

令和5年度第1回長野県公共交通活性化協議会上田地域別部会（概要）

日時 令和5年7月25日（火）13：30～15：25

場所 上田駅前ビル・パレオ 2階会議室

1 開会（事務局）

2 あいさつ（会長）

- ・日頃から県政の運営にご理解・ご協力を賜り、厚く感謝申し上げます。
- ・県では、概ね2035年の県の将来像を実現する行動計画として「しあわせ信州創造プラン3.0」を本年4月からスタートさせており、上田地域計画も同様に4月からスタートした。
- ・地域公共交通の維持確保については、県全体としての重点施策に位置付けているとともに、上田地域計画においても地域重点施策の取組の一つとしている。
- ・本日は、今年度策定する「長野県地域公共交通計画」の上田地域編素案についてご意見を伺う。委員各位には率直なご意見を願います。

3 議事

（1）長野県地域公共交通計画地域編（素案）について

- 資料に基づき、県交通政策課、SCOPから説明
- 質疑応答

（上田市）

- ・上田市では現在地域公共交通計画の策定を進めているところ。
- ・事前に意見照会いただき、上田市の意見は反映されているという感触。
- ・地域拠点を今後詰めていくと思うが、地域拠点を地図上で落とし込んでいけば分かりやすい。10圏域の横並びでご対応いただければよい。
- ・上田市もキャッシュレス決済等の取組を進めており、利用者の利便性の向上に取り組んでまいりたい。

（東御市）

- ・本年3月に市の地域公共交通計画を策定した。計画の中で北御牧庁舎は交流機能を備えた拠点として盛り込んだ。また、東部湯の丸IC周辺は広域交通と接続し、地域観光を支援する拠点として盛り込んだ経緯がある。県の計画と整合性をとるために追加提案をさせていただいたところ。

（長和町）

- ・概ね記載のとおりで良い。
- ・JRバス関東の支所があった手前、JRバスとはいろいろな取組を進めている。R2に（町内巡回バスの）ダイヤ改正をしたところであるが、バスにそもそも乗っていない人がいるところが課題。R5にはデマンド交通に切り替える検討をスタートし、R6には（デマンドによる運行）実施ができるように取り組んでいければよい。その際にはご協力いただ

きたい。

(青木村)

- ・ 2年前に村の地域公共交通計画を策定した。
- ・ 村内の主要な観光地を入れさせていただいた。千曲バス青木線が生命線であるが（道の駅や大法寺は千曲バス路線から直接行ける）、村営バスでカバーしている観光地もある。記載は概ねこのかたちでお願いしたい。

→ **(県交通政策課)**

- ・ それぞれの（地域で）観光・交流の拠点、バスとしての拠点、様々な考え方がある。10広域の横並びで拠点と軸については調整・整理させていただく場合もある。

→ **(SCOP)**

- ・ 当然ながら各市町村の（地域公共交通）計画の拠点と県計画の整合がとれているのが望ましいが、市町村の規模感もまちまちであり、（地域拠点の設定については）県のネットワーク、県の基準もあろうかと思うので、ご承知おき頂きたい。

(上田バス)

- ・ 資料3の1-4の拠点と軸の設定について、上田市の青字の地域拠点（観光地）は落とすのか？菅平高原、別所温泉、鹿教湯温泉はいずれも観光地。当社でいえば菅平高原は幹線補助の対象外だったが、当時の県の交通政策課の担当と話をし、観光地の中にもお住まいの方もおり、現に学生の通学利用もある（ことで幹線補助の対象とした）。鹿教湯にもいえること。一概に観光地だからといって地域拠点から外すのはそもそも論としてどうか？再考いただきたい。

→ **(塚原会長)**

- ・ 他地域でも似た事例があるように思われるので、県交通政策課とSCOPで表現の仕方を検討願いたい。

(上田バス)

