

## 第 46 回 長野市公共交通活性化・再生協議会 概要

### (1) 長野市地域公共交通計画の策定状況について

令和3年5月の第45回協議会で協議しました「長野市地域公共交通計画」について、現状の把握やデータ分析などの調査結果から計画素案をとりまとめたので、第4章（地域公共交通整備・維持の考え方）について確認をお願いするもの

○長野市地域公共交通計画（素案）・・・・・・・・・・・・・・・・資料1

### (2) 次期 IC カードシステムについて

バス共通ICカードKURURUは平成24年に長野市内民間路線バスに導入され、順次利用範囲を拡大してきました。令和元年にシステム更新を行いました。令和6年には法定耐用年数を超えてしまうため新たにシステムの更新を行う必要がございます。現在、ICカードシステム運営委員会でどのような更新が望ましいか検討を行っており、今回はその検討状況について報告するもの

○バス共通ICカードシステム更新の検討状況について・・・・資料2

### 【開催内容に対する意見等】

#### (1) 長野市地域公共交通計画の策定状況について

##### (A 委員より)

- ・バス専用レーン拡充やフリークエンシー向上、一時的な補助金投入による自家用車からの転移を通じて、公共交通の利便性を高め、より多くの方に使っていただくことで、中期的な収支改善を目指すべきと考えます。
- ・バスと鉄道の垣根を低くする施策（交通系 IC カード、経路検索対応等）により、それぞれの特性を最大限生かした交通体系の再構築を要望します。

##### (B 委員より)

- ・資料中複数個所に「新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通利用者が減少」というような記述がみられるが、正確には「行政の移動自粛や公共交通回避の指導により」利用が減少しているのだと考えられる。

- ・交通事業者は、ガイドラインに基づく感染防止対策を実施した上で営業しており、車内での感染事例も報告されていない。
- ・上記のように、行政において公共交通利用を制限している現状の中で、「公共交通が必要である」との方向性には、一貫性が欠落していると感じざるを得ない。

(C 委員より)

- ・用語の統一、「中山間地域」の対語である「平坦部」の用語を統一すべき
- ・P38「(4) 利用頻度」のうち、高校生の定期利用について「週4回以上利用が限られている」に関して、コロナの影響に触れてはどうか
- ・P44 図表 57「(2) 本市の都市構造の特徴」の課題のうち、「都市構造に合わせた複雑な公共交通網を形成することが求められる」は、「複雑な都市構造に合わせた公共交通を」としてはどうか。(複雑な網の形成が目的と読めるため)
- ・P51「(1) 市民の役割」のうち、「運営の改善に携わる者(運営に関わる役割)」、「移送サービスの担い手」についてはイメージが湧きづらいため、具体的な例示が必要ではないか

(D 委員より)

- ・P44 (1) 人口分布と今後の見込みの課題 「都市構造・・・交通網を形成することが・・・」は長野市のコンパクト+ネットワークの役割を明確に示す必要あり→「コンパクト+ネットワークによる持続可能な都市を形成するために、誰もが生活利便施設にアクセスできるための・・・交通網を形成すること・・・が必要である」
- ・P45、課題の表記を「～が必要である」に修正
- ・利用者の状況の課題 パート(非正規)も含む通勤者の利用頻度となる3~5日の利用者が少ないのは課題である。
- ・P47、2) 図表 59 には各拠点にフィーダーを追加してください。また、広域(交流)拠点と市外の拠点を結ぶ交流軸も追加してください。
- ・P48、3) ア) 「運行頻度に差を設ける」は基準値もない状況では用いるべきではない表現です→移動量に応じた運行頻度とするが適切です。
- ・P52、図表 63 再編の考え方で「必要不可欠な状況になっていない公共交通」をどうするのでしょうか。
- ・NPO の記載があるが、小規模な NPO は社会状況のなかで維持がされにくく、途中で解散される場合があります。また、熱意のある初代から引き継いだあとの問題が多いで

す。地元住民も市などがよほどこまめに実施状況をやりとりしなければ事業の継続性の観点で難しいと認識しています。

- ・ P55、再整備・維持方針について、公共交通の体系化というのであれば、図表 65 と並列するか、あるいはその前に、P58 の担う移動サービス(軸の担うサービス)がこなければ、すなわち各路線(軸)が担う移動サービスと機能が明記されなければ体系化とは呼べないし、その後の整備方針および維持方針に繋がりません。
- ・ 一番大切な非常に重要な箇所です。また、マスタープランとして長野市公共交通の基本方針を打ち出すところですので、ある程度大枠となる方が、その後も実施にもある程度のフレキシビリティを持たせることができると考えます。P58 の具体的サービスレベルはあまりにも具体的過ぎているように感じました。

## (2) 次期 IC カードシステムについて

### (A 委員より)

- ・ P 7 で国庫補助とありますが、交通系 IC 導入の先行県では、県も補助を出しているところがあります。長野県でも公共交通会議でシームレス化について議論が始まっていますので、県による補助金制度の整備の可能性についても(隠れた)メリットとして掲げられるのではと考えております。
- ・ 多くの交通機関を 1 枚のカードでつなぐことができることは、バス事業の活性化でも大きな期待ができると思います。メリットに(観光客の移動は便利)とありますが、スマホの経路検索システムへの対応を進めることで、在住市民も含めたバス利用客増にもつながると考えます。
- ・ 鉄道駅への Suica 導入が進めば、定期券を 1 枚にすることも可能で、それも大きなメリットとなります。

### (B 委員より)

- ・ 「法定耐用年数を超えるため業務継続上のリスクがある」点は重々理解するが、新型コロナウイルスによる売上の低下等により、現時点では、システムを更新する投資能力がバス事業者には残されていないことを、分かって頂いた上で議論を進めていただきたい。

### (E 委員より)

- ・ 全国共通交通系 IC カードの導入を強く希望します。

(F 委員より)

- ・今公共交通に乗ってくれない世代への誘導を考えるべきです。高齢者向けのクルルと同様の機能は必要でしょうが、スマホ決済の導入を考えるべきではないでしょうか。paypayなどで支払うのか、スイカのスマホ決済なのかは、コストの問題だと思います。

(D 委員より)

- ・カード普及の観点、移動利便性の観点、将来の MaaS を見込んだ各県との競合を考えたとき市内利用者が県外で使いにくい、また県外からの来街者が市内で使いにくいことは絶対に避けなければならないと考えます。一方、今後高齢化が進み免許返納者の増加を考えたとき、高齢者が導入しやすい、利用しやすいシステムでなければ、市内での移動困難者の生活交通の利便性向上に寄与できません。難しいところですが、バランスを考えたシステム更新を引き続き検討をお願いします。

(G 委員より)

- ・是非、全国共通交通系 IC カードが使用出来るようにして下さい。