

平成20年度 第6回 真田地域協議会 会議次第

平成20年9月25日(木) 午後7時

真田地域自治センター 301会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 真田地域自治センター長あいさつ

4 会議事項

(1) 公共交通活性化プラン アンケート結果について

(2) わがまち魅力アップ応援事業 審査

(3) 真田地域における図書館施設の整備に関する意見書に対する回答について

(4) その他

5 その他

6 閉 会

1. アンケート調査結果

1 - 1. 調査概要

(1) 調査目的

市では上田市公共交通活性化プランを策定した。今年度はそれを基に総合連携計画を策定し、実際に実行していくこととなる。その際には地元の住民への周知、意見の把握が不可欠となる。それらを調査する目的で、アンケートを実施した。

(2) 調査対象

調査は上田市の各地域協議会委員への配布とした。

(3) 配布・回収

各地域協議会で当連携計画（活性化プラン）を説明した後、直接配布した。後日、郵送等で回収した。

(4) 回収結果

回収数は 85 件

(5) 質問内容

質問 1

バス路線・ダイヤ等についての意見・要望

質問 2

公共交通利用促進の方策について

「乗って残そう！わが地域の公共交通」(いかにして地域でバス路線・鉄道を守るか)

質問 3

その他

以上の 3 つの質問で回答を得た。

(6) 集計方法

全て記述回答であるため、質問 1・2・3 の別は無くし、全ての質問での記述を任意に設定した項目で選別し、集計した。

なお、一つの回答で、複数の項目を回答している場合は、回答を複数に分けた。

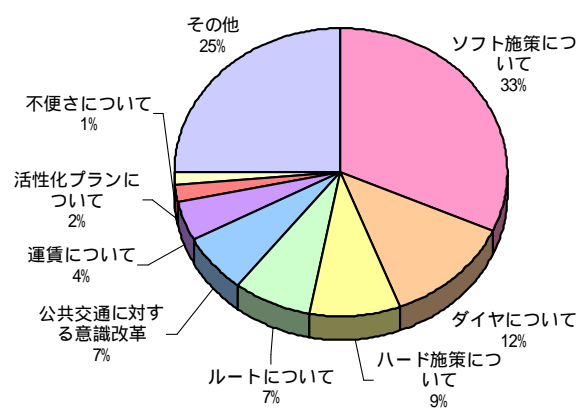
1 - 2. 大項目別集計

情報提供の必要性、ノーマイカーデーの推進等、ソフト施策についての意見が最も多く出された

通勤通学利用者に対する利便性向上を目的としたダイヤ変更、他の交通機関との乗り継ぎを考慮したダイヤ等、ダイヤについての意見要望が次いで多く出された

バスの小型化、公共交通機関利用のための駐車場整備といった、ハード施設整備に対する意見要望が次いで出された

項目	回答数
ソフト施策について	89
ダイヤについて	35
ハード施策について	25
ルートについて	21
公共交通に対する意識改革	19
運賃について	12
活性化プランについて	6
不便さについて	4
その他	70
合計	281



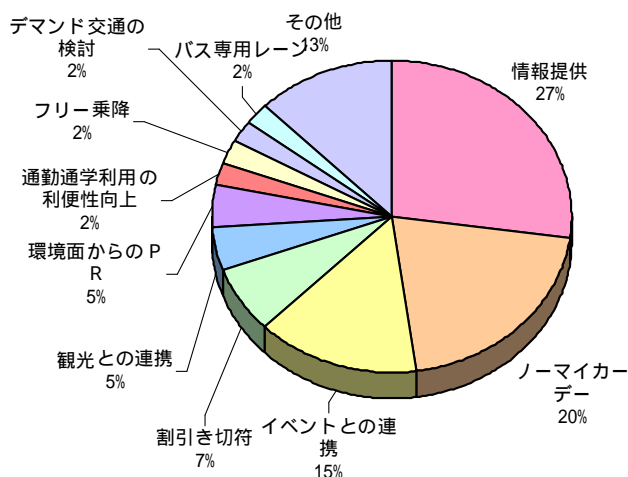
各項目については、一人の記述意見の中で何項目か意見が出されているものは、一つの意見を分割し、該当項目に振り分けた。また、アンケート票では質問 1,2,3と設定したが、集計時ではその別は無くした。これらのことから実際の回答人数と回答数は異なる。

