

経過説明 東井課長

会長あいさつ 清水会長

国土交通省北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長 鈴木課長（以下鈴木課長）

あいさつ

国土交通省北陸信越運輸局で交通企画課長をしております鈴木と申します。

皆様には上田市の地域公共交通協議会の委員として、長きにわたりご参画いただいております。まして厚くお礼申し上げます。

こちらの新聞記事の中にも少し触れている点があるのですが、今年度先ずお詫びしなければいけない所が予算の関係でございます。昨年度事業仕分け等ご存知かと思っておりますが、その関係で地域公共交通の総合事業につきましても、将来的に地方に移管すべきだという判定をいただきました。また、政権が変わったタイミングで概算要求の額が少し下がってしまったといったような事情もあり、今年度 400 を越えるこの地域の協議会というのが支援事業の対象となったわけですが、予算の規模としては 2/3 程度、正確には 69 億円から今年度 40 億円に引き下げられるといったような形で、この上田市の協議会におかれましても本来であれば 2000 万程度の支援をさせていただくところが 1000 万程度という形になってしまいまして、深くお詫びを申し上げます。

それに絡めてということなのですが、ちょうどこの新聞記事の「移動の権利保障どう形に」という見出しが載っておりますが、国土交通省の中で三日月副大臣を筆頭に交通業務の勉強会というものが立ち上げられております。どんな法案かと申しますと、基本的に抽象的な権利という形になると思っておりますが、皆さんの地域における移動の権利というものを保障しよう、どんな所に住んでいても基本的に生活ができるように移動の足というものをきちんと確保していこうということを守る法案というものを制定するよう、今、検討を進めております。それにあわせてやはり絵に描いた餅とならないように、予算規模についても拡充する方向で見直したいということで議論を進めておりますので、来年度はどこまで予算規模が伸びるかわかりませんが、今年度のところはご迷惑をかけてしまっているなあと感じておりますが、実際に法案・予算の関係等皆様のご意見を賜りながら検討を進めてまいりたいと考えておりますので、これからもよろしくお願いいたします。

最近の状況ということで、ちょっとご報告をさせていただければと思います。予算の拡充に当たって、今、財務省の方で予算執行調査というもの、実際にこういった補助金がどういう形で活用されているのかという調査が8月を目途に始まります。プレ調査という形で、我々の管内、石川・富山の方に2箇所ほど実際に調査が入りましたが、その中で指摘を受けた所はPDCAのサイクル、この事業は立ち上げ支援、地域公共交通の関係が市町村の業務になってまだ比較の日が浅い所になっておりまして、こういった取組み、PDCAのサイクルを確立するための立ち上げ支援という名目でできておりますので、そうしたところがきちんと確立できているのかどうか、将来の見通しは立っているのかどうかといった所を中心に質問が飛び交いました。来年度、総合事業を発展的に見直すことを考えているのですが、その時にはきちんとそういったPDCAサイクルが回るような形では制度を作れないかといった所も、財務省の方から指摘を受けております。上田市さんも非常に熱心にやっけていただいている、うちの管内の中でも有数の熱心に取り組んでいただいている地域であります。きちんとPDCA

Aサイクル等、これからもきちんと回していただけるとありがたいなと思っておりますので、運輸局としても支援する所をきちんと支援させていただければと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

#### 変更委員紹介

#### 資料確認

#### 議題

- (1) 上田市公共交通活性化協議会規約及び上田市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

#### 清水会長

それでは議長を努めさせていただきます。各委員の皆様方のご協力をお願いいたします。まずは上田市公共交通活性化協議会規約第9条第2項及び上田市地域公共交通会議設置要綱第5条第2項の規定により、委員の過半数が出席していることから、会議の成立していることを報告させていただきます。

それでは議事に入ります。

議題(1) 上田市公共交通活性化協議会規約及び上田市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について、事務局から説明をお願いします。

#### 事務局 地域交通政策課 田中（以下 事務局 田中補佐）

それでは事務局から、上田市公共交通活性化協議会規約及び上田市地域公共交通会議設置要綱の一部改正につきまして、説明をさせていただきます。

#### 資料 1-1 説明

#### 清水会長

事務局から規約及び要綱の一部改正について説明がありました。なお、協議会規約第6条第3項の規定により、会長が監査員を任命することとなっております。本日は都合で欠席されておりますが、昨年に引き続き上田女子短期大学の中西先生と、上小圏域障害者総合支援センターの唐木所長さんをお願いしたいと思います。

ただいまの説明につきまして、何か質問、ご意見等ございますでしょうか。

特段無いようですので、説明の通り、規約等の改正をさせていただくこととしてよろしいでしょうか。

一同了承

#### 清水会長

ありがとうございました。

- (2) 上田市公共交通活性化協議会事業について  
ア 平成21年度事業報告について

清水会長

次に議（2）上田市公共交通活性化協議会事業、ア 平成 21 年度事業報告について、事務局から説明をお願いします。

事務局 地域総合計画 竹内

資料 2 説明

清水会長

事務局から 21 年度事業について説明がありました。今年の 2 月の第 5 回協議会におきましても、概略を説明し、ご承認をいただいている所ではありますが、ただいまの説明につきまして、ご意見・ご質問等ありますでしょうか。

今資料 2 の説明がありました。加えまして資料 3 についても事務局から説明をお願いします。

事務局 田中補佐

資料 3 決算書説明

清水会長

ただいま、資料 2 と資料 3 ということで、平成 22 年度事業ということで説明がありました。先ほどの資料 2 も含めまして、ご意見・ご質問等ありますでしょうか。

