

第 45 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 7 月 24 日（木） 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 出席委員 18 人

4 次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

（1）長電バス㈱及びアルピコ交通㈱が運行するバス路線（牟礼線、県道戸隠線、篠ノ井新町線）に代わる乗合タクシーの運行について

（2）アルピコ交通廃止バス路線（鬼無里線、高府線、新町大原橋線）の継続運行について

（3）大豆島保科温泉線の見直しについて

（4）長電バス㈱が運行する屋代須坂線の運行見直しについて

4 そ の 他

5 閉 会

5 議事概要

（1）長電バス㈱及びアルピコ交通㈱が運行するバス路線（牟礼線、県道戸隠線、篠ノ井新町線）に代わる乗合タクシーの運行について

〔資料 1 に基づき事務局より説明。運行内容について承認。〕

<質疑・意見>

○A 委員

犀峽高校のバス停についてお聞きしたい。車両がハイエースなど小さな車両に変更されとのことだが、高校の敷地内にバス停を設置するということは考えているか。

現在は国道沿いのバス停を使っているが、生徒の安全や利便性を考えると、学校の敷地内が望ましい。

○事務局

すでに現状、バス車両は高校の前まで乗り入れているので、車両変更後も現行と同じバス停の使用を想定している。

○A 委員

現在学校前の横断歩道の利用は、ほぼ犀峽高校の生徒が使用しているため、バス停が学校の敷地内に移動できれば、警察で設置している横断歩道など道路付属施設を集約できるのではないかと考えてお伺いした。

○事務局

現状のバス停は学校の敷地内にあるのと変わらないため、現行のままとしたい。

○B 委員

牟礼線の飯綱・宇木間は乗車人数が非常に多いと思うのだが、これをどう捌くかが課題と考えている。最初の1～2便には、相当数乗車するのではないかと推察する。後追い車両を出すとのことだが、どのくらい対応できるのか。

○事務局

利用者数に関しては飯綱町と調整しており、飯綱町と長野市をまたいで利用している人数は多くないと、町の担当者より聞いている。また、飯綱町としては牟礼駅で北しなの線への接続を促したいとの意向がある。おっしゃる通り、若槻地区内で乗車人数が多いことを想定して、運行開始後2週間程度はジャンボタクシー2台で対応したいと考えている。

○B 委員

ジャンボタクシー2台で対応できないこともあるのではないかと懸念している。牟礼線の経路は、長電バス東長野病院線や信濃吉田駅での長野電鉄への接続を想定してのことと思うが、乗り換えについて事前に十分周知しておくことが必要と考える。

というのも、情報不足で利用者が乗り換えに際して混乱し、どの辺りで定員オーバーになるか予測が難しくなる。この場合は電車に乗り換え、この場合は東長野病院線でバスに乗り換えなど、利用者に対して事前に具体的で丁寧な案内を実施してほしい。

○事務局

乗り合いタクシーと並行して東長野病院線が走っている。6ページの時刻表のとおり、この並行区間については乗車のみという制限を設け、工夫した。

運行事業者のつばめ長電タクシーは、信濃吉田駅に拠点があるため、業者とも話し合いながら定員オーバーとなった場合は緊急対応できるようにしたい。

○B 委員

12便と13便は現行の牟礼線にない便となっている。この線は地域間幹線という位置づけとなっているが、実際に利用者がどの程度になるか、しっかり見極めたうえで、必要に応じて見直しをするなど、今後の運用については柔軟な対応をお願いしたい。

○事務局

12便については、牟礼駅で下車する乗客を乗り合いタクシーに接続させたいとの飯綱町の要望により設定した。折り返しとなる13便は、この時間に合わせる形で設定した。利用状況を見ながら今後の運行見直しを行っていききたい。

○C 委員

長野県では公共交通計画を策定しているが、その中で路線バスを廃止する場合は、通院、通学など、維持すべきサービスのレベルを定めている。通学については始業前の通学と授業終了後あるいは部活終了後の帰宅が可能であることとしている。通院については午前中に病院へ到着し午後早い時間帯に帰宅できるかということを確認させていただくこととなっている。そうした点を考慮したうえでの時刻表となっているのかを確認したい。

