

上田市公共交通活性化協議会 会議録

1	協議会名	上田市公共交通活性化協議会
2	日時	令和6年2月7日（水曜日） 10:30～12:00
3	会場	上田市役所 本庁舎5階 大会議室
4	出席者	26名中 18名出席 別紙名簿のとおり
5	会議概要作成年月日	令和6年2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	委員紹介（名簿配付）（事務局 上田市交通政策課 横沢課長）
4	議 事
	（1）協議事項
	①路線バスの減便等について（事務局 上田市交通政策課 市川補佐）
	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1-1、資料1-2、資料1-3、資料1-4に沿って説明 ・運行事業者である上田バス(株)、千曲バス(株)、東信観光バス(株)より詳細について説明
	○上田バス株式会社 舟見専務取締役
	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は土曜日を中心に減便を行うこととなった。 ・コロナ禍前は運転手の採用希望者がいたが、現在はなかなか応募がないというのが実情。現在7名運転手が不足しており、危機感を持っている。 ・上田市に運転手の採用にご協力いただけるということで感謝申し上げる。 ・現在、日曜日のダイヤは7仕業。仕業とは運転士が出勤して1日に運行する仕事の中身を指す。日曜日は7人の運転手で回しており、土曜日については平日と同様に22～23人の運転手で回している。 ・運転手不足の原因としては土日が休めない、給与が安い、拘束時間が長いといったことが考えられる。 ・法律の改正により運転手の拘束時間上限が16時間から15時間となる。 ・1日の勤務間の休息時間も11時間を目標に確保しなければならないということになった。 ・運転手にとっては非常に良いことだが、事業者から見れば運転手不足に拍車をかけている状況。 ・資料1-1に業界の経営構造に関する記載があるが、路線バスは決まった時間に決まった場所に来るということで、生活交通としてお客様にとってなくてはならないものとなっており、運転手がいなくても今日は運行しないということとはできない。 ・しかし、路線バスを中心に仕業を組むと収益の柱となる貸切バスの受注を減らすこととなり、運転手不足によって収支が悪化しているという状況。 ・資料2-2、2ページに記載の地域間幹線系統の令和5年10月から令和6年9月までの費用負担額を見ていただくと、欠損見込額が1,500万円となっており、それに対する国・県の補助がそれぞれ170万円、補助金を加味しても事業者の負担額・赤字は1,200万円となる。 ・補助額が少ないことは運転手不足と別の問題として存在する。 ・赤字額は今まで貸切バスなどの収益で会社が負担していたが、運転手不足により補えなくなってきており、非常に危険な状況。

- ・ぜひ補助金の制度的な改正を国にお願いしたい。

○千曲バス株式会社 白鳥取締役営業本部長

- ・当社運転手の不足者数は8名となっている。しかし、実際は有給休暇や病気・けが等で休むこともあるため、全員が元気に働いている状態の不足者数として認識していただきたい。実際は当社に限らず、資料の数字以上に人が足りていない。
- ・人手不足の原因は他産業より運転手の給与が低いからである。上田地区では路線バスの黒字化は見込めない。
- ・当社は交通事業者ではある前に株式会社であるため、株主に配当を出さなければならない。
- ・補助金では黒字にならない。黒字にならないければ、路線自体がなくなる可能性もある。
- ・現在、各社ギリギリの状態で行っている状況。本来であれば利益を追求すれば、路線バスを削って、貸切事業へ転換したほうが経営は黒字化へ向かっていく。
- ・しかし、公共交通事業者としての責務として、極力住民の方に迷惑をかけないように、路線の減便を行った。
- ・2024年問題はバスだけでなく、トラック業界も同様の影響を受ける。人員確保のため、トラック事業者も運転手の給与を上げていくため、他の輸送事業者の給与より魅力的なものにしなければ、バス運転手は募集をかけても増えないと思っている。
- ・4月から高速バスも2仕業減便し、路線バスの維持を行う。
- ・補助金の仕組みについても今の制度以上のものを検討していかなければ、他路線のテコ入れをしていかなければならない状態となる。
- ・我々も努力するが、行政も協力していただきたい。