質問・意見等無いようですので、それでは 21 年度につきましては、報告の通りとさせていただきますこととして、よろしいでしょうか。

異議なし

清水会長

ありがとうございました。

イ 平成 22 年度事業計画について

清水会長

それでは、続きまして平成 22 年度事業について、事務局から説明をお願いします。

事務局 地域総合計画 竹内

資料 2 説明

清水会長

ありがとうございました。いくつか事業がございますが、関係する委員の皆様からの補足説明をお願いします。

まずは傍陽線の迂回につきまして、担当しております真田地域自治センター建設課の堀内課長補佐から補足説明をお願いします。

事務局 真田地域自治センター 堀内課長補佐

真田地域自治センター建設課の堀内と申します。私の方から若干説明させていただきます。

前回 2 月のこの会議の承認を受けまして、再度バスルートの現地調査を行いました。また利用状況について面接方式によるアンケート調査を 1 週間行いました。その結果先ほど説明がありましたとおり、移転変更することになりました。まずルートについては、真田自治センターについてはバス停の利便性を考え、お示したルートにするものであります。また、全便迂回させる計画でしたが、畑山地区の小学生がバス通学していることから、朝の 1 便と夕方の方の 2 便は現行ルートのままとしました。

清水会長

続きまして、迂回運行を実際やっていただく上田バスさんから補足説明がありましたらお願いします。

上田バス 舟見部長

今の堀内課長補佐の方からも説明がありましたが、もともとこの迂回案にあたります本原小学校の横の線ではありますが、ちょっと正確な年月がわからなくて恐縮なのですが、平成の始め頃まではここは上田交通の豊殿線が通っておりました。この中原という新しいバス停の右上の方から県道矢沢真田線という方を通っておまして、この道は非常に狭い道を通っておりここをバスが通っておりました。当時のバスは今のバスと比べてかなり小さかったということでもなく横幅は同じです。当時は車掌さんがおまして、その車掌さんも終わりました誘導員が着いていた時代もあります。その後に関しましてはワンマン化で数年ここを通った経過があります。しかし、その路線は非常に乗車人員が少なくなってきたということで廃止になり、現在では上田市さんが廃止代替バスということで、この迂回路の上原（かみはら）のバス停の下の方から赤坂線という、豊殿線という廃止代替路線が現在も行っております。今は国道 144 号線を全てのバスが通っておりますが、迂回ルートは住宅地の真ん中ということであり現在でも潜在的な利用者がいるのではないかということで、真田自治センターの皆さんが検討した結果、またここにバスを回そうというのがそもそものお話のきっかけでありました。一応運賃の話が先ほど出ましたが、現在この本原というバス停まで上田駅から 450 円区間になっております。これと対応するのが新しくできた上原・中原というバス停で、上田駅から 450 円、真田自治センターへ行くまで 500 円、という形の料金設定で申請したいと思っております。また、合計 3 本ということで、傍陽線をもとのルートでそのまま走らせるということではありますが、これも今、ダイヤを組んでおまして、もしかすれば 4 本位元のルートで走ってくるダイヤも出てくるという形になると思います。いずれにしても、途中道が狭いということで運行には気をつけながらやって行きたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

清水会長

ありがとうございました。

続きまして、平成 22 年度の事業の予算について事務局から説明をお願いします。

事務局 田中補佐

事務局からあわせまして、資料 4 予算につきましても説明をさせていただきます。

#### 資料 4 説明

資料 2 の補足で申し上げます。資料 2 の 11 ページ、利用者へのインセンティブ施策の具体的な検討の中で施策例ということで 2 つほど紹介されております。この度、上田電鉄さんからの類似の事例ということで、イトーヨーカドー上田店・別所線お帰りキップについて資料をいただきました。このような施策も具体的に始まっておりますので、後ほど上田電鉄さんの方からご報告いただけたらと思っております。

#### 清水会長

最後にタクシーの活性化事業につきまして、タクシー協会中島委員、飯島委員から補足説明がありましたらお願いします。

#### 長野県タクシー協会 飯島副支部長

ただいまの計画の中で 8 ページ・9 ページに新しく私共のタクシー事業活性化及び観光振興に資する事業としてご提案をいただいております、そして事業内容が 9 ページの中に入っております。それでお手元に配布させております資料 5 について説明させていただきます。

#### 資料 5 説明

経過の中で、上田市 A 特定地域協議会とありますが、これは法定協議会でありまして、この協議会で地域計画が出され、その地域計画も承認され、その地域計画に基づいて各事業主が申請をして、この事業に向かっているところであります。

お手元にお配りしておりますのは、現在までやってきた事業につきましてここに写真入りで報告させていただいております。

#### 写真資料説明

#### 清水会長

ありがとうございました。せっかくですので、タクシーのアテンダントの関係、具体的な取組みなどこのようなことで評判の声がある等があればお願いします。

#### 長野県タクシー協会 飯島副支部長

始めてまもなくでございますので、苦情と申しますかそれは私の方に入っており、アテンダント日誌というものを作成しています。また、上田駅にタクシー協議会があり、その会長さんの所へ苦情等は全部行き、そしてそれを次のスタッフが見て、悪い所はすぐに改正する、あるいは関係各社へすぐ F A X で流すということをやっております。女性の方は大変評判がよろしいとの情報が入っております。男性の場合、社長またはそれに準ずる者ということですが、後ろにドライバーがいるものですからその見本をしなければいけないということで、ちょっと気を遣いながらやっているというのが実情であります。