1 - 3. 大項目内訳集計

(1) ソフト施策について

情報提供に対する意見・要望が最も多く出された
 ノーマイカーデーに対する意識が高い
 イベントとのタイアップ、連携といった提案、意見が出された

項目	回答数
情報提供	24
ノーマイカーデー	18
イベントとの連携	13
割引き切符	6
観光との連携	4
環境面からのPR	4
通勤通学利用の利便性向上	2
フリー乗降	2
デマンド交通の検討	2
バス専用レーン	2
その他	11
合計	88



【情報提供についての意見例】

バスの時刻表は配布されたことがないが、生活交通路線バスについて、年1回の配布をして活用促進につなげてほしい。配布されれば、保管して関心が高まると思う。

地域の交通体系としての融合性（鉄道とバス）をPRすることと同時に、より利用しやすくするために上田市ホームページに「乗り換え案内」サイトを作ったらどうか。これは非常に便利で地域の公共交通を利用するきっかけになるだろうと思う。又待ち時間の利用方法として近くの公共施設案内（図書館など）も面白いのではないか。

路線や時刻表について、わかりやすいものがほしい。家に1枚あればと思う。インターネットから市のHPにアクセスして、自分でプリントアウトでも良い。

上田地域公共交通路線図の作成

上田駅を中心とした鉄道・バスの路線図を各社ごとに色分けして作成し、鉄道駅・バス停留所を細かく入れる。

鉄道駅、バス停留所の時刻表を作成する。さらに料金表も加えたい。

接続と待ち時間など利用者の利便性を考えていただきたい。

オレンジバスの上田産院前の表示板には時刻も書いてないし福祉センターまでのルートも書かれていない。今回初めて乗ってみてルートが分かった。初めての利用者にも分かりやすい案内が必要かと思う。

各路線とも、もっとPRが必要。地域の中にバスがどこを通っているかも知らない人がいる。自治会の総会にでも自治会長に説明してもらってはどうか。

これだけの市税が投入されていることを、もっと市民に知らせるべき。石油が高騰しており、ガソリンが高くなっているおりから公共交通の利用を呼びかけるチャンス。

【ノーマイカーデーについての意見例】

企業で2ヶ月に1回ノーマイカー通勤の推進。各家庭で、正月の初詣は公共交通利用。

まず、ノーマイカーデーを実施する。市街地中心である市役所職員の方が毎月1回実践して頂き、核となり発信して各事業所等に呼びかける。各事業所はそれぞれ都合できる日に毎月1回実施する。地域の公共交通を利用する。促進でき、環境汚染にも貢献でき、一石二鳥と考える。

ノーマイカーデーの実施（例えば毎週金曜日）など市と各企業の協力を得て即刻実施に向けて対応するべきでは。（公共交通の活性化、交通渋滞緩和、環境に配慮、健康志向等に考慮）各路線においては、地元説明を市とバス会社両方で丁寧にするべきと思います。

ガソリン代が高くなったら車に乗らなくなるかと思えばそうでもなく、日々の生活を変えることはなかなか難しいことだと思う。変えていく為に各事業所のノーマイカーデーを厳守させること、又環境を考え公共交通を利用するよう多にPRすること。

