

○ 議長（池田 総一郎君）次に、質問第15号、地域公共交通について、古市議員の質問を許します。古市議員。

〔7番 古市 順子君登壇〕

○ 7番（古市 順子君）通告いたしました地域公共交通について質問いたします。

地域の交通政策は、全ての施策の土台となるものです。2014年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で、地域交通は地方自治体が先頭になって政策をつくる方向が打ち出され、自治体の役割がより重要となりました。豊かな地域交通社会を実現するためには、住民、行政、交通事業者等との一体的な取組で、公共交通を優先した総合的な交通政策が必要だと言われております。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、令和2年の改正で輸送資源の総動員などが盛り込まれました。令和5年には、地域の関係者の連携、協働を通じ、利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通への再構築を進めるため改正されました。上田市では、その趣旨を踏まえ、令和5年度から9年度までの上田市地域公共交通計画が策定されました。その内容も含めて質問いたします。

初めに、路線バス・地域バスについて質問します。路線バスは、幹線と支線がありますが、次の4点について伺います。

1点目として、令和5年度の幹線、支線バスの輸送人員は令和4年度と比べてどうだったか。また、路線ごとの特徴はあるでしょうか。

2点目として 廃止路線代替バス運行費補助金は 令和5年度が1億5,283万8,000円、4年度は1億5,093万4,000円で増え、運賃低減バス運行事業負担金は令和5年度が1,278万5,000円、4年度は2,770万9,000円で大幅に減っていますが、どのように分析しているか。

3点目として、バス運行事業に対する国庫補助金と県補助金は、令和2年度1億7,800万円余、3年度1億6,000万円余、4年度1億3,100万円余で減少していますが、令和5年度の状況はどうだったか。国庫及び県補助金は、どのような基準で算定されているか。

4点目として、市町村がバス事業者に対して車両購入費や運行赤字の補助を行った場合、80%の特別交付税措置がありますが、令和5年度の状況はどうだったか。

以上で1問といたします。

○ 議長（池田 総一郎君）佐藤都市建設部長。

〔都市建設部長 佐藤 安則君登壇〕

○ 都市建設部長（佐藤 安則君）幹線バスにつきましては、上田市地域公共交通計画におきまして、菅平高原線や鹿教湯線などの6路線を、各地域から上田駅周辺の市街地への移動を担うバスとして位置づけており、令和5年度の輸送人員は約78万4,000人で、令和4年度と比較して約6万2,000人増加しております。支線バスにつきましては、豊殿線や塩田線などの12路線を、交通結節点等において幹線バスや鉄道に接続するバスとして計画に位置づけており、令和5年度の輸送人員は約17万9,000人で、令和4年度と比較して約2万5,000人減少しております。路線バス全体の令和5年度の輸送人員は約96万3,000人で、令和4年度と比較して約3万7,000人増加しており、幹線バスは総じて利用者数が回復傾向である一方、支線バスのうち西丸子線や丸子線は高校生の定期利用者数が減少したことなどから、利用者数は前年度と比較して減少している状況にあります。

続きまして、廃止路線代替バス運行費補助金につきましては、路線バスの運行を確保、維持するため、各路線の運行経費から運行収入を差し引いた欠損額を市が補助金として支援するものです。令和5年度の本補助金の支出額は1億5,283万8,000円で、令和4年度と比較して190万4,000円増加しておりますが、燃料費等の高騰による運行経費の増加が運賃収入の増加を上回ったことが原因であると分析しております。

次に、運賃低減バス運行事業負担金につきましては、バス利用者の負担を軽減することで輸送人員の増加を図ることを目的として、軽減した利用者の負担分を市が負担金として補填するものです。令和5年度の本負担金の支出額は1,278万5,000円で、令和4年度と比較して1,492万4,000円の減額となっており、利用者の増加に伴い運賃収入が増加したことが原因であると分析しております。

続きまして、路線バスの運行を確保、維持するための国、または県の補助制度につきましては、地域間幹線系統補助と地域内フィーダー系統補助がございます。初めに、地域間幹線系統補助につきましては、平成13年3月時点で複数市町村をまたがっていた路線バスについて、国が定める運行条件を満たしている場合に地域間幹線系統として認定され、国及び県から支援を受けられる制度であり、菅平高原線、真田線、傍陽線、鹿教湯線、青木線の5路線が対象となっております。

