

会長あいさつ 上田市都市建設部部长 清水会長 (以下 清水会長)

変更委員紹介 翠川課長

資料確認 翠川課長

議題

(1) 上田市公共交通活性化協議会協議事項について

清水会長

それでは進行の方を務めさせていただきます。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、会議が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協議事項、ア 平成22年度事業報告について、事務局から説明をお願いいたします。

ア 平成22年度事業報告について

事務局 地域総合計画 竹内

ア 平成22年度事業報告について
報告書説明

事務局 上田市地域交通政策課 田中主事 (以下 事務局 田中主事)

資料1 資料説明

清水会長

ただいま、事務局から平成22年度の事業及び決算についての報告がありました。ここで平成22年度の会計監査報告を橋詰委員からお願いします。

上小圏域障害者総合支援センター所長 橋詰所長 (以下 橋詰委員)

会計監査報告

清水会長

ありがとうございました。

それでは、平成22年度の事業につきまして、ご質問ご意見等、お願いします。

3年間の枠組みの中で進めてきたものが、このような形になったということで事務局から説明がありました。全て予定通りに事業を実施したわけではありませんが、事業実施の効果・

成果というものは何がしかあったということであり、3年間のまとめが昨年1年間のまとめということで報告がありました。

質疑等 無し

質疑等無いようですが、22年度については報告の通りとさせていただくことでよろしいでしょうか。

意義なし

それでは、続きまして、平成23年度の事業につきまして、事務局より説明をお願いします。

イ 平成23年度事業について

事務局 上田市地域交通政策課 田中主事（以下 事務局 田中主事）

イ 平成23年度事業について

資料2 資料説明

清水会長

平成23年度の当協議会の予算の説明をさせていただきました。ご覧のとおり、先ほどの22年度と比べると、今年度からやり方が予算からも全く違うということが見てお分かりになるかと思いますが、この辺の所の説明をお願いします。

事務局 上田市地域交通政策課 柳沢係長（以下 事務局 柳沢係長）

20年以降の3年間につきましては、国の総合事業の関係で、主には上田市街地の循環バス、丸子市街地の循環バス、本原線迂回の実証運行、こういった関係につきまして、国の補助制度のもとに補助事業を受けながら、協議会が事業主体となり事業を実施したものであります。23年度からスタートするものは制度が大きく変わり、循環バスの実証運行につきましては、23年度からは本運行ということで補助対象にはなりません、新制度では補助金が直接事業者に交付されることとなります。3年間この協議会が事業主体となり、補助事業の元に協議会として事業を実施してきましたが、事業主体が市の方に移るということで、20年以降3年間の予算と23年度の予算を比較した場合には、予算規模が小さくなっているという状況であります。

清水会長

事務局より、予算の組み立てが変更になったことについて説明がありましたが、今までの3年間は事業主体である協議会に国から補助金をいただき、協議会が主体となって実証運行等進めてきました。23年度からは、それぞれの事業に対して直接この協議会ではなく、循環バスだと市が運営しており、国の方から市の方にということになるということであり、協議会としての予算としては、非常に少なくなるということです。

このことにつきまして、ご意見・ご質問等をお願いします。

予算につきましては、先ほどの説明のとおりでよろしいでしょうか。

一同 同意

ご異議が無いようですので、この案のとおり実施していくとさせていただきます。

議題

(2) 生活交通ネットワーク計画について

清水会長

議題(2)生活交通ネットワーク計画、ア 地域公共交通確保維持改善事業の概要について、本日は長野運輸支局の渡辺専門官にご出席いただいております。本年度からスタートしました地域公共交通確保維持改善事業につきまして、ご説明をいただきたいと思っております。

ア 地域公共交通確保維持改善事業の概要について

北陸信越運輸局長野運輸支局運輸企画専門官 渡辺専門官

新しい公共交通確保維持改善事業についての説明ということですので、簡単に概略を説明させていただきます。

資料3 資料説明

清水会長

今年度から、新たな枠組みの中でこういった事業の国の補助が決まってきました。その中で、上田市内の公共交通、特にバスの関係につきまして、仕組みが変わりました。

地域間幹線系統とは、従来から言えば上田市と青木村を運行している青木線のバス、こういった複数の市町村で距離も長いもの、こちらは県が主体となった協議会です。

地域内フィーダー系統とは、幹線を補完するようなバス路線について、循環バス、又は同一市内の中でももう少し短距離の路線、こちらは市の協議会です。

イ 地域間幹線系統確保維持改善計画につきまして、事務局から説明をお願いします。

イ 地域間幹線系統確保維持計画について

事務局 柳沢係長

イ 地域間幹線系統確保維持改善計画について申し上げます。

ただいまご説明がありましたとおり、市町村間を運行するバス、これについては「地域間幹線系統」という取り扱いです。上田市内を運行するバスについては、市が、今年度から新たに支援を開始するものについては国庫補助の対象になるということで、先ほどの対象要件に合致するものについては地域内フィーダー系統として補助の対象になるというものであります。なお、地域間幹線系統につきましては、県の補助金も対象になってくるということでもあります。

それでは、「地域交通の確保維持を支援する」という新たな制度の主旨ではありますが、この

制度を上田市に当てはめた場合、どの系統が今回の制度の対象になってくるかということがあります。関係するバス事業者さんとも協議させていただいたところではありますが、地域間幹線系統につきましては、資料 4-1 に補助対象要件に合致する 6 路線をまとめております。