【イベントとの連携についての意見例】

個人的には別所線沿線に住んでいるので、便利な電車を利用している。車内の音楽等のイベントは継続して行ってほしい。

イベント、行事とのセット切符の販売（初詣、豆まき、たけの幟など）

市民に健康ウォーキングを奨め、往路は公共交通で目的地に行き、帰りは歩いて帰る、モデル地区をPRし、年2回くらいの参加を呼びかける。（例 北国街道大屋から下塩尻まで）バス路線・電車、その沿線にイベントを企画し、乗車切符とのタイアップしたらどうかと思います。

駅やバス停付近でのイベントの開催

しなの鉄道では列車の中でイベントをしたりして集客対策をしています。バスも何らかのイベントを考えられませんかでしょうか。

【割引切符についての意見例】

交通機関と他の公共施設、観光地（特に温泉関係）との共通利用券の発売及び割引券の発行

別所線電車については、自由利用券（1日中乗り降り自由）の発行や、自転車共々乗れるようにする。

プール利用券とバスの回数券をセットで販売する。

マイルポイントがたまり、他の交通機関の利用又は商品や券と交換できるような自発的に利用したくなるような特典をつける。

今年から始まる特定検診で、積極的支援が必要となった人には勤め先と家との状況を判断して車以外で通勤する方法を考慮し、定期的に徒歩と車以外の交通手段で通勤してもらう。

会社にもその旨を配慮してもらう。健康と公共交通のダブルメリットがある。

現在回数券の発行はあるのでしょうか。それがどんな型のものか、もしなければ回数券の発行をお願いしたい。以前バスで利用していたような、10円 50円 100円券をセットにしたもので、利用区間分ずつ払えるもので便利であった。しなの鉄道もこの型の回数券であれば、軽井沢～長野までどこに行くにも利用でき、利用者も増えるのではないのでしょうか。

運賃が高く、子供を学校まで送り迎えしていると聞く、運賃を下げるか定期券の割引を増や

す等して、通勤・通学者をいかに取り込むかが重要。

【観光との連携についての意見例】

四国より迎えられた御仏が、塩田平の各寺や御堂にまつられている。それを世に出す意味で、塩田平四国霊場と札所めぐりのお遍路として復活させたらどうか。歩くことはとりもなおさず公共交通機関を利用する。すぐに利益に結びつくことばかり考えるのではなく、じっくり育てていくことも必要だろう。

別所線 観光バスで訪れる方に、例として上田駅～下之郷の丸窓電車を体験していただく
別所線周辺の魅力アップ 集客施設として愛染の湯を作ったのに、風呂を含めた施設及びサービスに魅力がない。十福の湯とか、びんぐしの湯など参考にして改善が必要だと思う。

季節による観光地への観光客の確保（自然の素晴らしさの宣伝かつ乗り物利用客への確保）

【環境面からのPRについての意見例】

「地球環境を守るため、1回電車やバスを使うとCO₂がこんなに減る」というのはとてもcatchyだと思う。環境問題とセットで利用促進をしたらどうか。

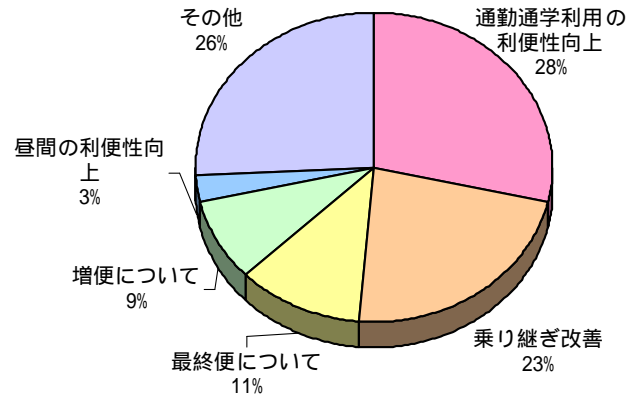
財政面もさることながら環境面からのアピールも効果があると思う。（例）車を控えてバス路線・鉄道を利用することによるCO₂削減、有害物質の軽減といった点（仮想計算で十分だと思う）も一般市民には今後説得力を増すものだと思う。

