

長野市公共交通活性化・再生協議会 書面協議結果

1. 書面協議通知発送日

令和2年5月22日

2. 協議方法

- ・会議の開催に代えて、書面による協議を実施
- ・長野市公共交通活性化・再生協議会の各委員に対し、書面により協議内容を周知し、回答を依頼

3. 協議事項

- (1) 令和元年度 協議会事業報告及び決算の承認について
- (2) 長野市公共交通網形成計画（実施計画）について
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業補助金について
- (4) すざか乗合タクシーへのくるる導入に向けた事務手続きについて
- (5) 長野バスターミナルの「くるる取扱窓口」廃止について
- (6) 長野市自転車活用推進計画案のパブリックコメントの実施について

4. 協議結果

<回答状況>

委員数	29人（会長を除く）
回答数	29人

<協議結果>

有効回答数	29人
「承認する」と回答した委員数	29人
「承認しない」と回答した委員数	0人

よって、協議事項（1）、（2）、（3）、（4）、（5）、（6）は原案どおり承認されました。

なお、裏面にいただいたご質問、ご意見等を記載しています。現時点で回答できるものは記載しております。いただいたご意見等は、計画の作成等への参考とさせていただきます。

【協議事項に対する意見等】

(1) 令和元年度 協議会事業報告及び決算の承認について

- ・特になし

(2) 長野市公共交通網形成計画（実施計画）について

(A委員)

- ・「地域公共交通計画」の策定に向けて何か動きがございましたらご教示ください。

→ (対応) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的に、今次「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成に関する措置のほか、新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置等が定められました。法律改正の趣旨を踏まえ、現行の「長野市地域公共交通網形成計画」を改称し、地域公共交通ネットワークの形成に加え、持続可能な旅客運送サービスの提供確保を図ること等も内容とした「地域公共交通計画」を、交通事業者等と連携の上策定していくこととなります。

(B委員①～⑤)

① 13 頁および 21 頁 高齢者に対する利用促進で、事後アンケートを行い、事業評価していることはよいと思います。実態として、停留所間の乗降者数の変化も確認する必要があると思います。令和 2 年も継続事業ですので乗降者数調査結果の確認もお願いしたいと思います。

→ (対応) 当該施策及び事業の評価として活用できるよう、事後アンケート調査に加え、おでかけパスポートの利用状況データ等により高齢者のバス利用実態と変化を定量的に把握・分析し、事業改善と次期地域公共交通網形成計画策定の参考とします。

② 18 頁 観光客向けのわかりやすい案内板の研究

前回は記載させていただきましたが、案内は駅を出た後は公共交通への利用誘導効果が少し薄れます。できれば案内板は、長野駅改札口を出た構内から公共交通を利用してもらう、あるいは転換してもらうための表示を設けた方がよいと思います。相手が JR なので難しいことも理解はしていますが、ご検討いただければと思います。

→ (対応) ご提案のとおり、長野駅東西自由通路を含めたエリアの案内サイン再整備に向け、関係機関との検討を行います。

③ 10 頁 バス交通 IC カードの周辺市町への普及で、利用者の停留所間乗降を確認したいところです。地域公共交通網形成計画は、近隣市町の都市機能などの補完も大きな役割の一

つです。周辺市町の利用者が長野市に流入し、長野市都市機能とのかかわりを確認することは、長野市の施設を利用していただく施策を検討するうえでも、大きなメリットになるはずですが、意見①とも関連しますが、ICカードによる公共交通利用者の把握および分析方法を検討しませんか。

→（対応）ICカードの利用状況データ等により、近隣市町村ー長野市域間のバス利用実態と変化を把握・分析することを検討します。

③ 20 頁 「ながのスマート通勤応援事業」

前回記載させていただきコメントと同じですが、公共交通網形成計画は周辺の市町も含めた広域移動も対象としています。他市町から長野市に流入する交通は多いので、参加する事業者は長野市内に限らず、他市町にも呼びかけたらどうでしょうか。PT 調査データも検証し、参加可能な地域に居住している通勤者や立地している企業も確認してみましよう。また、二次交通があれば「スマート通勤」が可能かどうかを検証してみてもいいと思います。どのような移動形態であれば「スマート通勤」が可能なのか、成功例だけでなく基礎調査結果の蓄積も大切だと思います。

→（対応）令和元年度の取組と企業の「スマート通勤」に関する現状を踏まえ、来年度以降の事業内容として周辺市町村への呼びかけを検討します。

⑤24 頁 中心市街地ぐるりん号のルート見直しによって、停留所間 OD および利用者数がどのように変化したのか、見直し前後で比較してみる必要があると考えます。

ここも、ICカードを利用して一定間隔でデータ収集してみる必要があると思います。

→（対応）ぐるりん号のICカードの利用状況データにより、ルート見直しの前後における利用実態の変化を定量的に把握・分析し、次期以降の協議会において報告することを検討します。