(資料 4-1 参照)

先ほど、地バスという言葉がありました。真田線・鹿教湯線・青木線・佐久上田線、この 4 路線については旧制度においても補助対象になっていた路線であります。平成 13 年 3 月の時点で、市町村をまたがる系統、これについても新たに要件が緩和され対象になるということですので、上田市の関係については菅平高原線・傍陽線、この 2 路線が新たに今回地域間幹線系統の路線で要件に合致してくるということになります。

資料 4-2・4-3 について、それぞれ上田バス・千曲バスさんからそれぞれ系統ごとに、地域間幹線系統別確保維持計画ということで 6 系統につきましてはそれぞれ計画が出ております。

資料 4-1 2 地域間幹線系統車両取得計画について、今回地域間幹線系統として傍陽線をあげておりますが、このバスは上田バスさんの方で運行している系統であります。傍陽線で新規に車両を取得したいということで、今回取得計画が提出されております。

この幹線系統確保維持計画の検討にあたり、ご検討をいただきたい点について申し上げます。今回の補助制度の中で、

- ①幹線系統としての確保維持が必要な系統であるのかどうかの運行システムの必要性
- ②該当する幹線系統の運行形態について、利用者利率を反映し、地域に適したものとなっているか

このあたりを重点的に見ていただければと思います。

各事業所の方から、収支改善の取り組みについても説明をいただきますが、その改善ということでは協議会あるいは市においても、利用促進の取り組みということで連携して進めていく部分も出てきますので、その点についてもご意見をいただければと思います。

この 6 系統、傍陽線の車両取得計画、この計画を本日協議会でご検討いただきご承認いただきますと、幹線系統が複数の協議会をまたがっておりますので、関係市町村でそれぞれの協議会で協議が調いますと、この計画を県へ提出していくということになります。例えば佐久上田線を例にとると、東御市・小諸市・佐久市・上田市と 4 つをまたがる路線であります。それぞれの市町村の協議会においてこの佐久上田線について地域幹線系統での補助についてどうかという検討がなされます。それぞれで協議が調うと、県の方へ提出していくということになります。県におきましては、幹線系統全体を長野県的生活交通ネットワークとしてまとめていくこととなります。6 月中旬に長野県交通活性化協議会が予定されていると聞いております。その協議が調うと 6 月末までに国土交通省の方へ県のネットワーク計画が提出され、国土交通大臣の認定を求めていくという流れになります。

清水会長

最初に地域間幹線系統確保維持計画につきまして、バス事業者の皆さんから説明をいただきたいと思います。上田バス舟見委員から、関係する路線について説明をお願いします。

上田バス(株)運輸部長 舟見部長 (以下 舟見委員)

今回、地域間幹線系統ということで、千曲バスさんとともに今まで地バスの補助金という

ことで真田線というものがりましたが、今回の補助要綱の緩和ということで菅平高原線及び当社の傍陽線が該当できそうだということで今回協議会に協議をお願いしました。

資料 4-2 最初に菅平高原線があります。皆さん、この地区の方ですから、説明する必要はないと思いますが、上田駅～菅平高原まで行っている路線バスです。菅平地区においては、冬はスキー・夏はスポーツ競技ということで、一見観光路線的な意味合いが多いと思われる住民の方もいるかと思いますが、菅平地区にはたくさんそこに住んでいる方がおり、公共交通が路線バス一つしかないということで、菅平地区にお住まいの方が上田市に買い物や通院等で来るため、住民のために非常に大事な路線だという認識のもとに今まで運行してまいりました。

人口の減少あるいは自動車の普及により、バスの利用者が年々減少してきており、7・8 年前までは菅平高原線は黒字でしたので、こういった補助をお願いするという状況ではなかったのですが、資料 4-1 の輸送人員について見るとわかるように、菅平高原線につきましては平成 20 年～22 年にかけて、右肩下がりになってきております。平成 22 年に一部減便させていただきました。その結果、収支率は一部改善したかに見えましたが、利用客離れは食い止められず、3 年連続で赤字という形になっております。こういった中で、菅平高原の人々にとっては、菅平高原線はぜひ補助金をいただきながら、地元のニーズがある以上運行させていただきたいと思っております。

運行の定量的な目標ということで、菅平高原線の収支率 75%、乗車密度 5 人以上と書いてあります。収支率というのは例えば 100 円の費用で収入がどのくらいあるかということであり、平成 20 年 10 月～21 年 9 月までの実績は 89%ありました。100 円の費用をかけて運行している中で 89 円の収入があったということで、パッと見ると 75%以上というのは達成しているように見えますが、21 年 10 月～22 年 9 月の実績が 75%と下がってきております。今後も下がることを見込まれますので、収支率 75%というのは必ず確保するという目標にさせていただきました。

乗車密度であります、平成 20 年 10 月～21 年 9 月までが 4.4 人、21 年 10 月～22 年 9 月までが 4.1 人とやはりこれも減っております。