曜日的に申しますと、女性は火曜日・土曜日でございますが、午前中・午後 4 時間です。

男性につきましては、社長またはそれに準ずる者については水曜日・金曜日、午前中 2 時間であるということであり、これはあくまでもドアの開閉の運転手補助ではなく、お客様の補助ということで周知徹底しております。

清水会長

ありがとうございました。

ただいま事務局から公共交通活性化協議会事業として、平成 22 年度事業計画について説明いたしました。本年 2 月の第 5 回協議会におきましても概略をご説明し、ご承認いただいている所ありますが、一部計画を変更したということもありまして、改めて説明させていただきました。変わった委員さんもいるようですので、ただいまの説明につきまして何かご意見、ご質問があれば出していただければと思います。

北陸信越運輸局 鈴木課長

何点か確認をさせていただきたいのですが、上田の市街地循環バスの関係なのですが、平成 22 年に入ってから順調に利用者が伸びてきているのではないかとということでご説明をいただいたのですが、その効果要因がわかるようでしたらお聞かせいただくとありがたいかなと思います。

事後評価を出していただいた時に、利用者の実態・使い方に合わない、ダイヤがあっていないのではないかとご指摘をいただいたという話があったと思いますが、実際に具体的にどの施設の利用者の方が利用とダイヤがあっていないのか、といった所がわかればお聞かせください。

目標値の話ですが、年間であかバス・あおバスを足すと 30000 人という目標値を設定されていたかと思いますが、月間を見直すと 2500 名ということで、今 7 月が 2400 名で近づいてはいるのですが、これをおそらくこのままでいくとまた達成ができないのではないかと少し気になっており、現実的な目標値に今年度見直されるということもあり得るのではないかと思い、その所を事務局のお考えを聞かせていただければと思います。丸子地域循環バスについても同じです。目標値の見直しのお話を聞かせいただくとありがたいです。

事務局 田中補佐

それでは事務局から回答させていただきます。

市街地循環バスの利用者が伸びてきた要因ということですが、これにつきましては平成 20 年 10 月 20 日から現在の循環バスの運行にしたわけですが、広報をしたりチラシ配布を行う等皆様に PR を心掛けてきましたが、なかなかご理解をいただくのに時間が掛かったという所です。最近になってようやく乗り方がわかってきたという声を聞く所があります。以前は東コース・西コースということで非常に単純な運行ルートでありましたが、8 の字の、又逆方向ということで、どこからどこに行くかということ把握していないとかえって遠回りになってしまうケースもあり、そのあたりがようやくご高齢の方にもわかってきていただけたのかと思います。半年ほど前になりますがお手紙をいただきまして、ようやく循環バスの乗り方がわかってきたということでもいただいたこともあり、新しい運行にするのに慣れていただくには非常に時間がかかる所だと実感している所があります。また、使い勝手が悪いということについては、後で説明いたします。目標が達成できるかどうかという所があります。これにつきましては非常に厳しい所もありますが、やはり乗って残そうということで循

環バス、又他の路線も含めて地域の皆様に現状を強く訴えて乗って残すということを主眼に考えていかなければ永続的な公共交通維持はできないということをまた改めてご説明をしながら、利用促進の所も改めて努めていきたいと思っております。また、丸子循環につきましては先ほど説明がありましたように、実証運行に伴います課題等が明確になってきた事から、今年の1月から見直しをして運行しております。今後乗降調査、またヒアリングを行って把握していく予定であります。評価につきましては数字としては若干上がってきておりますが、なかなか具体的な評価の声はまだ来ていない状況です。担当しております丸子の建設課に聞いてみたところ、やはり悪いことはすぐ来るのですがなかなか良いことについては反応があまりないということで、もっと反響があるか、また苦情があるかと思ったということですが、今のところ苦情的な事もなく、反響もあまり無い、若干ずつでも伸びておりますので、これについては見直しの効果も十分出てくるのではないかと考えているところであります。丸子につきましても、見直しをした効果を検証しながら、より良い形を見極めていきたいと思っております。先ほど若干話しましたように、実証運行とはいえ、頻繁に見直しを行いますとそれによってかえって運行がわかりにくくなってしまいうということもあり、必要な所は見直しをしていくところはもちろんあるかと思っておりますが、必要な時にやっていかないとかえって混乱を発生させてしまうことにもなりますので、先ほどご説明しました今までの課題を更に検討しまして、また、新たなJ T跡地の運行につきましてもあわせて双方が良い形になるような方策を調査等行いながら、より良い形を見極めていきたいと考えております。

#### 事務局 地域総合計画 竹内

先ほどご質問をいただきました丸子地域循環バスについて、どこがダイヤに合わなかったのかという点であります。実態調査で直接利用者の方から伺うと、丸子地域循環バスの利用者の方々というのは高齢者と福祉施設に通所されている方が主な利用者でありました。丸子中央総合病院と福祉施設のとんぼハウス、丸子駅前の商業施設というものが大きな目的地になります。そこに行けるような、またそこから帰るようなダイヤというのを実証運行のダイヤを作成する時にも配慮して作ったつもりではありましたが、実際今まで街中を一周で回っていたものを、西コース・東コースと分けたことによって、ダイヤ作成上無理が出てしまい、利用者にご不便を掛けてしまったという部分がありました。そこで交通事業者さんのご協力も得て、今回各コース3便から4便へダイヤを変更したということで特に中央総合病院と丸子駅前という中心市街地の商業施設への時間設定を改善することができたということです。あわせて福祉施設への配慮も高めたという見直し案になりました。

