

第19回上田市公共交通活性化協議会 会議概要

日 時 令和元年5月29日
会 場 上田市役所本庁舎6階大会議室
出席者 委員名簿のとおり
事務局 委員名簿のとおり
傍聴者 1人 記者 5人
会議概要作成年月日 令和元年5月30日

協議事項等

1 開 会 上田市都市建設部交通政策課長 竹内事務局長

2 あいさつ 上田市都市建設部長 藤澤会長

3 議 題

(1) 上田市公共交通活性化協議会設置要綱(案)について(資料1)
事務局(山田補佐) 資料1 資料説明

質疑応答なし

承認

(2) 平成30年度決算報告について(資料2)
事務局(山川主事) 資料2 資料説明

質疑応答

(質問1:長野県バス協会 唐澤事務局長)

歳入の部の摘要欄の上田市負担金の額が決算額と3,000円違うのは何か他の負担金があるのか。

(回答1:事務局 山田補佐)

記載誤りのため、訂正をさせて頂く。摘要欄の上田市負担金の額3,943,000円から3,946,000円へ訂正。

承認

(3) 令和元年度事業計画及び予算(案)について(資料3)
事務局(山川主事) 資料3 資料説明

質疑応答なし

承認

(4) 運賃低減バス運行計画について (資料4)

事務局 (山田補佐) 資料4 資料説明

質疑応答

(質問1: 長野県タクシー協会 田中副会長 以下 田中委員)

運賃低減バスは6年前に私共にも話があり、その時は150%達成しなければという話だった。3年経った時にも150%は達成していなかった。平成30年度の実績は1.195倍という数字。達成していないけれども今後はという話があったが、どのような考えなのか。

(回答1: 事務局 山田補佐)

当初目標150%という大きな目標を掲げて、実際にはそこに届いていないという状況。目標の設定と実績について事務局としても大変厳しいものと受け止めている。実証期間中、アンケート調査の結果から、高齢者の外出促進につながったことや、高校生の通学の面でかなり保護者の負担が減っているという意見も頂く中で、運賃低減バスの継続は市としても是非やっていきたいと考えている。人口減少に進んでいく中で、利用者を増加させるという事は、かなりの利用促進策を講じていかなければならないが、協議会の皆様にもご支援、ご協力を頂きながら実施していきたい。タクシー協会の皆様にも運転免許証自主返納促進事業の関係で大変ご協力を頂いている。平成29、30年と交付申請して頂いた人数は300人強と推移しているところだが、PRをさらに強化し、高齢者の交通死亡事故が全国的にも問題になっているところなので、タクシーの利用促進にも力を入れていきたいと思っている。

(質問2: 田中委員)

今年タクシーの運賃が値上げする。低減バスとのギャップが大きくなってしまう。低減バスはやっている限りずっとあるが、免許返納は3年経つと終わり(有効期限3年)。他の補助も考えて頂ければと思う。いろんな方に低減バスの事を聞いているが乗らない人は知らない。乗って頂ければいいとは思っているが、そういったこともご理解頂きたい。

(回答2: 事務局 竹内事務局長)

タクシー運賃値上げとのギャップで大変危惧されているということであるが、私共も運転免許証自主返納促進事業の関係で、市民の方々とお話をする中で、タクシー券の使い残しをしている方がいるという話を聞いている。何とか利用率を上げたいということで、タクシー協会様とも相談させて頂きながら、現在1乗車500円しか使えないが、例えばそれを1000円まで使えるようにするなど考えていきたいと思っている。また、運賃低減バスを知らない人がいるのは事実だが、これから更なる高齢化社会に向かう中で、高齢者の地域の足として必要になってくる場合に、バスを軸として、地域にはデマンドや乗合タクシーなども必要であると考えているので、ぜひとも一緒になって、地域の公共交通の確保維持にご協力を頂ければと思っている。

(質問3: 豊殿地区循環バス運行事業者 飯島常務 以下 飯島委員)

低減バスについて当初は1.5倍という条件で私共の方に話があった。実績を見ると1.19倍ということで、到底1.5倍には届いていない。今後1.5倍に届かなかった場合はどうするのか、ぜひここで示して頂ければと思う。

(回答3：事務局 藤澤会長)

当初6年前、運賃低減バスを運行するときに1.5倍という数字を掲げたが、それは市の負担金を増加させないというような考え方で、少し高めに設定したのは事実。運行開始から2期6年が経ったが、運行開始前にはダイヤを見直したり、終バスを設けたり、事業者にもご協力を頂きながら、そのまま運行開始するのではなく、利便性を考慮して開始した。低減バスをやっていく中で見えてきたのは、高校生の遠距離から乗って頂く利用者が圧倒的に増えた。保護者からも感謝の声があり、輸送人員を伸ばした要因と考えている。

また、乗降調査も運賃低減バス開始以降1年に1回期間を決めて実施しているが、アンケートを取りながら、バス停を追加したり、ダイヤを見直しながらやってきている。伸びてきてはいるが、このところ20%前後で落ち着いてきているという状況。当初の目標からは足りていないが一定の効果が出ている。今後の取り組みとしては、必要なダイヤや減便等を精査して、見直しをしていく時期だと思っている。高齢化社会という時代もあるので、今後はそういうところにも配慮しながら見直していく必要がある。今年度も啓発事業を積極的に取り組んでいくので、皆様からのご支援を頂きたいと思っている。

(質問4：信州大学 高瀬准教授)

