

上田市公共交通活性化協議会 会議録

1	協議会名	上田市公共交通活性化協議会
2	日時	令和6年6月5日（水曜日） 13：30～16：00
3	会場	上田市役所 本庁舎5階 大会議室
4	出席者	26名中 21名出席 別紙名簿のとおり
5	会議概要作成年月日	令和6年6月14日
協議事項等		

1 開 会（事務局 上田市交通政策課 横沢課長）

2 あいさつ（佐藤会長）

3 委員の紹介（名簿配付）（事務局 上田市交通政策課 横沢課長）

- ・各委員より路線バスの減便に対する所感や地域の方々の声などについて触れつつ自己紹介。
- ・以下、地域交通に関する発言を抜粋。

○上小高等学校長会 山越会長

- ・市内には高校が5校あり、生徒は各種交通機関を利用し通学している。
- ・染谷丘高校では全校生徒 847 名中 450 名が公共交通機関を用いて通学をしている。
- ・生徒の気持ちになって要望、ご意見等述べたいと考えている。

○上田婦人団体連絡協議会 小宮山会長

- ・本団体は 12 団体が所属しており、会員数は 800 名ほどである。
- ・会員の意見としては、バスが減便となると病院通いに時間がかかってしまう、免許所返納のハードルが上がってしまうというものがある。また、免許返納者がタクシーを使うとお金がかかってしまう。
- ・高齢者にとって安心して利用できる公共交通にしていいただければと思っている。

○長野県タクシー協会 一之瀬上小支部長

- ・業界の状況としてはコロナが5類へ移行し、ある程度需要は回復しているが、燃料・車両等のコスト増加、ドライバー不足によって収益の改善には至っていないような状態。
- ・昨今、デマンド交通や県内一部で開始されたライドシェアといったものが活発な動きをしている。
- ・我々は 365 日 24 時間市民の方の足を守る立場で事業を行っている。そういった立場からすると各市町村、県も含めて慎重な対応をお願いしたい。

○上田電鉄株式会社 國枝常務取締役

- ・別所線についてはコロナ前より 2 割ほど利用者が減少している状況。
- ・少子化が進んでいるが、上田市の統計から察すると、通学定期は子供の減少の影響もあり毎年 1.7% ずつ減少している。
- ・さらに学生数に対する定期券の購入割合が 4 年前より 10 ポイントほど下がっていることを問題視している。
- ・今年度より上田市のシェアサイクルについて、シェアサイクル推進協議会から弊社がまとめを任されている状況であり、現在上田駅・上田原駅間の通勤定期を購入された方に定期の期間中シェアサイクルが最初の 30 分間無料となる事業を実施している。電車の本数の少ない不便を少しでもシェアサイクルを使って選

択肢を増やすというよう取り組みを行っているため、是非ご利用いただきたい。

○しなの鉄道株式会社 経営企画課 守屋課長

- ・1年前の6月に上田駅構内で車両脱線事故を引き起こしてしまい、地域の皆様には改めてお詫びを申し上げます。
- ・2023年度、2024年度とPCマクラギ化の緊急対策工事を完遂させ、安全に対して責任を全うしていきたいと考えている。
- ・観光列車ろくもんがちょうど来年で10周年を迎える。7月には10周年イベントを実施したいと考えているため、ぜひ地域の皆様にご利用いただければと思う。

○ジェイアールバス関東株式会社 中村課長

- ・4月より長和町でデマンド交通が開始されたことに伴い、長久保線の昼間便は減便とさせていた。
- ・弊社は昨年度若干の黒字となり、利用者も増えてきてはいるが、人員が足りず便を増やすことができていない。そのため、旅客が多いところに人員をシフトして動かしている状況が続いている。
- ・上田市とともに公共交通を盛り上げていきたいと考えているため、今後ともよろしくお願いしたい。

○東信観光バス株式会社 篠原営業部長

- ・2024年問題によって以前よりドライバーの確保が難しくなり、また、労働時間の規制も厳しくなる中で減便という対応を取らせていただき、地域の方にはご迷惑をおかけしている。
- ・市と協力しながら公共交通をどのようにしていくのかということを議論していきたい。