#### 北陸信越運輸局 鈴木課長

ありがとうございました。

先ほど少し話が出たのですが、財務省の執行調査の中でもやはりPDCAサイクルで目標値を達成しているかどうか、かなり厳しく見られている節があり、ある意味見せ方かなと思っておりますが、目標を高い理想を掲げられている所にちょっと厳しい見方にされてしまうというおかしな話だというのがありまして、ある意味で短期・中期・長期で短いスパンの目標とある程度先の目標、少し先の目標というものを分けて考えるということも一つのやり方なのかなというのは考えております。今年中に達成しなければいけない目標とするのか、2・3年後、4・5年後位に達成しなければいけない目標なのかということを見極めるというのも一つの手法ではないかと思っております。

高校生の関係、市街地循環バス等は高校生の利用もあるということですが、他の地域で、親御さんの送迎が多いという話を最近良く耳にする所で、特に約束というわけではないのですが、通学でバスを走らせる以上は、極力親御さんの送迎は止めてくださいという約束事を学校側と交わす、ないしはPTAの方と交わすというの、特に高校生が通年で利用されるので年間で定期を購入すればそれだけで年間 730 人の利用という計算になります。一人・二人の確保であっても、現状のバスにとっては重たい客数になるので、そういったやり方で利用者が増やすというのも一つの手なのかなと思います。

#### 清水会長

高校の関係はご意見ということで上げさせていただきたいと思います。

その他、22 年度の関係につきまして何かありますか。

先ほど事務局からの説明がありましたが、上田電鉄、電車との接続の関係について、若干補足していただければと思います。実際の状況を何人位とか、データの的なことがわかるようであればお願いしたいと思います。

#### 上田電鉄 高田部長

上田電鉄高田でございます。よろしく申し上げます。

それではイトーヨーカドーさんと共同で行っております「お帰りキップ」について簡単にご説明させていただきたいと思います。

私共の輸送人員の内訳で行きますと、昨年度 121 万 3000 人ということで、その内 16 万 5000 人位の方が観光のお客様、後は地元のご利用のお客様が乗っております。その中でも定期券のご利用のお客様が多いわけですが、そういった中で少しでも別所線の利用促進を図るということと、イトーヨーカドーさんの方についてもお客様を少しでも多く呼びたいということで、共同でお帰りキップというものを企画しました。これは前例がありまして、長野電鉄さんの方にイトーヨーカドーさんが駅店舗として入っている所があります。そちらの方で専門店街のお帰りキップというものをやっております。今回私共がまず試験的にやってみようということで、当初 6 月 30 日から 7 月いっぱいということでありましたが、かなり利用のお客様が好調であるということもありまして、イトーヨーカドーさんの方からの申し入れ等もあり 9 月 30 日まで延長することになりました。状況としましては、上田駅でイトーヨーカドーさんに限らず買物袋を持っているお客様の数を数えさせていただきました。20 日間位数えました所、トータルで 220 人位の方が買物袋を持っていたらっしゃいました。そのうち上田原というのが 170 円区間なのですが、その 170 円区間までご利用いただいた方が 130 人位いらっしゃいました。この中には定期の方、回数券、普通券の方といろいろいらっしゃるのですがそのような状況でありまして、まずは 6 割位の方が乗られる上田原までの設定をしてみたらどうかということで、イトーヨーカドーさんとお話しをさせていただき、いろいろ検討した中、やはり 2000 円でお買物をいただいた時にその最低区間である 170 円区間の利用ができるということで、まずはやってみようということで始まったものであります。

実績としましては、やはりほぼ同じ位のお客様がご利用いただいています。本来私共は利用促進ということで、お客様は増えていただきたいということで取り組んで来ましたが、まだ 1 か月位ですのになかなかその辺は見えてきていません。今後進めることでお客様が増えれば、もう少し延長していこうということも考えております。

今後の話としましては、お客様の利用促進ということだけではなく夜の時間帯についても、

例えば上田の街で飲まれた方等を対象に飲酒運転の撲滅ということも含めまして、駅の近くの飲食店の方々と連携を図って、お帰りキップが拡大できればということで今各テナントさんと話を進めている所であります。ちょっと費用負担の面等細かい部分があり、なかなかこちらの視点だけではわからないという部分もあることから、なかなか話は進まないのですが、そういったことで進めているものであります。

清水会長

ありがとうございます。

7月までのものを9月まで延長したということで、今後推移を見守っていければと思います。また新たな展開も考えられるということですので、ぜひそれが利用促進あるいは街の活性化というものに結びつけられればと考えます。今、電鉄さんの方ではいろいろなことを考えているということで、バス事業者さんもそういうものが参考に、うまく自分達の事業としてやれる可能性があるようでしたらまた参考にさせていただいて、地域のバス会社さんの方でも考慮いただければと思います。

