

上田市公共交通活性化協議会 会議録

1 协議会名	上田市公共交通活性化協議会
2 日 時	令和8年1月7日（水曜日） 13:30～15:30
3 会 場	上田市役所 本庁舎5階 大会議室
4 出 席 者	27名中 24名 出席 別紙名簿のとおり
5 会議概要作成年月日	令和8年1月19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）

- 新任委員より自己紹介をいただく。

○国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 大村交通企画課長

- 国土交通省では今年度から3か年を交通空白解消集中対応対策期間とし、様々な支援を実施している。
- 上田市では昨年10月から利便増進実施事業が開始したところである。
- 計画の内容について拝見させていただき、既存の公共交通をしっかりとアサインし、持続可能な交通体系を作っていくというところに注力されているとお見受けした。
- 今後、上田市の公共交通がどうなっていくかを楽しみにしながら、引き続き伴走支援をしっかりとさせていただきたい。

○東日本旅客鉄道株式会社 長野支社 矢彦沢上田駅長

- 本年の3月14日にダイヤ及び運賃改正を実施するが、北陸新幹線については大きな運行の変更はない。
- 引き続き地域の発展のために取り組んでいく。

○しなの鉄道株式会社 経営企画課 太田課長

- 本日のような協議会へ参加させていただき、皆様と連携させていただきながらより良い環境を作っていくべきと考えている。

○上田電鉄株式会社 高田常務取締役管理部長

- 別所線の存続のため、皆様のご意見やお知恵をお借りし、しっかりと運営していきたいと考えているため、引き続きご支援をお願いしたい。

4 報告事項

（1）令和7年度における菅平高原急行便の運行について（上田バス株式会社 新井取締役乗合部長）

- 報告資料1-1から報告資料1-2に沿い説明

※意見質疑なし

- (2) 公共交通における不正乗車への対応状況について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）
・報告資料2に沿い説明

※意見質疑なし

5 協議事項

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）
・協議資料1-1から協議資料1-3に沿い説明
・詳細について、各事業者より説明

※意見質疑なし

⇒地域公共交通確保維持改善事業の事業評価 協議資料1-1から協議資料1-3について、原案のとおり承認

- (2) オレンジバス（浦里・室賀コース）の路線新設等について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）
・協議資料2-1から報告資料2-2-3に沿い説明
・詳細について、千曲バス株式会社より説明

※意見質疑なし

⇒オレンジバス（浦里・室賀コース）の路線新設等 協議資料2-1から報告資料2-2-3について、原案のとおり承認

- (3) オレンジバス（東塩田コース）の路線新設等について（上田バス株式会社 新井取締役乗合部長）
・協議資料2-1から報告資料2-2-3に沿い説明

※意見質疑なし

⇒オレンジバス（東塩田コース）の路線新設等 協議資料2-1から報告資料2-2-3について、原案のとおり承認

- (4) 上田市地域公共交通計画の進捗状況評価について（事務局 上田市交通政策課 坂口補佐）
・協議資料3-1から報告資料3-4に沿い説明

※意見質疑

○国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 大村交通企画課長

- ・路線バスカルテについて、データをしっかりと収集し、客観的に分析ができていると感じた。
- ・国においても地域公共交通計画のアップデートという形で、定量的なデータに基づいてしっかりと分析をし、それを計画に反映していただきたいと考えているため、素晴らしい取り組みをされていると

