

経過説明 東井課長

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 東井課長

資料確認 東井課長

議題

(1) 上田市公共交通活性化協議会事業について

清水会長

それでは議長を務めさせていただきます。各委員の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、会議の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事項について、ア～オまでにつきまして、事務局から一括して説明をお願いいたします。

事務局 地域総合計画 竹内

ア 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の事業報告と事後評価について

資料1 資料説明

イ 上田市街地循環バスのルート変更とダイヤ改正について

資料説明

ウ オレンジバスのルート変更について

資料説明

事務局 上田市地域交通政策課 田中課長補佐 (以下 事務局 田中補佐)

資料2-3p3の修正

3. 傍陽線本原地区迂回実証運行について (1) ルート変更前と変更後の同時期利用者数の変化 ボックス内の文中1行目「利用者数は約10,400人」、2行目「利用者数は約9,400人」の人数を入れ替える修正。

若干補足で説明させていただきたいと思います。

ア 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の事業報告と事後評価について

先ほど説明がありましたように、平成20年3月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づきます「上田市公共交通活性化協議会」を設置し、国の地域公共交通活性化・再生総合事業の補助を受け、先ほど来の報告のとおり、順次事業を進めてきたものであります。

この「地域公共交通活性化・再生総合事業」の補助を受けるに当たりましては、補助金の交付要綱におきまして、まず協議会として自己評価を行い、地方運輸局長に補助対象事業の評価結果を報告することとなっております。本来であれば協議会を開催して事業の実施状況や評価内容について委員の皆様にお諮りして提出すべきところではありますが、書類の作成及び提出期日が年末年始を挟み、期間が短かったため、事務局において作成した原案を1月11日に委員の皆様へ郵送で送付させていただき、内容の確認をお願いしたところであります。委員の皆様からいただいたご意見としましては、北陸信越運輸局様から傍陽線迂回運行の記載について、またタクシー活性化事業、実証運行の実績等の記載方法の追加や修正等のご指摘をいただきました。

また、本日ご欠席であります。上田市自治会連合会(丸子地域代表)関委員様から、高齢化社会が進む中で公共交通活性化事業に対して大いに期待するという意見とともに、見直しについては道路の状況も鑑みながら検討する必要がある等のご意見もいただいたところであります。

これら委員の皆様からいただきましたご指摘事項等を修正し、1月20日に長野運輸支局に関連調書を提出いたしましたので、ご報告させていただきます。なお、この評価の関連調書につきましては、資料2-1~2-4として配布させていただきました。

イ 上田市街地循環バスのルート変更について

前回の活性化協議会でもたたき台として原案を皆様にもお示したところであります。今回変更をかけていくにあたり、関係する地域協議会、自治会連合会、特に大きく変わります秋和・諏訪部の各自治会には直接ご説明を行っているところであります。また、施設として今回通過が無くなりますアクアプラザにつきましても、施設の方へ説明を行っているところであります。

ウ オレンジバスのルート変更について

オレンジバスにつきましては、上田地域において高齢者等の交通弱者の移手段の確保を目的としまして、高齢者福祉センターへの送迎バスを発展させ、途中乗降を可能にしたもので、バス2台により上田地域6コースを週2回、午前・午後それぞれ1往復ということで運行しているものであります。オレンジバスにつきましては、公共交通活性化再生総合事業の対象事業とはしておりませんが、地域公共交通総合連携計画の元になります公共交通活性化プランの検討の中でも一部路線の見直しが含まれており、これを受けまして、第5回協議会の中でも路線の見直しをご協議いただき、昨年4月12日からルートを見直した経過があります。今回は先ほどご説明いたしました上田市街地循環バスのルートの見直しと同様、上田駅と高齢者福祉センターの間に、新たに「アリオ上田」及び交流・文化施設を経由するルートに見直しをしたいというものであります。また、見直しにつきましてはこの春を目標に進めていきたいと考えているところであります。

エ 今後の事業予定について

資料1-1にもありますように、今後も公共交通の必要性を市民の皆様へ訴え、「乗って残す」

を基本とした公共交通の維持及び活性化を市民の皆様と図り、また、新たな国の支援制度の活用も視野に入れながら、今後も引き続き上田市街地循環バス、丸子地域循環バス、また傍陽線の迂回運行等を継続していきたいと考えております。

