

第 41 回 長野市公共交通活性化・再生協議会 議事概要

- 1 開催日時 令和元年 5 月 28 日（火） 午後 1 時 30 分～午後 2 時 45 分
- 2 開催場所 長野市役所第一庁舎 5 階 庁議室
- 3 出席者 出席者 22 人、欠席委員 8 人、事務局職員 9 人、高齢者活躍支援課 1 人、傍聴なし
- 4 次 第
 - 1 開 会
 - 2 あいさつ
 - 3 協議事項
 - (1) 平成30年度協議会事業報告及び決算の承認について
 - (2) 長野市地域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国庫補助金について
 - (4) 飯綱町（アイバス）、小川村へのくるる導入に向けた事務手続きについて
 - (5) 長野市自転車活用推進計画の策定について
 - 4 そ の 他
 - 5 閉 会

議事概要

【3 協議事項】

- (1) 平成30年度協議会事業報告及び決算の承認について
 - ・事務局から資料 1 により説明。併せて、監事を務める丸山委員から、証拠書類及び関係帳簿、いずれも適正に処理されていることを確認した旨、報告があった。
⇒質疑等はなし。本件は、承認された。
- (2) 長野市地域公共交通網形成計画（実施計画）について
 - ・事務局から資料 2 を用いて説明。

[意見等]

○A委員

BRT の関係で、以前に新交通システムの検討ということで、一度データを使って検証したことがある。今回検証調査事業を実施するということであるが、改めてどうい
う視点でBRTの導入を検討するのか。だいたいの調査とか分析とか、導入の有無ま
でのだいたいの筋道や流れなどができていれば教えてほしい。また、資料2の25ペ
ージにパーク・サイクル&ライドとあるが、これもセットになると思う。丹波島の渋
滞緩和の駐車場の設置の話もあったが、そもそもどこの場所に設置したら有効なのか
というのを検証したのかどうか。とりあえず駐車場として使える場所があったからと
りあえず設置するものなのか。できればパーソントリップ調査データ等もあるし、そ
のような調査データを踏まえて上でどこに駐車場を設置したらよいかを検討されて
いれどと思うが、どのような検討がされていたのかを教えてほしい。

◇事務局

BRTの導入検討調査については、基本的にはこれまで長野市で作成した総合計画など上位計画の整理から始め、南北の交通軸を中心に、どこにBRTを導入する需要があり可能性があるのかを整理し、パーソントリップ調査等を踏まえた中で、どこの路線に可能性があるのかを検討し、来年度以降、具体的に導入するしないを判断するものである。

また、パーク&ライド用の駐車場の設置については、11月のながのスマート通勤応援月間に向けて、現在、場所等の選定中である。丹波島橋南の渋滞対策ということで、鉄道については、JR篠ノ井駅の西口に市有地があることから、そこを駐車場に想定している。バスについては、松代方面、更北方面、三本柳方面からくる道が三つ合わさって丹波島橋が渋滞するので、松代方面においては渋滞が始まる前の松代地区あるいは更北地区で台数が確保できる場所、更北地区の旧国道18号線についても渋滞が始まる前の場所で台数が確保できる場所、三本柳では駐車場の台数確保が難しいことと、主に三本柳界限の人が車で通勤している状況があることから、サイクル&ライド用の駐輪場の確保ができないかということで場所の選定について、人がどこからくるのかを想定しながら場所の選定をしているところである。場所については、エコ通勤推進部会でどの場所が最適であるかを協議し決定していきたいと思っている。

○A委員

場所を決めたら、すぐにでも、このままほうっておくとどういう状況で渋滞に巻き込まれるのかという情報発信と、どこの場所に駐車場があつて、どのような手段で乗り換えて中心市街地へ向かえるのかなどをしっかりと情報発信しないと、ただ駐車場を作りましたでは効果が上がらないと思う。これは善光寺御開帳時の渋滞対策でもそうであったが、なるべく早めに情報を周知するような形をとらないと、せっかく駐車場の用意をしても使ってもらえない状況になるので、ぜひともできるだけ早い情報発信となるようお願いする。

