

1	審議会名	丸子地域協議会
2	日時	令和7年4月24日(木曜日) 午前10時から午前11時40分まで
3	会場	丸子地域自治センター 4階 講堂
4	出席者	小林勉会長、宮下由紀副会長、伊藤孝二委員、上野隆子委員、黒岩慶委員 黒岩敏雄委員、清水真季委員、清水正志委員、田中幸子委員、田村卓也委員 手塚博邦委員、中山康昭委員、二瓶由美委員、長谷屋淳一委員、柳沢裕美委員 吉池由美委員、吉村かつえ委員、割田栄二委員
5	市側出席者	翠川丸子地域自治センター長、半田丸子地域自治センター次長兼地域振興課長 久保田丸子地域振興政策幹兼丸子地域教育事務所長、山崎丸子市民サービス課長 茅野丸子産業観光課長、加藤丸子地域建設課長補佐兼管理担当係長 藤原丸子・武石上下水道課課長補佐兼上下水道係長兼業務係長 黒岩丸子学校給食センター所長、松崎丸子消防署長 山越地域政策担当係長、山浦主任、青木主任、中島主任 【交通政策課】横沢課長、坂口課長補佐兼交通政策担当係長、木角交通政策担当主事
6	その他出席者	【千曲バス株式会社】白鳥 明 取締役本部長
7	公開・非公開等の別	公開 ・ 一部公開 ・ 非公開
8	傍聴者	2人 ・ 記者 0人
9	会議概要作成年月日	令和7年4月28日

1	開会(センター次長)
2	あいさつ(小林会長)
3	新任委員の紹介
4	異動職員の紹介
5	会議事項(進行 小林会長) (1) 地域公共交通利便増進事業の取組について～公共交通の確保・維持に向けて～ 【資料1-1】【資料1-2】 ・交通政策課及び千曲バス株式会社より、地域公共交通利便増進事業について資料に基づいて説明した。 <質疑・応答> (委員) 市に伺いたい。通信制高校の生徒は毎日通学するわけではない。10月から600円に値上がりすると今までの倍の金額になってしまうが、通信制の生徒に対する補助の考えはあるのか。 (担当課) 基本的に学生証があれば通学定期の割引の対象になる。通信制であっても学生証が発行されていれば問題はない。高校だけに限らず通学定期であれば割引が利用できる。ぜひ通学定期をご購入いただければありがたい。 (委員) わかりました。 (委員) 【資料1-2】の「事業の位置付けと概要」に「サービス水準の向上による利用者の確保と潜在的なニーズの掘り起こし」とあるが、どのように掘り起こすか考えがあるのか。 (担当課) 資源に限られる中ではあるものの、できる限り利便性を向上させることだと考えている。例えば、バス利用を考えてもらってもその時間のバスが無ければ二度とバス利用を考えてもらえなくなってしまう。そこで、パターンダイヤ化をすることによって「この時間からこの時間はバ

スが走っている」という安心感を持っていただく。また、柗津線は買い物路線として、店の滞在時間を考えたダイヤにしたり店の横にバス停を作ったりして「これだったら使ってもいい」と思われるようなニーズを掘り起こすことを考えている。

さらに、路線バスそのものの利便性向上と利用確保を図るためイベントや、バスに親しんでもらうイベントの二本柱で利用者確保を図りたいと考えている。

(担当課) 補足になるが、この文言ははじめ「ニーズに応じたサービス水準の最適化」と書いていた。しかし、専門家から市のスタンスとして積極的な方向性を出すべきだと指摘されて「ニーズの掘り起こし」について書いたという経過がある。具体的な今回の狙いである塩田線の統合について、発着所をツルヤ塩田店にしたいと交渉している。特に日常的に使う買い物客のニーズを掘り起こせればと考えている。

(委員) 買い物など日常のニーズ以外について、例えば、武石余里の花桃をバスで見に行くような、バスを使った観光も一緒に考えていったらどうか。買い物だけでなく広く提案があれば「じゃあ使おうかな」となると思う。

(担当課) 観光の関係について、上田と松本を直行する路線も土日限定で出している。さらに、武石地域自治センターでは美ヶ原高原へ行くバスも検討している。詳細が明らかになればお知らせしたい。

(委員) 路線バスとして走る大型バスには、大勢乗っているバスと数人しか乗っていないバスが見受けられる。また、旅館がマイクロバスで宿泊客を上田から運んでいる状況も見受けられる。乗客がどれだけ乗っているかデータがあるだろうから、乗客数に合わせてバスを小型化したらどうか。バスの買い替えに合わせて小さいバスにしていけば維持費が軽くなるのではないか。先々を考えれば電気自動車も視野に入れてはどうか。

(担当課) 鹿教湯線については、朝夕の乗客数が相当多いため大型バスでないと乗り切れない。一方で、日中は乗客数が少なくなるため小型バスでもいいが、そうするとバスを2台持つ必要がある。どうしても路線や車両に限りがある中で、最大限のサイズに合わせなければならない。やむを得ず日中も同じバスで運行することはご理解いただきたい。
EVバスの関係は、1月の補正予算で県の補助制度ができた。市もEVバスについても研究を進めていきたい。