オ 「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」の有効活用についてこれにつきましては、別紙 1-1 をご覧いただきたいと思っております。

別紙 1-1 資料説明

支援制度の詳細については現時点では具体的に示されておりませんが、この補助制度を活用していくには今後も当協議会が中心となって進めていく必要があると思われまます。また支援内容につきましても、広域的・幹線的バスの補助要件の緩和、幹線交通と密接な一定の地域内バス、デマンド交通の運行についての支援対象拡充とあることから、従来の循環バスをはじめ、デマンド交通やその他のバス路線についても新たに補助対象となる可能性も想定されているところであります。今後の動向を注視し、循環バスも引き続き補助対象になるようであれば、制度を最大限活用するよう対処してまいりたいと思っております。また、今まで補助対象外であったデマンド交通、廃止路線代替バス、一般のバス路線等も活用を図ってまいりたいと思っております。更に、鉄道、特に上田市内におきましては別所線ではありますが、別所線の支援にも制度を活用していきたいと考えており、そのため、補助制度の概要によっては必要により当協議会を急遽今後開催することもあるかと思っておりますが、この制度を活用し、公共交通の維持改善を図ってまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

清水会長

事務局から資料に基づき説明がありました。タクシーの活性化事業につきまして、今日は長野県タクシー協会上小支部支部長の中島委員、副支部長の飯島委員がお見えですので、補足説明がありましたらお願いいたします。

長野県タクシー協会上小支部副支部長 飯島委員

別段ありません。ここに記載されている通りでよろしいかと思っております。

清水会長

それでは、議題（1）ア～オについて、今の説明につきましてご意見・ご質問等お願いいたします。

循環バス等がこの協議会で 3 年間実証運行しておりますが、目標は丸子・上田とも若干高めには設定しておりましたが、その目標値には届かなかったということですが、3 か年ということで年々利用者数は増えてきたということで効果はありましたが、今後、更に推進していくということで説明があったかと思っております。

3 年間ということで、国の方から支援を受けながら進めてきたということであります。今日は千村専門官もお見えですが、上田だけではなくいろいろな所を見た上で、何かご意見があればお願いいたします。

北陸信越運輸局長野運輸支局首席運輸企画専門官 千村専門官

今年度 3 年目をむかえて活性化再生総合事業が終了するという所は上田市の他に 9 つ位あったかと思いますが、そういった中で国の補助を得ながら上田市における公共交通をどのように構築して維持していくかということやってきたわけですが、3 年間やってきた中ではいろいろ見直しを行いながらやってきており、利用者からのアンケート調査等から意見要望を聞いてやっておりますので、そういった点では運輸局の方も評価していたかと思います。

活性化再生総合事業で言えば、上田市への支援は今年度で終了ということですが、昨年の説明会の中で本省の担当課長は、今年 3 年目をむかえて終了する所は新法における地域公共交通維持（維持・改善事業）の方が活用できるような含みの説明をしておりましたので、23 年度以降、新法での活用ができるような気もしますが、ただどういった活用ができるのか、どういった制度なのかという所の情報が未だ来ておりません。2 月 15 日、長野市におきまして交通協議会における説明会を行う、本省の方から担当が来て説明を行う予定であります。こちらの方でどれだけの説明があるのかというのは今のところわかりませんが、上田市の 23 年度以降の国の支援における事業の活用が見えてくるのではないかと考えております。この総合事業は事業仕分けで廃止ということが決まっておりますが、総合事業がそのまま続いておると、上田市は今年度で終わり、23 年度からは補助無しで地元の負担だけでやっていくということになっておりましたので、新法ができてまた活用できれば上田市にとっても良い方向の話ではないかと思っております。今後この協議会が 23 年度以降も続いて、また、いろいろ協議していただくことになるのではないかとと思っております。今日は情報不足で細かい説明が出来なくて申し訳ないのですが、そういった状況であります。

清水会長

ありがとうございました。

循環バス等につきましては、いくつかの課題はありますが新年度からルートの一部変更し、乗っていない所はバス停を廃止し、新たな利用の見込みがある、具体的にはアリオ上田だったり、将来的には交流・文化施設ができ利用が見込めるということもあり、変更したらどうかという提案です。