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・弊社でも運転不足によって4月より夜間の便を減便させていただいた。
- ・路線バス事業のみでは経営が成り立たない構造そのものに問題がある。公共交通はなくてはならないというが、路線バスのみでは会社の維持ができない。
- ・民間バス会社は県、市などの行政に補助をもらっており、自社では利用者を増やしていくのには限界がある。儲からない産業でバス事業者がどのようにすれば安定した路線バスを残していけるかというところを考える必要がある。
- ・運転手が足りない原因は儲からない産業で賃金があげられない構造によって、低賃金となっていることがあげられる。
- ・本協議会を通して、どうやって安定したバスを残していくか、利用者に寄り添った計画を立てていくかといったところを見出していければと思う。

○上田バス株式会社 伊藤運輸部次長

- ・当社では千曲川右岸地区で主にバス運行を実施している。
- ・当社でも4月より減便を実施したが、これ以上減便を出さないために乗務員の待遇改善が必須課題と考えている。
- ・そのため、運賃低減バスなどの見直しなどを実際に要望していきたいと考えている。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・子供の数が減少しているという話があった。子供が減ると公共交通だけでなく地域が衰退していく。子供が生活できる地域にするには、高校に通うためのバス路線をどうやって維持をしていくかが重要。
- ・上田電鉄より子供の減少幅より、定期を利用する客が大きく減っているという話があった。これも問題であり、送迎をする家庭が多い中で、公共交通で通えるということをしっかり見せていくことが必要。
- ・上田電鉄からシェアサイクルの話も出た。計画を策定するにあたって、電車、バス、自転車を組み合わせていこうというアイデアも出ていた。その話の実現できるのではないかと感じた。
- ・バス事業者からはもう限界だという話もあった。民間事業者は限界だが地域としては必要だということならば、どうやって支えていくかというところを考えていかないと行けない。
- ・この自己紹介の中でヒントとなる話が多く出たと思う。それを踏まえて、公共交通の状況が追い詰められているということを認識して、これ以上悪化しない、させないために何ができるかということを考えなければならない。

4 議 事

(1) 報告事項

①上田草津線路線休止について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）

- ・運行事業者である上田バスと事務局より説明

○上田バス(株) 伊藤運輸部次長

- ・現在、上田草津線は上田駅から群馬県草津温泉まで運行している路線となっている。
- ・昨年の8月にコロナの影響や運転手不足により1日3往復運行していたものを2往復減便した。今回、さらに残りの1往復を減便し、路線を休止する。
- ・2024年問題の影響で横浜から草津温泉をつなぐ高速バスにおいて、弊社と共同運行を行っている神奈川県の実業家が往復運行を行うことができなくなり、1日片便のみの運行となった。
- ・この影響により上田草津線も1日片便のみの運行となってしまう、利用者への周知が困難となることから、休止とさせていただいた。
- ・運行再開については市内路線バスの減便を元に戻すことが最重要課題と考えているため、運転体験ができる会社説明会などを実施し、運転手確保に努めていきたい。

○事務局 上田市交通政策課 坂口補佐

- ・上田草津線は生活路線ではないが、草津町に向かう魅力的な路線かつ、定住自立圏の取り組みを行っている嬭恋村の村内も運行しており、個人的に非常に魅力的な路線であると考えており、今回の休止は非常に残念である。
- ・減便の理由は人手不足である。市としては運転手確保施策を継続するとともに、将来的に運行再開の協議ができるところまで持っていき、今後どうしていくかということに関係市町村を踏まえ協議できればと考えている。

※意見質疑

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・本件については道路運送法上決議を必要としないのではないかな。
- ・これからどう減便、休止を回復していくかということが重要。
- ・元々960 時間までしか残業ができなかったが、考えてみるとこれはとんでもない残業時間で、月 80 時間、週 20 時間の残業をしているという計算になる。
- ・運転手の確保を考えたときに労働環境はしっかりと考えていかないといけない。イベントを開催して一時的に運転手が集まっても、やめていってしまう。
- ・運転手確保のためには所得向上と労働環境を改善し負担を減らすことの両方を行っていく必要がある。
- ・運転体験会を実施して運転手を確保することは重要だが、労働時間を減らすためには現状の各事業者不足人数の 1.5 倍の運転手を採用しなければ、将来のバス路線の維持や運転手になりたいという人は出てこなくなる。そのあたりも事業者、事務局に検討していただきたい。

