

第 44 回長野市地域公共交通会議 議事概要

- 1 開催日時 令和 7 年 5 月 16 日（金） 14 時 00 分～15 時 30 分
- 2 開催場所 長野市役所第一庁舎 7 階 第一・第二委員会室
- 3 出席者 出席委員 16 人
- 4 次 第
 - 1 開 会
 - 2 あいさつ
 - 3 協議事項
 - (1) 長野市地域公共交通会議規約の改正について
 - (2) 長電バス(株)及びアルピコ交通(株)が運行するバス路線（牟礼線、
県道戸隠線、鬼無里線、高府線、新町大原橋線、篠ノ井新町線）
の運行見直しについて
 - 4 そ の 他
 - 5 閉 会

5 議事概要

【3 協議事項】

(1) 長野市地域公共交通会議規約の改正について

[資料 1-1、1-2 に基づき、県関係委員を増員するための長野市地域公共交通会議の規約改正について事務局より説明。規約改正について承認。]

<質疑・意見>

無し

(2) 長電バス(株)及びアルピコ交通(株)が運行するバス路線（牟礼線、県道戸隠線、鬼無里線、高府線、新町大原橋線、篠ノ井新町線）の運行見直しについて

[資料 2-1、2-2 に基づき、運行見直しに伴う市の対応案を事務局より説明。対応案について、今後、市民への意見募集の結果を踏まえた上で、次回会議にて最終案の承認を目指し、継続審議とすることを決定。]

<質疑・意見（牟礼線について）>

(A 委員)

利用者が多い区間と少ない区間に分けて、それに適した運行方法をとっていくという流れについては賛成したい。

現状と比べ、今回提案されている代替の乗合タクシー時刻表について、現状の時刻表と比較して、12 時台、16 時台、17 時台の便数がない。

また、並行路線として、利便性を図るために東長野病院、信濃吉田駅へ乗合タクシーを接続することを想定しているが、運行、所要時間が長くなって、むしろダイヤがうまく組

めないような場合も出てくるように思うが、この辺りは確認をしているのか。東長野病院や信濃吉田駅を外したときにもう少しダイヤに余裕があって、利用者に適切なダイヤを組めるかどうかということを検証しているか確認したい。

(事務局)

これまでの牟礼線については、1台による運行ではなく、2台による運行となっており、必ずしも1台が行ったり来たりということではなく、スポット的にある区間に1台入ってきて、運行したりというような形だった。代替案においては、事業者と相談する中で、1台での運行が避けられない状況である。そういった中で、確かに朝夕については、通勤通学の関係があり利用が集中するが、昼間の時間体については比較的少ない状況である。

また、今回の要素として交通の結節点、受け手の接続はもちろんのこと、牟礼駅に到着するお客さん、或いは牟礼駅から鉄道を利用するお客さんも、配慮しなければいけないというところがあった。

そういったところを総合的に勘案する中で、現在代替案で示したダイヤということになっている。

確かに、これまでのように2台運行で頻繁に動かせばいいが、タクシー事業者も、車両確保やドライバー不足等の問題があるため、できる範囲でどこまでできるのかというようなところを考えながら、ダイヤを組んだものになる。

東長野病院、或いは信濃吉田駅の乗り入れについて、信濃吉田駅については比較的短距離で済む区間となる。また、東長野病院までの区間についても、信号があるような区間ではないため、どちらも比較的短時間でそれほど渋滞はきたさないというような区間である。

そのため、多少時間は数分プラスされるかもしれないが、こちらに対応することで、乗り継ぎによる行動範囲の拡大が図られると考えている。

例えば、東長野病院線であれば、そのまま長野駅へ行くことが可能であり、また、信濃吉田駅であれば、長野駅方面、また逆に須坂方面へも利用できる。そういった観点で、路線の方を延ばして、停留所を設置するという判断をさせていただくということになる。

(A委員)

一番大きなところは、今まで2台車両を投入できたところを1台しかないということのため承知した。

ただ、ODが分かるため、本当にどこの時間体を運行させるのが一番いいのかというところは1度検証した方が、迷いがなくできると思うため、検証をお願いしたい。

また、接続のところで微妙に時間がかかるのであれば、接続方法自体も検討が必要と考える。乗り継ぎは各停留所でおおよそ何分ぐらいかかるのか。

(事務局)

