

令和6年3月定例会

地方公共交通についての質問

・地域公共交通について

◆27番（井澤毅君）

議長の許可をいただきましたので、通告に従い上田市の地域公共交通について、順次質問させていただきます。

日本の人口は、平成20年をピークに減少し、先月の調査で、長野県の人口が50年ぶりに200万人を割ったことが報じられました。この少子高齢化が原因とされる人口減少は、我が国の様々なところに影響を及ぼしています。

最新の「広報うえだ」2月号で市民の皆様にお知らせされましたが、4月1日より地域公共交通である路線バスの減便が行われることとなりました。

従来からの慢性的な運転手不足に加え、2024年問題と言われる働き方改革関連法が4月1日から施行されることにより、バス運転手の労働時間や拘束時間の上限が強化されることにより、現在のダイヤを維持することが困難となったとのことでした。

上田バス、千曲バス、東信観光バスの3社で1週間に112本、現行より16%の路線バスが減便されるとの内容です。

路線バスは、通学や通勤をはじめ、市民の生活にとって欠かすことのできないインフラであり、コンパクト・プラス・ネットワークを推進する上田市のまちづくりにとって、大変重要な地域公共交通であることは言うまでもありません。

そこでお伺いします。減便となる3社において、現状どれだけの運転手が不足しているのか。

また、バス減便の期間は、運転手が充足されるまでの当面の間とのことだが、どのくらいの期間になる見通しか。

以上お伺いし、最初の質問とさせていただきます。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

まず、市内の路線バスを運行するバス事業者は、上田バス、千曲バス、東信観光バス及びJRバス関東の4社となりますが、そのうち今回減便の申入れがありました上田バス、千曲バス及び東信観光バス3社における運転手の充足状況につきましては、1日当たりのバス運行数に対してそれぞれ8人、3社計で24人が不足している状況となっております。

なお、ただいま申し上げた運転手の不足数は、有給休暇や病気による休暇の取得を考慮していないものとなっておりますので、日常の路線バスの運行ダイヤを組む上で、大変苦慮している状況にあるとお聞きしております。

また、菅平高原への冬期間における観光客の入り込みがコロナ禍前以上の状況となって

おり、特に週末の菅平高原線においては、通常便に加えて2から3便を増便する状況が生じているとともに、鉄道における事故や天候の影響による運休に対応する緊急的な代替輸送に当たっては、人員の工面にも苦慮しているともお聞きしております。

その上で、4月以降の働き方改革関連法の適用による労働時間の上限規制が強化されることに伴い、現状の運転手数では現在の運行数を維持することが困難な状況となっております。

また、運転手不足に加えて、高齢化の課題も深刻であり、3社においては50歳以上の運転手が全体に占める割合は70%を超える状況である一方、20歳、30歳代の運転手の割合は約8%にとどまっており、退職数を採用により確保できない状況にございます。

次に、路線バス減便の期間につきましては、運転手が充足するまでの当面の間としておりますが、働き方改革関連法適用による労働時間の上限規制を踏まえるとともに、路線バスはもとより、収益性の高い貸切りバスの受注を見据えた運転手数を確保していく必要もございます。

したがって、運転手不足の課題を解決するためには、採用から育成までに一定程度の時間を要することから、現時点において従前の運行便数に戻すまでの期間を明確に申し上げることは難しい状況にありますことをご理解いただければと存じます。

以上でございます。

◆27番（井澤毅君）

ご答弁いただきました。上田バス、千曲バス、東信観光バス、それぞれ8人、合計24人、実際に有給休暇とか何か病気で休んだりということを見ると、それプラスアルファの人数が不足しているということでした。

また、充足されるまでの当面の間というのは、現状では明確に言うことができないというご答弁だったと思います。

この2024年問題と言われる働き方改革関連法は2018年6月に成立し、翌2019年4月から施行されています。バス、トラック、タクシーなどの自動車運転業務等については5年の猶予期間があり、この4月からの施行となるわけでございます。