次に、地域内フィーダー系統補助につきましては、地域間幹線系統へつなぐ路線バスについて、国が定める運行条件を満たしている場合に地域内フィーダー系統として認定され、国からの支援を受けられる制度でありまして、信州上田医療センター線、久保林線、塩田線、室賀線に加え、市街地循環バスである青バスと赤バスの6路線が対象となっております。これら国庫補助金と県補助金は、バス事業者へ直接交付されておりました。令和5年度では合計で約1億2,700万円となり、令和2年度から4年度までと比較して減額となっておりますが、補助対象であった佐久上田線が令和3年9月に廃止されたことや、コロナ禍による利用者数の減少によるものと考えております。

次に、国庫補助金と県補助金の算定基準になりますが、地域間幹線系統補助につきましては、対象路線の運行経費から運行収入を差し引いた欠損額を補助対象経費として、その2分の1を国が支援し、県は国と同額を支援する仕組みとなっております。一方で、この補助対象経費の算出に当たりましては上限が設定されていることから、上限を超えた欠損額をバス事業者が負担せざるを得ない状況となっております。地域内フィーダー系統の算定につきましては、国勢調査による人口集中地区以外の人口に基づき国庫補助上限額が算定され、対象路線の経費に応じて国庫補助金が配分される仕組みであり、県には該当する補助制度がない状況です。

次に、特別交付税措置につきましては、地方バスの運行に係る欠損額及び車両購入について、市がバス事業者に対して支援を行う場合に、支援に係る市予算額に対して特別交付税が措置される制度になります。地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の地域バスについては、支援に係る予算額の80%分が特別交付税として交付され、それ以外の地方バスについては、各自治体の財政力指数に応じた必要額が交付される仕組みとなっております。

令和5年度におきましては、路線バスやデマンド交通などに係る予算見込額約2億2,200万円に対しまして、特別交付税額は約1億6,400万円となっております。予算見込額の約74%分が特別交付税として交付されている状況となっております。

以上でございます。

○ 議長（池田 総一郎君）古市議員。

〔7番 古市 順子君登壇〕

○ 7番（古市 順子君）ご答弁いただきました。昨日は、運賃低減バスの見直しについて答弁がありました。この事業は、京丹後市長の700円で2人乗せるより200円で7人乗せるほうがいいという200円バスを私が議会で紹介したことがきっかけとなっております。当時の石黒副市長が、職員を京丹後市に派遣して研究、検討を重ねて実現した上田市の特徴ある交通政策です。その効果は、子育て支援、高齢者福祉、観光誘客にも及び、上田市の魅力の一つになっています。この事業の導入は、単なる交通政策ではなく、市の魅力アップのための思い切った戦略だったと思います。

運賃低減バスの経費は、真田地域公共交通利用促進協議会の地道な活動などで、ご答弁にあったとおり利用者が増え、減っている状況です。見直しに当たっては、導入のために努力された先輩たちの思いを生かし、その目的を損なわないように慎重に検討すべきと考えます。見解を伺います。

上田市では、地域バスとして市街地循環バス、オレンジバス、丸子デマンド交通、武石デマンド交通があります。令和4年度のそれぞれの1便当たりの輸送人員、市の負担額は、市街地循環バスは青バス4.69人、赤バス3.55人、2,747万円余、オレンジバスは10.93人、2,223万円余、丸子は循環型のまりんこ号でしたが、1.73人、1,697万円余、武石デマンド交通は1日当たり29.4人、1,578万円余でした。令和5年度のそれぞれの輸送人員、市の負担額は4年度と比べてどうか伺います。

丸子地域では、まりんこ号が令和5年9月まで運行されましたが、輸送人員は増えず、市の負担額が大きということで、10月からデマンド交通に切り替わりました。まりんこ号は、旧真田町出身の篤志家の方の地域交通に生かしてほしいという趣旨のご寄附で更新されましたが、大変残念なことに、そのお志に応えることができずに終了しております。デマンド交通への切替えには、専門の担当職員も配置して進められました。丸子デマンド交通は、他地域への導入に際してモデル例となる取組が求められます。住民、行政、交通事業者等との一体的な取組であったのか、費用対効果はどうか、検証が必要だと考えます。また、他の市街地循環バス、オレンジバス、武石デマンド交通についても、同様の検証が必要ではないでしょうか。見解を伺います。