その他、22年度事業に関係しましてご意見、ご要望等ございますか。

無いようであれば事務局からの説明の通り、説明のあった内容で平成22年度の事業を実施していくこととしてよろしいでしょうか。

一同 了承

清水会長

ご異議が無いようでありますので、案の通り実施していくこととさせていただきます。

### (3) 上田市地域公共交通会議協議事項について

清水会長

続きまして、議題の3であります。上田市地域公共交通会議協議事項について事務局から説明をお願いします。

事務局 田中主事

事務局を担当しております地域交通政策課地域交通係の田中大と申します。よろしくお願ひします。

傍陽線本原地区の迂回につきましては、議題(2)でご協議いただきましたので、説明を省略させていただきます。

上田駅と菅平高原を結ぶ菅平高原線及び上田駅と長野病院を結ぶ長野病院線の運行事業者である上田バス株式会社から、一部路線の廃止及び減便について上田市地域公共交通会議への協議の申し入れがありました。特に路線の廃止に係る案件につきましては、地域公共交通会議への協議が必要なことから、議題として協議をお願いしたいものであります。

清水会長

それでは、運行事業者であります上田バスの舟見さんからご説明をお願いします。

上田バス 舟見部長

上田バスの舟見でございます。

#### 資料 6-1 地図 説明

平成 12 年 5 月 1 日に菅平高原スポーツランドということでスポーツランド線ということで免許距離 1.2km で認可をいただいた路線であります。現在 4 本動いておりますが利用する人がほとんど皆無であるという状態が続いております。菅平高原サニアパークというのは総合運動場で素晴らしい施設であります。時期になるとラグビー・サッカー・陸上競技の大会等様々なイベントが主に夏にあることから、それをご覧になるお客様の利用が見込まれるのではないかとということで、当時、県・真田町さんから路線を伸ばしてほしいということでやりましたが、実態的にはほとんど利用者がいないということであり、廃止の手続きを行いたいということで、本協議会の議題として組み入れていただきました。

廃止の予定ですが、これは季節運行でありまして、一部 7 月 1 日から 9 月 30 日なのですが、基本的には 5 月から 6 月いっぱいの運行です。菅平方面の夏のシーズン中の運行ということで認可をいただいている路線であります。一応来期の 5 月 1 日からの運行はこれで取り止めるような計画ということであります。

一般も菅平の区議会におきまして、スポーツ大会がサニアパークで行われている時に非常に路上駐車が多いということでこういったバス路線もあるということをもっと周知したらどうかというお話もありましたが、現実には乗る人がほとんどいないということで非常に残念な結果とは思いましたが今回路線の廃止ということでお願いしたいと思っております。

続きまして、これは協議事項ではありませんが弊社の菅平高原線の運行の見直しと、それと長野病院線の運行の見直しということで 10 月 1 日を目途に減便をしたいという案であります。これにつきましては、上田市さんが地元の説明会を 4 回行いまして、その中でのご意見等随時頂戴しております。

まず菅平高原線の減便であります。これはそもそも平成 16 年に JR バス関東さんが菅平へ行く便からすべて撤退したということで、17 年度 18 年度にかけてはその JR バス関東さんの一部路線でありました西菅平という所まで弊社が延長運転ということで行いました。そのうち 18 年度頃まで非常に輸送人員が多かったのですが、年々輸送人員が減ってまいりまして、平成 20 年度には菅平高原線単独で 380 万円の赤字となりました。実は平成 18 年度から赤字になっておりまして、平成 17 年度までは当社で一番の利益の出ている路線で、他の路線の赤字をゼロではないのですが吸収していたということでした。しかし、18・19・20・21 年と赤字が段々膨らみまして、昨年度は 1000 万強の赤字となり非常に厳しい状況となっております。今回も主にお客様の少ない昼間の、特にオフシーズンですが、朝夕の便についてはどうしても高校生や病院へ通院する方等々の生活の非常に重要な便ということで間引くことはできませんが、一般的に昼間の時間帯、現時点でほとんど利用の方が少ないオフシーズンの便について減便をしたいということで、今上田市さんと協議をしている最中でありまして。

先ほどのサニアパークを廃止することによりまして、その運行系統はどうなるのかということですが、全て西菅平という所まで行くように変更いたします。上田バスの菅平高原線は菅平高原ダボスが終点の便、菅平高原サニアパークが終点の便、菅平高原の西菅平が終点の

便と主に 3 つ便がありますが、非常に時刻表記がわかりづらいので、全て西菅平の始発着という形に変更したいと思っております。

続きまして、長野病院線の運行の見直しということでもあります。弊社の長野病院線は上田駅と長野病院をピストンで結ぶ路線であります。先ほどご説明がありましたあおバス・あかバスの関係が平成 20 年 10 月から運行開始ということで、これも全て長野病院に入ることであり、その影響もあったとは思いますが非常に長野病院線の輸送人員が減っています。平成 16 年度の約半分に昨年度はなっていましたので、これはほぼルートがあおバス・あかバスと重なりますので、これについてはあおバス・あかバスと同じような扱いにならないでしょうかということで上田市さんとは検討をお願いしているということで、若干減便をしたいと考えております。

清水会長

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、補足がありましたら事務局から説明をお願いします。

事務局 田中主事

事務局から若干補足をさせていただきます。

今回上田バスが運行している菅平高原線の一部、菅平高原ダボスからサニアパーク間の廃止及び菅平高原線及び長野病院線の一部減便、また、先ほど議題となりました傍陽線の迂回につきましては事前に関係する地域等に説明会を実施しております。

真田地区には真田地域協議会、真田地域自治会長行政懇談会を始め菅平区議会、また傍陽・本原・長地区の皆様を対象に説明会を開催しております。

上田地域におきましても上田中央協議会、西部地域協議会、神科豊殿地域協議会や関連する自治会連合会や自治会にも説明をし、バス利用の厳しい実情をお伝えし、何とか地域の皆様にバスを利用していただきたいとお願いをしてきております。

