

第 52 回 長野市公共交通活性化・再生協議会 議事概要

1. 日 時 令和 5 年 5 月 30 日（火） 午後 2 時から午後 3 時 30 分
2. 場 所 長野市役所第一庁舎 5 階 庁議室
3. 出席者 出席委員 28 人、欠席委員 2 人、事務局職員 7 人
4. 次 第
 - 1 開会
 - 2 あいさつ
 - 3 協議事項
 - (1) 令和 4 年度協議会事業報告及び決算の承認について
 - (2) 長野市地域公共交通計画の一部変更について
 - (3) 地域公共交通計画に係る令和 5 年度実施計画（案）について
 - (4) 地域公共交通確保維持改善事業補助金について
 - (5) 地域連携 IC カードの事業者選定について
 - (6) 長野市自転車活用推進計画に係る令和 5 年度事業計画（案）について
 - 4 その他
 - 5 閉会

（議事概要）

(1) 令和 4 年度協議会事業報告及び決算の承認について

事務局から資料 1-1、1-2、1-3 を用いて説明

⇒質疑等はなし。本件は承認された。

(2) 長野市地域公共交通計画の一部変更について

事務局から資料 2 を用いて説明

⇒質疑等はなし。本件は、このように進めていくこととする。

(3) 地域公共交通計画に係る令和 5 年度実施計画（案）について

事務局から資料 3 を用いて説明

[意見等]

○A 委員

見直しにより信州新町地区の 10 路線を 1 路線に再編とあるが、運行台数はどのくらいになるのか。同様に中条地区についても現在の運行台数と、オンデマンド移行後の台数を教えてほしい。

○事務局

新町については現行 10 台で運行のところ 6 台に。中条は現状 4 台で運行しており、デマンド運行後も台数はそのままを予定している。

○A 委員

この計画変更については、エリアをまたがずに、あくまでもフィーダー路線として扱うものと理解している。今後オンデマンドを検討するにあたって、必ず乗り合いということになると思うが、運行エリアが複数エリアをまたぐような場合は交通事業者への影響が非常に大きいため、細心の注意を払っていただきたい。

○B 委員

昨年度のくるる無料の日はいい事業だった。ちょうど同時期に、長野電鉄も無料乗車キャンペーンをしていて利用させてもらった。今年度も無料乗車キャンペーンを実施する予定はあるか。

○C 委員

昨年キャンペーンは 100 周年を記念したもの。今年も何らかのイベントを実施したいと考えているが、現時点では未定。

○A 委員

見直し対象路線として、10 ページに多数掲載されている。それらの路線の見直し内容として、運行方法、運行経路、運行便数が挙げられているが、そこに便数も含めるべきだと思う。運行便数の見直しに当たっては、利用実態を踏まえたうえでダイヤを見直していただきたい。また、見直しを行う際は、住民の利便性だけに重点を置くと市の負担が非常に大きくなってしまうため、住民の皆さんにはきちんと実状を示したうえで、市としてどこまで負担できるのかを併せて伝えていくことが必要だと思う。

また、時間帯も見直し対象として挙げられているが、時間帯による利用者の利用実態を見つつ、ダイヤが適正に組まれているかという確認も大事だ。時間帯ごとの適切な運行便数というのは運行の質につながるもので、内容を見直す際はその点にも注意を払っていただきたい。

また、見直しの基準となるデータには収支率や、その路線の利用者数などが含まれると思うが、それに加えて運行可能な車両台数についても、地域の住民に示していくことが必要だと思う。ここに挙げられた路線は市が関与する路線ということだが、地域の要望すべてに応じていくと、交通事業者も車両や人員を手配できなくなる。その地域で本当に必要なものは何かを精査し、メリハリをつけた見直しを行っていただきたい。

○事務局

見直しにあたって、まずは利用実態についてきちん把握をすることが重要だと考えている。そのうえで地域の皆様に実状をお示ししていきたい。これまで、地域の皆様に実情を知っていただく機会が少なかったという反省点もあるので、まずは実態を把握し、次に地域の皆様に実状を知っていただくというように、順を追って進めていきたい。いただいたご意見は、地域の皆さんへ見直し内容をお示しする際につなげ、路線の見直しに対する理解を得ていきたいと考えている。

○D 委員

見直し内容に「運行時間」と「所要時間」がない。共同運行している路線（例：大豆島保科温泉線）は運行中に時間調整をしているため運行時間が長く、乗客にとってもデメリットとなっている。共同運行路線の見直しに当たっては、所要時間についても考慮してほしい。

○事務局

運行業者の皆さんからの意見も踏まえて、所要時間についても見直しの項目に加えていきたい。

○E 委員

高齢者から、免許を返納したいがバス停が遠く、利用するのに不便を感じるという意見を住民から聞いた。豊野地区の乗り合いタクシーは再編対象となっていないが、運行路線や停留所について、こうした高齢者の声も反映していただきたい。

○事務局

再編対象外の路線も、個々の事情に応じて随時見直しをしている。お話の内容は特定の地区に限らず市全体で共有している問題である。一例であるが、信州新町地区においてA1によるデマンド運行というのをスタートさせ、利用者から免許返納に繋がっているという声もいただいている。