乗車密度というのは専門用語で聞きなれない言葉だと思いますので、乗車密度の出し方を説明します。収入を実車走行キロ（実車というのはお客様を乗せて走っている距離）で割り、それを平均賃率というもので割ったものが乗車密度という数字であります。1 便あたり 5 人以上の乗車密度という数値がありますが、5 人以下の場合はお客様が乗っていない路線とみなされるという数字です。この 5 人以上の確保というのは乗合事業者にとっては大事な数字であります。

運行による効果について、菅平高原線は無くなると非常に困るということではありますが、今の菅平地区の高校生はマイカーの送迎の方がかなりいらっしゃるという形ですが、そうは言ってもまだまだバスで上田市内に通学する生徒さんもたくさんいます。そういった形でまず高校生、あるいはお年寄りの足の確保という形に効果が見込まれるということでもあります。

収益改善のために行った取組状況ということで、当社は菅平線・傍陽線・真田線と 3 路線あり、基本的にはどれも同じですが、地元説明会というものを開催し、それぞれの菅平地区・長地区・傍陽地区の方に来ていただき、上田バスの現状及び利用促進についてお願いをしました。その他バスの時刻表については、真田自治センターさんの方で全戸配布をしていただいたという形であります。弊社としましては独自の時刻表を作成し、駅前のバス乗り場で配布しております。

資料には書いておりませんが、エキスパートという路線検索のソフトがありますが、例えば横浜駅から菅平とすると、上田バスの路線が出るという形で出来上がっております。インターネットでも一般の人が利用しやすくするという取り組みは現在も進行形で続いております。

バスの事業というのは、そのうちの原価構造の 6 割弱が人件費になります。人件費は削れるところは削っていくというような状況で、そういった中で非常に苦しい局面を迎えているということですが、さらに細かい経費節減等々を進めて参りたいと思っております。結果が出れば随時報告していきたいと思っております。

今後の収益改善に向けた取り組みについて、(仮称)真田地域公共交通利用促進協議会という真田地域自治センターさんの主導の中、上田市さんも含めて、真田地域の学校あるいは連合会、バス事業者等々で、これからどうやってバスの利用促進を図るかというような協議会を作ってください、その中でよりたくさんの人に乘っていただくようなバス会社、あるいはサービス形態にもっていききたいと思っております。

菅平であります、平成 13 年以前の市町村の枠組みということで、旧真田町・上田市の旧 2 町村またがっており、系統も 10 キロを超えるということで、今回の規制緩和に伴って広域行政圏の中心地、いずれにしても複数市町村間等々についてという文章とさせていただきます。

真田線・傍陽線も基本的には同じ旧真田町ということで同じであります、真田線につきましては従来の地バス補助をいただいております。真田線の収支率であります、現在 71%、乗車密度は現在 3.2 です。

傍陽線も要件の緩和により、そちらも地域に上げられるというような形になっております。傍陽線の収支率 45%と書いてありますが、現在 47%、これ以上下げられないようにすること、乗車密度は現在 2.8 人です。これについても 5 人以上になるように努力していきたいと思っております。

収益改善及び今後の取り組みについては、先ほどの説明で省かせていただきます。

千曲バス(株)営業課長 三浦課長 (以下 三浦委員)

千曲バスで現在運行している路線については鹿教湯線が 2 系統、鹿教湯車庫～下秋和、丸子～下秋和、青木線が下秋和～青木、佐久上田線が勝間～下秋和、現在地バスの方で補助をいただいている路線であります。こちらの各路線等ですが、鹿教湯線については鹿教湯～大谷まで通勤通学される方、買い物・通院のお年寄り等の交通手段、青木線についても当郷～上田駅まではバス以外に手段がないという中で運行させていただいております。佐久上田線については、沿線市町村佐久市・小諸市・東御市・上田市とまたがっていることになり、主に国道 18 号等の幹線道路を走っているわけですが、しなの鉄道・小海線の一部と並走している部分もありますが、幹線道路を走る中で、7.1 キロ範囲内にバス停がありますので、沿線に多くの病院や施設がある中の公共交通手段若しくは買い物等で利用される、通勤通学についても利用されている方もいらっしゃるの必要な路線であると考え、今現在まで運行しているような状態であります。

定量的な目標・効果についてですが、具体的な数字を入れておりませんが、まず各路線に共通して言えるのは、県下のキロ当たり経常費用というのが 390 円と数字として出ておりますが、弊社での前年実績を見ますと約 374 円キロ当たり経常費用という数字が出ております。これについては毎年県下のキロ当たり標準経常費用を下回っておりますので、継続して人件

費等を抑えていく中で確保していきたいと思えます。

要件についてですが、今まで各系統とも地バスの補助をいただいている中で、輸送量や平均乗車密度、1日当たり運行回数、これについては全て今現在の条件を満たしている、数字を確保しております。具体的な収支率についてですが、鹿教湯線については約60%、佐久線・青木線については約70%以上の収支率を弊社としては目標にしております。ちなみに前年実績でいきますと、佐久上田線が約69パーセント、鹿教湯線が59%、青木線が72%という現状になっております。輸送量を確保することによって、収支率も上がっていくと思えます。

運行による効果についてですが、各路線ともに他に交通手段がないという路線もありますので、お年寄りや通勤通学に利用されている方にとってはこの路線が無くなってしまいうのは移動手段が無くなってしまいうということと同じことになってしまうので、今後とも継続していきたいと思っております。