以上、補足説明をさせていただきました。

清水会長

今回上田バスさんの経営改善の一環として、このような一部路線の廃止や減便という見直し案が出されました。

バスの利便性を考えると本数が多いにこしたことはありませんし、また運行区間も多い方が良いに決まっておりますが、上田バスさんからこのような申し入れがあったということは利用者の減少によりバス事業が厳しい状態、抜き差しならない状況になっているということでもあります。そういった状況の中でのただいまの説明につきまして、何かご意見、ご質問があったらお出しいただければと思います。

説明会の時の地元の皆さんの状況についてお願いします。

事務局 田中補佐

説明会の状況について若干ご説明させていただきます。

特に自治会で説明いたしました、本原・傍陽・長地区の皆様を対象とした説明会には非常に少数の方しかご参加いただけなかった状況であります。それもバスにあまり感心がないというような状況を反映してかと思えます。しかしながら当日参加された方につきましては、

非常に深刻といいますか、熱心に説明を聞いていらっしゃるようで、特に利用促進という側面ではやはり運賃の高さとかが抵抗になっているというようなご意見等も寄せられております。また、鉄道との接続につきまして、まだまだうまくいっていない所もあるというようなご指摘もありました。先ほど説明にありましたこの総合連携計画の前段に策定しました、上田地域の公共交通活性化プラン策定の時にも、バスと鉄道との乗り継ぎをスムーズにするというような形で見直しも図ってきた所ではありますが、なかなか鉄道の本数とバスの数がなかなか合わないという状況もあり、全てが満足できるような状況ではないということもあり、実際に説明会に参加した方からは自分が乗って長野から帰ってくる時間に合わせて、この位の差が出てくるとか、またもう少し早いとその前のバスに乗れるとか、具体的なご指摘もありました。ダイヤの見直しにつきましては、バス事業者さんとも相談しながら適切なものを探ってまいりたいと考えております。

#### 清水会長

説明会ではそのような状況であったということでもあります。

減便等について、ご意見をここでお願いします。

今まで通り、同じか増やすことが市民からみればありがたいと思うのですが、実際使っていない、乗ってもらえないという状況であります。非常に残念ではありますが、やむを得ないかなという状況ではないかと思えます。

事務局からの説明の通り、こういった形でやむを得ないこととして承認ということによろしいでしょうか。

地元もやむを得ないということでありまして、このまま行きますと上田バスさん自体の経営といった問題にも影響してくるという厳しい状況だということで、今回こういったことだと思えます。

それでは、特段ご異議も無いようですので、この迂回及び一部運行ルートの変更の協議事項を、この場では承認ということとさせていただきたいと思えます。

それでは今日は公共交通の関係につきまして、いろいろご意見をいただいて、これからやっていくことにつきまして承認等いただきました。せっかくの機会でありますので、先ほど説明申し上げました再生計画も含めまして、それ以外の部分もありますが、バスの事業者さんが運行している路線をはじめ、また国・県が補助をしている生活交通路線、市が補助をしております廃止路線代替バス路線、循環バスとコミュニティバス、こういったバスの関係はいずれも利用者が減少傾向でありまして、大変厳しい状況となっているのが実情であります。電車も同様な状況だということでもありますので、このような状況の中で公共交通を維持し、あるいは活性化していくということが大きな課題であります。先ほどの話の新聞記事にも載っていることでもあります。

そういった中で公共交通を自らが守る、あるいは維持していくということが非常に必要だということが思っておりますが、市としてもこの公共交通の維持に関しましては先ほど説明し承認していただいた計画に基づく事業などがありますが、それ以上にバス、あるいは電車に対して億というお金を補助し、実際に維持していくというのが現状であります。別所線につきましては安全運行ということで、今年から3カ年の運行計画ということで、毎年1億数千万補助をせざるを得ないという状況で、これは国からの補助、あるいは県からの補助もそこへ加えながら市としてやっていくという現状があります。またバスにつきましても先ほど

申しました廃止路線代替バスというようなことで、市が実際にそのバスの運行の維持費を出しているという状況であり、非常に多額なお金を市が出さざるを得ないといった状況であります。経費は何人乗っても同じだと思っておりますが、空気を運んでいるあるいは一人か二人といった状況の中で、こういった状況をいつまでも続けていくわけにはいかない、どこかで廃止あるいは減便するというような状況になるのではないかと思います。利用者数が先細りする一方で永続的に維持していくのは難しいという状況となっております。

ぜひ、せっかくの機会でありますので、活性化・再生総合事業計画の方はお認めいただいたのですが、それ以外で皆さんいつも感じられていることで、このようなことをやったら利用するのではないかとということがあればぜひご意見、ご提言をうかがえればと思っております。

真田地域代表 堀内委員

バスそのものは、いずれにしても皆さんが乗れば一番良いことなのですが乗らないということで、利用者数を増やすことは確かに大事なことなのですが、もっと経費のかからないように、今は8人とか10人とかのマイクロバスを走らせれば、経費等もかからないような気がします。素人では良くわからないのですが、そういうものはどうなのでしょう。

清水会長

貴重なご意見だと思います。

小山副会長

経費はかからなくなりますが、乗らないことは一緒です。可能性としましても小さくすれば良いことかも知れませんが、それよりは小さくしても乗らないということ、乗ってもらわないと困る、そうしないとバス路線は無くなってしまいます。皆様方が70歳位になり運転免許証を返納しなければならなくなって、バスに乗ろうという時に無いということにもなると思います。例えば、傍陽という所は人口はどの位あるのでしょうか。