この間バス事業者からは、何度も運転手不足は訴えられていました。

市は、バス事業者の訴えにどれだけ耳を傾けてきたのでしょうか。そして、この5年の猶予期間に市はどのような対応をしてきたのか。今回、地域公共交通であるバス路線が減便となったことに対し、市としてどのように感じているのかお伺いします。

◎都市建設部長（佐藤安則君）

平成31年4月に施行された働き方改革関連法の改正の内容といたしましては、時間外労働の上限規制の部分のみとなっております。建設業、医師等のほか、自動車運転業務につ

きましては5年間の猶予期間が設けられ、令和6年4月1日から運用されることが規定されております。

この間、輸送人員の減少を要因として、令和元年9月には東塩田線と御屋敷公園線、また千曲バスにおける運転手不足を要因として、令和元年12月には県道川西線、そして令和3年9月には佐久上田線の廃止を余儀なくされたところであり、また鹿教湯線の一部系統の全便運休、武石線や祢津線における土日、祝日便の運休も実施されてきております。

このような中、令和元年東日本台風による被災時の教訓を踏まえ、交通事業者による迅速な情報共有、連携の場づくりの必要性から、交通事業者のプラットフォームの構築を進めてまいりました。

令和2年度以降におきましては、毎年交通事業者と市長の懇談の場を設けてきており、働き方改革関連法の適用への対応を控え、運転手の充足状況などについて情報交換を通し、交通事業者とともに危機感を持ちつつ課題の共有を図ってきております。

一方で、新型コロナウイルス感染症による輸送人員減少や燃料費高騰による運行経費の膨大化などの大きな影響を受ける中、現下の経営状況や利用者回復のための取組などについての情報共有を図り、運行継続や経営基盤強化を最優先課題と捉え、数次にわたる補正予算により支援を行ってまいりました。

この間、コロナ禍により行動自粛が求められる中で、収益性の高い貸切りバスの予約が入らず、貸切りバスを担う運転手を中心に退職者が増加する状況でございました。

また、働き方改革関連法を踏まえた自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、いわゆる改善基準告示が令和4年12月23日に改正されたことに伴い、休息时间や拘束時間などについての基準が強化され、労働基準法における時間外労働の上限規制と併せて、令和6年4月1日から適用されることとなったところでございます。

この改善基準告示の見直しによりまして、バス事業者におきましては、規制の適用までの1年3か月の間におきまして、運転手不足の状況下における路線バスの運行維持への対応を強いられる状況となり、市におきましても課題として再認識したところであります。

昨年8月に実施した交通事業者と市長との懇談におきまして、コロナ禍の影響が和らぎ人の移動が活発化する一方で、運転手不足により高速バスや貸切りバスの運行がままならない深刻な状況である課題を共有したところであります。

また、運転手確保への積極的な関与の必要性を強く認識したところであり、事業者からの要望による運転手の確保策に対する支援の具体化に向け、関係機関等と調整を進めてきております。

市民生活に欠かせない移動の担い手であるバス事業者におかれましては、深刻な運転手不足の課題を抱えている状況にありましても社会的責務と捉え、運行を継続してきていただいているところであります。

また、路線バス運行に伴う損失を、本来事業者の収益となるべき貸切バスなどの利益で補

填する経営構造により支えられているとともに、路線バスに人員を割当てざるを得ない状況から、利益が見込める貸切りバスなどに十分な人員が配置できず、路線バスの運行にとどまらず会社経営の存続にも関わる事態となっております。

以上のことから、今回の減便につきましては、路線バス事業の存続のための減便という側面のほか、バス事業者の経営存続という側面も持ち合わせており、路線バス事業からの撤退による地域交通の衰退がまちの衰退につながらないように、まさに苦渋の選択であると認識しております。