もう 1 つ、路線バス事業者の上田バスさんの傍陽線の変更ということであります。今日は上田市自治会連合会真田地域代表の堀内委員が欠席されており、地元の生の声を聞くことができませんが、真田地域自治センターの課長が来ておりますので、地元の皆さんの声があればお願いします。

真田地域自治センター建設課長 中山課長

昨年 1 月から傍陽線の一部を本原の方へ迂回運行し、地元の方も喜んでおりました。使い勝手は良くなったかなということで、近くに西友さんがありますが、お買物に 1 区間で 100 円で行けるということで、お年寄りの方は喜んでおりました。また、上田市内へ飲みに行った時に、帰りも集落の中を通ってもらい非常に使いやすくなったということも聞いております。最終時間も若干遅らせてもらったので、その辺もダイヤ改正にあわせて使いやすくなったということも聞いております。

清水会長

ありがとうございます。

委員の皆様、何かございますか。

信州大学工学部教授 小山副会長

千村委員から新しい「地域公共交通の確保・維持・改善の推進」ということで、新法について説明がありましたが、モラルハザードと書いてありますが、どういう種類のモラルハザードを考えているのかと気になっております。

千村委員

新法に関する概要というのは情報が来てなくて、説明できるものがなくて申し訳ありません。

清水会長

今、「モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う」と別紙 1-1 にあります。違っていけばいけないので個人的な見解と思って聞いていただきたいのですが、別紙 1-2「地域公共交通確保維持事業」という枠の中で「支援にあたっては、運行（航）欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効率的・効果的な支援を実施」とあります。このモラルハザード、単純に訳すと「倫理の欠如」という意味らしいのですが、要は今まで上田市もいくつかありますが、路線バスの赤字額を市が単純に補填しているというのが何路線かあります。今回の新法によりますと、このような欠損額の事後的な補填方式、赤字額をそのまま補填するという方式ではなく、事前に決められた算定方式が定められるようで、それによれば過去のデータ等から今年度の決定額を補助するというような考えだと思います。それは乗降客が増えても減っても補助する、それで逆にバス事業者もがんばってもらうというようなことがいろいろなところを読んだら書いてありました。一生懸命にやらなくても赤字補填を受けられるのではなく、一生懸命やればプラスになるという意欲を持ってもらうということを国では考えているのではないか、原則的にはこのようなことのようにです。

その他に何かございますか。

無ければ協議会としてのア～ウにつきましては、説明のとおり 3 年間のことをまとめさせていただきますということでしょうか。

一同了承

清水会長

ありがとうございました。この協議会では先ほどの説明のような形でまとめさせていただきます。

(2) 上田市地域公共交通会議協議事項について

ア バス路線の休止について

清水会長

議題 (2) 上田市地域公共交通会議事項、ア バス路線の休止について、事務局から説明をお願いします。

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）

上田市市街地循環バスのルート変更とダイヤ改正について、及びオレンジバスのルート変更については、議題1でご協議いただきましたので説明を省略させていただきます。

資料3 説明

バス路線の休止についてということで、信州観光バスさんの方から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。路線名川西線、通称いで湯号、区間は戸倉駅から上田駅までとなっております。平成22年12月28日の運行をもって休止となりました。路線の休止にかかる案件につきましては、本来であれば地域公共交通会議へ議題として協議をお願いしなければいけないものでしたが、申し入れの時期が遅かったこと、また沿線自治会（秋和・上塩尻・下塩尻）に経緯を報告したところ、影響が無いと判断されました。また、関係する千曲市・坂城町も休止を承認する意向を示したことから上田市としても休止を承認いたしました。事後報告になり、大変恐縮ではありますがご報告させていただきます。

清水会長

事務局からバス路線の休止について報告がありました。ただいまの説明につきまして、ご質問・ご意見がありましたらお願いいたします。

上田市としては利用する人があまりいなかったということであり、この川西線については承認するというところでよろしいでしょうか。

一同了承

清水会長

ありがとうございます。

続きまして、イ 仮称「アリオ上田線」の新設について、運行事業者であります上田バスの舟見委員から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）