環境問題や資源の高騰などをふまえて、公共交通利用を市民にPRを実施する

(2) ダイヤについて

通勤通学に配慮したダイヤへの要望が多い
次いで、他の交通機関への乗り継ぎに対応したダイヤへの要望

項目	回答数
通勤通学利用の利便性向上	10
乗り継ぎ改善	8
最終便について	4
増便について	3
昼間の利便性向上	1
その他	9
合計	35



【通勤通学利用の利便性向上についての意見例】

塩田線長野病院 上田駅 別所線の中心市街地への通勤通学が可能なための計画は、利用者の視点から大変良いと思う。

オレンジバスのダイヤについて、上田市高齢者福祉センターの利用者の各クラブ活動は、午前 10 時開会が主体となっているので、現在の時間帯では 10 分～15 分遅れてしまうので、10 時までに到着するよう検討をお願いしたいとの利用者の声です。

朝夕の通勤通学時間の本数を多くするダイヤにして、昼間は 1 時間に 1 本位にして、朝早い便と夜遅い便を増やしてほしい。

高校生の通学が現在ほとんど親が学校若しくは大屋駅まで送迎している状況にある。ガソリンの高騰・地球温暖化による Co2 削減、親の経済的労力的負担を考える時、今こそスクールバス等の利用を進める必要がある。そのための具体的対策 生徒や親の希望を聞き、生徒に合ったバスダイヤ等を考える。 帰宅時間の遅くなる場合、学校間を回るスクールバス等も考える。 現在、武石地域等で実施されている高校生のへの通学補助金を、スクールバス等の利用者の定期代への補助に切り替える(場合によっては朝のみの定期も考える)

通勤・通学に利用しやすく(時間・料金)なって、バスを利用する習慣がつけば、学生が大人になっても利用しやすいのではないかと(バスに乗ることがない子 乗るのがおっくうらしい)

【乗り継ぎ改善についての意見例】

別所線については、しなの鉄道と打ち合わせをして連絡運輸態勢をとり、キップ、乗り継ぎ等の利便性を考える。

バス等の待ち時間間の(心理的な)許容範囲は概ね 15～20 分までと考えられますので、ダイヤ編成の検討が必要と思います。

ダイヤとの接続を(電車を利用する時、バスで行くと便利、駐車場を使用しなくても良い、駐車代が助かります)

【最終便についての意見例】

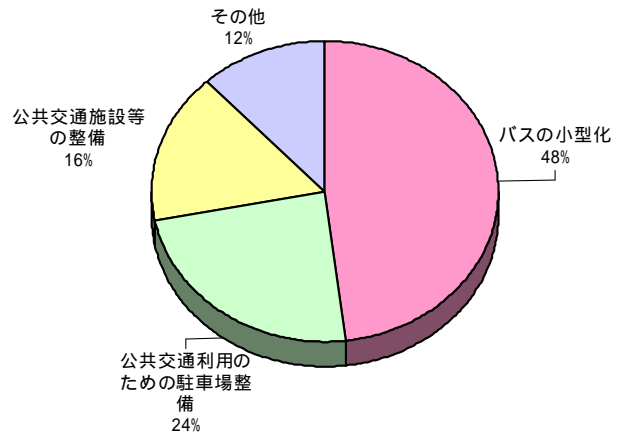
バスの場合は通過時間がないのと同じである。もっと夜の活用してはどうか（飲酒運転を無くすためにも）

曜日限定の「ミッドナイトバス」の運行 金曜日・土曜日の夜は会社の飲み会が多いが、車通勤の人はタクシーか代行で帰るしかないのが現状。そこで通常の最終バス（電車）が9時台で終わってしまうところを、土日だけ限定で12時前後の最終便を作る。そうすると帰りの交通手段が増えるため、利用者は料金の安いバスを利用する人が増える。当然前日から飲み会の予定が分かっている人は、朝の通勤にも利用することが予想される。一度バスを利用する経験を持てば、その後の利用も気軽になるのではないか。