以上でございます。

◆27番（井澤毅君）

ご答弁いただきました。危機感を持ちつつ課題を共有してきたと、それぞれいろいろ評論されておりましたけれども、冒頭でも言いましたが、上田市ではコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進しています。

市の将来のまちづくりに関わる重要な計画の屋台骨と言えるのが、地域公共交通です。

コンパクトシティも、安定した地域公共交通のネットワークがなければ成立しません。

それほど重要な地域公共交通を、あまりにも事業者任せにし過ぎてきたのではないのでしょうか。上田市がコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進していくのであれば、市がもっと主体性を持って地域公共交通に関与し、路線維持に努めるべきではないでしょうか。

減便が決まってから対策を検討しているようでは、遅過ぎると感じています。

中村議員も指摘していましたが、4月からの減便で、平日の最終便は極端に早くなってしまいます。上田駅で青木線と祢津線は従来より2時間以上早い夜7時半頃、鹿教湯線においては夜、約3時間早い6時47分となってしまいます。

部活や塾に通う高校生も乗るバスがなくなってしまいます。

これについて市はどう考えているのか、どう対応するのかお伺いします。

また、平日で見ると、青木線は往復32便が27便に、鹿教湯線は往復32便が29便に、祢津線は往復19便が6便に、実に7割が減便となってしまいます。これは、利用者にとって本当に大きく利便性を損なうこととなります。

特に通勤や通学で定期を購入されている方にとって利便性は悪くなり、料金体系は今までどおりということでは、納得が得られないのではないかと考えます。

市として責任があるのであれば、運転手が充足されるまでの当面の間、これは今見通しが立たないということですから、この利便性が下がった分を補助するなどの考えがあるかどうかお伺いします。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

働き方改革関連法の適用によりまして、労働時間の上限規制の一つとしまして、1日の休息時間、いわゆる勤務間インターバルにつきましては、継続11時間を基本とし、下限9時間に規制されることとなり、労働できる時間が短縮されることとなります。

これによりまして、運転手不足の課題を抱え、朝の始発から夜の最終便までの運転を1人の運転手が担っている現行の勤務体系におきましては、法定労働時間を遵守するため、一部の路線におきましては平日夜の減便を余儀なくされているという状況でございます。

市としましては、昨年末、バス事業者による減便の申入れを受け、市民生活への影響を最小限に抑えるため事業者との協議を重ね、減便後における最終便の運行ダイヤを可能な限り繰り下げよう願ってきましたところでございます。

しかしながら、部活や塾に通う高校生や通勤での利用者にはご不便をおかけすることを承知しておりますが、法令を守り、運転手の労働環境を守り、路線バス事業の存続のため、ご理解をお願いするものでございます。

この減便による対応策につきましては、規模は異なりますが、これまで実施してきました路線の廃止や減便と同様に、運転手の確保が難しい現状におきましては、直ちに代替による移動手段を確保することは難しいものと考えており、重ねてご理解をお願いいたしますが、今回の減便の内容を利用者の皆様に、まずは周知を図っていくことが重要であると認識しております。

次に、4月以降の利用者に対する補助等の考え方についてのご質問でございますが、一部の路線におきましては平日夜の減便が行われることから、特に通学通勤における往復定期券の購入のメリットが薄れる状況にあることを認識しております。

なお、通学通勤でのバス利用における現時点での片道を含む定期券販売数の状況としましては、鹿教湯線では3か月定期の通学が21枚、通勤が16枚、1か月定期の通学が114枚、通勤が13枚、また青木線では3か月定期の通学が12枚、通勤が8枚、1か月定期の通学が48枚、通勤が10枚となっており、柵津線では通勤の3か月定期が3枚、1か月定期が1枚で、通学は3か月及び1か月とも販売がされていないという状況となっております。