(委員) ゾーン制運賃の導入について上田駅からの距離を算定しているが、この地域だと大屋駅が中心の場合もある。大屋駅まで行って、そこからしなの鉄道に乗って上田ではなく長野や小諸へ行く人もいる。そういう意味では、大屋駅を中心にバスを運行したほうが利用価値も出るのではないか。

(担当課) 大屋駅も一つのゾーンになっていて、そこからゾーンを越えると100円という設定になっている。特に上田駅を中心として計算はしているが、距離等については生活圏を重視している。

(委員) 上田駅まで行く距離と大屋駅まで行く距離は違う。バスの運行時間も変わってくる。例えば、上田駅まで行っている分だけ大屋駅でバスを折り返せばもう少し台数も増えて運転手の勤務時間の調整もできるのではないか。

(担当課) 鹿教湯線は地域間幹線系統という位置づけで、国と県から補助を受けている路線になっている。この補助を受ける条件として交通結節点に乗り入れているということが必要だが、国は上田駅を交通結節点としている。補助を受ける関係でどうしても上田駅に乗り入れなければならない、大屋駅折返し運転ができないという事情がある。
また、利便性の問題で大屋駅止まりにしまうと、しなの鉄道に乗り換えるという手間が出てくる。しなの鉄道も朝は大変混雑しているため、バスを大屋駅折返しにしてしなの鉄道に乗ろうとしても収容できるかという課題がある。

(委員) 真田地域へ向かうバス路線は30分間隔で一日35~36本のバスがあり、最終便が22時。鹿教湯線は1時間間隔で最終便が18時47分。このあたりの違いをどのように分析しているか。

(担当課) 真田地域へ向かうバス路線が30分間隔であることについては、真田地域自治センターまで3

路線が乗り入れていることで実現できている話だと思っている。その3路線をうまく活用しながら夜の乗り入れもできることで最終便は22時になっている。真田との違いについて、丸子には循環バスから転換したデマンド交通もある。真田はバスが充実している代わりにデマンドがないというののもあって各地域のバランスを図りながらという状況になっている。

(委員) 合併当初から上田市全体の一体化とサービスの均等化について調整が図られてきたと思う。しかし、今の真田線が30分間隔で最終便が22時、鹿教湯線が1時間間隔で18時47分の最終便だという状況は平等性・サービスの一貫性に欠ける。ゾーン制運賃の導入によって平等を図ろうとする市の姿勢はよくわかるが、本数・最終便の時間についてはサービスの均衡を図るためにバス会社によって補助を変えてもいいのではないかと。先ほど丸子にはデマンド交通があるとの話があったが、デマンド交通の原則は「在来路線のバスの経営に影響を与えない範囲」ということであり、真田と丸子の違いの理由にはならない。真田と丸子では人口も違う。丸子が1時間間隔でしか運行できないというのはサービスの均等性で大いに差が出てしまう。真田線並みのダイヤと最終便になるように市の補助・施策等を検討していただくように強く要望する。

(担当課) 市としても真田が30分に1本、丸子が1時間に1本という状況というのは承知している。利便性が高まれば乗客数が多くなるため目指すべき方向性はそこだと思っている。ただ、現状として路線バスが赤字の状況であるため、まずはそこを何とかしなければいけないというのが今回の出発点。まず赤字解消を図り、バス会社が人材確保等に資金を融通できるような形に持って行ったうえで次のステップがあると考えている。

(委員) 上田で飲み会があると真田の人は22時の最終便で帰れるが、丸子の人は早い時間に帰らなければいけない。これは一般的な問題だが、これから免許証返納する団塊の世代が使うのはこういうバスだと思う。その中で、減便が足かせになって利用者を減らしているというように捉えている。遅い時間のバスがないため、誰かに迎えに来てもらわないといけない、あるいはタクシーで帰らないといけない。どこかで利用者を増やすための施策を根本的に考えなければいけないと思う。部活をやっている高校生の家族の負担は大きい。特に鹿教湯・武石方面は四苦八苦していると思う。どこの地域も同じような傾向にあると思うが、中には改善された事例もあると思う。そうした事例を参考に根本的に考えなければならない。

(千曲バス) 当社は民間の営利団体。6年くらい前に路線廃止や減便をしたが、そうしなければおそらく倒産していた。バス路線を維持したいがこのままいくと会社が潰れる。会社が潰れると路線自体が全て無くなる。小泉首相の時代に規制緩和によって、国から認められなくてもバス会社をできるようになった。その時に貸切専門事業者・高速バスの専門事業者が大きく参入してきた。それまで、路線バスが赤字でも貸切バスの利益で経営が成り立っていたが、規制緩和によって利益を取れるところだけ新規のバス会社が多く参入した。そうした中で今の路線バスが減少するという傾向になっている。路線バスに新規参入している会社は全国どこも無い。何故なら路線バスは黒字にできないからだ。国の制度を変える必要もある中で何とか路線バスを維持して走っていくためには皆さんの声・協力が必要になる。

6 その他

(1) 今後の協議会日程について

第2回	5月	22日	(木)	午前10時	丸子地域自治センター	4階	講堂
第3回	6月	26日	(木)	午前10時	丸子地域自治センター	4階	講堂
第4回	7月	31日	(木)	午前10時	丸子地域自治センター	4階	講堂

7 閉会