○事務局

沿線の高校とは個別に相談をしながら、時刻表を設定している。この時刻表で運行を開始したいと考えている。

○A 委員

資料の4ページに定期券の設定はないとあるが、路線バスから乗り合いタクシーに変更となることで、戸隠分校や犀峽高校へ通学する生徒の金銭的な負担が増えることはないか。

○事務局

これまでは路線バスということで対距離運賃が適用されているが、乗り合いタクシーの運賃はかなり低く設定したので、定期券の割引設定がなくても、現状の定期券代と比べて安価になっている。

○B 委員

芋井銚子口線は、現在の地域間幹線である県道戸隠線と同じような考えで経路や時刻などを設定したのか。通院や通学、観光など、移動目的を広く設定したうえでのものかどうか、お伺いしたい。

○事務局

今回代替路線を設計するにあたっては、今走っている沿線の利便性を重視した。芋井銚子口線は確かに戸隠地区と長野市街地を結ぶ路線ではあるが、戸隠へはアルピコ交通が運行している特急バスや路線バスのループ橋線で移動することが可能であり、交通手段は確保されていると認識している。そのため、路線の廃止によってバスの利用ができなくなる集落の交通を確保するよう設計した。乗り合いタクシーに変更となることで車両が小さくなることもあり、細かい集落の交通を優先している。

(2) アルピコ交通廃止バス路線（鬼無里線、高府線、新町大原橋線）の継続運行について

[資料2に基づき事務局より説明。3路線の令和8年3月までの継続運行を確認。]

<質疑・意見>

○D 委員

乗務員の確保が厳しいため土日の運行は難しいが、3月までは継続運行をする。

(3) 大豆島保科温泉線の見直しについて

[資料3に基づき事務局より説明。運行内容について承認。]

<質疑・意見>

○E 委員

アルピコ交通と長電バスの共同運行前にあった「落合橋入り口」というバス停は、大豆島東団地に入らないときは本線ルート上にあったと思う。バス停の位置について、住民の了解があったものかどうか、確認したい。

もう1点、定期券保有者が路線バスとの結節点で乗り換えると、乗り合いタクシーが無料とのことだが、その確認はどのように行うのか。新しいICカードはこれまでと異なり、券面に定期券情報が記載されないので、券面では確認ができない。

○事務局

「落合橋入り口」のバス停について、落合橋周辺は渋滞が激しくなっているため、現時点で停留所を設けるのは難しいと判断した。地元住民にも相談をしたうえで、理解いただいている。代替りのバス停として、少し遠くなるが中区南のバス停や団地内のバス停を利用いただくことを想定している。今後、落合橋の架け替えがあるということなので、その後検討の余地はあると考えている。

定期券保持者の乗り換え無料については、今のICカード券面からは判別できないので、利用者の自己申告で無料としたいと考えている。

○A 委員

経路変更で新たに設置される4か所のバス停は、路肩に設置するということだと思うが、横断歩道付近など、国交省の定める危険バス停に該当するような場所は避けたものの理解してよいか。

また、「バスまちあい処」として掲載されている写真では判断できないのだが、新設の「大豆島支所」のバス停は、路線バスは県道の路側に、乗り合いタクシーは支所の敷地内に設けるのか。

○事務局

新たな経路となるバイパスは、路肩もかなり広がっている。道路管理者の長野県建設事務所とも協議しながら、危険バス停とならないように十分配慮しながら安全な場所にバス停を設置していきたい。

乗り合いタクシー大豆島支所停留所だが、支所北側の接続道路、または支所敷地内にバス停を設置する方向で調整中。いずれにしても、安全に配慮して新しいバス停を設置していく。

○B 委員

バス路線の経路を短くして路線維持の負荷を減らす場合、幹線部分の便数を増やしたり、路線の末端部を頻繁に循環させたりする方法もあると思うが、それができなかったのは、やはり運転手不足によるものということか。末端部であるフィーダー部分については、よく需給を確認して集落内をこまめに循環するような可能性があるのか、伺いたい。