今回の減便による通学通勤定期券の販売への影響につきましては、4月以降の状況を注視する必要があると考えております。

議員からご提案のありました定期券購入を含む利用者に対する補助等につきましては、運賃低減バス事業により従来運賃から軽減を行った上での販売額としていることから、さらなる補助は難しいものと考えております。

一方、早急な対応策といたしましては、利用する時間帯など、個々の状況に応じて片道定期券や回数券での購入方法を周知する必要があると考えております。

また、利用者の負担軽減措置の検討に当たりましては、公共交通の維持、確保の視点と併せて、特に高校生の通学時の公共交通利用におきましては、高校教育の環境整備の視点による長野県や教育委員会との課題共有を図る必要があると考えております。

以上でございます。

◆27番（井澤毅君）

ご答弁いただきましたけれども、再質問させていただきます。

ダイヤの早くなった分の対応は、取りあえず今は考えていないというご答弁でしたけれども、例えば青木村では素早く対応して、この減便により帰宅困難になってしまう高校生のために、4月1日から上田駅温泉口から夜8時20分の代替バスを出すことを決めたそうです。

上田市では、そういう対応はできないのでしょうか。

例えば令和元年の東日本台風災害で別所線の鉄橋が崩落した際、バスによる代行運転を行いました。理由は違うかもしれませんが、利用者にとっては今まで利用していた公共交通がなくなってしまうということについては、この大変困った事態というのは全く同じであると感じています。

例えば定期を持っている人については、上田市のバスであり、ジャンボタクシーであり、そういったもので所定のバス停まで送るとか、そういったことをやろうと思えばできるのではないかと思うのですけれども、しかも、これ今決まったわけではなくて、少し前に決まっていることなので、今もってそういった対策を立てていないというのが私はちょっと信じられないのですけれども、今後また、少しでも早くそういった対策を立てるといってお考えはないか、お伺いします。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

再質問いただきました。

青木村の対応については、私どもも情報を収集させていただいているところでございます。

一つの手法として、減便になったところを代替のバスを走らせる手法は確かにあるかというふうに考えておりますが、その場合、法令を守ることですとか、安全な運行を図るという意味では、運転手をどういうふうに確保するかというのがやはり課題となってまいります。

運転手不足という中で、バス事業者にお願いするわけにはなかなか難しいという状況がございますし、また市の職員が運転するということになりますと、安全が確保できるかという問題がございます。

これまでも、減便をしてきた、あるいは廃止をした地域がございますが、やはり地域ごとに抱えている課題については異なると考えておまして、これまでもそういった地域からは声をかけていただいた部分もございますが、担当課の職員が直接その地域の皆さんと話し合いをしながら、どういう解決策があるかということを探ってきたという経過がございます。

ます。

そういう中で、かわせん交通ですとか、豊殿地区のデマンド交通みたいなものがつながったという状況があります。

私どもも、今の状況でいいというふうには決して思っておりませんので、今後どういう対策ができるか、できるだけ早く検討を進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

◆27番（井澤毅君）

様々な事情はあると思います。ですが、実際に青木村はやられるわけです。とにかく上田市は、もっとスピーディーに対応していただきたい、そういうことです。

先ほどから部長言われているように、バス事業者は経営だけを考えるのであれば、採算の取れる貸切バスを積極的に営業したいのですけれども、路線バスがどうしてもそちに人員を回さなければならないために、今現在は利益の出る貸切りバスに回すドライバーはないと。以前は、路線バスの赤字を貸切りバスの利益で何とか補うことができたけれども、今はそれさえもできないような状況に追い込まれているということです。

4月からは、高速バスを減便してでも、また路線バスを維持するというお話も聞いております。

上田市公共交通活性化協議会の議事録を見ても、バス事業者さんの苦しい現状が痛いほど伝わってくるわけです。本当にこのままでは、会社そのものを維持していくことができなくなるのではないかと心配する状況だと訴えられています。