また、収支改善に向けた取り組み等についてですが、弊社においては4月、10月、若しくはしなの鉄道さんJRさんのダイヤ改正に伴い、上田駅等の接続については、時間調整等を行っております。また、弊社は高速バスについても運行しておりますが、お客様で高速バスを使って東京に向かう路線について接続が悪いという話等もあります。路線バスと高速バスを結ぶような時間帯の設定等行っております。また時刻表については従来どおり配布しており、路線バス等のお客様については配慮しております。

今後の収支改善に向けた取り組み等についてですが、最近で言いますと、佐久上田線について渋滞等の時間的なバランスが悪いというお客様の声等もあり、そちらについては沿線調査を行い、時間帯の見直し等を行っております。また、経費削減については、人件費についてはもう減らせるところがないという位まで減らしている中で、今年度弊社として大きな事業としてはドライブレコーダーの導入を考えております。これについては、事故等があった場合、車内・車外の様子を時間的に記録するものになりますが、事故の削減、お客様とのやり取りに関する表現の統一等、このあたりで活用することによってより経費の削減につながると思い、今年度購入を予定しております。

昨年度行ったものについては、児童虐待等のキャンペーンというのがあり、それに伴い地域の皆様にバスの塗り絵を描いていただき、車内で掲示等をした経緯があります。そういったことにより、普段バスに慣れていない親子連れの方が、そういったものを見ていただくために、より身近に感じていただけるようなバスとして、掲示した経過があります。

いずれにしても鹿教湯線・青木線・佐久上田線ともに今後も引き続き運行していきたいと思っておりますので、ご審議の方よろしくお願ひしたいと思えます。

清水会長

資料4-2 バスの車両の関係お願ひします。

舟見委員

上田バスの方であります、地域間系統ということで、車両取得計画について説明いたします。

新規車両導入を予定する系統は傍陽線であります。車両の取得にかかる目的・必要性については、傍陽線に関しましては昨年度の実証運行で中原迂回という路線があり、本原小学校の前は非常に狭い道を通っております。今まで傍陽線は大型でも大丈夫でしたが、中原を迂回することによって小さいバスでないとすれ違ひができないということで、車両運用に苦労

しております。なるべく中型車両ということで運行しておりますが、今回新たに小型マイクロバスを使ってそちらを傍陽線に当てたいということで、24年度の事業として1台購入したいということで計画しました。新車導入によって、高齢者にとってより乗りやすい車両になり、利便性が上がり経済性が向上するという形であります。

清水会長

今、2つのバス事業者から説明をいただきました。それぞれ非常に収支が厳しく、今までも国・県の補助があって運行してきた、あるいは上田バスにつきましては、一部は従来から補助に加えて、今年度から新たにこちらに入れてくるということで考えているものであります。今の事業者からの説明等について、ご意見・ご質問等をお願いします。

信州大学工学部土木工学科 小山教授（以下小山副会長）

形式的な質問なのですが、項目の1から7の中で、何も記入されていない項目があっても申請できるのでしょうか。

地域幹線運行にかかる目的・必要性も文書が全く同じで、路線の名前だけ変えている、これも審査の時にチェックされると困るようなことにはならないのでしょうか。

長野県企画部交通政策課交通企画係 田川主任（以下田川委員）

今のご質問ですが、まずは「広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由」というのは、基本的に国の方で広域行政圏の中心市町村というのは定められております。定められた市町村以外の市町村にアクセスをする幹線系統については、県がその市町村が広域行政圏の中心市町村であると認定しなければならないということになっており、この上田市については広域行政圏の市町村であるということが補助金の要綱にすでに定められており、ここの記載は基本的には実は無くてもいいと思います。特例で県が認めなければならないものにのみ、こちらの欄に記載いただくということになっておりますので、基本的には必要ないということです。

幹線系統の運行に係る目的・必要性の部分ですが、確かに書かれている内容基本的には同じだと思います。バスの必要性ということ言えば、当然、通勤・通学・通院、学生や高齢者の足を確保する、交通弱者の足を確保するという意味ではどうしても似通った文章になる所だと思います。実態に即していれば認めていきたいと思います。

清水会長

計画の文章については工夫できるものは工夫していただきたいと思います。

千曲バスさんと上田バスさんの計画期間は、上田バスさんは23年度から、千曲バスさんは24年度となっておりますが、どちらが正しいのでしょうか。

田川委員

千曲バスさんの計画については23年度の補助については、今までの補助制度の経過措置というものが設けられており、新しい計画、この地域間幹線系統の計画については経過措置がある関係で、24年度からの計画ということで構いません。ただ、上田バスさんの計画については、新しく今度の補助制度で認定される菅平高原線・傍陽線については新制度での4月からの計画ということになりますので、23年度からの計画となります。真田線は今までの旧制

度の経過措置ということが適用され、24年度からの計画ということになり、実際には基本的に同じような内容になりますが、菅平高原線と傍陽線については、23年度～25年度の3ヵ年計画、それと真田線を加えた3系統について、24年度～26年度の3ヵ年、3ヵ年計画を2本提出していただくということになりますので、内容的には変わらないと思いますが、そういった計画の作り方で県へ提出いただくようお願いいたします。