今後の既存のバス側のダイヤにもよるが、東長野病院線或いは長野電鉄長野線も、時間に2本から3本ぐらいのダイヤで動いている。そのため、接続場所に到着をすれば、一概に何分ってことは言えないが、待ち時間についてはそこまで負荷なく乗り継ぎができると考えている。

(B 委員)

代替案の乗合タクシーのダイヤを見ると、おそらく飯綱営業所を出て、宇木で5分間のインターバルをとり、また折り返しをして帰るというダイヤだと思われるが、高齢の乗務員も2時間運転に拘束される状況になる。また、宇木のどこに乗客を降ろしどこから乗せるのか。そして、どこで転回をするのか。5分でできるような場所があるのか疑問である。

(事務局)

宇木のイオンタウンにバスの乗車スペース・バスベイがあるためそこへ入る。

場所についてはあまり長時間停まっていられないため、入って、短時間で折り返すこととなる。事業者とも話しをする中では、宇木で休憩時間をとることは難しいため、休憩時間を取るとしたら飯綱の方になるのではという話しをしているところである。そのあたりは、今後調整をしていきたいと思う。

< 質疑・意見（県道戸隠線について） >

(A 委員)

2点確認する。

現状に対して代替案の時刻表は、4便、5便、10便あたりの時刻が違うが、これは何か理由があるものなのか。牟礼線と比べると、経路一本で、単純なため、同じような時刻が組めるように感じるが、何か事情があるものなのか。

もう1点、これはおそらく戸隠・鬼無里とのA I デマンドとの兼ね合いだと思うが、上野中村バス停は1日当たりの利用者も結構あるが、おそらくA I デマンドとの兼ね合いで、代替案では乗車のみ（長野方面行）或いは降車のみ（戸隠方面行）となっている。

この辺りは、大丈夫か。

(事務局)

運行ダイヤのインターバルについては、今後、事業者とも詰めなければいけない部分もあるが、1日を1人のドライバーでやるのは難しい部分もあるため、途中でドライバー交

代のための間隔を設けなければならないというところがある。一旦車両を本社に戻して、ドライバーが交代する必要がある、今まで通りのダイヤをそのまま組むことは難しかった経緯がある。

もう1点、上野中村、上野のあたりについては、基本的に小中学生の利用がほとんどとなる。小中学生以外については、利用があまりないということもあり、また、上野中村、上野あたりについては、デマンドが使える区間になっているためデマンドを活用していただくこととし、この一本だけのバス便については、高校生の通学需要をメインに考えるというようなことで対応していきたいと思う。

(C委員)

現在定期券を使用し、自治会館や長野商業高校等へ通勤通学する方について、代替案の乗合タクシーでも定期券を使用して乗ることは可能か。

(事務局)

乗合タクシーとなるため、基本的に、並行する路線バスの定期券の利用はできないという整理にしたいと考えている。

<質疑・意見（篠ノ井新町線及び協議事項2を通じ）>

(A委員)

現状の篠ノ井新町線の平日のバス停利用者を見ると、他と比べて極めて少ない状況となっている。

このような状況の中で、市バスに変えたときに、果たして現状の同様なサービスが、長野市にとって持続可能な公共交通として適切かどうかを考える必要があるように思う。

また、国や県の方に確認したいが、牟礼線は、みなし幹線だと私は認識している。みなし幹線ということではあるが、結局路線が2つに分かれている状態で、県ではそれを認識しておそらく支援をされるのではと考えるが、これが2つに分断されたときに、それに対して今まで通りの補助が出るのかということを確認したい。

それから高府線或いは牟礼線のように他の自治体とを跨ぐ広域路線と違って、合併前は別だったが、合併前の地域間幹線ということで今位置付けをしている部分について、いつまでそのような取り扱いもしてもらえるのか。特に、長距離路線で時間も運行経費もかかるものに対して、当然条件がそろわなければ補助金は出てこないが、ただ、乗っているということではなく、今のような状況の中でいつまでその補助を出していただけるのか、多少不安もあるため、この辺りを国と県の方からご意見いただきたい。

(事務局)