資料4-1、4-2

（仮称）アリオ上田線の新設についてということで、新設する運行系統の名称ということで、まだ決定ではありませんが「アリオ上田線」という新しい系統を新設したいと思っております。

資料4-1、4-2 説明

運賃については非常に迷ったところであります。千曲バスさんの青木線と室賀線は140円、川西線150円区間という形になっております。先ほどご審議をいただきました市街地循環バス200円となっており、今回事前に千曲バスさんと協議をした結果、今後たくさんの人に乗っていただくためには安い運賃設定ということの方が良いのではないかという判断のもと、当社最低運賃を適用し、運賃100円という形で届出をしたいと思っております。

清水会長

新しいアリオ上田線については、上田バスの方から説明をいただきました。この件につきまして、何かご意見・ご質問等お願いいたします。

上田警察署交通課 蓬田係長 (以下 蓬田委員)

上田駅はお城口からですか。

舟見委員

お城口からです。

蓬田委員

お城口から天神2丁目を通っていく路線はものすごく混雑すると思います。
後ろ側の温泉口等を使う予定は無いですか。

舟見委員

当社の上田市の路線バスの全てお城口に入っていくという形で今回お城口ということで計画いたしました。

清水会長

警察の方でも心配なされるということで市の方も別の道路を開けることで進めてはおりますが、4月には間に合わないということで、このようなルートに設定したということです。

今もらった地図は駅からアリオまでとなっておりますが、原則はピストンでやるということでしょうか。

上田駅とアリオの所だけを別にやるのか、今ある違う路線バスが上田駅の後アリオに向かうようになるのかどちらでしょうか。

舟見委員

両方検討している最中です。

補足ですが、今回新しい路線ということでアリオさんからの申し入れがあってやったという形で正規の運賃をお客様から徴収するというのが当社の決定なのですが、それについて別所線でイトーヨーカドーと上田電鉄でやっているお買物回数券等々がありますが、それと似たような形で路線バスに対する何らかのインセンティブ、利用者に対するインセンティブを考えていくということでありませう。

清水会長

利用を増やすという意味では非常にありがたいことだと思います。

それではご意見も無いようですので、新設の路線につきましてはそれを了解したということとよろしいでしょうか。

一同了承

清水会長

ありがとうございます。

(3) その他

清水会長

以上、想定しておりました議題については審議等終わりました。

その他ということで、皆さんにご意見等いただければということではありますが、公共交通につきまして、またバスの事業者、国・県が補助している生活交通路線、先ほど申し上げました市が補助している廃止路線代替バス、循環バス等のコミュニティバス、いずれも利用者が減少しているということで大変厳しい状況であるということでもあります。こういった公共交通を維持活性化させていくことが、非常に地域として大きな課題になってくるわけですが、車に依存した現在の社会において、今ある公共交通を維持し、継続していくためには、市民の皆様自らの「乗って残す」という意識が必要不可欠と考えております。地域の皆様自身が公共交通機関を、公共体として認識していただき、自らの地域の公共交通は自ら自分たちが守っていくという姿勢をお持ちいただくことが極めて重要だと考えております。車を使った生活に慣れてしまったということではありますが、是非公共交通の利用を考えてもらわなければ、公共交通は先細りする一方で、継続的に維持していくことが大変難しくなったということでもあります。

議事ではこちらで用意した内容について審議していただいたわけですが、広く公共交通の活性化、またそれを維持していくということについて、普段思っていること等ご意見等お願いできればと思っております。

上小圏域障害者総合支援センター所長 橋詰所長

途中からということで参加させていただいている委員会なので、これまでの経過も私の中で整理できていないので発言を控えさせていただいたのですが、この協議会の私どものセンターのスタッフが参加させていただいた経緯というのは、非常にニーズというか利用者さんとするとな数的にも少なく、活性化というところについてはどの程度ご協力できるかということもあるかと思いますが、逆に地域の中で高齢社会という話が出てきましたが実は障害をお持ちになっていらっしゃる方たちがアクセスという部分では非常に大きなリスクを背負っているというのが現状です。実際にJT跡地アリオさんのバスの話も出ました。そこにはいずれ交流・文化施設ができ、新幹線を使って上田市に会議や催事で来られる方たちや、別所線やしなの鉄道を使って上田駅で降りて、施設に行くというような車椅子の利用者さんであるとか、ご高齢の方のニーズというのがどんな形で解決されていくのかということは、非常に私たちも大きな課題で、開発するにあたってはぜひ障害をお持ちになっておられる方がきちっとそこに繋がれるようなアクセスの問題を解決していただければと提案申し上げたことがあります。実際ここがどのような展開になっていくのか、新たな協議会が立ち上がっていく中で、小さなニーズなのですが利用者さんの思いや、車椅子の方が公共交通機関を使ってアクセスができたという地域づくりのためにも、ご協力願いながらどんな手法があるのかということ私たちも探っていきたいので、一つテーマとして上げていただければありがたいと思い、提案させていただきます。