(3) ハード施策について

バスの小型化に対する要望、意見が多い
次いで、公共交通を利用するための駐車場整備に対する要望、意見

項目	回答数
バスの小型化	12
公共交通利用のための駐車場整備	6
公共交通施設等の整備	4
その他	3
合計	25



【バスの小型化についての意見例】

丸子の商業者にしてみると、バスが無いと売上につながらないので、小さなバスで運行する。

(高齢者が多いので自家用車には乗れない)

利用者の声を生かし、村中へも入る小型バス運行、ジャンボタクシー等維持費のかからない運営に切り替える

乗車人員に対する車輛の座席数を考える

【公共交通利用のための駐車場整備についての意見例】

ある一定の場所への駐車場の確保、その先はバス・電車で...限られた数の駐車場では意味がない

協議会でも出たが、寺下・神畑両駅に駐車場を設置し乗客を確保する。

公共交通を利用するためには無料駐車場の設置が必要に思う。例えば国分寺駐車場や別所線長野大学駅等、上田駅利用客のためには千曲川河川敷を提供してはいかがでしょうか。

マイカーの普及によりバス、鉄道の利用が減少しているのは全国共通の問題である。現在無料で開放している公共の駐車場を有料化することにより、バス、鉄道に乗り換えた方が得になれば公共交通の利用が促進される。又、駐車場の収益を公共機関の赤字補填に充当する事も考えられる。

一般の人が長野や東京等へ行く場合に、鉄道等をより多く利用するためには、しなの鉄道、別所線等の最寄りの駅に、無料もしくは安価な駐車場を作る必要がある。

【公共交通施設等の整備についての意見例】

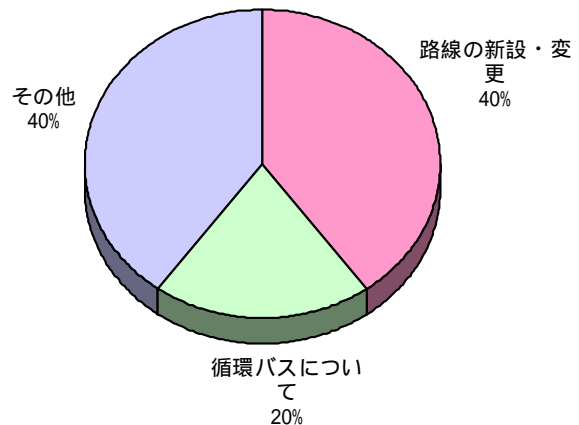
乗りたくなるようなインフラ整備も必要。現在のバス停設置場所の中には路肩に標識が置かれているだけのところがあり、バスを待つには行き交う車に身の危険を感じながらの場所が多い。高齢者の利用が主であるから尚更ではないかと思えます。

舞田駅の駐車場はとても良かった。事ある毎に乗るようにしたい。しかし、夜遅くなる(暗くなる)と危険であるので、歩道・街灯の整備が必要。バス運行は赤字でも存続が望まれる。

(4) ルートについて

バス利用不便地域へのバスの新設、循環バスのルートに対する意見が出された

項目	回答数
路線の新設・変更	9
循環バスについて	4
その他	8
合計	21



【路線の新設・変更についての意見例】

JT 跡地のショッピングセンターまで、直通（乗り換えなし）で行くことができる路線にしてもらいたい

西丸子線 下之郷 - 柳沢 - 石神 - 平井寺 - 奈良尾 - 中組 - 丸子のコースを新設し、1日何便か運行。上田地域循環バス 東コース 上田駅発9時頃1本ほしい。