○東信観光バス株式会社 篠原取締役営業部長

- ・運送業は拘束時間が長い職種であり、それが人手不足の一因となっている。今回、法改正により拘束時間が短くなることで、その対応をしていかなければならず、結果として減便を実施することとなった。
- ・ドライバー不足について資料でご説明いただいているが、あくまでも数字上の話であり、実際にはもっと不足している。運行管理の方に運行をお願いしたり、人手が足りない場合は利益の柱である貸切バスのドライバーを削って、路線バスを運行してきた。
- ・弊社は独自の路線がなく、100%補助もしくは委託をいただいて運行をしているものとなるため、路線を維持していくことが使命であると認識している。しかし、ドライバー不足に対応し、なおかつ会社の事業を継続していかなければならない中で、事前にご相談させていただき、今回の減便に至った。
- ・拘束時間はドライバーの出勤時間から退社時間までの間であるため、路線の運行時間が長いということとは拘束時間も長くなるということ。
- ・中仙道線についてはお客様の乗車状況を見ながら、一部を減便の対象とした。丸子線も同様であるが通勤通学のお客様が多い路線であるので、最終的にはご迷惑をおかけしてしまうことになり、苦渋の決断ではあるが、対応をしていかなければ、会社の事業存続に影響が出てしまう。
- ・コロナ禍も落ち着き、観光バスの需要も戻りつつある。完全に需要が戻るということは難しいと思うが、路線バスだけでは会社の経営が成り立たないため、限られたドライバーで観光バスの対応もしていく必要がある。
- ・この後説明があるようだが、上田市にドライバーの確保に向けた施策を検討いただいている。

- ・当社は千曲バスの子会社であり、中小型専門である。また、ローカル路線が多いため採用希望者がいない。
- ・今年度は3名の採用を行ったが、高齢者の嘱託ドライバーであり、現役世代の正社員の採用はここ3年ほど行っていない。
- ・現在の平均年齢は約58歳であるため、数年後の会社の状況が心配である。何とか運転手の確保を進めていきたいと考えている。
- ・皆様からも様々な助成をいただいているが、いろいろな部分で内容の見直しなどを進めていただければ幸いである。
- ・今回の減便ではご迷惑をおかけし申し訳ない。会社を維持していかないことにはバス路線自体がなくなってしまうため、何卒ご理解いただきたい。

※質疑応答

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・減便については実施しなければ法規制に対応できないため、事業者の立場としてはやむを得ないというのは、その通りだと思う。
- ・しかし、これを踏まえて市としてどう対応するかということが全く示されていないことが問題である。
- ・この場は協議をする場であり、承認をする場ではない。協議をするのであれば、同じようなことが起きない、もしくは元に戻すために、市として何をするのかということ伺いたい。

○事務局長 上田市交通政策課 横沢課長

- ・市としての方向性は協議資料に記載していないが、報告事項にて人員確保の取り組みについて説明させていただく。
- ・市としても運転手の確保については事業者任せにせず、一緒に取り組んでいく。
- ・松本市で公設民営化のエリア一括協定運行事業を始めているため、そういったことも将来的には検討していかなければならないと考えている。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・来年度検討して、再来年度に実施するくらいのスピード感でなければ、路線がなくなってしまう。
- ・地域間幹線系統は上田市の場合輸送密度が低い。輸送量は高い路線が多いが、それは運行回数が多かったため。減便が実施されると輸送量の基準を満たさない路線が出てくる。そのため、減便する路線も地域間幹線系統はなるべく避けている。
- ・鹿教湯線についても本数が多く走っており、事業者としてみると減便を行いたいかもしれないが、減便を行うと輸送量が低下するため補助がもらえなくなる可能性がある。
- ・地域間幹線系統の減便を進めると輸送量が落ち、密度カットの影響で会社の持ち出しも増加し、経営が厳しくなる。
- ・このような状態では、策定した上田市地域公共計画は餅がないのに絵を描いたものになってしまう。
- ・前回地域間幹線系統の協議を行った際も、事業者の方が標準単価より安くして頑張りたいとおっしゃっていたが、それはおかしいと話をした。
- ・減便が決まってから対策を検討するのでは、危機感がないと感じてしまう。
- ・運転体験会は他の自治体も実施しており、運転手に興味を持たれる方が多いため、実施した方がいいのは間違いない。しかし、人員が不足する前からやらなければならなかった。

- ・上田電鉄の橋梁が落ちた際に、上田バスが多く代行バスを出していたが運転手不足が続けばできなくなってしまう。災害時などにバスが使えないということは非常に危険なことである。
- ・明確なスケジュールをもって、いつまでにどのくらいの財政負担をもってやるんだということを決めたほうが良い。
- ・運賃低減バスも乗るバスがなければ意味がない。お金の使い方を考えるべき。

○事務局長 上田市交通政策課 横沢課長

- ・長野県地域公共交通の策定状況に合わせて、上田市でも計画を策定したところである。
- ・運転手の確保についてはスピード感を持ってとのご意見であった。
- ・運転体験ができる会社説明会を開催するが、三重交通と桑名市を含む4市が協定を結び、定年後の消防士を採用するとした例など、運転手確保には様々な手段があると思う。引き続き危機感をもって考えていきたい。