②丸子デマンド交通について（事務局 上田市丸子地域建設課 竹下課長）

- ・ **報告資料 1-1** に沿い説明

※意見質疑

○長野県タクシー協会 一之瀬上小支部長

- ・デマンド交通について正確なコスト管理がなされているかを確認できるデータを提供いただきたい。
- ・地域で営業を行っているタクシー事業者はデマンド交通の導入によって減収などの大きな影響を受けており、市内でさらにデマンド交通が行われるのではないかとという危機感を持っている。

○事務局 上田市丸子地域建設課 竹下課長

- ・以前実施させていただいた懇談会で資料を提供させていただいた。
- ・今後もそのような場で提供させていただきたい。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・1 つの指標として、まりんこ号と比較した際に 1 人運ぶのにどれくらいのコストがかかっているか等を示していただきたい。
- ・また、もともとまりんこ号を利用していた方がスムーズにデマンド交通に移行できているかも重要となる。予約が必要となったことによって利用をやめてしまったということは避けなければならない。
- ・デマンド交通に転換したことが良かったのか悪かったのかが判断できるような検証を行っていただきたい。
- ・また、デマンドではその特性上、利用者が伸び、同じ時間帯に集中するとキャンセルが発生することもある。そういったことがどれくらい起きているのかも把握していただきたい。
- ・相乗りになっているのかも把握が必要。一人ずつ運んでいる状態であればそれは安いタクシーであり、既存のタクシー事業者をつぶしてしまうものになってしまう。そうではないという位置付けをしなければならない。
- ・長野県タクシー協会上小支部長よりデマンドが市内に拡大すると困るという発言があった。これはおっしゃる通りである。しかし、デマンドには適する地域、適さない地域あると考えている。近隣の自

治体でデマンドの導入が進んでいるが、上田は適した地域といえないと考えている。これだけの人口規模があるとバスを幹線として維持する必要がある。これをデマンドに変えてしまうとパンクしてしまうし、タクシー需要もなくなってしまう。ただし、部分的にはデマンドを入れてもいい場所もあると思うため、そのあたりは地域の特性を考えつつ検討を行う必要がある。

③ 上田市地域公共交通計画の進捗管理について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）

- ・ 報告資料 2-1、報告資料 2-2 に沿い説明

※意見質疑

○千曲バス株式会社 望月係長

- ・ 報告資料 2-1 評価資料 3 と 4 の経常費用が異なっているが、理由はあるのか。

○事務局 上田市交通政策課 木角主事

- ・ 指標 3 で利用している経常費用のデータは路線バスのみとなっているが、指標 4 については路線バスに加え、委託路線の経常費用も含めており、差が発生している。

○国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局 山岸主席運輸企画専門官

- ・ 評価指標 2 も目標値が上田市地域公共交通計画内に記載されているものを異なっている。

○事務局 上田市交通政策課 木角主事

- ・ 計画内の記載が正しいため、資料を修正させていただく。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・ 報告資料 2-1、報告資料 2-2 どちらも考察などの内容の部分が事実の説明となっている。もう一步踏み込んでなぜそうなのかという理由や仮説を立てていただかないと対応策が出てもないため、理由を考えることが必要。
- ・ 報告資料 2-1 に記載の指標も重要ではあるが、バスが減便となっている中では計画書 6 ページに記載の行ける・行けない分布表で脱落している部分がないかということを確認すること必要となると思う。脱落している箇所があれば学校などに通えなくなってしまうことを意味している。そのため評価指標だけでなく、分布表についても調べていく必要がある。
- ・ 現在記載の時刻についてもこの時間に到着しても仕方がないのではないかという記載がある。この部分も精査が必要かもしれない。