- ・ 資料2の1-2の地域公共交通の概要の記載で、地域独自の施策として運賃低減制度が導入されており～の件について、不足分を市町村が負担する仕組み云々は概ね合っているが、この記載だと、例えば上田市から菅平まで運賃が1200円だったところ、（運賃低減バス導入後は）500円になったが、差額の700円を行政がすべてを負担しているのではなく、実際の運賃低減バス負担金の算出方法においては、バス事業者も負担している状況もあるので、記載内容を訂正いただきたい。

→ **(塚原会長)**

- ・ 誤解を招かない表現に検討願う。

(上田バス)

- ・ 当社には上田駅から別所温泉までをつなぐ路線バスの塩田線がある。何年か前にコンサル

が入り上田市で大規模に見直した際に運行本数を減らした関係で利用者が減り、利用するにも不便になりつつある。運行ルートは別所線が通らないところを補完するもので、塩田地域自治センターなど追加で挙げた地域拠点も通る経路的には良い路線。運行本数が少ないので（地域間連携軸から）落としたと思うが、再考してほしい。

(千曲バス)

- ・全体の話であるが、前回の会議で乗務員不足の話も出させていただいた。
- ・策定スケジュールは 2024 年問題も考慮していただいているのかなと思う。労働時間を考慮すれば、ダイヤを削ることも考えなくてはいけない状況。
- ・利便性の向上も大事であるが、バスを運行する運転手と労働時間が足りていないことが問題である。県の計画において、どう運転手を確保していくか県として何か具体的にやろうとしているのか？
- ・利便性の向上も運行本数の増加も運転手の数が根幹である。利便性を向上する一番はダイヤ本数を上げること。路線バスは収入的に黒字にならない中で運行しているが、路線バスをもっていない会社の方が元気が出てきている状況。県もこういったところを考慮して策定内容を検討してほしい。（意見）

(東信観光バス) ※佐久の会議に呼ばれていない

- ・地域間連携軸として 2 路線入っており、上田地域と佐久地域を跨いで運行している。上田市、佐久市や立科町など市町村間でも考え方の温度差があると思う。県で地域間の調整を十分にしてほしい。
- ・利用者を中心に利便性向上になるかと思うが、人口の多い地域への移動が人口の少ない地域からすれば課題。
- ・労働時間の規制もあって運転手の確保が難しい。労働時間規制が厳しくなる中、1日の労働時間やインターバルを考えていかざるを得ない。始発の時間や最終便をずらさなければいけない状況。

(JR バス関東小諸支店)

- ・資料 3 の中で、和田峠北線の運行本数が少ないという話があるが、現状増やしたから乗るという訳でもなく、課題がある。特に朝夕の学生（小中高）の輸送を確保するのは一番だが、日中はどうしていけばいいか難しい（全く無くすわけにもいかない）。補助対象になるにはどうすればよいか、課題を整理していかないといけない。事業者だけでやっていくのは難しい。
- ・乗務員の不足もあり、2024 年の労働時間規制の問題もあるから、増便は難しい。
- ・長和町から話もあったがデマンド交通とかへの切り替えも考えていかなければいけない。
- ・交通弱者は公共交通に頼らざるを得ない。必要な方に必要な時間に必要などところに行ける足を確保していかなければいけないとは思っている。

(JR 東日本 上田駅長)

- ・鉄道事業者としては素案に意見なし。

- ・地域連携 IC カードについては、篠ノ井線で松本から長野まで導入を決定済み。
- ・このタイミングで上田地域でも導入の推進を是非お願いしたい。

(しなの鉄道)

- ・4～5月の収入は2018年対比で80パーセント台から戻ってこない。
- ・運転手不足もあるが、鉄路を維持し、安全を確保するための人材が不足している（高齢化）が課題。JRからもOBを受け入れているような状況。
- ・鉄道の維持も大事なことと思っている。地域の皆さんと検討していきたい。
- ・6月末まで軽井沢駅に勤務。素案で地域拠点に位置づけている田中駅から長野県の内側（南側）に向かってはバス路線が走っているが、（北側の）湯の丸方面に行くバス路線がない。軽井沢駅からワインの関係で田中駅で降りる人に加えて、最近滋野駅で降りる若者がおり、そこから湯の丸の施設プールへ行く需要も増えている。
- ・田中駅から湯の丸方面に向かうバス路線もあればよい。