地域間幹線の補助制度については、複数の自治体を跨いで、一定の利用と本数がある路線について、国・県が協調した補助を実施している状況である。

複数の自治体を跨ぐというのは、実は平成の大合併の場合は、合併したとしても複数の自治体を跨ぐような形に考えるということで、今まで制度の運用がなされている。

今回の運行見直しにあたり、その補助制度がどうなるかという点について、いくつか条件がある中で、まず、国サイドの補助金の話しをすると、地域間幹線の国の補助金については、四条許可路線でないと、補助金が出ないということになる。

今回の代替案における、来年4月から市営バスになる鬼無里線、高府線、新町大原橋線の3路線については、78条許可となる。

そのため、白ナンバーの運行になるため、この白ナンバーの運行については、国からの補助については、地域間幹線補助対象になっていないという現状がある。

そのため、その部分については、今までのような国庫補助は受けられないということで我々も認識はしているところ、一方で、市長会等を通じて何とかその辺りの拡充をお願いはしているところではあるが、現時点の枠組みではできないというのが現状となっている。

県の方でも、今回の廃止対応についていろいろな対応をご検討いただいているところであるが、今までの地域間幹線補助というのは、国県、ほぼ同一のルールで実施していた。

現在、県の方で検討いただいている独自の補助制度については、地域の複数の自治体の拠点間を結べば、それが白ナンバーであっても補助対象にしようかということで、今検討をいただいていると確認している。

ただ、一方で、平成の大合併に関するルールにおいて複数の自治体を跨ぐ場合、今までは、平成の大合併におけるエリアを結ぶ場合でも対象にはしていたが、今度の県の新たに拡充する制度については、平成の大合併で合併したエリアについては、同一自治体ということで見直すということになるため、新たな支援制度に基づくものというのは、なかなか難しいという部分も出てきている。

これらを整理すると、運行見直しに対応する路線のうち、残念ながら、国の地域間幹線補助を、現在の枠組みで受けられる路線はないということになる。

一方で、県の制度については、今検討いただいているところはあるが、飯綱町或いは小川村とを結んでいる牟礼線或いは高府線、このあたりを対象としていただけるのかということ、今後協議をしていく形になるかと思う。

(D委員)

長野県地域公共交通計画に基づく取り組みを進めている中で、市町村を跨ぐものについては役割として、県の役割だろうということで、知事の方からも主体的な関与をしていきたいということをお話しさせていただいている。

新たな補助制度についても現在検討をしており、現在の国の補助、地域間幹線の補助については輸送人員の制約等もある中で、そういった要件も取っ払い市町村のエリアを跨いでるものについては、支援をしていくべく新たな補助制度を検討しているため、牟礼線、高府線が今後検討の対象になると考えている。

旧合併前市町村の信州新町や鬼無里・戸隠については、新しい制度の中では、長野市ということで同一市町村として捉えてはどうかと現在検討中である。

なお、市の代替輸送の確保等の策の中で、10月から3月まで、アルピコ交通（株）が6ヶ月間延長して運行いただく路線が3路線ほどあるが、そちらについては、県として運行経費の支援ができないかということで、現在検討している状況である。

< 質疑・意見（協議事項2を通じ） >

（E 委員）

代替案については、市バス或いは乗合タクシーということではあるが、昨今、運行経費の増大や、人員及び車両の確保自体が非常に難しい状況であるため、受託者も利益が出るような形での、適正な予算の確保を市にお願いしたい。

また、今後の申請作業等の実施についても、市から助言等をいただけるようお願いしたい。

（C 委員）

今回の廃止路線について、アルピコ交通（株）は路線免許の返上という形になるのか。また、それに対して、長野市が全て代替輸送を実施していくという認識でよいか。

（事務局）

各路線によって対応が異なる。

今年の10月から代替運行が始まる牟礼線、県道戸隠線、篠ノ井新町線の3路線については、市からの支援を前提に、各タクシー事業者に路線の開設をしていただく形となる。

一方で、来年の春から運行する、鬼無里線、高府線、新町大原橋線については、文字どおり市営バスとなるため、市の方で路線開設の申請を行っていくことになる。

また、乗合タクシーについては、運輸局の方へ申請し、市営バスの方については、権限移譲で県の方に権限がおりているため県の方に、市から申請をしていくということになる。