清水会長

市民の代表の皆さん大勢お集まりであります。こういったことで上田市に關係するバス路線を、地域間幹線系統別確保維持計画の路線に位置づけて行くかどうかというのはここでの一番の議論の主目的であります。その観点で何かご意見あれば出していただければと思います。

真田地域はバスしか今公共交通がない状況であり、その維持が必要だからと今ここに挙げて、国の補助・県の補助もいただき地域間幹線系統のバス路線を維持していこうということを考えております。真田地域の代表というわけではありませんが、田中委員、極端にもういらぬという声が多ければ計画を上げていくことはできないというのが実情であり、地元の状況とお考えが何かあればお願いします。

田中委員

高校生とか、利用数自体が少なくなっているのは少子化の中で当然のことだと思えます。それに伴って公共交通の關係が収支的に割が合わないということで路線を廃止して良いのかというのは、私とすれば反対するところです。その交通機關を利用する選択肢については、都会については無数にありますが、過疎地になってくると交通機關が一つしかないという感じがあると思います。その交通機關が一つ無くなってしまふということは、上田に出る手段についても全く無くなってしまふということがあると思います。収支が合わないから廃止していってしまうということは反対するべきことであると思えます。

清水会長

こういう形でぜひ残してもらいたいということでよろしいでしょうか。

田中委員

利用する人が、極端に言えば一人でもある限り、公共交通機關というのは無くなってはいけぬと思います。

清水会長

ありがとうございました。

その他に、ご意見・ご質問等お願いします。

田川委員

実は今回、県から各市町村での協議会において、幹線系統と言われる系統についてご協議をいただきたいということで、県からお願いをしてこのような形で今回計画を提出していただき、皆様にご議論をいただいているところであります。その背景というものをお話させていただきたいと思えます。

実は今回、国の制度改正の中で、地域の住民や利用者の意見をこのバス路線の運行というものにも反映していただきたい、地域内を運行されている地域内フィーダーと言われるようなバス路線も含めた補助形態ということで、地域内フィーダーについても複数市町村間を運行するバスにどのように接続されているか、そういったものを考慮する中で補助対象とするかどうか、地域間系統と地域内フィーダーとの総合的なネットワークの中で補助対象系統を決めていくというような形の要綱が決められました。

今までどうしても地域間のバス路線については、県や市が補助しているということで市町村内での議論はあまり無く、どうしてもバス事業者が主体となって運行するのみで、なかなか利用促進策や収支改善というものが進まなかったということで、地域でぜひ議論していただきたいということで、県としてもそれぞれの市町村協議会の中でご議論をお願いしたところです。どうしてもこの地域間系統については事業者任せになっている所もありましたので、今後も引き続きこういった場で、事業者が行っている系統であります。市町村が運行しているバスと一緒に利用促進策等を実施していただきたい、そういうことを行っていくと、継続してバスが残って運行されていくと思います。何か策を打っていかないと、どうしてもバス系統は廃止されていってしまうものが多くなってきております。利用者も少なく、高校生等も少なくなってきている、いろいろな社会状況が変わってきております。何とか利用者の足を確保するためにも、地域での議論を継続的に実施していただき、利用促進が進むようお願いしたいと思います。

清水会長

ありがとうございました。

そういった観点での協議の場という中で、ご意見等お願いします。

今真田地域の代表の方、発言いただきましたが、その他いかがでしょうか。

県の方からそのような話をいただきましたが、どちらかというと市町村地域間は今までも補助をいただいていたわけですから、その中で維持してきたということでそのままの継続ということでもあります。当然利用者があり、ぜひ残していきたいということです。また、新たに真田地区の2路線が該当になるということでもあります。こういったことでこの計画に位置づけていくということで、県の方に上げるということでもよろしいでしょうか。

一同 賛同

ありがとうございます。

それでは、次に、地域内フィーダー系統確保維持計画について、上田市生活交通ネットワーク計画について、事務局から説明をお願いします。

ウ 上田市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）について

事務局 柳沢係長

それでは、フィーダー系統の関係について申し上げます。

資料5 上田市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）をお願いします。

フィーダー系統ですが、要件として新規に市町村が支援を開始する系統であるということ

が、今回示されている要件です。23 年度から新たに支援を開始するということが、大きなポイントになってきます。上田市におきましては、今年度新たに支援を開始する路線としまして、信州上田医療センター線、塩田線、室賀線、この 3 路線が今年新たに支援を予定している路線となります。先ほど地域間幹線系統との接続がどうなっているかというお話がありましたが、この 3 つの系統につきましては全て上田駅で接続をしておりますので、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であるとの要件は満たすということになります。

昨年度まで先ほどから出ております総合事業におきまして実証運行を実施してまいりました上田市街地循環バス、丸子地域循環バス、上田市街地循環バスについては上田バスさんが運行するものと千曲バスさんが運行するものそれぞれ分かれております。これにつきましては、本運行という形で今回の制度におきましても補助対象にさせていただけるということでありま

す。

先ほどの地域間幹線系統と同じ項目で、資料 5 にまとめております。

次に、上田市のネットワーク計画ということで、フィーダー系統の関係についてまとめております。3 路線につきまして、それぞれ事業者さんから出していただいたものを、この計画は 1 本の計画という形でまとめます。