4月からのバスの減便により、間違いなくバス利用者はバス利用から離れて、バス離れは加速すると考えます。それについての見解をお伺いします。

また、現状でも大変厳しい状況のバス事業者さんにおいて、さらなる利用者減少による業績悪化が懸念されるところでございますが、これについての見解を伺います。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

バス事業者からの減便の申入れを受け、市民生活への影響を最小限に抑えるため協議を行ってきたところでございますが、一部の路線における平日夜の減便を余儀なくされており、議員ご指摘のとおり、市としましても通学通勤を中心とした利用者の皆様には利便性の低下をもたらし、利用控えにつながることを懸念しております。

また、利用者の減少に伴い、さらなるバス事業者の経営悪化が憂慮されることから、経営の基盤強化や存続の視点においては、収益性の高い貸切りバスや高速バスへの運転手の配置にも配慮しながら、運転手確保に向けた取組を早急に進める必要があると考えております。

取組の推進に当たりましては、厳しい財政状況にありましても、財源を確保した上で適時

適切な行政支援を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

◆27番（井澤毅君）

ご答弁いただきました。貸切バス数についても、配慮しながらやっていきたいということですが、ということ、まださらなる路線バスのドライバー不足による減便とかいうのがこの先心配される場所ですけれども、今はやめておきます。

上田市は、脱炭素先行地域に選定されて、2050年までにCO₂排出量を実質ゼロとするゼロカーボンシティの実現に向けて脱炭素の取組を推進しようとしています。ですが、4月からのバスの減便によりバス離れは加速し、同時に自動車への依存が増えることが予想されます。

対象地域である別所線沿線の住民だけ脱炭素、脱マイカー依存が推進されても、市内ほかのエリアでマイカー依存が増えるようでは意味がないと考えますが、見解はどうかお伺いします。

また、市民のマイカー利用の実態調査はどのように行っていくのかお伺いします。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

脱炭素先行地域につきましては、上田電鉄別所線に係る施策として、上田市地球温暖化対策推進計画、上田市都市計画マスタープラン、上田市立地適正化計画、上田市地域公共交通計画等の施策方針に沿う形で、路線の維持、活性化を図ることとしております。

議員ご指摘のとおり、別所線沿線のみならず、市内全域で運転手不足に伴うバス路線減便等による利便性の低下により、マイカー依存が増加することも想定される場所でございます。

日常生活における移動に係る課題解決はまちづくりの根幹でありまして、分野横断的に取り組む必要があると考えており、課題の解決に向けては、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車、徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に、賢く利用する方向へと自発的な転換を促す、いわゆるモビリティマネジメントが重要であり、学校、保育園、事業者、地域など、あらゆる主体において引き続き取組を進めてまいりたいと考えております。

なお、市民のマイカー利用の実態につきましては、現在一般財団法人自動車検査登録情報協会等の調査を活用し、当市の世帯当たりのマイカー保有状態については把握を行っているところでございますが、利用の実態調査につきましては今後研究してまいりたいと考えております。

以上でございます。

◆27番（井澤毅君）

上田市の様々な計画に、地域公共交通について書かれています。そろって課題として、公共交通の維持や利便性の向上ということを挙げていますが、それに対する具体的な解決策や施策は書かれていません。

また、少子化に伴うバス利用者の減少については課題として挙げられ、運賃低減バスなどの対策を行ってきましたが、ドライバー不足による減便や廃止といったことについては何ら書かれておらず、そもそも想定されていたのか疑問であります。

上田市は、地域交通網の充実を図り、まちづくりと交通ネットワークが一体となったネットワークプラス多極的コンパクトシティの取組を進めていますが、その計画段階においてドライバー不足による公共交通の減便や廃止は想定されていたのでしょうか。

地域公共交通の発展なくしてコンパクトシティの成立は困難と考えますが、上田市立地適正化計画、連携する上田市地域公共交通計画等の基盤となる公共交通の一つである路線バスがこのような状態では計画の見直しも必要と考えますが、見解はどうかお伺いします。