④ QR コード決済実証実験の実施状況について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）

- ・ 報告資料 3-1 に沿い説明

※意見質疑

○国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局 山岸主席運輸企画専門官

- ・ 報告資料 3-1 内①上田バスの令和 5 年 12 月のデータについて利用率が著しく低いけどいった理由か。

○事務局 上田市交通政策課 坂口補佐

- ・数字の記載が間違っているため、後日修正させていただく。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・TicketQR はユニークで面白い仕組みであり、データをとれるという点からも良いと考えているが、共通券化をしなければ利用者のメリットがなかなか感じられないということがある。
- ・実証実験では利用者にとって利用しやすい環境構築を目指していると思うが、何が利用者にとって使いやすいかを考えなければならない。
- ・紙の回数券と比較すれば便利になっているが、すでに普段の買い物では QR 決済が普及しているため、比較対象は紙の回数券とならず、全社で共有して使えないことは不便と感じてしまう。事業者の回数券発行の手間を減らすというのが目的であれば、現状のままでいいとは思いますが。
- ・この目的を実現するためにはここを作りこむところを明確にしなければ非常にもったいない。
- ・先週、熊本の事業者が全国共通 IC カードから離脱するというニュースがセンセーショナルに報道された。
- ・システム更新費用が高額であるため、離脱するといった内容であった。離脱後はクレジットカード、QR 決済を導入していく方向で検討しているよう。
- ・このニュースは賛否両論となっており、不便になるといった批判も出ている中で、バス事業者の苦しい経営状況の中で、更新費用を支払えないことは理解できるという声もある。
- ・日本全国で見れば、Suica を中心とする交通系 IC カードが非常に幅を利かせており、全国のスタンダードとなっている。そこに乗っかってない上田市などはある種不便である一方で、費用的に有利であるという部分もある。
- ・特に上田の場合は JR 線の在来線なく、IC カードが導入されていないということなので、独立した QR 決済をやっている、地域の中で移動する際には、便利に使える環境ではある。
- ・しなの鉄道が IC カードを導入するという場合、すべて IC カードにしてくれという意見も出てくるため、この独自の決済手段をいつまでやるのか、また、この仕組みでどこまで便利にするかを考えなければならない。

(2) 協議事項

①令和 5 年度 事業報告及び決算（案）（監査報告）について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料 1-1 から資料 1-5 に沿い説明

■会計監査報告（長野県 上田地域振興局 企画振興課 鎌田課長）

- ・過日、令和 5 年度の会計検査を実施し、正確に処理されていることを報告。

※意見質疑

○上田バス株式会社 伊藤運輸部次長

- ・先ほどベビーカーと車いすの乗り方教室について案内があった。
- ・車いすでバスを利用する際は事前に連絡という話があった。弊社の路線バスは 30 台中 5 台がマイクロバスとなっている。マイクロバスは基本的に車いすの対応が不可であるため、マイクロバスを使用している地域の路線で車いすをご利用いただく場合は事前に連絡が必要であるが、通常は連絡いただかなくても乗車可能となっている。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・本議題は報告事項の3「上田市地域公共交通計画の進捗管理について」と一体であるべきではないかと思う。
- ・計画に基づく事業を実施して、その結果がこうなり、その事業に対してこれだけのお金がかかり決算承認をお願いするというのが本来だと思う。そのため、次回以降は一体として扱っていただきたい。
- ・中学3年生のバス通学促進チラシを3月に作成しているがこの時期では遅いと思う。高校を決める段階の夏に実施しなければならない。進学先にバス、鉄道で行けるという発想がないと、今の子供たちは自動的に送迎になってしまう。
- ・今は子供だけでなく親世代もバス利用者が少なく、どこにバス停があるかわからない場合がある。そのため、ある程度エリア別にこの路線バスに乗ればこの高校に行けるといった時刻表、路線図を作って一緒に提供しなければ利用が増えないと思う。エリアは旧合併市町ごとぐらいでも良い。

⇒令和5年度 事業報告及び決算（案）（監査報告）資料1-1から資料1-5について、
原案のとおり承認

②令和6年度 事業計画及び予算（案）について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料2-1、資料2-2に沿って説明

※意見質疑

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・資料2-1、主な事業内容の1に記載の「運転手の処遇改善に向けた国・県への要望活動」とは具体的にどういったことを行うのか。