(3) 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 3-3 のうち、長電バス(株)の 地域間幹線系統車両取得計画のうち、「4. 車両の取得の概要」と「5. 費用負担額 (車両減価償却費+金融費用)」に変更がありましたので確認をお願いします。

(B 委員)

- ・ 地域内フィーダーおよび地域間幹線の維持は当然必要ですので、異論はありません。しかし、長野市から IC カード、バス乗り方教室、バスロケなど、まだまだ公共交通サービスを与えてしまっている状況です。住民自ら利用して残そうとする姿勢が見られません。とくに利用者数が少ない地区に入り、本当に必要なサービスは何かを自ら考えてもらい、乗って残す意識がないと路線は残らないことを伝えてはどうか。

→ (対応) 地区での会議などの際、利用実績等を明示し、意識の共有を図ります。

(C委員)

・生活交通確保維持改善計画の計画年度を令和3年度～令和5年度に修正願います。

→ (対応) ご指摘のとおり修正します。また、目標値についても次のとおり修正します。

- ・中条線の利用者数を令和5年度まで2,200人以上。
- ・篠ノ井共和線の利用者数を令和5年度まで1,900人以上。
- ・安茂里線の利用者数を令和5年度まで3,700人以上。

(4) すざか乗合タクシーへのくるる導入に向けた事務手続きについて

(B委員)

・すざか乗り合いタクシーについては特に意見なし。

・長野市では、長野市空白地域乗合タクシー、七二会地区「新じんば号」は利用可能であるが、乗合タクシー松代観光地線、中山間地域乗合タクシーは利用できません。特別な理由があるのでしょうか。乗り合いタクシーはすべて利用できるようなれればと思います。

→ (対応) 乗合タクシー松代観光地線は市外からの観光客の利用を想定していること、中山間地域乗合タクシーはおでかけパスポート利用者が大半を占め、導入当初は100円で乗降できたことから、精算が複雑ではないため導入を見送った経過があります。現在は他路線に比べ利用者が少なく費用対効果が見込めないことから、現時点ではくるるを利用することができませんが、2024年ごろの次期更新に向けた検討課題の1つとします。

(5) 長野バスターミナルの「くるる取扱窓口」廃止について

(D委員)

・くるるチャージの機械を設置して頂きたい

→ (対応) チャージ機1台設置に約420万円程度必要で維持費用もかかること、利用者の減少によりバスターミナルの発着機能がなくなることから、チャージ機を設置しても費用対効果が見込めないこと、などの理由により新規の設置は難しいという結論に至りました。

(B委員)

・バスターミナル事業の継続が困難であることは文面からも理解できますが、バスの発着機能はどうなるのでしょうか。バスターミナルを着点とする路線もあったかと思えます。発着点の機能を残せるのかどうか教えていただきたいと思えます。また、くるる取り扱い窓口を残した場合の具体的な赤字額はどの程度になるのでしょうか。窓口廃止によって、予算的にドライバーの確保や待遇改善に少しでも繋がるのでしょうか。

→ (対応) バスターミナル発着バスのほとんどは長野駅経由となっており、これを長野駅発着とする運行ルートバス会社で検討しています。なお、バスの駐機場は当面の間利用することができます。

くるる取扱窓口は、バス会社でなく(株)長野バスターミナルが運営しており、赤字は同社が単独で負担しています。バスの駐機機能は存続させることから、ドライバーの処遇に大きな影響を与えるものではないと考えられます。

令和元年7月より定休日を設定しかつ営業時間を2時間短縮して2名の人員削減を実施し赤字の削減に努めましたが、これ以上の経費削減は難しく、くるる取扱窓口を存続させた場合、わずかな収入に比し人件費・固定資産税の経費支払が多く、赤字額は年間6百万円超となると聞いております。

(6) 長野市自転車活用推進計画案のパブリックコメントの実施について

(E委員)

・資料6-2、長野市自転車活用推進計画案のP32の整備計画(整備予定年度)「番号27」国道19号自転車道1.0について、整備予定年度を「R6」として明示

→ (対応) ご指摘のとおり明示(緑色塗りつぶし)します。

(D委員)

・車道混在の場合の自転車道の場合、十分な車道の幅員を取って頂きたい。車道3m以上取れない事は不可。

→ (対応) ネットワーク路線の整備は、各路線の道路管理者(国・県・市)が現状や将来計画等の状況及び安全性を勘案し、整備形態については今後見直しも検討していきたいと思っております。

いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

(B委員)

・パブリックコメントは今までどおりに行っても数が集まらないことが予想できます。小中学生がいる世帯、高校や、企業で自転車を使われる人に配布して意見をいただければいかがでしょうか。

→ (対応) 高校生については、アンケートに協力いただいた高校へ、アンケート結果の報告をする際に、学校を通じて生徒へパブリックコメントの実施について周知をお願いします。小中学生がいる世帯や企業については、今後事業を進める中でご意見等があれば、参考にしながら取り組んでいきます。