなっているところから見ても、リピーターというか定期的に使っている方というのが多くなっていると認識しております。

委員：ありがとうございます。最後に、ネット予約について「なぜしないのか」と他の場でも聞いたことがあり、その際も 75%の方が高齢者で、多くの方が今の電話のままで良いという事でしたが、QR コード決済の利用率から見ても、高齢者の方でもスマホを問題無く使っているのではないかという推測も出来ます。こういう点も含めるとやはりネット予約を増やすことで受電率も上がることが想定されますし、予約不成立件数も減ってくるのではないかと思いますので、早めのネット予約の検討をお願いしたいと思います。

委員：資料 2 のデマンドワゴンの事です、小学生が登下校に利用するという事で、子供たちが使わせていただいていること、本当にありがとうございます。その中で望月小学校、望月エリアですが、旧浅科会館にあります「佐久市チャレンジ教室」という中間教室に通うお子さんもお

り、望月エリア各地から浅科エリアに移動するにあたって乗り継ぎが必要になります。行きで 400 円、帰りで 400 円、一日 800 円という費用かかるという事で保護者の方に負担が多くあるという事がありますので、負担を減らすことができるよう、またご検討いただければと思います。よろしくお願いします。

事務局：いただいたご意見について、教育委員会とも協議していきたいと思えます。ありがとうございます。

5 会議事項

(1) 令和 6 年度 事業報告及び決算について

- ・事務局より、「令和 6 年度 佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 事業報告書」【資料 3-1】、「令和 6 年度佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 収支決算書」【資料 3-2】の説明。
- ・内容について承認された。

(2) 令和 7 年度 事業計画(案)及び予算(案)について

- ・事務局より、「令和 7 年度 佐久市地域公共交通確保維持改善協議会・佐久市地域公共交通会議事業計画(案)」【資料 4-1】、「令和 7 年度佐久市地域公共交通確保維持改善協議会予算(案)」【資料 4-2】の説明。

会長：地域内フィーダー系統とはどういう意味ですか。

事務局：まず、フィーダーというのが枝や支線といった意味の言葉であり、幹線、佐久市で言う幹線は中仙道線になりますが、こちらに接続する路線という意味で使っております。

会長：昨年もありましたけれど、委託料が 260 万もありますので、こういうものを使って、先程の受電率や利用率、或いは乗合率みたいなものをうまく検証を図りながら事業をより良いものにしていくという事は可能でしょうか。

事務局：委託事業者と相談してそういったことの分析が可能かどうか確認してまいりたいと思います。

会長：本来そういうものでなければ、何を検証して何を実証していくのか分かりづらいと思います。例えば何かの補填費で 260 万のものがかかると言われれば、また別のものが必要になるという事だと思えますので、よろしく願いできればと思います。

委員：令和 7 年度事業計画案において、路線運行やデマンドワゴンを受託し

ている事業者の担い手の確保に向けた取組について、何か事業者と協力して行う取組は計画の中に入れていただけるのでしょうか。

事務局：デマンドワゴンタクシー事業者様に運行を委託しており、運転手の確保も課題と認識しているところです。協議会の計画の中で、特に担い手について現在は入っていないですが、市の事業として検討してまいりたいと考えています。

会長：デマンドワゴンの委託料は別途予算を持っており、おそらくそちらの経費の中での検討になろうかと思います。

・内容について承認された。

(3) 地域間幹線系統確保維持改善計画について

・事務局より、「地域間幹線系統別確保維持計画」【資料5】の説明。

委員：資料5に関わるところではないですが、山手線の運行について、自分が聞いた中で預かってきた意見があるのでお伝えをさせて頂きたいと思います。山手線で野沢バスセンターから次が本町となっておりますが、私はこのエリアに住んでおまして、朝方高校生たちの動きを見ていると、雨の日も雪の日も30分くらいかけて、中込駅から野沢北高校まで歩いて通学をしています。これを是非、野沢バスセンターから本町ではなく、中込駅を経由する形で路線を変更して頂きたいという意見をいただいてきました。野沢北高校も今後統合を図っていった上質な教育をしていきたいという事ですが、同じ偏差値の子どもたちが野沢北高校と市外の高校を比較したときに、通学の便利さから市外の高校の方を選んでしまう事が多いという意見を聞きました。そういった点で佐久市としても野沢北高校の生徒を増やしていくためには交通の便の利便性が優先されるかと思いますので、ここを検討して頂けると佐久市にとっても良い動きとなるのではないかなと思います。