柳沢地区並びに県道丸子別所線付近の住民にとって、観光バスや乗用車の交通量が多い割に住民の足となるべき路線バスがなく、特に車の運転のできない高齢者や学生たちは大いに不便を感じている。何をしてもどこに行くにも車がないと移動できない点は、ここ数十年来変化がない。田園風景を大切にするのはよいのだが、住民の足を確保していただきたい。路線バスの塩田線を柳沢地区の東側まで延ばしてもらいたい。

幹線道路だけでなく、もっと不便な場所を通るバスがあれば利用者が増えると思う。

大型店の無料巡回バスをそれぞれが勝手に走らせるのではなく、郊外型点、中央型店とを連動させるような提案誘導はできないものだろうか。

【循環バスについての意見例】

中心市街地活性化を目指した買い物客並びに観光客対象に次に示した地点を循環するオレンジバスへの新設を望む 上田駅、JT跡地の公共施設、商業施設、市観光会館、上田商工会議所、ジャスコ上田店

上田地域循環バスについては、観光客の利用を考慮したルートに変更するプランはとて面白いと思う。又観光シーズンに鉄道を利用して訪れる人のために日帰り1日観光のルートを考えられないか。

真田町内買物、通院、自治センターへ利用の利便化に役立つようふれあいバスの循環バス化計画に期待します。計画化にあたり、関係事業所等の利用実態調査を望みます。

(5) 公共交通に対する意識改革

公共交通に対する意識改革、意識を向けさせる方策として、様々な媒体を利用した広報活動、スローガンの浸透が挙げられた

【意見例】

回数券の表紙などに「乗って残そう別所線」を入れる（存続期成同盟会が中心となる、幅の広い利用促進運動を）

地域の足は必要だが、だからといって乗ろうと思う人はほとんどいないのでは？、要はそんなお情けにすぎるのではなく、「ありがたい、これだったらぜひ利用させてほしい」と思わせる工夫が必要だと思う。

顕・潜在交通弱者（無免許者・高齢者・身障者等）を把握し交通政策に反映、自治会単位でアンケート調査の実施（利用の動機付けになる）

個人でも意識して公共交通機関を利用したいと思うが、職場でも皆が意識して考えていかなければいけないと思う。

地域の人々に「乗らなければなくなっちゃうよ」という事を身近な問題として考えてもらう広報活動をする。

なんと言っても大事なポイントは、「乗って残そう」我が地域の公共交通、乗らなくちゃなくなってしまうよ」のスローガンを完全なほどまでに市民意識にすることだと思います。文書宣伝はもちろんのこと、有線放送、自治会をはじめ諸団体の会議での徹底を行うべきと考えます。

市民への公共交通機関の重要性の認識を徹底させるための一層の努力（報道関係を通しての宣伝、人伝えの宣伝等）

(6) 運賃について

運賃が高いといった意見の一方で、オレンジバスの無料化を有料化にするべきではといった意見もある

【意見例】

西丸子線 運賃は一律で安すぎると思うので、もう少し高くも良い

利用する者にとっては無料バスはありがたいですが、利用できない地域との不公平をなくしてほしいと思います。料金を取って便を増やしていくのもよいのではないのでしょうか。

オレンジバス等無料化については（60才以上高齢者）今後検討の余地がありそうだ。

公共交通利用者減少の折、オレンジバスだけ無料とは矛盾していると思う。たとえ100円でも乗車賃を支払ってもらわなければならないか。

たまたま真田から長野病院へバスで来た知人が2000円弱かかるとの事で嘆いていた。もっと少額で来れるルート調べてみる必要はあると思うが、運賃は極力おさえてほしい（公共交通だから）