○事務局 上田市交通政策課 坂口補佐

- ・市長会に議題を上げていくなどを検討している。
- ・まだ検討段階であるため、関係者の方と話し合いながら活動をしていきたい。

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・具体的に金銭面、処遇改善などのどういった要望になるか気になったため質問をさせていただいた。

○事務局 上田市交通政策課 坂口補佐

- ・賃金面を想定していた。
- ・保育や介護は国策としてスタッフそのものに対する処遇改善といった制度がある。そこに交通も加えていただけるような要望をしていきたい。

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・女性のドライバーを増やしていくなら子供を預かってくれる施設を県と国に要望するなどもある。

○上田電鉄株式会社 國枝常務取締役

- ・キャッシュレス化について、計画の中で利用率 50%を目標としているが、現金と非現金が両方共存している状態というのは1番管理コストがかかる状況のため、事業者からするといかんにして100%に持っていくかというのが1番のポイントである。
- ・消費喚起応援事業も実施し、結果的に TicketQR アプリのダウンロード数は既に上田市民の数を大きく超えているところまでできているという認識。
- ・そういった中で公共交通の運賃支払いが可能であることの周知や利用促進をもう一步踏み込んで行ってもいいのではないかと。具体的に言うとクレジットカードや PayPay などの決済手段とアプリを連動させる方法や、その安全性を PR するなど。すでに市民のほとんどはアプリをダウンロードしているので、あとは運賃を支払う仕組みを周知することが重要。
- ・本年の7月から紙幣が新しくなる。弊社でも新紙幣に対応可能な券売機の導入を進めているが、新聞報道によると間に合わない事業者も多いようである。これを機に一気にキャッシュレス化が進むのではないかと考えている。この機を逃すことなく進めていただきたい。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・昨年度は計画策定に注力しており、キャッシュレス化推進プロジェクト会議を開催できなかったが、共通化の課題や昨年度実施したアンケートの内容を事業者と共有しながら会議を開催し、今後の進め方を協議したい。
- ・TicketQR の安全性についてはマイナンバーカードとの連携が進んでいる地域もあり、個人情報の漏洩が危惧されるところではあるが、事業者にそのあたりを確認しつつ情報提供をさせていただきたい。

○上小高等学校長会 山越会長

- ・先ほど中学3年生向けのチラシ配布に関する取り組みをご説明いただいた。
- ・長野県の中学生在が高校を決定していく道筋だが、6月、7月に中学校からの依頼で高校をアピールする進路講話というものを行っている。それを基にして希望する高校を実際に訪問する授業体験を実施し、その後、年度末に第1回の進路希望調査が行われる。その中で大まかにいきたい学校の希望が出てくる。
- ・高校の立場からチラシの効果的な配布時期を考えると、今の時期の体験入学も1つのポイントである。また、12月の3者懇談も効果的な配布の時期となる。さらには、進路を決定した後の3月も十分効果的であるのではないかと。
- ・中学の現場が一番詳しいため、こちらから中学に問い合わせることも可能である。また、市から中学校にと合わせていただき、効果的な配布時期を探っていただくのも良いと思う。

○しなの鉄道株式会社 守屋経営企画課長

- ・**資料2-1**の4に「利用しやすい運行体系の構築と自家用車による移動や送迎から公共交通への転換を図る」との記載があるが、具体的には何を行うのか。
- ・弊社では通学定期がコロナ前からの戻りが大変悪く 82.3%という状況である。さらに2022年と2023年を比較すると減少している状況。県の人口動態統計の減少率よりもさらに悪くなっているため、回復できる施策があれば実施していきたい。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・具体的な動きとしては、県の事業であるマイカー移動からの転換等促進事業の取り組みを行っており、上田市はモデル地域となっている。
- ・内容としては従業員が週に1回公共交通を利用しようという取り組みであり、現在、小泉の事業者で6月から8月まで実施している。そういった取り組みの後押しを市も行っていく。
- ・通学については具体的な案はまだないが、事業者の皆様と協力してモビリティマネジメント等を行っていきたいと考えている。

