

二十八番 塩入 学でございます。  
私から、公共交通対策特別委員会の報告をいたします。

本委員会は、公共交通の整備拡充について調査研究を行うため設置され、以来、先進地の視察、平成二十三年十二月定例会での請願に関係する篠ノ井地区、松代地区、若穂地区、川中島地区及び更北地区住民自治協議会の皆さんとの意見交換会の実施、新交通システム導入可能性などについて、調査研究を重ねてまいりました。

中でも、新交通システム導入可能性については、「次世代型電車システム（LRT）導入と長野市の新たな交通体系についての請願」が全会一致で採択となったことから、重点的に調査研究を重ねてまいった次第であります。

初めに、ICカードくるるについて申し上げます。

昨年十月二十七日から運用を開始して以来、七月末現在、おでかけパスポートを含めて六万六千七百六十七枚が発行され、順調に普及してきております。特に、おでかけパスポートについては、各地で開催した交換会に合わせてICカードの体験会を実施するなどのきめ細かい対応の結果、大きなトラブルもなく順調に移行が進んだことを評価するものであります。

さて、本事業は、現金等によるその都度払いの解消や乗継割引など、バスサービスの向上はもとより、利用者の乗降場所等のデータ収集が可能になったことから、当該データの活用により、更なる利便性の向上を期待しているところであります。

また、九月末をもって民間バス事業者のバス回数券が利用できなくなることで、十月一日からは市営バス・乗合タクシーでの利用が開始されることに伴い、ICカードくるるの利用者数の一層の増加が見込まれます。これを機に、ICカード運営委員会を通して、行政とバス事業者との連携を強化し、バス交通の更なる活性化に向けた取組を要望するものであります。

併せて、他の交通機関への拡大、他の交通系カードとの連携、将来的には、電子マネーや買物ポイントサービスといった商業利用など、より汎用性のあるカードへと発展させる取組を要望するものであります。

次に、長野電鉄屋代線の廃止代替バスについて申し上げます。

長野電鉄活性化協議会が、昨年四月及び九月、また本年一月と三回にわたり、屋代須坂線を初めとする三路線について、乗降調査を実施いたしました。

その結果、屋代須坂線については、長野電鉄屋代線からの移行率目標七十パーセントに対し、四月と一月の平日においては、目標値を超える乗車数があるものの、休日は平日の半分以下の利用者数であること。また、綿内屋島線については、若穂地区の乗車数を抜粋してみると、若干ではありますが利用者が増加していることから、今後

の利用者増が期待できること。また、綿内村山線については、一年を通して極端に利用者が少なく、路線の必要性を含めて、見直しが必要であること。さらに、各路線の運行に当たる収支等々、利用状況が明らかになってまいりました。

長野電鉄活性化協議会の解散により、長野市公共交通活性化・再生協議会へ引き継がれることとなりますが、乗降調査の結果を詳細に検証するとともに、該当地区の住民の意見を集約するなど、利用者増につながる運行、また需要に見合った運行にするための見直しを検討するよう要望するものであります。

次に、長野以北並行在来線長野駅・豊野駅間への新駅設置について申し上げます。市では、長野以北並行在来線の長野市内区間である長野・豊野駅間の平均駅間距離が約四キロメートルと長いことや、沿線地区等からの新駅設置に関わる要望書が提出されたという背景から、要望があった地区を含め、長野・北長野駅間、北長野・三才駅間及び三才・豊野駅間の三か所において、新駅を設置することにより並行在来線の利便性の向上と新たな需要創出が見込めるかなど、可能性を調査いたしました。

本調査の結果は、需要、駅周辺状況及び駅設置の難易度を考慮し、北長野・三才駅間への設置に優位性が認められるというものです。また、今後の対応として、具体的な設置箇所の選定やホームの形式などについて、しなの鉄道株式会社と十分協議し、先方の意向を踏まえながら進めていく必要があることや、既存の公共交通からの転換により、鉄道・バス事業者の経営に影響を及ぼすことに考慮し、事業者との十分な協議・調整をして合意形成を図っていくこととしております。

今後、新駅設置に向けた作業に入るわけですが、優位性が認められるとされた北長野・三才駅間には、市立長野高等学校や国立長野工業高等専門学校が存在するため、大きな需要が見込まれることから、学生に対するアンケート調査の実施など、確実性のある需要予測、またパーク・アンド・レールライドやサイクル・アンド・レールライドなどの更なる需要の拡大に向けた施策の展開が必要と考えます。