清水会長

ありがとうございます。非常に重要な案件だと思います。

大事な生活の原則的な話ですが、当然今考えている交流・文化施設につきましても、中は当然そういったことを考えています。そこまでの駅から会場までのアクセスといった視点も、今非常に貴重な意見をいただいたので参考にしていきたいと思っております。

その他、全般にわたってご意見等いかがでしょうか。

上田市自治会連合会上田地域代表 竹下委員 (以下 竹下委員)

私は塩田にありますが、いろいろな関係で昨年末に塩田地域の公共交通というのは今どうなっているのかということをお話ししました。そういう取り組みについては、今まであまり無かったのではないかと思います。それでも塩田で公共交通的なものを含めて何かがあるのか、Aコープの買物バスを含めると全部で5つあります。特に高齢の方や障害を持っている方が買物や通院等でタクシーを使って大変だという声も出ました。別所線だけでなく、そういう方の交通の便を確保するために、先ほど申し上げたようにそういう取り組みについてはほとんど無かったという状態で、しかし大事な課題として考えていくべきではないかという所まで、ようやくそこへ話が及んだ段階です。実際の運行状況に対して、利用者の皆さんがどんな要望等があるかしっかり掴まなくてはならない、それについてどうするかという話もあり、塩田にも障害者の団体の組織も支部的なものがあるので、そういう組織に話をお聞きすればと思っております。

先ほどオレンジバスの見直し事業の中で、確認ですがこれはコースについての見直しということで、ここで出ているのは運行本数等についての見直しという予定は無いのかどうか、上田バスの方に運行についての話し合いをやりたいと個人的には思っております。

清水会長

現在は増便等は考えていない、事務局そういうことでしょうか。

事務局

そうです。

千曲バス(株)労働組合 三橋副執行委員長 (以下 三橋委員)

オレンジバスは、その名のごとくバスの色自体もオレンジ色です。1日に2回しか動きません。後はずっと空いているのでその他に何か使い道はないかと常々思っております。そのことについてはどうでしょうか。

それともう一つ資料28ページ、西塩田コース、東塩田コース、浦里・室賀コース、これは上田駅温泉口に入るといっていいのでしょうか。

事務局 田中補佐

先ほどオレンジバスの運行本数についてのお話をいただきました。運行本数につきましては、先ほどお配りした資料にもありますように、市内6コースについて、各週2日午前と午後の往復ということであり、確かに空いている時間帯のバスの利用は無いというような状況であります。運行本数の増加につきましては、特にこのバスについては60歳以上の方、障害者の方、幼児は無料ということで、多くの方から増便のお話もいただいているところであり

ます。しかしながらこの路線図を見ていただければわかりますように、並行して一般のバス路線も運行しており、オレンジバスのみを増便しますと、一般のその他のバス路線に、乗っていただくお客様がオレンジバスに乗ってしまうということもあり、中々全体的なバランスを考えるとオレンジバスの増発増便というのは非常に難しく、公共交通のバランスを崩してしまう恐れもあるのではないかと考えているところであります。

また、先ほどの 28 ページの地図であります。ルートにつきましては上田駅のお城口を通っているということで、温泉口への系統は考えておりません。現在運行している上田駅と高齢者福祉センターの間にアリオ上田の新しくバス停を設け、特に先ほどの説明のとおり、東塩田コース、西塩田コース、浦里・室賀コースにつきましては、従来は上田橋を渡って北詰の所から堤防道路に行き高齢者福祉センターへ行き、また同じルートに戻って北詰の交差点から上田駅に行っていたものを、高齢者福祉センターから上田駅に行く間、アリオ上田に途中立ち寄るようなルートを設定していきたいというものであります。温泉口への運行ということは、現時点では考えておりません。

