

九番 岡田 荘史でございます。

私から、公共交通対策特別委員会の報告をいたします。

本委員会は、平成二十一年九月の委員会設置以来、公共交通網の整備拡充及び新幹線並行在来線対策について、長野電鉄屋代線、バス交通及び北陸新幹線延伸に伴う並行在来線を重点的な調査事項として、調査・研究を行ってきました。

初めに、長野電鉄屋代線に関して申し上げます。

長野電鉄屋代線は、大正十一年の開業以来、長野市と須坂市及び千曲市を結ぶ重要な交通機関としての役割を果たしてきました。しかしながら、モータリゼーションの進展や交通環境の変化などにより、利用者数は昭和四十年代の約三百三十万人をピークに、平成二十一年度には約四十六万人とピーク時の十四パーセントにまで落ち込んでしまいました。また、屋代線の経常損益は、平成二十一年度には約一億七千万円の赤字となり、これまでの累積損失は五十億円を超えております。

そのような中、平成十九年十月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行されたことを受け、平成二十一年五月に長野市、須坂市及び千曲市の沿線三市や長野県、交通事業者などが、屋代線の活性化・再生に資する具体的な施策を連携して展開するため、長野電鉄活性化協議会を設置いたしました。

活性化協議会では、平成二十二年度から三か年の計画を策定し、実証実験の実施・評価及び住民アンケートを初めとする各種調査を実施するとともに、新たな運営形態への移行、活性化施策の見直し、屋代線の運営スキームの方向性などを検討してまいりました。検討の結果、活性化協議会からは、平成二十二年十一月二十五日に新たな運営形態の方向性として、「引き続き実証実験の実施」、「屋代線を一時休止しバスによる代替運行」及び「バス代替による地域交通手段の確保」の三つの案が示されました。

本委員会では、活性化協議会が示した案を踏まえ、翌十二月二十日に「沿線住民は屋代線の存続に向け、一生懸命活動している。拙速に今後の方向性を判断するのではなく、市民が納得できる公的支援の在り方を含めて、今後の方向性を検討するべき」との要望書を活性化協議会会長に提出しました。

さらに、平成二十三年一月十三日の委員会では参考人として、沿線の住民自治協議会の代表者と長野電鉄株式会社の社長を参考人として招致し、それぞれ意見を伺いました。それら両者の意見を踏まえ、同月二十一日に長野電鉄屋代線の実証実験の継続を求める要望書を長野市長及び活性化協議会会長に提出しました。

しかしながら、翌二月二日に開催された活性化協議会において、屋代線の今後の方向性は、委員による投票の結果、「バス代替による地域交通手段の確保をすること」と

の決定がされました。実証実験の継続を強く求めてきた本委員会は、この活性化協議会の決定を踏まえ、松代地区への出張委員会を含め委員会で協議した結果、今後の方向性の結論の出し方、協議会の委員構成、法律との整合性、総合連携計画の位置付け及び都市内分権との矛盾の五点について疑義があることから、同月二十三日に長野電鉄屋代線の実証実験の継続を再度求める要望書を長野市長及び活性化協議会会長に提出したところであります。

以上、長野電鉄活性化協議会の動向に対する本委員会としての主な取組を述べました。

長野電鉄株式会社は、この活性化協議会の決定を受け、本年三月二十五日に屋代線の廃止届を国土交通省に提出し、受理されました。その結果、屋代線は平成二十四年四月一日に廃止となる予定であります。

現在、長野電鉄活性化協議会では、長野電鉄屋代線沿線地域総合連携計画に基づいて、屋代線沿線の四地区において作業部会を設置し、地区ごとに代替バスの運行経路、停留所の位置、運行本数などを検討しております。

一方、地元住民の中には、いまだ鉄路の存続を望む声があることも事実であり、これを受け、屋代線を考える議員連盟では、今年度の事業計画の一つに、「鉄路存続を要望する地域や団体との協議」を盛り込んだところであります。

いずれにいたしましても、公共交通の確保について、屋代線沿線住民と十分協議を行い、地域ニーズを的確に把握するなど、市が責任を持って対応していくよう強く要望するものであります。

次に、バス交通について申し上げます。

バス交通につきましては、長野市公共交通活性化・再生協議会において、地域循環バス、空白型乗合タクシーなどの実証運行を八路線で実施中であります。中でも、今年度から実施されております茶白山動物園線（Ｚ〇〇ぐる）は、車体に動物や恐竜、篠ノ井イヤーのキャラクターなどが描かれ、子供たちを中心に大変人気があるのとことであります。

さて、国土交通省では、地域公共交通に係る支援策の統合及び見直しを行い、今年度から新たに地域公共交通確保維持改善事業を創設いたしました。昨年度、市では国庫補助金の大幅な削減を受けて、三か年の事業計画を大幅に見直したばかりですが、再度、平成二十四年度事業の見直しを図る必要が生じております。現在、実施されております地域公共交通活性化・再生総合事業は、今年度限りの経過措置として国からの財政支援を受けられますが、中心市街地循環バスの充実や中山間地域輸送システムの再編・導入などの事業が、平成二十四年度からは補助対象外になる可能性があります。

これらの事業が仮に補助対象外となった場合には、事業実施の可否について再検討を行うことは当然であります。事業主体である長野市公共交通活性化・再生協議会

におきましては、費用対効果のみで事業の要否を判断せず、十分な議論を求めるものであります。

また、平成二十四年四月からの再編に向け、現在、市バスの運行内容の見直しを行っております。再編に当たっては、利用者アンケート調査の実施、各地区関係団体との協議、地元住民等への説明会などを行っていただいておりますが、より多くの住民に市バスを効果的に利用していただけるよう、きめ細かく周知を図っていくことを要望した次第であります。

次に、北陸新幹線延伸に伴う並行在来線について申し上げます。

平成二十六年末までの北陸新幹線長野・金沢間の開業に伴い、並行在来線である長野以北の信越本線は、ＪＲ東日本から経営分離されることとされており、平成十八年五月に長野県が中心となって設置されました長野以北並行在来線対策協議会では、長野以北並行在来線が確実に存続できるよう必要な準備を進める必要があることから、ＪＲ東日本から経営分離され、地域が引き受けることを前提として検討を行ってまいりました。

その中心となったのが、県、沿線関係市町、経済団体、沿線地域住民などから成る長野以北並行在来線基本スキーム検討委員会であります。同検討委員会での協議・検討を踏まえ、対策協議会では本年三月二十九日に長野以北並行在来線を地域全体で支えていくための指針、並びに県及び沿線関係市町が長野以北並行在来線の経営基盤を構築していくための指針を定めた長野以北並行在来線基本スキームを決定しました。

今年度は、この基本スキームを基に、より詳細な収支見込み、運行計画などを検討していくこととあります。いずれにいたしましても、長野以北並行在来線は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない交通手段であるとともに、地域社会及び経済の発展に欠かせない重要な社会基盤であります。そこで、長野以北並行在来線が新潟県との県境で途切れることなく、正に地域間を結ぶ公共交通ネットワークとして、地域を挙げてみんなから愛される鉄道となることを期待するものであります。

最後に、全体を通して一言申し上げます。

公共交通は、今日の車社会の中にあって、自家用車を使用することのできない人にとっては、特に必要不可欠なものであり、また環境に優しいものであると言われております。公共交通を活性化するためには、市民、交通事業者及び行政が一体となって取り組む必要があります。さらに市民に公共交通の意義を今まで以上に周知した上で、より多くの人に利用していただくことが何より大事であることを申し添えます。

以上で報告を終わります。