感じた。

- ・昨年10月から利便増進事業が実施され、これからはその推移を見守っていくフェーズになってくると思うが、それだけではなく、分析を繰り返し実施することが大切だと考えている。
- ・また、あくまで意見だが、路線バスカルテのデータの示し方について、データの比較ができるよう、幹線や支線単位で縦軸の幅を統一したほうがよいと感じた。
- ・協議資料3-3内の評価指標4として公的資金投入額を記載いただいているが、国としては公的資金を減らすために指標の設定を推奨しているわけではなく、あくまで可視化することで、投入された資金がどういった効果に反映されているのかを検討いただくために設定している。
- ・人件費や物価が高騰している中で、公的資金投入額を減らしていくことは困難であると認識しているが、クロスセクター効果のように、公共交通を維持することによってこういった多面的な効果があるということを指標として追加できるとより見せ方としてよいのではないかと感じた。
- ・公共交通に公的資金を投入しているからこそ、ほかの分野でこういったメリットがあるということを可視化できるとよいのではないか。
- ・協議資料3-1内に協議会のスケジュールが記載されているが、路線バスカルテの分析については6月の協議会でも行うほうがよいのではないか。
- ・特に利便増進事業がスタートした中なので、評価回数を増やすことで、より各路線の分析につながる。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・バス路線カルテについては、当協議会副会長である福本先生からご提案いただき、取り組んでいる。
- ・年間運行経費や収支額等について、これまでの推移を実数値として把握できていない部分もあった。
- ・バス事業者より運行がかなり厳しいという声をいただき、改めて全体像を把握することで、利便増進事業に取り組むきっかけにもなった。
- ・そのため、推移についてはしっかり見ていく必要があると感じている。
- ・また、運賃についてもゾーン制運賃を導入したため、しっかりと経過を見守っていきたい。
- ・公的資金投入額の評価指標については、今回、利便増進事業を実施するにあたり、今まで実施してきた廃止路線代替バス運行補助金と運賃低減バス負担金を統合し、運行協定支援交付金という形で支援を行う形に変更した。
- ・一方、幹線についてはこれまで国や県の補助金に頼っていた部分もあったが、それだけでは運行経費を貢えないということで、その分も市が負担をするという方針へ舵を切っているため、今後補助額を減らすということはほぼ不可能であると考えている。
- ・そのため、その効果をいかに市民の皆様にご理解いただくかということを検討していきたい。

○事務局 上田市交通政策課 坂口補佐

- ・路線バスカルテについては、1年に1回よりも半年に1回程度評価を行う方がよいと感じたため、評価スケジュールについて改善を図りたい。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・路線バスカルテによる評価回数を増やすことは難しいのではないか。
- ・バス年度の数値については11月頃にならなければ出てこないため、6月に会計年度の数値を算出して評価を行うことは、負荷が増えるだけで得られるものはあまりない。
- ・1月に実施した評価のおさらいを、6月に行うのであればよいと思う。

- ・公的資金投入額について、減らすことはなかなか難しいとのご発言が事務局からあった。
- ・評価指標については、見方を変えて、利用者1人に対してではなく、市民1人当たりで見るという考え方もある。
- ・上田市的人口は約15万人であるため、ざっくり計算すると市民1人当たりの公的資金投入額は2,650円になる。
- ・例えばこの数値を他市が行っている事業と比較した際に高いかどうかという見方もできる。
- ・先ほど大村課長がおっしゃっていたように、路線バスが運行されているからスクールバスを走らせなくてよいということもあるため、総合的に見てこっちの方が安いのだからこの施策の方がよいという話もできると思う。
- ・また、公的資金投入額の利用者1人当たりの額は直近のデータで411円となっている。
- ・昨年の10月から運賃低減施策を廃止しているため、この数値は今後大きく変わるとと思う。
- ・一方で、現在乗客は運賃を平均何円払っているかということを考えると、協議資料3-3内の数値を用いて算出すると、記載されている路線収益と利用者数から客単価は約140円となり、税金を約400円かけていることがわかる。
- ・そのため、バス運行に係る経費の1/3は運賃収入で、2/3は行政負担で賄っているという形になる。
- ・この数値が市民の方から見たときに妥当に感じるかどうかが重要である。
- ・病院で医療保険を利用する際は、通常であれば3割負担であり、例外として子供は0割、高齢者の方は1割負担となる。
- ・バスの運行についても約3割負担となっているため、万が一けがをした際などの保険として考えるとそこまで高額な負担ではないという見方もできる。
- ・また、経常費用で見ると1人当たり637円であり、公的資金投入額は411円となるため、引き算をすると約220円となる。
- ・先ほど客単価は140円であったため、80円足りない計算となり、この80円は事業者が負担しているということになる。
- ・民間企業に負担を追わせて良いのかという話もあるため、こういった事実があるということも議論する際に共有いただければと思う。けいさい