○B委員

パーク&ライド関係のことで、自分の研究室で以前、札幌の地下鉄の調査をしたことをお話しする。札幌の中心部まで車で行っている人を対象に、最寄りの駅周辺に駐車場を作って、そこへ駐車してもらい、電車で札幌駅の方へ行ってほしいというために行ったもので、長野市でも同じように想定していると思うが、結果としてうまくいかなかった。その理由を探ったところ、それまでは駅の近くの人歩いて、あるいはバスで駅まで行き、そこから地下鉄に乗っていた。その人たちが、駐車場ができたことによって、自宅から駐車場まで車で来て、札幌に向かうことになった。つまり、これまでと同じ人たちがバスなどから車に乗り換えて駐車場を使っていた。本来使ってほしかった札幌へ直接車で向かっている郊外の人たちは、用意された駐車場へ行くと満車で使えない、それが何回か繰り返すとやっぱり使えないとなって、変わらなかったという、事例・調査結果がある。とても難しいと思うが、どのような人を対象に駐車場を使ってもらうか、駅から300メートルの人は使ってほしくないわけで、バスの人にはバスできてほしいなどのコントロールが相当難しいと思うが、そのようなことも踏

まえて検討してほしいと思う。

⇒本件は、このように進めていき、後日決算額等を修正したうえで改めて委員の皆様へ送付し、改めて協議会として承認することとする。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業国庫補助金について

- ・事務局から資料3を用いて説明。

[意見等]

○A委員

屋代須坂線については、いくつか計画がのっているわけであるが、区間によって分けて書いてあるのか。幹線系と区間や運行区間がそれぞれ違っているが、区間ごとに資料が作成されているのか。中には減便のあるなし、あるいはルートの変更があったが、そのあたりはどのように検討していく予定であるのか教えてほしい。

○B委員

維持計画上、維持系統が複数あるので別の内容となっている。その中で、見直しについては、事実上一つの路線と考えた中でどのように見直していくかを今後考えていくものである。

○A委員

非常に区間の長いところで、途中で渋滞、特に通勤・帰宅時間帯で渋滞が起きるので、時間帯を避けるとか、関崎橋のところで渋滞が起るので、そこを避けるルートを設定するとか、運行距離が長い、使用時間がかかる、変動が大きいということで定時制速達性に問題がある路線を踏まえた上で、沿線の人に聞くと、通勤とか通学とか通院に使える路線にしてほしいということが当時目的にあったので、運行距離が長い中で使用時間の変動も大きいという中で作っているのだから、減便といったときに、減便の仕方あるいはルートの設定を間違えると所要時間の定時制が保たれなくなるので、使いづらい路線といわれかねないので、そのあたりに気を付けてほしい。

○B委員

通勤・通学・通院の中で、特に通勤の利用は非常に少なく、通学その次に通院というような利用実態である。ただ、当初のダイヤ設定では、鉄道で運行していた需要をほぼ拾うという形でやってきたので、非常に無駄が多いという部分がある。そのような部分は見直しが必要であるということと、長い路線なので遅延を回避するために、途中松代で切ったような系統のように設定しているが、それが逆に運行効率を下げている部分もある。今、運転手不足等でなかなかバス運行の維持ができないという中では、運行効率も考慮しないと採算性を含めて維持できないというところがある。現状で需要がある通学・通院をフォローできるようにした上で見直しをしていく。それから、並行する路線があるので、重複はある程度解消というか重複しないように効率的にするということも考慮したいと思う。

○A委員

特に減便の対象は昼間の時間帯になるか。

○B委員

昼の時間帯は需要が減る部分もあるし、通勤時間帯も手厚く設定されているが、現状

での実態は現状のダイヤより利用が低調であるので、通勤・通学時間帯も手を入れさせてもらったほうがいいと思っている。
⇒本件は、このように進めていくこととする。

(4) 飯綱町、高山村のくるる導入に向けた事務手続きについて

・事務局から資料4を用いて説明。

⇒質疑等はなし。本件は、このように手続きを進めていくこととする。

(5) 長野市自転車活用推進計画の策定について

・事務局から資料5を用いて説明。

⇒質疑等はなし。本件は、このように進めていくこととする。

【5 その他】

⇒意見等はなし