この 3 路線につきまして今回の地域公共交通確保維持事業により、3 路線の確保維持を図ってまいりたいという内容であります。

資料 5 資料説明

検討いただきたい視点につきましては、先ほどこの系統が確保維持の必要な路線なのかどうかというあたりです。それと運行形態が利用者のニーズに合致し、地域に適したものであるか、同じような視点でご検討いただければと思います。

このネットワーク計画ですが、本日の協議会で承認いただきますと、この計画を 6 月末までに国交省に提出させていただき、国土交通大臣の認定を求めていくという流れになります。

清水会長

それでは、この資料の中でそれぞれ事業者の方から補足して説明をお願いします。

まず、上田バスさんからお願いします。

舟見委員

定量的な目標・効果ということで、(1) 事業の目標について

先ほど地域間の方でも説明しましたが、1 キロ当たりの運行コスト 390 円ということで、長野県の地域キロ当たり単価が 390 円ということで、それ以内で運行したいということが目標となります。

また、信州上田医療センター線の収支率を 75%以上、現在 71%です。塩田線・市街地循環バスの収支率を 38%以上という形で、こちらも現在 30%となっております。

上田バスの事業の効果について、塩田線については上田電鉄の別所線が別所温泉から上田駅間という形で結んでおりますが、そこから大きく迂回して、特に西塩田地区は駅までが非常に遠いということで、交通不便地域の解消ということで非常に大事な路線ではないかと思われませんが、収入が右肩下がりという形になっております。この際地域内フィーダー系統ということで承認になればと思っております。

また塩田線につきましては、途中別所線の塩田町駅、上田駅で接続しております。効率的な運行体系として評価ができるのではないかと考えております。

信州上田医療センター線、以前は国立病院線ということで、当社で運行しておりましたが、4月1日に名称が信州上田医療センターに名称変更したことにより、系統の名称も変更しました。これは上田駅と信州上田医療センターをピストンで結んでいる路線であります。これにつきましては、以前は周辺の緑ヶ丘地区等々についてかなりの住民がおりましたので、かつてはたくさん利用していただきましたが、最近は輸送人員も減っているという形であります。

一方、資料5に輸送人員の推移もありますが、上田市街地循環バスの青バス・赤バスが国立病院に乗り入れたという影響もあってかなり信州上田医療センター線自体輸送人員が減っております。これは上田駅からピストンのように非常に便利な路線ということで、上田駅、及び地域間幹線系統等上田市の中核拠点病院である信州上田医療センターを効率的に結び、病院従事者及び周辺住民の利便性を図っていくことが事業の効果として見込まれます。

清水会長

それでは、千曲バスさんをお願いします。

三浦委員

室賀線についてですが、こちらの方のコストについては地域間の方の佐久上田線・青木線鹿教湯線とともに390円台と地域標準費用を下回る数値転向をしたいと考えております。

収支率についてですが、今現在室賀線については50%を割っているような状況です。こちらの方については60%台にしていきたいと思います。

効果についてですが、室賀線というのは室賀地区から上田方面へ運行する路線になりますが、室賀地区のお子さんが川西小学校、第六中学校へ通われている中で、特に川西小学校についてはもちろんスクールバスも運行しておりますが、それとは別に登下校が低学年・高学年と時間帯がずれている関係もあり、スクールバスの他に定期バスをスクールバス併用というような形で今現在運行している路線にもなっております。この路線が今まで補助がなく、自社運行ということで営業してきたわけですが、これについて利用者がかなり少なく、今現在平日のみの運行ということになっており、そのため輸送人員もかなり落ち込んでいる部分もありますが、特に室賀地区については継続して運行していかないと、特にお年寄り・子供たちの通院・通学の確保ができなくなってしまう路線であり、今後とも運行していききたいと考えております。

市街地循環バス、丸子循環バスについては、コンサルタント業者の調査の状況により、運行計画を随時変更してきた経過があります。今後とも継続して運行していききたいと考えております。

清水会長

それぞれ、説明をいただきました。これにつきまして、ご意見・ご質問等をお願いします。

循環バスの関係はどちらかというと市が主体でやっていると思いますが、事業の目標等、事務局どうでしょうか。

事務局 柳沢係長

運行コストと収支率を項目の中で記載するという指示をいただいております。特に利率関係に

についてはここでは掲載しておりません。

清水会長

市街地循環バスの収支率は、上田バスの所に書いてある数値は両方共通ということで良いでしょうか。

事務局 柳沢係長

そうです。

清水会長

この辺につきまして、委員の皆様の意見をいただければと思います。

フィーダー系、生活路線ですが、上田市の系統路線図を見てもらえばわかりますが、この他にもバスが走っています。これは従来から赤字路線ということで、上田市が赤字を補填する形で廃止代替バスということですずっとやってきたというものであり、そういうものについては当然これからも上田市が補填する形でバスを走らせるということ考えております。国の方で新たな制度の枠組みができ、そういった路線にも国の方で、新たに今年から補助するようなもの、今まで市が補填していなかったものについては、こういった形で位置づけられれば、国の方から補助が認められるということであります。市として、そういった市単独だけではなく、国の補助も得ていきたいということでバス事業者の方と相談しながら、そういった路線を今回この計画に充ててきたということであります。市としましては、従来からあったものに対しても、国からの補助をいただければ、同じバスですのでありがたいのですが、当面はこのような中で運用していくということで考えていきたいということであります。