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・収支率については、1対1の負担が理想であると考えているが、運賃低減施策を12年間実施してきたため、一気に負担を求ることはできない。
- ・そのため、ゾーン制運賃の導入という形で経過措置を設け、徐々に利用者の方にもご負担いただく形とした。
- ・事業者の負担分である80円の部分についても、できる限り行政で負担できるような仕組みづくりをしているため、引き続き路線バスの維持に努めていきたい。

◆バス事業者より数値以外の各路線における客層や利用の目的、利便増進事業の実施に伴う変化等をご発言いただく。

○上田バス株式会社 新井取締役乗合部長

- ・菅平高原線については12月末頃からかなり利用者が増えている。
- ・また、菅平高原内の移動について、これまで「大松」停留所まで1日3便のみの運行となっていた

が、利便増進事業の実施により「大松」停留所経由で10本バスが運行されることとなった。

- ・その影響により終点である「裏太郎」停留所と「大松」停留所間を利用する方が非常に増加している。
- ・こういった影響を見ると、今回の施策の需要と供給は上手くかみ合っているのではないかと思う。

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・現状、利便増進事業を実施したことによる影響は特段生じていない。
- ・上田市からゾーン制運賃について、周知に時間をかけていただいたが、当初は運賃箱を見ると旧運賃のまま支払いを行っている方も見受けられた。
- ・バスはワンマン運行であるため、朝夕のラッシュ時は1人1人の運賃を精査するのは限界があるため、料金が多少減少したと感じている。
- ・現在はゾーン制運賃がなじんできていると感じており、特段トラブルもないため、このまま浸透していけばよいと思う。
- ・不正乗車について、運賃箱を確認すると端数が最小でも50円単位になるはずが、1円玉が入っていることがあり、運賃をごまかしている方もいると感じている。
- ・また、運賃改定の際も苦情をいただいたが、上田市の運賃は全国的にみるとかなり安い値段であるということを、利用者の方にもより知っていただきたい。

○東信観光バス株式会社 篠原取締役営業部長

- ・利便増進事業によって、若干運賃を変更したがそれ以外は特段変わっていないため、大きな動きはなかった。
- ・当社は上田地域と佐久地域を跨いで運行しており、佐久方面から上田方面へ向かう利用者が多い。
- ・しかし、上田地域で行っているような路線バスの見直しが佐久地域で行われているわけではないため、大きな枠組みで地域をみた施策も必要なところだと感じている。
- ・会社の状況としてはドライバーの採用を進めているところであるが、路線バスの終便を遅くするといった利便性向上施策を実施できるまでには至っていないということが問題であると認識している。

○ジェイアールバス関東株式会社 小林支店長

- ・長久保線について、令和6年4月に大幅な見直しを行った結果、減便を実施し、現在は朝夕3往復という形で運行を行っている。
- ・その代わりに長和町内でデマンド交通を運行している。
- ・長久保線は運行本数が少ないが、バス停の新設や、千曲バスとの調整より、朝夕の時間帯の通学等で利用しやすいダイヤ設定を行うといった施策を実施していくべきだと検討している。
- ・運行本数を増やすということは難しいため、現状の中でどう改善を図っていくかということを考えていきたい。

※意見質疑

○上小高等学校長会 吉澤会長

- ・高校は非常に広範囲から生徒が通学している。
- ・公共交通機関を用いることで、安心して登下校ができる。
- ・また、クラブ活動についても高校は地域移行がないため、各学校で取り組んでいるところであるが、その帰りの時間についても安心することができる。