実証前よりも増えたということだが、便数自体は変わっていないのか。人数だけ見ても仕方がない。収入がどれだけ減っているのか、費用負担がどれだけ増えているのかなどをもう少し明らかにしてみたいと思う。

コンパクトネットワークとの位置付けという話だが、基幹的な交通としてのバスとしては路線数が多すぎる。地域内の交通はどうするのか。運賃低減バスについては費用を安くすることによって保護者の子供の送り迎えが減るのはいいと思うが、なぜそのターゲットでやらなかったのか。全部でやったことによって、例えば高齢者が伸びない理由はバス停まで行くのが大変。見直しをしていくとなると代替りの交通はどうするのか。

1.5倍という目標だが、目標を立てている割にはバスの利用促進に向けた取り組みは今までと全然変わり映えがない。厳しいことを言うが、どうしてこれで1.5倍にしようという意気込みがあるのかどうかまったくわからない。いいところばかりを公表するのではなく、両面的に、マイナスの部分も提示しながら、その上でどうすべきかを考えていく時が来ているのではないかと。

(回答4：事務局 山田補佐)

便数の増減については直ちに比較できるデータを持ち合わせていないので、今後そういったことも踏まえつつ分析していく。

費用負担については、30年度ベースで言うと2600万円ほど市からの負担金として出している。当初1.5倍を達成すればこういった負担金を出さずに済むという事で高い目標を掲げて実施したが、なかなかそこに届いていないという現状。

ターゲットの捉え方だが、地域住民の皆さん、行政、運行事業者の3者で見直しを検討していきたいと思っている。利用促進策については、確かに起爆剤となるようなものが掲げられていないが、負担金や補助金といったマイナス部分も明らかにしてPRとともにそういったこともきちんと周知していきたいと思う。

承認

(5) 路線バス「御屋敷公園線」及び「東塩田線」の廃止について(資料5)

事務局(山田補佐) 資料5 資料説明

運行事業者(上田バス 伊藤委員) 補足説明

質疑応答なし

承認

(6) 路線バスのダイヤ改正について(資料6)

運行事業者(上田バス 伊藤委員) 資料6 資料説明

質疑応答なし

承認

(7) 地域間幹線系統確保維持計画について(資料7)

事務局(峯村主任) 資料7 資料説明

運行事業者(上田バス 伊藤委員) 資料説明

(千曲バス 白鳥委員) 資料説明

質疑応答なし

承認

(8) 上田市生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)について(資料8)

事務局(峯村主任) 資料8 資料説明

運行事業者(上田バス 伊藤委員) 資料説明

(千曲バス 白鳥委員) 資料説明

質疑応答なし

承認

(9) 夏休みキッズパスについて(資料9)

事務局(峯村主任) 資料9 資料説明

質疑応答

(質問1: 上田バス 伊藤課長)

昨年も言ったと思うが、横断歩道があった場合、小学生がバスを降りて必ずバスが通過してから横断するように学校側に周知して欲しい。

(回答2：峯村主任)

昨年も校長会に安全面を含めてお願いしたが、今年も校長会とチラシにも注意書き等をする。

承認

(10) その他

ア. 現状報告 (千曲バス 白鳥部長)

全国的にも運転手の不足との話だが、当社においても、非常に深刻な問題で現在においても退職者が止まらない状況。運転手については軽井沢のバス事故以降、様々な厳しい制限が設けられた。当社においてはダイヤ数に対して乗務員の数が足りず、休日が与えられない状況。補助金を頂いているわけだが、会社としては赤字で今まで継続してきた。民間企業としては運転手の給料を上げていかなければ退職率が止まらない状況。今後においては、労働時間を減らしていかなければいけないと考えている。このままだと企業としてなくなってしまうので、事務局とも相談しながら進めていきたいと思っている。

イ. 意見 (千曲バス労働組合 原田執行委員)

丸子線、青木線は深夜の運行を増便しており、丸子、青木につく時間は10時を回っている。運行をしていて感じることは、高校生の利用者が非常に多い。10時以降に帰宅することになる。ただ単に、学生の帰宅時間を遅くしているようにしか思えない。乗るなどは言わないが、地域の安全のためにも、学校にも早めに帰るように周知して頂きたい。

千曲バスだけの問題ではなく、各バス事業者、組合の方全て同じことを言っている。人員不足、人手が足りなくて休む暇もない。新しい人が入っても給料が安いとすぐやめてしまう。安全確保もままならない。そういった現状がある。中部地連の勉強会で地域の交通会議の話が出た。決まったことをただ提案されて、承認されて終わりだという話も合った。人員不足は急務で、下手したら千曲バス自体無くなってしまう。困るのは地域の皆さんということを考えて頂いて、まかせっきりでなく自分たちの問題として議論して頂いてもらいたい。

ウ. 現状報告 (飯島委員)

千曲バスさんの話があったが、タクシーも非常に人手不足。上田は供給過剰地域に過去に2度指定されている。総務省からアナログからデジタルに変えなさいと言われ、無線機に20台あたり700万~800万かかる。また、タクシー車両のユニバーサルデザイン化の認定になるのは2種類しかない。人件費も民間平均より100万円違う。これだけ違えばなかなか運転手になってくれる方はいない。ほとんどが高齢者。キャッシュレス、インバウンドなど言われていることはたくさんあるが、ないものはお金だけ。それなりに努力しているところだが、働き方改革でどのように変わっていくのか。この場で話すことではないが、ご協力とご理解を頂きたい。

4 閉 会

以上