上田市地域公共交通計画では、運行におけるサービス水準の最適化として、利用実態データの集積、利用者の声の収集及び分析となっておりますが、どのように行っているか伺います。

また、新規の取組として、限られた資源の中でサービス水準最適化に向けた協議及び検討が挙げられております。バスは、乗客の需要に応じた運行が必要であり、早急な対応が求められます。今年度は、具体的にどのように進めていくか伺って、2問といたします。

○ 議長（池田 総一郎君）佐藤都市建設部長。

〔都市建設部長 佐藤 安則君登壇〕

○ 都市建設部長（佐藤 安則君）まず、運賃低減バス運行事業につきましては、第4期の運行継続期間として令和7年9月末を終期として実施しているところとなります。事業開始以降の2度にわたる消費税の引上げや、近年の燃料費等の高騰が事業者の経営を圧迫していることから、第4期の運行継続の終了を見据えて、利用者負担の在り方を検討する必要があると考えております。

運賃低減の在り方や手法につきましては、市民限定とする方法や、チケットQR利用者限定とする方法が

ありますが、観光客等への影響を分析する前段階として、実現性や費用対効果について検討が必要であると考えております。これらの手法等を検討する中で、高齢者への配慮等の必要性など、高頻度利用者の負担の在り方につきまして、併せて検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、各輸送サービスにおける令和5年度の輸送人員及び市の負担額などにつきましてご答弁申し上げます。市街地循環バスにつきましては、赤バスと青バスを合わせて輸送人員が約2万5,000人、委託費が約2,590万円で、令和4年度と比較して輸送人員が約3,000人の増加、委託費が約160万円の減額となっております。オレンジバスにつきましては、輸送人員が約1万5,000人、委託費が約1,830万円で、令和4年度と比較して輸送人員が約2,000人の増加、委託費が約120万円の減額となっております。丸子デマンド交通につきましては、昨年10月からの運行を開始したため令和4年との比較はございませんが、運行開始から半年間の輸送人員が約2,100人、市で直接雇用しているオペレーターの人件費などを除いた運行に係る委託費が約590万円となっております。武石デマンド交通につきましては、輸送人員が約6,700人、委託費が約1,570万円で、令和4年度と比較しまして輸送人員が約400人の減少、委託費が約6万円の減額となっております。

次に、費用対効果につきましては、指標の一つとしまして運賃収入を運行経費で除した収支率がございませぬが、令和5年度の実績としましては、市街地循環バスが約14%、オレンジバスが約0.2%、丸子デマンド交通が約9%、武石デマンド交通が約8%となっております。

一方で、これらの輸送サービスにつきましては、地域内の移動を担うなど重要な役割を果たしていることから、運行の確保と維持に向けて、運行ルートの見直し、無料運賃の在り方の検討、デマンド交通における乗合率の向上など、必要な見直しと改善に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、運行におけるサービス水準の最適化のための利用実態データにつきましては、上田市地域公共交通計画の策定の際に実施したバス利用実態調査結果に加えまして、交通事業者からの報告やチケットQR利用者による乗降データを蓄積することにより、集積してきているところです。また、利用者の声の収集及び分析につきましては、計画策定の際に実施した住民アンケートに加え、市や交通事業者に対して電話等で寄せられた意見、要望を記録するとともに、上田市公共交通活性化協議会において、住民または利用者の代表者からの意見聴取を行い、分析等に努めてきているところでございます。

市や交通事業者に対して寄せられた最近の意見は、路線バスの減便に関する意見が多く、鹿教湯線と青木線の最終便を繰り下げてほしい、祢津線のダイヤを増やしてほしいなどの要望であり、真田地域から丸子地域まで直行する路線バスの新設などのご意見もいただいております。これらの意見を踏まえつつ、限られた資源の中でのサービス水準の最適化に向けて、本年4月以降、10回以上にわたり交通事業者との協議を重ねてきているところです。