○事務局

国でも、幹線を短くした分便数を増やすというモデルを提示していて、確かにそれは理想であるが、運転手不足のため便数を増やすことは難しかった。また、接続する乗り合いタクシーの運行方法についても、若穂地区内にはすでに若穂綿内線という乗り合いタクシーが走っていることもあり、まったくの交通空白地域ではないため、まず、お示しした通りで運行を開始したい。その後、状況を見ながら必要に応じて見直しを進めていきたい。

○B 委員

10 ページを見ると、乗り合いタクシーのうち7便はデマンドとなっているが、時刻が設定されている。これは、時刻提示型のデマンド運行で、予約がない場合は走らせないという解釈でよろしいか。その場合、このような運行にした理由を教えてください。

○事務局

ご指摘の通り、時刻表設定型のデマンド運行としている。これは、特に高齢者から、時刻表通りの運行がわかりやすいとの意見があったことから、フルデマンドではなく、予約がある場合のみ運行し、その場合は時刻表通りに動くという形で設定した。

○F 委員

バス待合処が設置されるということで、利便性が非常に良くなると期待している。

こういった幹線と乗り合いタクシーの組み合わせは、今後他の地区でも広がっていくと思うが、一般の乗用タクシーとの競合による影響も考慮していただきたい。

○事務局

国もこういった方針を示しており、幹線の部分はバスが、枝線の部分は乗り合いタクシーが担うという形が増えていくと考えている。

バス待合処は、市役所 1 階にすでに設置しているが、今後幹線と枝線の結節点では、こういった待合スペースは重要になってくると思っている。新設というのは難しいが、既存の施設に設置することで、待ち合いのスペースを設定していきたい。

なお、乗り合いタクシーを新規に運行する場合には、今後もタクシー協会やタクシー事業者と相談しながら進めてまいりたい。

○C 委員

今回の大豆島保科温泉線の見直しについては、県の活性化協議会の方でも取り上げたいので状況をお知らせいただきたい。

○事務局

了解した。

○G 委員

路線バスは大量輸送が可能であるため、運賃が低く抑えられている。車両当たりの定員の少ない乗り合いタクシーの運賃が、バスよりも低いというのはどうなのかと思う。今後運賃面について、見直しも考えていただきたい。

○事務局

市内の乗り合いタクシーは、1 乗車 200 円で運行している。長い間料金の改定をしていないので、今後意見をいただきながら見直しも考えていきたい。

(4) 長電バス㈱が運行する屋代須坂線の運行見直しについて

[資料 4-1、4-2、4-3、4-4 に基づき事務局より説明。内容について確認。]

<質疑・意見>

○G 委員

見直し対象の路線 3 路線については、国、県、沿線 3 市の全て、あるいはいずれかの補助を受けている。資料 4-1 に記載の便数は補助対象便の数であり、5 ページから 10 ページの須坂屋島線の時刻表には、補助対象便の他、当社が自主的に運行する快速便も記載されている。

また、現在は 3 路線とも日曜日は全便運休となっているが、須坂屋島線については、9 月 28 日から 5 便の補助対象便が復活運行するのであわせて報告する。

○事務局

屋代須坂線は、国、県、沿線 3 市が補助をしている。須坂屋島線は、国、県、須坂市が補助をしている。綿内屋島線は、長野市が補助をしている。

屋代須坂線、須坂屋島線の国と県の補助は、地域間幹線としての補助である。今回の見直しに伴い、地域間幹線の計画についても見直しが必要となるため、長野市の公共交通活性化・再生協議会での協議をお願いすることになる。本会議と重複して委員

となっている方々もいらっしゃるが、現時点では書面による協議を想定しているので、ご協力をお願いします。

○B 委員

周辺の渋滞対策について、このような場合、公共交通利用者用の駐車場を設けて、いわゆるパーク＆バスライドの形式がよくとられるが、ここではそうしたことは考慮されているのか、それともこれから考慮するつもりがあるのか聞きたい。

○G 委員

商業施設側では、現時点では考えていないと聞いている。施設側としては、須坂駅と長野駅を起点として移動してもらうことを想定しているようだ。