真田地域代表 堀内委員

だいたい戸数で現在600位、人口で2000人位ではないかと思います。

小山副会長

2000人全体が街中に住むということとはできないのですか。極端に言いますと。コンパクトシティというものを上田市は目指しておりますので、インフラが進んでいる中心市街地に皆さん移ってもらって、それで生活する。そうしますと中心市街地も活性化するわけです。

真田地域代表 堀内委員

まず、どうして乗らないかということがあります。若い人も中高年の人もどうして乗らないかという、ひっくり返すと料金の問題が出てきます。傍陽辺りでは上田駅から700円～800円掛かります。乗用車を持っていれば、車検等を考えればバスの方が安いかなと思っておりますが、でも乗らないということなのです。

小山副会長

人が乗らなくなってきましたので、利便性は悪くなって、段々悪循環になっているのが今の状態です。

今の状態ですとこれ以上人口は増えるわけでありませんので、どんどん進んでいきすと過疎化が進んでいます。するとバス路線も何も無くなっていくという変な話になりますが、そこをどうするかということになります。

#### 上田地域代表 竹下委員

私自身は自治会長という立場ではありますが、実はあまりいろいろなことを知りません。先般の別所線の住民アンケートの中から、別所線の電車賃が高いという指摘がありました。ただ、どの程度安くすれば実際に利用が増えるかどうかというのは問題がありますが、高いという思いはその通りだと思います。別所～上田間が 570 円、その辺の運賃を下げるのが可能かどうか、下げるとすればどの程度だったらということについて、やはり考えて見ることは大事かと思えます。富山の L R T は 200 円で別所線と同じ距離が乗れます。しかも車輛は非常に快適な車輛でした。

利用に直接結びつくかどうかは別にして、例えば駅の植栽、駅をきれいにするということを通してやはり住民の関心を持ってもらうということも、将来的に見れば利用に結びつくものもあるだろうと思えます。電車の運行についてもいろいろな意見があります。例えば可能かどうかは別ですが、自転車を載せるというようなことがあります。この間私が聞いた話ですが、高校生が上田市内に通う時には、おそらくいろいろご苦労されていると思えます。丸子地域との通学ですと、丸子地域から別所線の下之郷駅との間にバスが運行されていると思えますが、そのようなことを考えると別所線の利用というものはいくつもあるのではないかと思います。

いずれにしても、乗って残そうと言うのですが、乗るについてはこれはなかなか乗る必然性がなければ乗らないわけですから、根本的な問題というのがあるのでしょうか。しかし利用促進に少しでもかかわれそうな問題ということについては、いろいろあの手この手をやって考えていきたいと思えます。私も別所線電車存続期成同盟会の会長ということで、1年間の短い任期ではありますが、いろいろな考え方あるいは知恵を出しあって何とか利用促進に結びつけたいと考えています。いろいろな努力をやる必要はあると思えます。

住民負担ということも今話題にはなっていますが、私は乗らない者が全戸一律にお金を負担するというのは、なかなか無理ではないでしょうか。もしそれをやるとするについては、よほど理解を深めるということをしていかなければいけないと思えます。先ほど市で公費負担をしてもらっているということですが、説明をお聞きしながら、市民全体で見れば一体幾らになるかなということを考えていました。もしかしたらそれは将来的にやむを得ない負担をしているのではないかと思います。

#### 小山副会長

上田市の人口が大体 16 万人位です。そうすると 1000 円で 1 億 6000 万、その程度は上田市は出しているようです。

運賃の問題ですが、長野電鉄屋代線という所も存続の問題が出て、去年位の別所線と同じようなことを行っています。沿線の人達で協議会を作らして、長野市・須坂市・千曲市に存続してくださいという要望は出しているようです。その条件としましては「運賃を下げてください」、「本数を増やしてください」、どこからでも出そうな要望は出るのですが、私た

ちは何をしますからということが出てきません。運賃も需要と供給で決めていますので、やはり利用者が少なくなればなるほど高く取らないと運営できません。ですからやはり基本的には乗ってもらう、大勢の人に乗ってもらうということが一番だと思います。それと鉄道にしわ寄せがきているのは車が優遇されているからです。皆さん利便性が高いのと、ガソリン代が安い、その分鉄道が被ってしまっている状況です。

上田地域代表 竹下委員

私が申し上げたかったのは、一旦廃止されたものを戻すということは出来ないということです。鉄道に限らず何でもそうですが、何でも残すということは無理なのです。残すべきものは何かということをよく考えて、乗り物に限らずしっかりやるべきだと思います。例えば別所線について、出来るとなった事業は全部やった上で結論を出そうと考えます。何が何でも残すというのではなく、乗って残そうといいますが、乗る必要がないものに乗れといっても無理ですし、乗らない人も含めて一律に住民負担をやれなどということもこれは現実的ではない。従って本当に残すべきものは何かということをお皆で考えなくてはいけないことということ、もう一つはやはり残すための努力というものは、全てやった上でそその後は結論を出したいと考えます。

小山副会長

そこら辺について沿線住民の方々が良く考えていただいて、協力してやっていただければと思います。

上田地域代表 竹下委員

住民負担ということが出ている以上、十分な理解と話し合いを持たなければならないと思います。住民負担ということは簡単にできることではありません。

清水会長

今、竹下委員の方から市民一人当たりの負担についての話がありましたが、別所線につきましては1億2000万、一人あたり780円位です。バスもいろいろなバスがあります。それをそっくり合算しますと820円位ということになっています。両方あわせると1600円くらいが、市民一人、あかちゃんからおばあちゃんまで1600円負担していただいて維持しているのが現状であります。更にプラスして、国・県の補助分もそこには加算されるということで、どうせそういうお金を払うのなら、もっと有効に使えるようになれば良いなといういろいろ考えることがあります。