- ・公共交通機関の皆様のおかげで安心して高校生活が送れ、部活動ができるということに非常に感謝している。
- ・不正乗車については他校とも連携しながら少しでも減少するように努力をしていきたい。

○上田婦人団体連絡協議会 小宮山会長

- ・オレンジバスについて、今まで無料で乗車できていたが、今後有料になるとお伺いした。
- ・高齢者の方のお話を聞くと、今まで無料であったため利用していたとの声がある。
- ・有料にすることで利用者数は減少すると思われるがどうか。

○上田市自治会連合会 上島副会長

- ・私自身街中に住んでおり、今までバスの利用等ができかねた場所であったが、昨年10月より久保林線の路線が再編され、ツルヤ等を巡る路線になったということで高齢者の方の足になると思っている。
- ・利用者数の増加等、部分的なところがわかれれば説得力が出てきて、バスを活用して買い物に行くようなスタイルができるのではないかと期待している。
- ・また、バス車内への広告掲出などもできるのであれば、沿線の企業に周知し、企画を行うこともよいのではないか。

○事務局 上田市交通政策課 横沢課長

- ・オレンジバスについて、今まで60歳以上の方が無料であったが、昨年10月より200円として統一させていただいた。
- ・背景としては平成13年10月にオレンジバスを運行開始し、ピーク時には4万人を超える利用者数があったが、現在は1万2千人ほどとなっており、1/3まで利用が縮小しているという現状と、市からオレンジバスの運行委託をバス事業者にお願いしているという中で、昨今の人件費高騰の影響もあり、運行経費が1.7倍になっているという状況がある。
- ・そのような中で、路線廃止の声もあったが、なんとか継続を試み、予算を認めていただくためにも有料化をさせていただいた。
- ・資料でも示させていただいたが、オレンジバス有料化後の2か月間の利用者数推移をみると地域によっては減少しているコースもあるため、今後の利用者数の推移を見ながら、運行形態を検討していくかなければならない場面も来るのではないかと考えている。
- ・久保林線については、今までの上田駅に直結するルートから商業施設に乗り入れる形へ路線再編を図ったことで、地域の方の移動の足となる路線になったとの評価を市議会議員の方からもいただいた。
- ・また、ルートが変わる前に周知を図った方がいいとのアドバイスもいただき、事前に該当地域にチラシを配布させていただいた。
- ・再編後に久保林線へ乗車した際、本当に便利になったとのお声もいただいたため、今後利用者が増えることを期待している。

⇒上田市地域公共交通計画の進捗状況評価 協議資料2-1 から 報告資料2-2-3 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)

◆電気バス導入について (千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長)

- ・国と県、上田市の支援をいただき、電気バスを今年度中に導入することとなった。
- ・運行開始日は3月になると思われる。
- ・電気バス導入により、上田市も取り組んでいる脱酸素に貢献できるほか、利用促進につながればよいと考えている。
- ・また、運転手不足の中ではあるが、電気バスを運転したいという方も出てくるかもしれない。
- ・災害時にスマートフォンを3万台ほど充電できるということもあり、有事の際には市民の方のサポートや避難場所の1つになれるといったことも考慮し、電気バス導入を決めた。
- ・今後、PRを行い、バスにも興味を持っていただければと思う。
- ・国の補助要綱の中には、5年以内にもう1台電気バスを導入しなければならないという記載があるため、今後行政の協力も得ながら導入を検討していかなければならないと思う。
- ・路線バス自体は決して採算が取れる事業ではないため、今後とも是非支援をお願いしたい。
- ・なお、今回導入する電気バスは中国製である。
- ・国産の導入も検討したが、現状寒冷地仕様がないため、アルファバスという中国企業の電気バスを導入することとした。
- ・ぜひ皆様にもご乗車いただければと思う。

6 閉 会 (事務局長 上田市交通政策課 横沢課長)