○国土交通省 長野国道事務所 児玉上田出張所長

- ・**資料2-2**において、事業者の負担額が1,000万円を超えるているとのことであった。
- ・路線バスを利用する方は、朝夕は学生、昼間は高齢者が多いと思う。その中で、**資料2-2**の記載では国・県の補助があるのに市町村からの補助が入っていないということに驚いた。
- ・交通計画の中の路線バスの位置づけや、市が委託しているバスも含めて、市としてどのような形で負担をして維持していくのかということを検討していかないといけないのではないかと。

○事務局長 上田市交通政策課 横沢課長

- ・市の負担の在り方については、上田市地域公共交通計画の中で財政負担を示している。
- ・昨年度はバス事業にかかる補助金、運賃低減バスの負担金、委託料含め、1年間で2億6千万円を支出している。
- ・その内、8割程度を特別交付税として国から支援いただいている状況である。
- ・廃止代替バス補助金では赤字補填となるため、その部分のみでは人件費がなかなか賄えないことも認識している。
- ・運賃低減バス運行事業負担金の在り方も含めて検討していきたい。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・補足説明になるが、地域間幹線系統は基本的には国・県が補助を行い、市町村は手を出さないというのが一般的である。
- ・また、地域幹線系統補助とはもともと複数市町村にまたがる路線に対して補助を行う制度である。その市町村の区分は平成の大合併前の区分のため、現在市町村内で完結しているバスも該当している。
- ・一便あたりの乗客が減少すると国から補助金が満額補助されなくなる。その穴埋め部分は事業者の負担となるか、市町村が支援するかしかならないという状況である。
- ・事業者からの説明で、貸切バスで収益を出し、路線バスの赤字を補填するという、内部補助を行ってきたと説明があったが、そのやり方は20年以上前に国の制度改正にて否定されている。しかし、事業者・国・県・市町村の感覚が20年以上前のままとされており、赤字の路線は事業者が負担することが当然という雰囲気になってきた。
- ・バス事業者は黒字部門から人を回して何とか路線を維持してきたが、これ以上は会社自体が維持できなくなるため減便するしかないというところまで頑張っていた。この頑張りに対して、自

治体は十分に応えてきたのか。今まで頑張っていたのだからここはお返しをしないといけないのではないか。

- ・運賃低減バスを含めて約2億円の補助が市から出ているが、これはすごい金額である。
- ・運賃低減バスは事業が始まった時の運賃収入を基本として、運賃低減によって下げた分を補填するという仕組みである。しかし、運賃はここ20～30年変わっていないにも関わらず、物価、人件費は上昇している。そのため全国的にバス事業者の運賃値上げの申請が行われている状況である。
- ・人件費は20～30年で倍になっているが、運賃を上げるといっても10～20円くらいのもの。それで事業を賄えるのか。本来ならば運賃を倍にしなければ成り立たないのではないか。
- ・事業者の事業として運賃収入で採算をとってバスを運行するというやり方は、日本の多くの地域では維持できない。
- ・松本市では市が一括で地域のバスサービスを買上げて市民の方に売るという方法をとっている。運賃は行政が政策的に決めればよい。現在のバス事業者が安い収入しか得られない仕組みはおかしい。仕組みを変えないとバス・タクシーは維持できない段階にきている。
- ・ヨーロッパでは50年前から上記の仕組みを採用している。日本でも運賃収入をベースに公共交通サービスを守っていこうということは諦める必要がある。
- ・市町村の中で競争をしてもいいのではないか。高校生にバスを使ってほしいから、補助を出して高校生はバスに無料で乗れるとか、子供・高齢者の料金を安くするなど。その上で、今の国の制度に則れば補助が手厚くなる仕組みがあるため、地域内のバス路線を運行する事業者は収益がしっかり出るといいうやり方ができるのではないか。
- ・市としてどういった交通サービスが必要なのかを考え、必要なネットワークに対してはしっかりお金を払い事業者から購入し、市民の方に利便性の高いサービスを提供するといった仕組みにしていかなければ、運転体験会で人手が回復したとしても、次の大きな問題がやってくるのではないか。

○上田市公共交通活性化協議会 佐藤会長

- ・後ほど説明させていただくが、事務レベルでも検討していることがあるため、今回の意見を踏まえて早急に対応を行いたい。

⇒路線バスの減便等について、原案のとおり承認

②地域間幹線系統確保維持計画の変更について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料2-1、資料2-2に沿って説明
- ・運行事業者である上田バス(株)、千曲バス(株)より詳細について説明

※質疑意見なし

⇒地域間幹線系統確保維持計画の変更について、原案のとおり承認

③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）の変更について

（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料3-1、資料3-2に沿って説明
- ・運行事業者である上田バス(株)より詳細について説明