事務局：中込駅からの交通手段という事だと認識していますが、山手線というところで実施するのか、他の路線の停留所を変更するのかといったところで、すぐに山手線でどうにかするのが分からないものですので、ご意見としてはその他のところのご意見として承らせていただければと思います。

・内容について承認された。

(4) 地域内フィーダー系統確保維持改善計画について

・事務局より、「地域内フィーダー系統確保維持改善計画」【資料6】の説明。

・内容について承認された。

6 その他

委 員：久保通線についてお願いがあります。中仙道線、山手線の方は19時台のバスのダイヤを作っていただいて高校生が部活終わった後に乗ることが出来るようになりました。感謝しています。久保通線ですが、望月地区から上田方面に通っている高校生が主に使っています。朝は7時10分があり、帰りの便が16時台または18時台しかありません。16時台は早すぎて高校生は乗れません。部活がない高校生は大体帰ってくるのが16時半～17時。16時半の場合がほとんどなので18時まで1時間半待たないと帰ってこれません。そのため1時間半は待てないので、ほとんどの保護者が迎えに行っている方が多いです。部活をやっている子どもが帰ってくるのは大体19時10分に田中駅に帰ってきます。そのため、この久保通線には是非19時台のダイヤを一本お願いしたいと思います。久保通線は東御市が運営しているという事で何処にお願いをしていいのか分からなかったなので、この場で意見させていただきます。また、もう一つ、久保通線ですが、他のバスは今200円で乗れると思うのですが、こちらは片道が670円、往復で1340円かかります。これでは運賃が高くて保護者の負担が大きいです。ここに例えば遠距離で高校に通学する子どもに対する遠距離通学手当、上田市では出ていますが、佐久市ではありません。それをお願いしたいですし、帰りもし乗れるなら定期を買えますが、部活をやっていると帰りのバスに乗れないので定期を買えなくて670円片道払っています。そこを改善して頂きたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

事 務 局：先程の話にもありましたが、主体が東御市さんであったり、高校生の補助というところが市の教育委員会となるのか、定かではありませんが、教育委員会と東御市さんにはお伝えはしたいと思いますのでよろしくをお願いします。

会 長：二つ目の補助が云々というのも、久保通線を使う子供たちという事でよろしいでしょうか。であれば先は東御市の方になるし、佐久市からも東御市の方にそういう声を挙げて貰うという事で良いでしょうか。

事 務 局：そういったご意見があったことはお伝えさせて頂ければと考えています。

会 長：見直されるかどうかは微妙な話かと思いますが、こちらから言うのと合わせて、例えば委員さんに所管が東御市のどこですよというようなことを伝えた方が良いでしょうか。

委 員：東御市にも一度言ったことはあります。この久保通線を使っているのはほとんど、望月地区から上田方面に通っている子供たちです。とにかく高校生が高校選ぶ際に選択肢が色々あっても良いと思います。例えば通えないからとかバス代が高いからとかそういう事で選択肢が狭くなってしまうのは違うなと思うので、今後この路線に関してはもう少し佐久市の方でも何とかして頂けたらと思っております。

会 長：この路線は、確か一度廃止になっており、なくなってしまうと困るからという話を佐久市の方から東御市にさせて頂いて、路線が復活したという経過がございます。あとお金の話は使う人の数と実際に維持していくのに東御市もそのお金だけでやってくれるという事では決してない話でやっていると思いますので、どの程度までそれが出せてバランスがとれているのかという部分があると思います。要望とすると話せることかもしれませんが、実現するかどうかはちょっと微妙なところがあるかなと思います。いずれにしても事務局の方でも認識をしてやらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

7 閉会