また、沿線地区においては、新駅設置を視野に入れた鉄道利用の研究会が組織されるなど、持続可能な公共交通とすべく、住民自らの努力による利用者増に向けた活動が広がってきていることから、このような沿線地区住民の支援・理解も大変重要であります。

運賃収入の確保による鉄道事業安定化への寄与、自動車から鉄道への利用転換が促進されることによる道路交通の渋滞対策への寄与、新駅周辺での開発促進への期待など、これらの新駅設置の意義が十分発揮されるよう、交通事業者、行政及び沿線住民の三者が、十分に協議・調整を重ね合意形成を図っていくよう要望するものであります。

次に、新交通システムの導入可能性調査について申し上げます。

新交通システムの導入可能性調査は、平成二十三年十二月定例会での請願採択を受け、市では、交通対策審議会へ諮問し、これまで審議され、本年七月三十一日に同審

議会から答申がなされ、市は答申内容に沿って決定したものであります。なお、検討ルートの一つである旧長野電鉄屋代線の屋代・須坂間における既存鉄道施設を活用したLRTの導入については、優先的に審議され、昨年七月に、現時点での導入は困難とする中間報告が市に提出され、市は報告内容に沿って決定した経過を経ております。可能性調査の検討に当たっては、基幹公共交通軸を、中心市街地長野地区を中心とした南北方向軸と設定し、調査対象とする新交通システムは、都市の規模に見合ったシステムとしてLRTとBRTを選択して検討されたものです。また、概算の事業費や需要量等を具体的に調査するため、事例研究として六つのルートを設定しております。

調査結果では、比較的距離が短く、一定の利用者が見込める区間であれば、可能性が見込めるとされ、BRTの方が、採算性が確保される可能性が高く、課題に対する柔軟な対応が可能としております。

しかしながら、既存路線バスに及ぼす影響、専用走行空間確保のための一般自動車の乗入規制、人口減少の中での需要の喚起、費用対効果など、全市的な大きな課題を抱え、短期的な整備が困難であることから、「長野市公共交通ビジョン」において、将来目指すべき公共交通体系の中で検討を進めていくことが適当であるとしております。

公共交通ビジョンでの検討に当たっては、導入検討対象とする区間を、中心市街地長野地区を中心とした南北方向軸とし、対象とする新交通システムは、中期的にはBRT、長期的にはLRTの導入を検討するとしております。

先んじて実施された本調査の素案に対するパブリックコメントでは、導入に対しては賛否両論があったことから、慎重に検討していくべき事業であると考えます。

新交通システムは市民の利便性を高め、まちの魅力を高める可能性を持つシステムであります。一方で、人口減少社会を迎え、将来の本市の姿に即し、持続可能な経営が成立するのか検討し、市民理解を得ながら進めていく必要があります。市民、交通事業者等、市全体で、公共交通の意義やお互いの責務を理解しながら、誰もが共有できる将来の公共交通体系が求められます。こうした点を十分踏まえながら検討するよう要望するものであります。

次に、公共交通ビジョンについて申し上げます。

現在、市では、公共交通ビジョンの策定に当たり、交通対策審議会の中に、公共交通ネットワーク最適化部会、公共交通利用促進部会の二つの部会を新たに設置し、この九月四日には、第一回公共交通ネットワーク最適化部会が開催され、検討が始まっております。

本委員会の議論でも、「自家用車の乗入れ規制を視野に入れるべき。現在公共交通利用者の割合は六パーセント程度であり、これを上げる利用促進策を優先に行うべき。ライダー、すなわち支線の充実や乗継拠点の整備等、交通機関のネットワークも重要。更に進む高齢化は自動車の運転が困難になり、公共交通利用者の増加が予想される。超高齢社会に対応した利便性の高いネットワークの構築、中山間地域への生活バ

ス路線の確保といった福祉的役割を持った公共交通も必要である。」など、課題が多く出されました。加えて、公共交通とまちづくりを一体として考える視点に立ち、今後の公共交通の方向性によっては、都市マスタープランの見直しも必要ではないかといった意見も出されました。

本委員会としては、市に対して、それらの課題について、より具体的に研究・検討するよう強く要望するとともに、今後、公共交通ビジョンに反映すべく、さらに議会としても調査研究していかなければならないと考えております。

最後に、人口減少の時代を迎え、更なる高齢化が進む中で、公共交通を持続可能なシステムとするには一朝一夕にはなし得ません。

市においては、長期的視野に立ちながら、長野市が考えるまちづくりと公共交通の在るべき姿の実現に向けて市長の強い信念とリーダーシップの下に、着実に事業を推進されますことを切に願いまして、報告を終わります。