(上田電鉄)

- ・資料3のCの圏域内連携軸の5行目、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、路線維持を図ります、と記載があり、ほっとした一方で、圏域間連携軸の箇所では利用促進についての記載がある。
- ・Cの事業者についても喝を入れて利用促進を図ってほしい。上田市内のどこに移動のニーズがあるのか、どう取り込むのか等に触れてもよいのでは。

(長野県タクシー協会 上小支部)

- ・タクシーは今年運賃改定を予定している。
- ・バスとの運賃の格差がある、事業者からも声として出てきている。
- ・昔は4、5人集まってタクシーに乗ればよかったが、ここまで格差があると運賃的な選択肢になりえないのを懸念。
- ・バスも距離制で乗った分だけ上乗せされるようなものにしてほしいと感じているところ。

→ (交通政策課)

- ・人材不足の話とスケジュールの関連性についてご意見いただいたところ。
- ・人材不足はそもそも重要な課題であると認識。骨子の中でも触れているところ。何か施策を打てれば、と考えてはいる。県の方向性として行政の関与を強めていく方向で、財政基盤の強化を図りたい。長い視点でみてどういった補助ができるか検討しているところ。
- ・普段からバス協会とも話をしているが、直接意見交換する機会があれば有難い。
- ・他の地域の状況も共有させていただく。
- ・地域連携 IC カードは本年度から予算計上しているところ。今後3年間で集中して支援を実施する仕組みを設けている。国と県の補助で2/3が補助される計算。市町村も補助対象なのでご活用いただきたい。
- ・汎用性の高いキャッシュレス環境の整備をご検討いただきたい。

(上小高等学校長会)

- ・学校の所在地により交通の格差がある。交通の利便性が特に有事の際に重要になってくる。しなの鉄道の脱線の際には上田地域中の高校が臨時休校になった。授業を計画通り進めていく中ではかなり影響が大きい。主要観光地への移動手段としても学生が利用するということも見逃せない事実。
- ・何かあった時に各バス会社にはご苦労いただいて大型バスを配車いただくとか、よくやっ
ていただいている。最近台風・雨・脱線などの災害等が多い。このままのスキーム・仕組
みでよいのかと思っているところ。
- ・丸子にターミナル機能を持たせることはとても重要だと実感している。丸子中央病院へは
高齢者が通っている。地域の子どもの半数近くは鉄道で通学している。
- ・地域公共交通の課題の中には、有事の際の対応も書いていただきたい。
- ・拠点と軸の設定であるが、労働時間や運転手確保の話があった。主要観光地の黄色いマル
印の話があったが、グリーン（地域拠点）のインフラは十分つながっていないなと思っ
ている。地域の鉄道・バス路線やインフラの整備を今後もお願いしたい。

→ **(交通政策課)**

- ・県の計画における目指す姿では、自家用車に頼らずに通学・通院できる、というところも
掲げている。学生の移動手段の確保を意識していきたい。
- ・有事の際の対応のようなども落とし込めるか検討させていただきたい。
- ・必ずしも観光地だから観光客の利用だけというわけではないというご意見はごもっとも。
検討させていただきたい。

(上田市)

- ・表現的なところであるが、資料3の概況において、北陸新幹線が縦貫しており・・・とある
が、「東西に横断し」や「往還し」にすべき。
- ・P3 将来ネットワークのしなの鉄道に係る記載で、運行事業者が～とあるが、沿線に村がな
いので「市町」にすべき。

(2) 公共交通情報オープンデータ活用事業について

- 資料に基づき、県交通政策課から説明
- 質疑応答
 - ・特になし

4 事務連絡（事務局）

- ・次回の上田地域別部会は秋ごろ開催予定。日程は後日調整の上で連絡。

閉 会（15：25）