※質疑意見

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・資料3-2、2ページにおいて減便が実施されることで収支率も変わると思われる。
- ・議論をするなら数値のみでなく、根拠となる資料も併せて提示されなければならない。

⇒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）の変更について、
原案のとおり承認

④バス停留所名称の変更について（事務局 上田市交通政策課 木角主事）

- ・資料4に沿って説明
- ・運行事業者である千曲バス(株)より詳細について説明

※質疑意見

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・本件について道路運送法上の協議は必要ないため、報告事項でもよいと思う。委員の負担になるため、協議する議題は考えるべき。
- ・本日の議題では道路運送法・地域交通法上の協議が必要な議題は2、3の議題のみであり、それ以外は報告事項でよい。ただ1については市民生活に与える影響が大きいため、協議会としての意思決定として協議を行うべきである。
- ・何を協議すべきかを今後検討してほしい。

⇒バス停留所名称の変更について、原案のとおり承認

(2) 報告事項

①運転体験ができる会社説明会の開催について（事務局 上田市交通政策課 市川補佐）

- ・報告資料1に沿って説明

※質疑意見等 なし

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・一昨日、静岡の沼津市で協議会があり、その中でバスと船の運転・操船体験会をバス・船事業者合同で実施したとの話を伺った。
- ・船が15人、バスが9人参加し、参加者の満足度が非常に高かったとのこと。また、バス参加者のうち2名から就職に向けて前向きな問い合わせがあったよう。
- ・先ほどバス事業者より拘束時間が長い、給料が安い、仕事がかついとの話が出た。マスコミも2024年問題や自動運転が導入され仕事がなくなるといった報道をするため、本人が運転手をやりたいと思

っても家族がいるとなかなか勇気が出ないといったことや、若者が運転手になろうと思うと言うと、家族に止められるといったことがあるよう。

- ・しかし、実際にバスの運転手をされている方々の話を聞くと、ノルマ・転勤もなく安定している、地域の方の生活を支える仕事としてやりがいもあり、楽しく仕事をしているという方がたくさんいらっしゃる。そういったポジティブな発信が今までされてこなかった。
- ・兵庫県の神姫バスでは運転手を主役にしたプロモーションを実施したところ、バス運転手になりたいとの応募が増加したよう。
- ・大変な面だけでなく良い面も説明会などで説明していただくことが重要である。
- ・若年層では給料も決して安くはない。全産業平均の給料と比べると安いのが、本数値は金融などの高収入である職種が入っており、平均額が上昇している。ブルーカラーの職種と比較した場合、バス運転手は他の職種の30代と比べ極端な差はなく、むしろ高い場合もあることを聞く。

5 その他（事務局長 上田市交通政策課 横沢課長）

○ジェイアールバス関東株式会社 小林小諸支店長

- ・検討事項について報告させていただく。
- ・運転不足については弊社も非常に厳しい状況である。
- ・当社は小諸支店と長久保営業所があり、支店が営業所を管理している。
- ・長久保営業所では長和町と協議し、循環バスをデマンド化することとなった。その中で、長久保から上田駅までの路線バスとデマンドタクシーにおいて一部重複する路線があり、人員的な問題から、長和町から丸子中央病院までの路線の一部を減便することを検討中である。
- ・予定では4月1日からデマンドタクシーを運行予定。車両は13人乗りハイエースタイプの車両6台で対応する。
- ・しかし、長和町から上田駅へ向かう路線は本数も少なく、減便した場合の影響が大きいので、その部分の減便は検討していない。

○事務局長 上田市交通政策課 横沢課長

- ・減便の件については改めて書面協議を行わせていただきたい。

○上田市公共交通活性化協議会 福本副会長

- ・減便については協議事項でなく報告事項でよいと思う。
- ・協議会での発言者が限られていることは非常に問題である。専門的な部分の話が多いため、委員の方は大変だと思う。
- ・事業者や市民の方のお話をしっかりと受け止めることが重要である。
- ・バスを利用して感じたことを共有する時間を協議会の始めに作ったほうがいいのではないかと。自由に意見を表明する場こそが大切であるし、事業者困っていることなどを発言いただき、それを蓄積していく中で、市としてできることは何なのかといったことを共有する場にし、皆で上田市をよくしていこうといった場にしていただきたい。その後、手続き的な協議事項を行えばよい。

○事務局長 上田市交通政策課 横沢課長

- ・副会長よりいただいた意見は次回の協議会に活かしていきたい。
- ・公共交通の確保、維持に向けてできることから進めていく必要がある。副会長からご助言をいただきながら進めていきたい。

6 閉 会（事務局長 上田市交通政策課 横沢課長）