今日お見えの市民の代表という形で申し訳ありませんが、上田地域代表の宮沢さん、ご意見をお願いします。

上田市自治会連合会（上田地域代表） 宮澤委員

私は塩田ですが、つい最近上田バスさんの方でやっていただいている塩田線ですが、これも地域の努力にかかわらず、昼間などあまり乗ってなくて申し訳ないのですが、1便減便するというような話でこれも仕方無いという話がありましたが、ここに書いてあるとおり、特に西塩田地区は自家用車など使えない高齢者が上田に出てくる場合にぜひ必要、存続はしていただきたいとここに良い文章を書いていただいております。室賀の方もお話のとおりですが、ぜひともこの事業でやっていただきたい、存続していただきたいと思います。

上田市自治会連合会（武石地域代表） 小宮山委員

基本的には利用される方がいるということの中では、ぜひ運行をしていただきたいと思っております。いずれにしても最近高齢者の方の交通事故が多いということで、できるだけこういう交通手段で移動してもらえればありがたい、こういうことになれば無ければならないということになると思います。

上田婦人団体連絡協議会 鈴木副部長

バスを見ると、やはり乗っている方たちが少ないというのが目につきます。無ければどうにもならないというところで、やはりそれぞれ地区でこういう問題を具体的に話し合い、で

きるだけ乗りましょうという運動のようなものを起こさないと、啓蒙のようなものやっ
ていかなければいけないと日頃から思っています。具体的になかなか区長さんたちと話し合
うという機会が無かったもので、これからもみんなで話を持っていくようにしたいと日頃
からは思っています。

清水会長

地域の皆さんとの話し合いは昨年持ったと思います。バスの運営が厳しいという中で、千
曲バスさん、昨年までは市から室賀線には補助は行っていなかったもので、このままで行く
と廃止せざるを得ないという中で、地元の皆さんと協議をした中でそういう意見を聞いて、
市としても補助金をつけて残していこうとした経緯があります。たまたまそこに国の補助が
認められるということで、今回この計画に載せたという経緯があります。

真田地区も昨年来協議会を組織していただき、何回か地元の対応をやっていくというこ
とで、ぜひそういう盛り上がりが必要かと思っておりますので、よろしくお願ひします。

小山副会長

バス路線、今委員さんからご指摘がありますように、乗って残すということが大切だと思
います。松本市は松本市職員のマイカーを規制し、職員の皆さんは公共交通機関を乗って
くださいということになっています。ぜひ上田市の職員も、バスを残すためにそのような運
動をしてほしいと思います。

清水会長

少し耳に痛い話ですが、市としてもノーマイカーデーを実施したり、何キロ以内はマイカ
ー自粛、特に電車の存続もあったりして、上田電鉄のバスに定期を買って乗るように、松本
市ほどもでの規制はやっておりませんが、そういった方法も考えていければということであ
ります。

その他に何かご意見・ご質問等ありますか。

無ければ以上説明したものに対しまして、生活交通ネットワーク計画に載せるという形
でご承認いただけるということですのでよろしいでしょうか。

一同 承認

ありがとうございます。

もう一つこういった計画の説明をお願いいたしますが、エ 上田電鉄(株)生活交通改善事業
計画について、事務局から説明をお願いします。

エ 上田電鉄(株)生活交通改善事業計画について

事務局 田中主事

別所線安全対策事業の関係になりますが、今回の国の制度におきまして、地域公共交通バ
リア解消促進等事業の鉄道軌道安全輸送設備整備事業の補助対象となります。

6月1日に、当協議会の分科会であります別所線再生支援協議会におきまして、上田電鉄(株)
生活交通改善事業計画について協議が行われ、計画については承認されたところであります。

本日は計画の内容につきまして、上田電鉄の高田委員から説明をいただきます。

上田電鉄(株)取締役管理部長 高田部長

別所線の利用促進、活性化に日頃よりご協力いただきありがとうございます。

今、事務局からお話がありました、上田電鉄生活交通改善事業計画について説明いたします。これは先ほどお話がありました資料の生活交通ネットワーク計画というものの、別の形のものであります。鉄道事業につきましては、特に安全対策事業につきましては、こういった様式ということで国の方から指示があり作られたものであります。

内容につきましては同じように、「1. 事業の目的・必要性」ということで、これまでも国・県・市の補助をいただきながら、別所線については施設の安全性向上に取り組んでまいりましたが、引き続きそれについて取り組んでいくということで、今回の補助制度を活用し取り組んでいきたいということであります。具体的には①から⑤まで上げております。

資料説明

2. 事業の定量的な目標及び効果として、22年度の輸送人員につきましては、新聞等の発表がありましたが、21年度121万3,000人、22年度119万1,000人ということで、対前年21,000人、1.8%減少しました。そういったことで、私ども少しでも利用されるお客様を減らさないようにということで、安全の対策を行っていくものであります。

今回の事業計画につきましては、5カ年の計画を載せておりますが、まず求められているのは今年度、23年度の事業であります。今回23年度の事業を行うにあたり、それぞれの負担者、負担額が記載されております。