市営（民営でもよい、補助金を出して）にし、1回100円とか200円で乗れるようにし、バス停の数を増やし巡回すればよいと思う。

立科線については、丸子修学館に聞きましたら、バス代が高いので親に学校まで送ってもらうそうです。

料金支払いシステムの簡略化（カード等）

(7) 活性化プランについて

交通実態の理解など、公共交通に対する意識付けが重要であるとの意見が出された

【意見例】

「乗って残そう」といっても需要（乗客）開拓は期待できないと思う。現状はこのような取組みは一般住民の末端にはほとんど浸透していないように思われる。先ず地域の交通実態を住民に理解してもらうことが先決である。その上で行政、地域住民、交通企業が連携して、仕掛け人になってアクション計画を立案すべきである。活性化が可能であるとの確信が持てる計画の立案ができなくては、この問題の前進はあり得ないのではないだろうか。

(8) 公共交通の不便さについて

料金が高額なこと、公共交通との乗り継ぎ地点に駐車場が無いこと、時間が合わない、等が挙げられた

【意見例】

バスの問題点 料金が鉄道に比べて高いこと 運行時間、時刻が不正確（あてにならない）なこと

しなの鉄道を利用する事があり、別所線を使いたい为上田原からの駐車場がなく利用しづらい

バス停が広い所に止まらず路上で停車する。本数が少なく、自分の用事には使えない。通常「家から目的地」まで自由（時間、寄り道、支度他）に行ける自家用車が交通手段となってしまう。私自身バスでの通勤ができるかと言えば、やはり横を向いてしまう。その理由は（電車・鉄道は除く）時間が合わない 待っている時間がイヤだ 歩く距離がある 待っている時、車から見られるのがいやだ 自由が効かない、等である。バス、鉄道の存続は、利用が増えること意外ないと思えるが、何か外部（行政、企業など）からの「力」が加わらないと難しいと考えられる。

(9) その他意見

赤い羽根募金のように各戸に負担をお願いする。高齢者の中にも少しくらいなら運賃の負担をしても良いと言う人もいる。無料ではなく乗車賃を少しいただく方向で検討してはどうか。(あまり良い方法とは思わないが)自治会毎に該当する公共交通のチケットを年間 枚と消費してもらうように配布する。半強制的で難しいが、枚数を少なくするとか、線存続のため赤字解消のためという名目で協力を得る。

私の住んでいる所が全くバスを必要としない場所であるが、日常の買い物には車が必要になっている状況。現在ジャスコで買い物バスを運行しているが、市内循環バスなどを多数の路線で安く出すことも必要か。経済性については公共の援助は当然必要とされる。豊殿地区での自主交通手段確保は大変参考になる。

小中学校、各自治体に呼びかけして現状を説明し、育成会・老人会などから意見を出してもらう。そこからいい考えがまとまってくればと思います。

車社会の中で、利用率を上げる事は非常に難しいと感じています。単に市が補助金を出して継続させて行っても、徐々に利用率は悪化する一方であろうと思われます。現時点 65 才以下の人はほとんど車を持っている現状からもうかがえることです。根本的に考え直すのであれば、通学と老人福祉的な考え方を基準に通学バスとデマンド交通を中心にした交通体系に変えるべきだと思います。

平成 20 年度上田市公共交通総合連携計画実施事業
(真田地域協議会)

乗り継ぎ情報提供表示板及びバスマップ作成

現在の上田市のバス路線図、時刻表は個々の事業者ごとに作成されており、様式等が統一されていないため、利用者に分かりづらいものとなっています。このため、バス、鉄道の交通結節点である上田駅と大屋駅にすべてのバス路線図と時刻表を表示する案内板を設置します。あわせて、案内板と同様の情報をパンフレット形式のようにして、各家庭に配布することにより、バス利用促進を図ります。

また、他に真田地域協議会に関係するところでは、以下のダイヤ変更等を実施します。

路線名	変更内容	関係地域
菅平高原線 (上田 - 菅平) 真田線 (上田 - 真田)	利用者アンケート等により、菅平までの最終便を遅くして欲しいとの要望が多かったため、真田止まりの真田線夜 1 便を減便し、代わりに菅平高原線の夜 1 便を増便し、最終便を遅くします。	中央 神科豊殿 真田