三橋委員

ありがとうございました。

もう 1 点、昨年信濃毎日新聞ですが、上田市で定住自立権構想ということが載っておりました。長野県では飯田市に続き、上田市は 2 番目ということで、つい先日長野の方でもそれが議会を通ったということを知っています。定住自立権構想というのは、例えば上田市が中心都市となって周辺の市町村と手を組み、医療・交通・産業・振興等の分野で協定を結び、国の特別交付税が優遇される、また地域医療、子育て支援等、公共交通整備という所があります。上田市議会では昨年 4 月に周辺市町村へ呼びかけ、連絡協議会を設立ということで承認されております。それによりますと、今年の 2 月を目処に提携内容等の概要を示すという中心市宣言ということが書かれておりました。本日は公共交通の会議ですので、それについて何か出ておりましたら、分かっているところでお教えいただきたいと思います。

清水会長

今、定住自立権構想についてのお話がありました。これはご存知の方もいらっしゃると思いますが、総務省の方で、従来から施設のすみ分けという形で、日本の社会の中でやってきたものをある程度明らかにして、しっかり明文化して宣言をすると国の方から交付税で少し割り増しをいただけるというようなことで、そういったことをどんどんやっていったらどうかというのが国の方の考えであります。

県内では上田市が 2 市目ということですが、2 月に中心市宣言ということですが、2 月の 3 日か 4 日には宣言をすると予定しております。その中に道路関係も一つの協定を結ぶ内容の事業になるものがあるということです。それぞれの例えば上田市と青木村といったような協定を結ぶということで、広域全体で 1 本の協定ではなく、関係市町村がそれぞれで事業を行うということになっております。

2 月に中心市宣言をし、3 月に議会で条例化し、具体的なことを考えております。その中に道路の問題、公共交通の問題も含まれてくる、それぞれの事務担当部局同志で協議を開始して進めているところであります。

竹下委員

別所線のことで考えたときに、特に塩田でも西塩田の別所線からかなり離れた所、東塩田で三才山に近い所、問題は先ほども公共交通で共存を図るということももちろん大切なことですが、その時に別所線だけではなく、他の 4 つの公共交通との関わりで考えていく必要があると思いました。その時に大事なのは、別所線の所まで出てくれば、あとはいろいろな形で乗り継いで行けば時間はかかるとしても可能です。バスに乗ってそっくり上田の買物や病院へ行くというのではなく、別所線の駅まで来て、そこでアクセスがあって出て行くということも考えられると思います。問題は別所線からかなり離れている地域の高齢者や障害を持つ方が、駅まで行く、その便をもう少し考えていくことが大事ではないかと思いました。

清水会長

これから公共交通のことを考える時に、大変大事な視点だと思います。塩田地区は逆に言えばそういう面では別所線があるということで恵まれているのではないかと思います。是非その優位性をうまく生かして、地元の皆さんもどうしていったら一番良いか考えてもらって、市だけ、協議会まかせではなく、どのような形なら利用できるか、地元の皆さんと一緒に考えていくきっかけになればと思います。

上田市自治会連合会武石地域代表 鈴木委員 (以下 鈴木委員)

私は武石の代表です。ご存知の通り上田市に合併して 4 年になりますが、一番僻地にある地域で、ずっといままで交通等についてかなり勉強不足ですが、中心市街地の公共交通網は利用者にはますます便利になっていくような気がします、武石は幹線の交通というのは千曲バス武石線が通勤通学便としてあり、加えてデマンド交通があります。

たまたま買物弱者の問題がクローズアップしていますが、我々の村にもジャスコがありました。が昨年撤退し、生鮮食品等を買うについてはどうしても丸子まで出て行かなければならない、免許証を持っている者は良いのですが、持っていない者は買物弱者と言われるように、非常に不便を感じるものが年々と増えてくるように思います。そういったものに対して、村ではデマンド交通があり、地域によって違いますが武石内 300 円、丸子まで 600 円といった形であります。電話等の予約で買物に行けるといようなことはわかっておりますが、その運行に対しての内容的なことは把握しておりませんが、市街地にはこのように公共交通網が張り巡らされている中で、武石のデマンド交通についても検討はあったのでしょうか。