○長野県 企画振興部 交通政策局 交通政策課 柳澤主事

- ・県としても、マイカーからの移動の転換というのを促進し、公共交通の利用促進に取り組んでいる。
- ・その他、毎年秋頃に環境配慮という側面も含めて、信州スマートムーブ通勤ウィークを実施し、公共交通の利用促進を図っている。
- ・交通弱者と言われる高齢者の方、学生さんの方以外に、経済界への働きかけといった利用促進の呼びかけなどを検討しているか伺いたい。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・以前、しなの鉄道沿線の事業者には公共交通利用促進の取り組みを打診したが、従業員それぞれの事情もあり、事業者全体として難しいという回答が多かった。
- ・今回のマイカー移動からの転換等促進事業の結果も踏まえ、広く取り組みを広げていきたいと考えている。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・先ほどチラシの効果的な配布時期についてのご意見があったので、ぜひ具体的に検討していただきたい。
- ・また、事業者からは学生の定期の戻りが悪いとの話が出たが、これは放置してはいけない問題である。コロナ、しなの鉄道の脱線事故があり、通学は送迎で対応してほしいとのメッセージが出た際、非常にまずいと感じた。送迎に慣れてしまえば、公共交通に戻ってこない。子供は友人が送迎なら自分も送迎にしたいと感じるため、なし崩し的に送迎が増えていくということが起きてしまい、それが部分的に表面化しているのが定期の戻りが悪いということだと思う。どこかで反転攻勢をかけなければこの流れは止められない。
- ・体験入学の際に実際にバスで通学していただくことも中学生には強烈な印象を与えることになるのではないかと。効果を出せるように利用促進策を実施するということを意識しながら、できるタイミングでいいので、ぜひ実施してほしいと思う。
- ・運転手の処遇改善について、女性運転手の活躍を考えると子供を預けられることは非常に大切なことであり、これは国・県に要望する問題でなく、実施すると効果的だという事例を地域が作っていくべきものだと思う。小さいところでは女性運転手が営業所で休憩できるスペースを作るとか、トイレを対応させるなど。
- ・予算書内、公共交通再編のための効果分析の予算が10万円となっている。これでは何もできない。やろうと思ったら100万円単位の予算が必要。
- ・運賃低減バスは来年の前半で第4期が終了する。その中で効果検証して継続するかどうかを検討する必要があるが、今年度の事業案の中に記載がない。来年度検証では間に合わない。少なくとも低減運賃は今のデータを見て分析をしてどういった方向性にするかを定めることは今年度実施できると思う。それを踏ま

えて事業化の予算をつけるのか、つけないのかの検討をしないと手遅れになるのではないか。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・今年度、来年度に向けた見直し、検討を進めていかなければならないことは事実。冒頭、上田バスからも運賃低減バス負担金の在り方について言及があったため、そういったご意見を踏まえながら今年度検討を進めていく。
- ・事業費として資料内で明確に示すことはできていないが、場合によっては途中での予算の組み替え、計上を見据えながら事業を実施したい。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・運賃低減バスは市が負担する金額も大きい話であるため、継続する、しないどちらにしてもしっかりとした分析をしなければならない。
- ・基本的には市の中でデータ分析ができればよいが、専門的な業者に委託しなければなかなか厳しいのではないかな。
- ・委託する場合はそれなりの金額もかかってくる。この段階でこういったことを指摘されているようでは不安である。今年度実施するのは困難であるということならば、来年度 1 年間だけ継続実施をし、その間にデータ分析をして、それ以降の方針を決めるなどの方針を示さなければならない。
- ・事業計画を見ると今まで続けているから、なんとなく同じようなこと続けているという印象がある。これでは何のために地域公共交通計画を作ったのかという話になる。計画には様々な事業を実施すると書いてあるが、今回の資料は全く無関係に作成されており、その目的と方向性も計画の基本方針と異なっている。計画で考えた基本方針、目標を達成するために、本年度この事業を実施するという立て付けでなければならない。
- ・計画の 27 ページの表、あるいは 30～40 ページに事業の詳細が記載されているため、資料を作る際はその記載を一覧表とし、今年度はこの事業を具体的にやる、また、その事業は 30～40 ページのこの事業に該当するといった形にまとめなければ、計画を策定した意味がない。
- ・計画に沿って事業計画を作成しなければ抜け漏れが出てくる。また、情勢の変化によって新たにこの事業を実施したほうがよいのではないかなということも出てくる。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・運賃低減バスについては制度の導入当時は利用者増という効果があった一方で、利用者が増えれば増えるほど事業者のインセンティブが働かないという課題も出てきている。
- ・本事業については 12 年間実施してきたため、いったん総括する中で次の取り組みについて検討していく。また、TicketQR のデータも蓄積されているため、利活用を含めて事業者と相談している。
- ・事業計画案については次年度より計画に基づいて作成していく。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・TicketQR などのデータ分析は非常に大変であるため、専門的な事業者が発注する必要がある。
- ・また、コンピューターに強い業者に発注するだけでなく、交通のデータに詳しい方にしっかりコーチングしていただく必要がある。
- ・分析はお金をかけて実施する価値が十分にあると認識している。運賃低減施策を 10 年以上継続している自治体は全国でもない。また、自身で自由に扱えるデータをこれだけの規模の事業者を導入しているところもない。