一番乗るのは高齢者です。足が弱い方などどうしても車の運転ができない、公共交通が必要だといった皆さんに割引運賃をするようなソフト的な話ですが、さっき上田電鉄さんでは独自に買物してくる人にお帰りきっぷをサービスしているとのことでした。皆さんもいろいろな政策を市・県・国でも結構やっているのではないかということも承知はしてもらったのではないかと思います。このようなことが考えられないかということがあれば、別に今日に限ったことではないのでお出しいただければと思います。

最後にせっかくきってもらっているので神林さん、地元でいろいろ頑張っておられるので、先ほど住民負担のお話もありましたので、そのことも含めてお話をお願いします。

## 豊殿地域循環バス 神林委員長

私は豊殿循環バスの運営委員長をやっている神林です。

公共交通というのはもう皆さんわかっている通りであります、住民と利用者、それと行政、また関係する交通事業者、こういった皆さん方が連携をして動かしているわけです。

私共の地区は路線バスは走っているのですが路線バスだけでは十分でないということで、地域内の各自治会を運行できる何かを考えたい、ということからできたのが住民負担による地域内の循環バスです。スタートはしたのですが、いずれにしろこういった公共交通というのは先ほども出ましたが、利用者が少なくなった、また補助金も無くなってきた、そうすることによって廃止になってしまいますとまず復活は不可能です。廃止になる段階でいろいろな声を出すのですが、現在存続している段階で、しっかり沿線地域住民が考えないと難しい事業です。

自分は利用しないから当面は必要ない、ですが高齢というのは間違いなくやってくることで、その時にほしいと言ってもその時にはバスが無くなっているという状況になりかねません。私も先日高齢者の仲間入りをして、免許の更新で高齢者講習というものを始めて受けました。この高齢者講習というのは良いなと思いましたが、基礎をもう1度再認識する講習をやるので、自分は何となく運転できるという感覚の皆さんがほとんどだと思いますが、そういった面で自分自身の運転技術の技能をそこで再確認、再認識をさせてもらうことが出来ます。ですからこれから高齢者講習が進んでいくと、間違いなく自主的に免許証を返納する、こういった皆様方が増えるのではないかと感じもしました。公共交通というものを考えた時に、免許証を返納してしまいますともう自分の足は全く無いのですから、当然公共交通を利用しなければいけない、その時に公共交通がないというのは非常に淋しい形になりますから、現在利用はしないけれども将来に向けて住民が意識をして公共交通の必要性というものをしっかり確認しあっていかなければなりません。乗って残して乗って活かすと、この言葉通りに住民一人一人がこの公共交通というものを再確認再認識、これをする必要があるのではないかと思います。

豊殿の場合は住民年間1000円負担をいただいていますから、循環バスの状況等も住民の皆さんには年1回ないし2回お知らせをします。それだけでも公共交通循環バスに対する関心という面では高まっているのではないかと感じます。いずれにしろこれからは住民が負担をして、公共交通を残すというこのことに向けていかないと、公共交通の存続というのは非常に難しくなると思います。今の所は行政でも努力いただいているし、また、交通事業者の皆様方にも努力をいただいておりますから良いのですが、こういった努力をいただいている皆様方が無くなってしまうと、もう復活は不可能という形になりますので、そうならないように住民が参画をする、そんな雰囲気これから作っていく必要があるのではないかと感じております。

## 清水会長

ありがとうございました。

今日は特に地元の皆さんからいろいろご意見、感じている事等話していただきましてありがとうございました。

再度見つめなおして、これからこの計画に基づいて進めていければと思います。先ほども申し上げましたが、皆さんの中でまたご意見等あればいただければと思います。よろしくお願ひします。

#### (4) その他

清水会長

それでは、議題(4)その他について、事務局から何かあればお願いします。

以上を持ちまして、第6回上田市公共交通活性化協議会兼上田市地域公共交通会議の議事を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。

事務局 東井課長

長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございました。

先ほどお手元にお配りした資料の中に長野県企画交通政策課からの「乗って残す、乗って活かす公共交通」の県民大会の実施要領を配布しておりますが、ご案内をいただければと思います。

長野県企画部交通政策課 細川係長

今ご案内にありました「乗って残す、乗って活かす公共交通」についてお知らせしたいと思えます。

県民大会実施要領 説明

こういった県民大会なのですが、今日も会議の最後の方で自治会の方の意見がいろいろございましたが、やはり公共交通については無くなるという状況になって初めてどうしようという状況ではなく、常日頃から公共交通はどうあるべきかと皆さんが捉えてもらわないことにはどうにもならないと思います。ご意見にありましたように何でバスに乗らないのか、上田電鉄別所線をどうして使わないのか、ということをお話するのはではなく、住んでいる住民の方々がそのようなことを考えていく必要があると思いますので、こういった県民大会にできるだけ参加していただいて、そういう意識を図っていただければと思いますので、参加の方よろしく願いいたします。

事務局 東井課長

ありがとうございました。

それでは、長時間にわたりご審議いただきましてありがとうございました。以上を持ちまして会議を閉じさせていただきます。本日はありがとうございました。

以上