5. 計画について、23年度から27年度まで、先ほどの5つの項目について実施していきます。レールの交換につきましては、来年度まで行うことで別所線全線が50キロレールに変わります。また、橋梁につきましても後3橋梁塗り替えることにより、ほぼ橋梁については健全な状態になります。残る3項目、マクラギ交換・道床交換・踏切保安装置につきましては、数が多いということもあり引き続き行っていきたいと考えております。

6. 協議会の開催状況と主な議論ということではありますが、別所線につきましては平成17年2月に、別所線再生支援協議会ということで、協議会が立ち上げられております。これは先ほど事務局からもありましたように、協議会の分科会と位置づけられておりますが、第1回目の会議が平成17年2月に開催されました。その後本年6月1日まで、9回実施しております。それぞれ「乗って残そう戦略プロジェクト」ということで3つのチームに分かれ、いろいろな取り組みを行い、活動してまいりました。その活動の協議会の構成メンバーとしては、行政・交通事業者、オブザーバーとして北陸信越運輸局さんがおります。その他の会員として、地域の団体、別所の観光協会等入っております。こういった形で23年度のものにつきましては、別所線再生支援協議会名で申請を出したいと考えております。

清水会長

これは報告ということではありますが、何かご質問等あれば、お願いします。

無ければ続けさせていただきます。

議題

(3) 上田市地域公共交通会議協議事項について

清水会長

議題(3) 上田市地域公共交通会議協議事項について、ア 豊殿地区循環バスのルート変更について、事務局から説明をお願いします。

ア 豊殿地区循環バスのルート変更について

事務局 田中主事

豊殿地区循環バス運営委員会より、豊殿地区循環バスのルート変更につきまして、上田市地域公共交通会議へ協議の申し入れがありました。本件につきましては、すでに長野運輸支局へ届出がなされており、軽微な変更にあたるため、事前に地域公共交通会議にかけなくても良いが、報告は行うということで、長野運輸支局と協議済みです。本日はルート変更についてご報告いただきます。

清水会長

それでは、こちらの運行事業者であります菅平観光タクシーの飯島委員より説明をお願いします。

菅平観光タクシー 飯島委員

22年度の地域公共交通活性化事業の中で、タクシー事業への活性化及び観光事業に実施する事業ということで、大変ご支援・ご協力を賜りましたことに、厚くお礼申し上げます。

なお、最後の委員会において、この事業を継続して推進するようという委員さんの意見もいただいておりますので、これを推進してまいりたいと思います。

本来でありますと、運営主体であります豊殿地区循環バス委員会の委員長が説明するのが良いのですが、変わって運行させていただいております私の方から説明させていただきます。

資料7 変更点説明

清水会長

今の循環バスのルート変更につきまして、ご質問等をお願いします。

無いようですので、このような形で承認をいただいたということで進めたいと思います。

続きまして、イ 武石デマンド交通発着限定地の増設について、事務局から説明をお願いします。

イ 武石デマンド交通発着限定地の増設について

事務局 田中主事

武石地域のデマンド交通につきましては、上田観光自動車(株)及び和田バス(有)の2社が運送事業者となっておりますが、発着限定地の増設について、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。本件につきましては、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

デマンドバスの事業主体であります、武石地域自治センター建設課から説明をお願いします。

武石地域自治センター建設課 犂山課長

現在武石地域を運行しておりますデマンド交通の発着限定地の増設について、説明させていただきます。

資料 8 資料説明

清水会長

デマンド交通の発着限定地の増設ということで、武石地域自治センターから説明がありました。これにつきまして、ご意見・ご質問等をお願いします。

無いようですので、このような形で承認することとしてよろしいですか。

一同 承認

今、買い物弱者といった方が全国的にありますが、当上田市においても市街地もそのような状況がありましたが、それについては解消されつつあります。武石地域においてはジャスコが閉店し、マツヤが移転したということで、利用者が同じ所を通るなら、そこへ止まる形でという要望が非常に多く、センターの方でこういった形にしていきたいということであり、広報等をしっかり行って進めてもらいたいと思います。

それでは、最初に設定されました議案については以上であります。

今日は制度が変わったということで、時間も長く、内容も盛りだくさんでありましたが、実際バスにつきましては、国・県が補助をしている生活交通路線、市が補助をしてきました廃止路線代替バス路線、どちらも利用者が減少して、大変厳しい状況になっているということで、それらを維持していくということは大きな課題になっております。会議の冒頭でも申し上げましたが、過度に車に依存した現在の社会において、こういったものを維持していくということは非常に難しいわけではありますが、乗って残すということで、そういう意識がぜひ必要だということであり、地域の皆さんが、公共交通機関を公共財、みんなのものという認識でぜひ守っていただくということが必要だと思っております。

今日は年度代わりであったり、制度が変わったということで、中身が慣れない用語等あったりわかりにくいところもあったかと思っております。こういうことが国全体の課題でもあり、上田市にあっても課題になっているということでぜひご理解をいただきたいと思っております。また地元それぞれの立場で、公共交通の活性化ということでご協力・ご支援をお願いしたいと思います。

以上を持ちまして、第 8 回上田市公共交通活性化協議会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 翠川課長

長時間にわたりありがとうございました。本日の日程を無事終了させていただきます。
委員の皆様には、今後も引き続き公共交通活性化のためにご協力いただきますようお願い
します。

以上