

## 第 49 回 長野市公共交通活性化・再生協議会 議事概要

- 開催日時 令和 4 年 7 月 4 日（月） 14：00～15:00
- 開催場所 長野市生涯学習センター 4 階大学習室 1
- 出席者 出席委員 26 人、欠席委員 4 人、事務局職員 7 人（長野市高齢者活躍支援課も同席）

### ○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計画(案)について 資料 1

(2) IC カード KURURU の更新について 資料 2

(3) その他

#### 4 その他

#### 5 閉会

### ○質問・意見等

長野市地域公共交通計画(案)について

- (A 委員) 前回の公共交通網計画と比較して、課題がある路線を抽出して見直しを図る点、長野市における公共交通のあり方を明記している点、地域住民・市協議会・事業者を考慮したマネジメントを明記している点は評価できる。  
ただし、マネジメントの内容(p78)とサイクルがそれぞれ記載されているが、関係性がわかりにくい。誰がどのタイミングで記載されている内容のことを行うのかしっかりと明確にわかるよう記述していただきたい。
- (事務局) 内容については細かな点もありますのでご協力をいただきながらパブリックコメントと併せて修正させていただく。
- (A 委員) 計画内に「利用者に利用・協力いただく」といった内容が多数見受けられる。  
一方、マネジメントでは行政がリーダーシップをとりつつ市民・交通事業者が連携して調整を行いながら進めていくといった旨が記載されている。

利用者に共に考えてもらい、現状変更の案を提示したうえで選んでもらい、自分たちが選んだ公共交通を守っていくという意識をもっていただけるような取り組みも必要。

(B 委員) p 63 にのぶさと号の記述があるが、現状のままで続いていくのか、あるいはデマンド制に変更されていくのか、のぶさと号の将来を地域の方が心配している。どういったお考えか。また、共和について廃止の話が何度も出てきたが、そのたびになんとか続けていただいた経過がある。しかし、運行が始まった当初と現在では利用がどのように変化したのかわからない。今後も継続していけるのか。

(事務局) のぶさと号については、地域が運行主体として継続していただいている。コロナで利用は落ちてはいるものの、地域の足としてご利用いただいている状況はあるので、長野市の交通ネットワークとしての維持はしていくことに変化はない。ただ、運行方法についてはより便利なものを地域の皆さんに選択していただくことを考えている。篠ノ井共和線についてはフィーダー系統という国庫補助路線となっている。こちらもコロナである程度の減少はあったものの、現状は利用減少というよりは現状維持と見て取れる。補助もいただいている路線なので維持していく方向で考えている。

(A 委員) p66 で拠点内路線の再整備で検討する内容と記載されているが、「検討する」というのは検討の結果持続可能な公共交通が実現できると判断されたものだけを再整備し、ほかは検討しただけで対応方法については次期に回すといったことか。「検討する」という言葉の持つ意味の幅が大きいのでイメージがしにくい。

(事務局) さまざまな路線がある中、計画に記載することによってお使いいただいている地域の方々状況把握をして路線について一考していただき、利用増につなげたり、変化が無いようであれば別の方法を検討していったりという意味で「検討する」と記載している。

## IC カード更新について

(A 委員) p9 の今まで通りできないことと対応策の表について、時間帯割引と高齢者割引には「検討」と記載されているがこれは検討した結果できるようになるという認識でよろしいか。

また、行政が関係する路線で支払う車載器の負担額はどれくらいかかるのか

(事務局) 高齢者割引の部分については、新しいカードになったとしても制度自体は存続させる方向で高齢者活躍支援課が検討している。

バスの車載器の負担については全体でおよそ6億円、うち行政が関係する路線についてのおおよその負担額としては3,000万円台を現時点では見込んでいる。

(B 委員) 高齢者割引について、おでかけパスポートを導入する際に「高齢者の社会参加」を大きく謳い推進してきた。かなりの負担をしていただいているということは理解できる。しかし、今後は高齢者の割合が増加していき、交通手段がない人が増えていくことが予想される。今よりもさらに必要になっていく制度ではないか。高齢者が使いやすくなるような手立て

を考えていただきたい、高齢者だから自己負担しないということは絶対しないので、住民と話し合いしながら推進してほしい。

(高齢者活躍支援課)

ご意見について持ち帰って検討する。

ただ、新システムを導入するにあたり、現状の仕組みをそのまま反映できないため、制度変更をしていく必要はある。また、持続可能な制度かという点も重要と考えている。

これから高齢者が増えていく中、制度を継続していくためにはどのような設計が良いかも含めあり方を考え、形にしていく。

(C 委員) 地域連携 IC カードの導入が決まるとすれば、Suica がバスで利用可能になるのは地域の活性化としても喜ばしいことである。

この導入をきっかけに、電車での導入について飛躍するようなことがあるのか。

(D 委員) 経営状況が厳しい状況下、Suica を導入するとなるとバスとは比較にならないくらいの費用が生じる。ご期待に添えられるような状況に今ないという点については大変申し訳ない。しかし、現在北東北の方で地域連携 IC カードをバス事業中心にいただいている中、弊社の鉄道についても導入準備が進められている。松本―長野間という県内の基幹路線で Suica が使えないことについて私どもも問題意識は持っており、本社と相談を始めているところである。

弊社としては長野県内の鉄道事業者様に対しても Suica 導入の働きかけをしていきたいところではある。ただ、他鉄道事業者様においては冒頭のとおり、導入するにあたっては費用負担が大きく、また、投資効果が得られにくいことが挙げられる。

シームレス化のひとつの切り札として、Suica 導入を各鉄道事業者様には検討していただきたいが、鉄道への交通系 IC カードの導入に関する補助金制度を、既に導入している国と同様に、県にも制度設計にご尽力いただき負担軽減に向かっていただければ。