これを段階的に中山間地域に広げていく予定。それぞれの地域の実情を見ながら、その地域に合った適正な運行方法で運用していきたいと考えている。豊野地区についても、今後必要に応じて見直しを検討していきたいと考えている。

○E 委員

今後他地域でデマンド運行を実施するため、まず信州新町で先行して行っているということか。

○事務局

デマンドについては中山間地域の交通ということで、その他の地域についてはデマンドに限らず、他の運行方法などを含めた見直しを行っていく。全体がデマンド方式に移行というわけではなく、表で見直し再編対象となっていない路線についても随時必要な見直し

を行うということで、その方法については状況を確認しながら、ということになる。信州新町でのオンデマンド方式をすべての地域へ広げていくということではないので、ご留意いただきたい。

○A 委員

デマンド運行はその方式が重要。なかでもフルデマンド方式は乗車地点を細かく設定するため、ほぼタクシーと変わりがなくなってしまう。料金を定額で安価に設定すると、住民がタクシーを利用しなくなり、結果タクシー事業者の本業を圧迫し事業から撤退せざるをえないということも起こりうる。タクシーは公共交通の最後の砦であるので、デマンドの導入方式についても慎重に検討いただきたい。特に新しいエリアでのデマンド導入は、タクシー事業者との協議をしっかりとしてほしい。

それから、フルデマンド方式にした場合は、必要な車両台数がどれだけになるのか、という問題もある。車両は限られており、少ない台数を取り合うことで、乗りたくても乗れないという人が出てくる。また、住民の希望通りに運行しようとする、必要な車両数が増えるため、長野市の負担が非常に大きくなってくる。先ほどのフィーダーのエリア内では、運行コストなどを考えるとデマンド方式も仕方ない面があるが、デマンドを導入するときは、これらの点について慎重にご検討いただきたい。

○F 委員

先ほど A 委員からタクシーは公共交通の最後の砦とおっしゃっていただいた。ラストワンマイルの部分を担当するのがタクシー事業者だ。先ほどの信州州新町の運行は、地元での運行となっている。長野市街から行くとなると少し時間がかかるため、AI を使って効率よく運行している。豊野地区には地元でタクシー事業者が存在し、長野市街地からも比較的容易に移動できるという点で、交通の密度が違う。運行密度という点についても、交通政策を進めるうえで考慮していただきたい。

○事務局

事業を進めるにあたって、様々な課題があるかと思うが、ご指摘の点についても十分考慮しながら進めていきたい。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業補助金について

事務局から資料 4-1、4-2、4-3 により説明

⇒質疑等はなし。本件は、このように進めていくこととする。

(5) 地域連携 IC カードの事業者選定について

事務局から資料 5 により説明

⇒質疑等はなし。本件は、このように進めていくこととする。

(6) 長野市自転車活用推進計画に係る令和5年度事業計画（案）について

事務局から資料6により説明

[意見等]

○G 委員

ヘルメットの普及が進み、自転車利用のマナーも浸透しつつあると感じる。ただ、右側通行などマナー違反者も相当数いて、私見だが、マナー違反者の多くは子供というよりも働いている世代に多いように思う。こうした人たちに対し、安全教育など広報・啓発を実施することについて検討してほしい。

もう一点、自分が車道を自転車で走っていると、車から邪魔にされていると感じる。今自転車に乗っている人が、こうした理由で自転車から自家用車に乗り換えると車が増え、渋滞がひどくなるという研究がある。自転車の利用者が多いということは、渋滞を緩和する効果があり、快適に自動車を運転できる要因の一つになっていることを、ドライバーにもっと理解してもらうように、啓発活動を行うことも検討いただきたい。

○B 委員

ヘルメットの話が出たが、高齢者にとってはハードルが高く、自転車を利用すること自体をやめる高齢者が何人もいる。高齢者にとって買い物など、自転車は必要な移動手段なので、自転車の利用は危険ではないというような啓発を行ってほしい。

○事務局

啓発活動については、伝えたい人にどう届けるかということが非常に悩ましい問題だと思う。関係機関の方もいらっしゃるので、最適な広報の手段を検討していきたい。

○G 委員

自転車については安全に走行するという点が一番重要で、どのような場所で事故が起きやすいのか、幹線道路なのか生活道路なのか、あるいは交差点なのか。そうした資料があればいいと思う。

○H 委員

ヘルメットについて、この4月1日から着用努力義務化となり、強制ではないが着用が推奨されるようになった。これは、自転車の事故で死亡するケースのうち48%が頭部への傷で死亡していることによるものだ。

先ほど事故の発生場所についてお話があったが、今数字をお示しできないのが、路外施設から車が左右の確認が十分でない状況で車道に出て、歩道を走ってくる自転車との出会い頭の事故が多いように思う。あとは高校生が絡む事故、それから交差点での事故が職務上多いな、と感じている。

自転車の安全利用のためには、道路管理者と交通管理者である警察が連携して走行環境を整備していくことが重要だと考えている。

○事務局

ヘルメット着用の啓発も含めて、いただいたご意見を参考に広報の手段を含めて検討していきたい。