また、北陸信越運輸局や長野県交通政策局に相談を行い、上田市公共交通活性化協議会の副会長である名古屋大学客員准教授や長野県モビリティ・アドバイザーからの助言を得るとともに、県内外の自治体を視察し、エリア一括協定運行事業などの先進事例の研究にも努めてきているところです。地域公共交通を確保、維持していくために、引き続き交通事業者や関係機関との協議と検討を進め、ニーズに応じたサービス水準の最適化により利用者の確保を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

- 議長（池田 総一郎君）古市議員。

〔7番 古市 順子君登壇〕

○ 7番（古市 順子君）ご答弁をいただきました。運賃低減バスにつきましては、市長、副市長をはじめ職員の皆さん、ぜひともこれは単なる交通政策ではない、そういう認識の下で取り組んでいただきたいこと、再度申し上げておきたいと思っております。

そして、最適化の問題ですけれども、これは大変重要なテーマでありまして、本当に必要なところに必要なバスを走らせていく、限られた資源を有効に活用していくということで、これは早急に進めていただきたい。10回以上会議をやっているということですが、実際の路線に反映していくというようなこと、取り組んでいただきたいと思っております。

それでは次に、地域内交通とタクシー事業の活用について質問いたします。地域等が主体となる移動手段の確保は、市内でも各地で取組や検討が始まっていますが、上田市地域公共交通計画では、市の取組は後方支援、情報提供等となっております。しかし、今後どの地域でもご要望が増すことは必至であり、路線バスの再編も含めたバスや鉄道を基軸とした公共交通ネットワーク構築には、地域内交通の整備は重要な課題です。

令和4年度に、環境建設委員会で視察した宇都宮市では、効率的な公共交通ネットワークを構築するために、タクシー車両等を活用し住民の日常生活の移動手段を確保する地域内交通の導入を推進しています。運行エリアは、原則として地域内とし、鉄道駅やバス停留所に結節しております。14地区17路線で運行され、地域ごとの運営組織が自主的に取組まれ、市は3分の2を補助しています。

市は、必要に応じて運送主体となるなど、地域内交通の導入に積極的に取り組むべきと考えますが、基本的な考えを伺い3問といたします。

○ 議長（池田 総一郎君）佐藤都市建設部長。

〔都市建設部長 佐藤 安則君登壇〕

○ 都市建設部長（佐藤 安則君）上田市地域公共交通計画におきましては、既存の鉄道と路線バスを幹線や支線に位置づけており、運転手不足など交通事業者を取り巻く環境は大変厳しい状況下ではありますが、別所線と路線バスを合わせて年間200万人を超える移動を担っているところとなります。特に朝夕における通勤通学の大量輸送に対応するためには、既存の鉄道と路線バスは必要不可欠な移動手段であり、これらを確保、維持していくことが、市の取り組むべき最優先課題であると考えております。

議員ご指摘のとおり、運転免許証の返納などによりまして、地域内交通を整備することの必要性が高まるのが予想されるのですが、地域ごとのニーズや特性に応じて、まずは地域が主体となって検討されることが理想的であると考えております。地域が主体となった地域交通の取組につきましては、豊殿デマンド交通やみんなのかわせん交通が現在運行されており、市は検討段階から話合いの場に参加し、意見交換等を行ってきたところであります。また、神川地区では、神川まちづくり委員会が独自に住民アンケートを行い、市と交通事業者も参画して、地域独自の移動の仕組みづくりを検討しているところでございます。

持続可能な地域の移動サービスを確立していくためには、地域の実情に応じて地域が主体となって実践されることを期待するところであり、地域における取組には、地域の自主性を尊重した上で、今後も市として引き続き積極的に関与してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○ 議長（池田 総一郎君）古市議員。

〔7番 古市 順子君登壇〕

○ 7番（古市 順子君）ご答弁をいただきました。高齢者をはじめとする移動制約者に対する支援策は、今後ますます必要となる中、部長さんもおっしゃってございましたけれども、バスやタクシーの運転手不足は深刻となっております。これからは、プロのドライバーだけではなく、市町村等が行う自家用有償旅客運送について、ドライバーは住民で、事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度が創設されております。これは令和2年でございます。この制度は、利用者と運送主体、バス、タクシー事業者にもそれぞれメリットがあり、2023年7月現在46地域で実施されています。この交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度を市として研究することを提案いたしますが、見解を伺います。