清水会長

ありがとうございます。

買物弱者というのは、国でもそういったものの対応をどうしていくかということをやっており、ちょっと前に信毎に載っておりましたが、買物弱者の実態調査を全県的に行い、そういったものの対応を県として考えていくといったような、非常にありがたいような取り組みが新聞報道されておりましたが、まさしく鈴木委員のお話のとおり状況かなと思います。

武石につきましては、今回の活性化につきましては、デマンドバスがありますが今までは補助対象ではなかったという状況でありましたので、この協議会の議題には上がらなかったのですが、23 年度からのものについては国の資料にもしっかりデマンドバスと書いてあります。これについても、今まで市が単独で市の財源で運営していったということですが、国の支援もありそうだと期待しております。制度がある程度固まってくれば、国の補助金も組み入れて再構築したいと思っております。

また、先ほども説明がありましたがこの協議会で決めないと国も支援をしないというようなことなので、ここの協議会のあり方も非常に重くなり、範囲も広くなるということも想定されますので、是非委員の皆さんも、このような心積もりで是非次回以降も考えていただければと思っております。

鈴木委員

23年度予算の305億円の中に、先ほどの私の話したものが含まれているという意味なのでしょうか。

清水会長

含まれる可能性が大変高いということでもあります。ただ、ここには出ておりませんが、今まで市の財源でやってきたものに対しては、総務省の方から特別交付税ということで措置されてきております。それが80%という結構大きな率ですが、それが新年度以降こちらの制度との絡みでどうなるかというところまでは見えてこないというのが現状であります。

その他にありますか。今日は地元の皆さんから貴重なご意見、今後の取り組みへ向けての貴重な意見をいただきましてありがとうございました。

豊殿地域循環バス運営委員会委員長 神林委員

公共交通とは若干違いますが、せっかくの機会ですからお聞きしたいと思います。

先ほどアリオ上田店ができるということで路線の新設がありましたが、交流・文化施設ということで、あの場所へ時間帯によっては大勢の車が集中する、信号機のある所の川西の皆様方は左折ですから問題ないと思いますが、川東、市内の方から行く場合には右折になります。右折の場合非常に信号機の所の右折というのは右折しづらい、それとあわせて周辺の道路整備、ただアリオさんの方でも考えていると思いますが、時間帯によって相当の渋滞が予想されますから、それに対する対策がどのような方向で検討されているのか、ちょっとお聞かせをいただけるとありがたいと思います。

もう1点、駅前のイトーヨーカドーが閉鎖になり、その後利用等が検討されていたらお聞かせいただきたいと思います。

清水会長

J T開発地の関係は今整備事業が進んできまして、アリオは4月下旬オープン予定で今進めているという状況であります。反対側には交流・文化施設ということで3年後の秋オープン予定です。

道路につきましては、市としまして従来上田駅周辺の街路整備をいくつか進めてきました。1点に集中しないで、右折しないで東から入るルート、別所線を高架にして踏み切りを無くした道もあります。そういった道路等もここを利用するときはトータルで頭に入れていただければと思います。当然信号で調整できるものは警察署とも相談し、渋滞を極力少なくするような形で考えていきたいと思っております。塩尻側からは、上田城跡公園の駐車場から直接イトーヨーカドー側へ渡れるように、上田公園側からも直接J T開発地の方へ入っていく道路も計画的に進めております。

今の既存店が閉店ということですが、その跡地につきましては現在市の所有ではないということもあり、これは商工観光部が主体となって違う形でというようなことで申し入れはし

たということであります。まだ、どのような形でということは決まっておりません。更地ということもある、結論には至っていないということのようであります。

他に何かありますか。

本当に様々なご意見をいただきましてありがとうございました。この場で結論が出るという話ではないのですが、今日お集まりの皆さんには、是非今後の活性化に向けてご協力・ご支援、それもまた大きな輪になっていければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

以上を持ちまして、第7回上田市公共交通活性化協議会及び第7回上田市地域公共交通会議の議事を終了させていただきます。

ご協力いただきましてありがとうございました。

以上