◎都市建設部長（佐藤 安則君）

運転手不足につきまして、現在策定されている計画の中でどの程度考慮されているかという趣旨のご質問をいただきました。

今年度策定しました上田市地域公共交通計画におきましては、地域公共交通を取り巻く課題として、運転手不足や高齢化、収益性の高い貸切バスの受注見送りによる収益悪化及び運行存続危機、さらには2024年問題への対応などを挙げております。

また、これらの課題に対する地域公共交通の目指すべき方向性といたしまして、運転手不足の解消を挙げ、運行の維持、確保のため、具体策として交通事業者に対する人材確保への支援について記載しております。人材確保につきましては、地域公共交通体系の構築、サービスの充実や利便性の向上の前提となる非常に大切な部分でありますので、計画に基づき具体的な取組を今後進めてまいります。

次に、この3月に公表いたします上田市都市計画マスタープラン及び上田市立地適正化計画におきましては、ネットワークプラス多極・拠点集約型都市構造の理念におきまして、地域公共交通計画と強く連携していることから、運転手不足に対しての具体的な取組内容までは記載していないものの、公共交通の利便性の向上と運行維持、利用促進を方針として掲げております。

バス業界に限らず、少子高齢化の傾向が続いている影響により全国的な労働者人口の減少と様々な業界の人手不足が深刻化し、社会経済は縮小傾向にありますが、効率的な都市経営を行い快適性を確保しながら、持続可能な社会を構築していく必要があると考えております。

立地適正化計画におきましては、その手段としてネットワークプラス多極・拠点集約型都市構造を目標としておりまして、既存の地域拠点や集落を維持するとともに、郊外への

市街地の拡散を抑制する方針を示しております。ネットワークとなるバスの運行に当てはめてみますと、郊外に住宅などが無秩序に広がった都市では、運行が非効率となり存続が厳しくなりますが、拠点が明確に集約されていくということになりますと、限られた人材を集中することができるため、ネットワーク維持が可能になると考えております。

これらのことを踏まえまして、立地適正化計画の改定や地域公共交通計画の策定を進めてまいりましたので、直ちに内容を変更する必要はないものと認識しております。今年度における計画の策定等を契機としまして、今後も計画に沿った施策の実行に努め、持続可能なまちづくり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。

◆27番（井澤毅君）

ご答弁いただきましたように、上田市地域公共交通計画、これは昨年制定されたところですので、ドライバー不足についても触れられています。その中では、利用者減少、収益悪化や運転手不足で交通網の維持が困難になると書かれています。地域公共交通を取り巻く多くの課題が挙げられているわけです。しかし、課題や目標ばかりで、具体策や有効策は何も示されていません。

そして、運行の維持、確保として路線バスの運行表が記されていますが、計画策定から僅か数か月で今回大きな減便となり、それも変わってしまいました。

バス事業者さんとは、定期的の上田市公共交通活性化協議会において意見交換をしている中で、事業者の切実な声に、どこまで自分事として耳を傾けているのか、大変疑問であります。

計画の見直しが必要ないというのであれば、路線バスの立て直しに有効策は何かあるのでしょうか。

上田市公共交通活性化協議会の議事録を見ると、副会長である名古屋大学の福本先生は、2月7日の協議会の中で、減便について次のように言われています。

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。

同じようなことが起きない、もしくは元に戻すために何をするのか。来年度検討して、再来年度に実施するぐらいのスピード感でなければ、路線がなくなってしまう。

このような状況では、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と、これは部長も同席されて、直接聞かれていると思います。