現在、市内で地域等が主体となり実施されている地域内交通には、市の補助金が支出されておきませんが、地域からはご要望が多いとお聞きしております。持続可能な制度とできるよう、市も地元の皆さんの熱意に応えていくべきではないでしょうか。多額な経費をかけている丸子、武石のデマンド交通との地域バランスも含め検討すべきと考えますが、見解を伺います。

時間の関係で、続けて質問いたします。高齢者の外出支援として、きめ細やかな支援が可能なタクシー事業の活用は、有効な手段です。高齢者対象の補助制度は、近隣では御代田町、小海町で実施されております。御代田町では、70歳以上の方が300円のタクシー券で1,000円分利用できます。私は、平成25年6月議会、29年3月議会でも提案しております。調べてみて、こんなに前だったかと驚いているところであります。

上田市地域公共交通計画では、高齢者の外出支援として、運転免許証返納者に限定しない移動支援策として、免許所持の有無に関わらないタクシー利用助成制度の検討、協議を継続するとしています。早急な実施が望まれますが、どのような検討がされているのでしょうか、進捗状況を伺って4問といたします。

○ 議長（池田 総一郎君）佐藤都市建設部長。

〔都市建設部長 佐藤 安則君登壇〕

○ 都市建設部長（佐藤 安則君）議員ご提案の事業者協力型自家用有償旅客運送につきましては、過疎地等の交通空白地において市町村等が行う自家用有償旅客運送のうち、運行管理や車両整備管理についてノウハウを有するバス、タクシー事業者が協力する制度になります。当該自動車有償旅客運送につきましては、半径1キロ以内にバスの停留所及び鉄道駅が存在しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない交通空白地の存在が前提となることから、上田市内には対象になる地域がほとんどないものと考えております。

なお、当該自家用有償旅客運送の研究につきましては、既存の鉄道や路線バスから交通事業者が撤退し交通空白地が生じた場合に、定時定路線型の乗合タクシーなどと併せて、代替手段の一つの選択肢になり得るものと考えているところになります。

次に、公共交通機関の利用が困難な方を対象とした移動サービスにつきましては、福祉タクシー、介護輸送サービス、福祉有償旅客運送、介護保険法等の輸送サービスなどがございます。これらのサービスの多くには財政支援が措置されており、また地域が主体となった輸送サービスにつきましても、まちづくりの観点から、豊殿デマンド交通には県の地域発元気づくり支援金、みんなのかわせん交通には市の活力あるまちづくり支援金による支援が行われております。

豊殿デマンド交通とみんなのかわせん交通は、道路運送法上の許可、登録を要しない運送の位置づけではありますが、現行におきましても道路運送法上の許可を得た運送の場合には、公共交通として市の交通分野における支援制度を活用することができます。

次に、丸子デマンド交通につきましては、平成12年1月に運行を開始した丸子地域循環バスに代わり、利便性の向上を図るため昨年10月から運行を開始しております。武石デマンド交通につきましては、路線バスの縮小や公営バスの廃止に伴い、合併前の平成18年2月から運行しているところになります。デマンド交通につきましては、利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービスであり、導入を検討する場合には、地域の特性や人口密度、地勢などから、この乗合型の公共交通が地域に適合するかについて熟慮する必要がありますと考えております。

なお、デマンド交通の導入により、県内タクシー事業者が廃業に追い込まれた事例もございますので、導入を検討する際には、既存の公共交通との役割分担も踏まえた慎重な議論が求められるものと考えております。

次に、高齢者などの移動が困難な方につきましては、利用しやすく安全な移動手段を確保することは、少子高齢化社会において重要な地域課題であると考えております。運転免許証返納者に限定しない高齢者の移動支援策につきましては、検討を進めてきた経過がございますが、既存の公共交通との役割分担を明確化する必要があることから、引き続き庁内関係部局とともに検討してまいりたいと考えております。