- ・今年度が厳しければ来年度でも良いため、どこかのタイミングでしっかりと検証してどういう形で次のステップに行くのかを検討していただきたい。

⇒令和6年度 事業計画及び予算（案）資料2-1、資料2-2について
原案のとおり承認

③地域間幹線系統確保維持計画（案）について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料3-1、資料3-2に沿って説明
- ・運行事業者である上田バス(株)、千曲バス(株)より資料3-2に沿って計画の説明

※質疑意見等

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・事務局と事業者には輸送量に注意していただきたい。上田バスの真田線では輸送量15人を維持との記載があるが、15人を維持できなければ補助対象から外れてしまう。補助がもらえなくなった場合は、市が単独で補助をするか、路線を廃止するか、あるいは輸送量が15を超えるように減便をするかという選択肢がある。そういった場合、多くの事業者は減便を選択する。全国でその選択をする事業者が多くなった結果、バスが不便になり客が離れ、路線がなくなるといった事態となった
- ・事業者がこれ以上耐えられない状態で補助をもらっても不便な路線が残るだけである。これでは市民は嬉しくない。
- ・幹線系統は田舎の中では運行本数が多く、生活に使える路線であるため、いかに運行本数を減らさないかということを考えていかないといけない。
- ・補助がもらえるからいいという考えもあるが、一步踏み込んで市としてどうしていくかを考えないといけない。
- ・現在の幹線系統の中では真田線が補助から外れるギリギリのところ。今後、減便しても良いのか、このままの便数を維持していくのかといった話は、市・住民で考えないといけない。
- ・参考資料を見るとどの系統も悪くなっているわけではない。部分的には数字が良くなっているという傾向もあるため、どの路線も打つ手なしという状況ではない。
- ・しかし、ぎりぎりになってから対策を考えるのは遅いので市として今後のかかわり方も含めて検討すべき。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・地域間幹線系統には国、県の補助が出ている。
- ・ただ、計算上のルールの中で運行経費から運行収益を除きたいいわゆる欠損部分の9/20を補助対象経費とすることとなっており、実際の欠損額の45%が補助として出ている。それ以外の部分は事業者負担となっており、この状態をずっと続けていけるのかという部分もあるため、問題意識を持ち市でも1つの検討材料としていきたい。

⇒地域間幹線系統確保維持計画（案）資料3-1、資料3-2について
原案のとおり承認

⑤ 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・ 資料4-1、資料4-2 に沿い説明
- ・ 運行事業者である上田バス(株)、千曲バス(株)より 資料4-2 に沿い計画の説明

※質疑意見等

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・ 久保林線について参考資料を確認すると1回あたりの輸送人員が2.0となっている。フィーダー系統の補助基準は1回あたりの輸送人員が2.0以上であり、これを下回ると補助対象から外れる。
- ・ 久保林線の利用者の目標値は去年より下回っているため、少なくとも今年度と同様の目標としなければ補助対象とならないのではないか。

⇒地域内フィーダー系統確保維持計画（案）資料4-1、資料4-2について
原案のとおり承認

5 そ の 他（事務局長 上田市交通政策課 横沢課長）

6 閉 会（事務局長 上田市交通政策課 横沢課長）