上田市の将来のまちづくりに関わる重要な計画を進めていくための屋台骨とも言える公共交通の見直し、立て直しは急務と考えます。

土屋市長にお伺いします。2024年問題は、バス事業者だけの問題ではありません。

トラックやタクシー事業者にとっても同じです。当然ですが、今まで以上にドライバー確保の競争は激しくなってきます。そして、減便により利用者離れが加速し、経営は今まで

以上に厳しい状況になることは容易に想像ができ、現状でも苦しいと訴えているバス事業者さんが持ちこたえることができるか、本当に心配するところです。

松本市では、深刻化する運転手不足にも対応するために、昨年4月から市内を走る路線バスを公設民営に移行しました。

また、先月会派で視察に行った茨城県境町では、既に公道において自動運転バスを定常運行しています。

いずれにしましても、これまでと同じようなレベルの対策では効果はないと考えますし、スピード感を持って対策していかないと上田市の地域公共交通はもたないと思います。

上田市が進めるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進するためには、公共交通の維持と利便性の向上は必要不可欠と考えます。

上田市の地域交通の厳しい現状を打開し、公共交通を維持していくために、市として今後どうしていくのか、具体的な考えがあるか、土屋市長にお伺いいたします。

◎市長（土屋 陽一君）

地域公共交通を取り巻く環境は、一段と厳しいというふうに私も感じています。

井澤議員もご指摘されましたように、各社の存続のお話も出ましたけれども、そこまで追い込まれているかもしれませんが、そこまで言及はしませんけれども、努力はさせていただいているということでもあります。

松本の例もありました。これにつきましても、公設民営化という新たな手法ということでもありますので、それがどういう形かは私たちも今研究しておりますので、よろしくお願い致します。

また、公共交通事業者とは、プラットフォームを構築しまして意見交換しているわけですが、その中で現在ある路線の沿線の人がいかに乗ってもらうかと、日中とか朝とかそれぞれありますけれども、そのことも指摘されていきました。結局乗降客が乗らないということも非常に大きな課題でもありますが、それとともに先ほどから言われています運転手不足、そしてまたどうやって確保するかという意見があったのです。

その中で、上田市では今月10日にバスの運転体験のできる会社説明会、そしてまた免許を取れるような仕組みづくりを進めるということでもあります。これは、定期的に開催していきたいと思っております。

また、運転手へは、例えば外国人の人材を登用するとか、また先ほどご指摘いただきましたように自動運転の公共交通への活用、これはかなり力を入れなければいけませんけれども、それぞれあらゆる選択肢が考えられます。それらを排除せずに、しっかりと前へ進んでいきたいと思っています。

そして私たちも、多くの市民の皆様にも、先ほども冒頭申し上げましたように乗っていただくような啓発についても、なかなか声高に言うてはいますけれども、具体的な形で沿

線の皆様にも乗ってもらうことは、具体的なバスの継続にもつながるというふうに思っております。いずれにしましても、そういうモビリティマネジメント、それを促進する必要があります。

ともに、これにつきましては再構築を図っていかねばいけませんので、議員の皆様、そしてまた市民の皆様、そしてまた多くの関係する皆様と知恵を出して、必ずすばらしい交通体系をつくっていくようにしっかりと取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

◆27 番（井澤毅君）

すみません、時間ないのですけれども、再質問です。

乗ってもらうというのは、もう今までもやってきましたし、運賃低減バスとかやっていました。だけれども、乗りたくても乗れない状況がもう来てしまったのです、ドライバー不足という現状において。やっぱりそこを市のほうで何とか根本的に変えていかないと、今までのようにただ乗ってくださいと言っても、乗るバスがない、どうすればいいのですかということになっているわけです。

その辺を、だから市長、何とかお願いしたいということで、そこについてご答弁ください。

◎市長（土屋 陽一君）

乗ってくださいというのは当然です。それは、ただ沿線でも日中乗れる方は乗っていただきたい、乗れる方はいるのだけれども、車で動いてしまうというようなことも言われています。ですから、それをご理解いただければと思いますけれども、いずれにしましても、公共交通の大切さというのは私たちも感じていますので、未来に向けてしっかりと取り組んでいきますので、よろしくお願いいたします。