また、免許所持の有無に関わらないタクシー利用助成制度につきましては、タクシーの利用促進につながる効果もあると考えておりますが、財源の確保が課題であることから、関係者と協議する中で、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○ 議長（池田 総一郎君）古市議員。

〔7番 古市 順子君登壇〕

○ 7番（古市 順子君）タクシー助成につきまして、財源の確保というようなことでございますが、本当にもう10年近くなりますか、私が提案してから。かなり本当に時間がかかっているということで、本当にこれは早急な実施を検討していただきたいと思っております。

それでは、別所線についてまとめて質問いたします。令和5年度の別所線の輸送人員は、令和4年度と比べてどうだったか伺います。

別所線に対する市の補助金は、令和4年度1億3,300万円余、5年度は9,771万1,000円でした。別所線に対する国庫及び県補助金の5年度の様子はどうか、どのような基準で算定されているか。また、地域鉄道支援としての30%の特別交付税措置があるとのことですが、5年度の様子は伺います。

別所線は、今年8月15日に開通100周年を迎え、赤い鉄道のネーミングライツの募集も行われています。100年の間には、廃線の危機もあったということですが、住民や行政の支えで乗り越えてきたという報道もありました。ふるさと納税にも多くの方から寄附が寄せられております。市民だけではなく、多くの方から愛されている別所線ですが、国、県の補助は、バスほど手厚くはないようです。別所線は、市が多額の財政支出をして維持されておりますが、市長はどのような将来展望を持っておられるか伺います。

別所線を維持するためには、日常生活の中で率先して利用しようという地元の皆さんの認識と、別所線を

基軸とした公共交通ネットワーク構築が重要です。令和4年度に組織統合して発足した別所線活性化協議会による輸送人員を増やす取組と実績。同協議会では、この取組について地元の皆さんの認識をどう捉え、どのような対策を講じようとしているか伺います。また、脱炭素先行地域としての取組はどう受け止めておられるでしょうか。

別所線利用者には、沿線の方だけではなく、パーク・アンド・ライド駐車場を利用されて通勤されている方もおられます。維持だけでなく、増設する方策を検討すべき。また、別所線を利用するための他の方策も検討しているか伺って質問を終わります。

○ 議長（池田 総一郎君）佐藤都市建設部長。

〔都市建設部長 佐藤 安則君登壇〕

○ 都市建設部長（佐藤 安則君）別所線につきましてご質問いただきました。順次ご答弁申し上げます。

初めに、別所線の輸送人員につきましては、昨年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行されたことなどにより、通勤通学の定期利用と観光などの定期外利用、いずれも回復傾向にございます。令和5年度の輸送人員は約104万6,000人で、令和4年度の約97万1,000人と比較しますと、約7万5,000人増加しております。

次に、令和5年度の別所線に対する市の補助金等につきましては、鉄道施設等の安全対策事業に対する支援が7,378万4,000円、運行経費に対する支援が1,685万7,000円、復興プロジェクトなどに対する支援が707万円で、総額9,771万1,000円となっております。国、県の補助金につきましては、法定協議会である別所線活性化協議会において承認した安全対策事業が対象であり、鉄道事業者に直接交付される仕組みとなっております。

国、県の補助金における算定基準につきましては、安全対策事業費のうち国が3分の1、県が6分の1を負担することが要綱等で定められております。加えまして、地域鉄道に対する国の支援としましては、鉄道事業者が行う安全対策事業に対して市が支援を行う場合に、市予算額の30%を特別交付税として措置される制度がございます。令和5年度におきましては、例年計画的に行う安全対策事業に係る支援に加えまして、千曲川橋梁橋脚補強工事がございましたことから、予算見込額2億1,800万円に対しまして、約6,500万円が特別交付税として交付されたところでございます。

次に、別所線活性化協議会につきましては、住民主体により設立されました別所線電車存続期成同盟会と、国、県から支援を受けるために必要な安全対策事業の計画を協議してきた別所線再生支援協議会を統合しまして、令和4年度に設立されております。

本協議会による輸送人員を増やす取組につきましては、春と秋の年2回に期間限定で販売する、割引率が高くお得なマイレールチケットの販売促進や、夏休み期間中に無料で利用できるキッズパスの事業の実施、SNS等を活用した情報発信などを実施してきております。これら取組によりまして、マイレールチケットは令和5年度には2,100枚、1,200万円以上が販売されるとともに、キッズパスは854人の利用がございました。また、本年度には新たな取組として、中学校の総合的な学習の時間での別所線を題材とした学習支援なども実施しております。

なお、本協議会には、地元自治会連合会、観光協会、旅館組合などが委員として参加しておりまして、別所線は貴重な財産であり、利用促進に係る継続的な取組が利用者数の回復に寄与している。また、コロナ禍

で中断した学生などと連携した活性化イベントの開催を期待するなどの意見が寄せられております。

次に、脱炭素先行地域の取組につきましては、地域内で発電した再生可能エネルギーを別所線に供給することにより、別所線のゼロカーボン運行の実現を目指すものとなっております。本年度から環境省が本協議会に委員として参画しており、脱炭素先行地域の取組を報告する中で、別所線への安価な電力供給により経営安定化が図られ、別所線の存続に貢献するものと受け止められるところでございます。

続きまして、別所線のパーク・アンド・ライド駐車場につきましては、利用促進の取組の一つとして上田電鉄株式会社が自ら所有する土地を活用するほか、地域の地権者の皆様の協力によりまして、大学駅前に62台、中野駅に5台、舞田駅20台の合計77台の駐車場を設置、管理しているところです。パーク・アンド・ライド駐車場の利用につきましては、適正に利用されている方がいる一方で、駐車するものの別所線を利用していない方がいるという課題もございまして、上田電鉄では増設について慎重な姿勢を示しております。

次に、別所線の利用促進に関する取組としまして、シェアサイクル事業でございますが、鉄道駅から二次交通として一定の条件を満たした通学定期購入券に対して、月額基本料金を無料とする取組を上田電鉄が社会実験として実施しております。

なお、市内企業においては、長野県のマイカー移動からの転換等促進事業の一環として、従業員に対して1週間に1回の公共交通機関での通勤を促す実証実験が先月まで行われたところでございます。この実証実験に参加した従業員から、別所線の最寄り駅から会社までの距離が遠いなどの意見があったとお聞きしており、駅から目的地までの二次交通として、シェアサイクルを活用することも有効な利用促進策の一つであると考えております。

別所線の利用促進につきましては、上田電鉄や沿線地域と引き続き連携を図りながら様々な取組を展開するとともに、大学などとの連携による活性化事業につきましても検討を進めてまいりたいと考えております。

私からは以上でございます。

○ 議長（池田 総一郎君）土屋市長。

〔市長 土屋 陽一君登壇〕

○ 市長（土屋 陽一君）別所線に対する将来展望についてでございますが、先ほどご指摘ありましたように、昭和48年と平成16年の2度にわたる廃線の危機を乗り越えてまいりました。そして、8月15日には100周年を迎えたところであります。令和元年東日本台風により、千曲川橋梁が落橋する甚大な被害を受けましたけれども、市民の皆様はじめ、全国各地からの温かい支援によりまして復旧が成し遂げられました。

輸送人員につきましては、先ほども指摘ありましたように年間100万人以上を超えているということでありまして、通勤通学などの日常生活を送る上で、他の代替手段として補うことができない、なくてはならない生命線の位置づけになっているものと認識しております。

別所線の輸送の安全を確保するには、鉄道施設の計画的な更新等に一定の費用を要することは事実であります。これまでに国、県の支援制度を最大限に活用し運行確保に尽力するとともに、国、県に対しては補助率のかさ上げなども随時要望してきているところであります。また、千曲川橋梁に係るネーミングライツを募集するとともに、令和元年度にはふるさと上田応援基金に別所線応援プロジェクトを設置し、昨年度にはトップセールス等によりまして、企業版ふるさと納税に賛同いただく実績もあります。

別所線は、公共交通としての役割に加え、子供たちの学びの場という教育的役割や、日本遺産としての文

化的な役割を有するとともに、脱炭素先行地域における取組など、大切な地域資源、財産という認識の下、必要な財源の確保に努めた上で、運行が継続できるよう努めてまいりますので、より一層の乗降客の方が利用されることを心から期待申し上げまして、これからも進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

- 議長（池田 総一郎君）古市議員の質問が終わりました。