

中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会設立総会 書面協議結果
(※新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から書面協議により開催)

■協議日

令和4年1月21日(金)

■協議成立日

令和4年2月4日(金)

■議事事項

議案第1号 中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会規約(案)について

議案第2号 役員を選任について

議案第3号 令和3年度事業計画(案)について

議案第4号 令和3年度歳入歳出予算(案)について

■報告事項

(仮)中野市・山ノ内町地域公共交通計画に係る各種調査結果の報告等について

■協議結果

中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会委員 24名中(会長除く)

議案第1号	承認22名(うち意見2名)	不承認0名	未回答2名
議案第2号	承認22名	不承認0名	未回答2名
議案第3号	承認22名	不承認0名	未回答2名
議案第4号	承認22名	不承認0名	未回答2名

■報告事項・その他

報告事項 意見5名

その他 意見3名

■【議案第1号に対する意見】

○委員（書面協議）第15条中に、今回のような事態が今後も懸念されることから、「その他必要に応じ・・・」といった意味を含む文言を加えることを検討できないか。

（回答）規約に反映します。

○委員 承認するが、組織について、学校関係者及び医療関係者、中野市も観光資源があるため、観光団体も必要ではないか。

（回答）学校関係者、医療関係者及び中野市の観光団体について、関係機関アンケートという形で調査を実施しており、ご意見を計画に反映したいと考えています。

また、関係者を全て委員とすると、委員の人数が膨大になってしまい、協議会の運営が滞ってしまう恐れがあるため、委員数はできる限り抑えるという考えで、このたびの組織構成としました。

■【報告事項に対する意見】

○委員 各種調査結果の報告（概要版）P5「施策・事業の実施状況」の「バス停の位置情報等をスマートフォンアプリ等で活用できるオープンデータとして公開」について、実施状況が◎となっているが、信州ナビの事であれば、中野市は対象となっていないと思うが。

（回答）信州ナビ等でバス停の位置情報を確認できることから、評価を◎とさせていただいておりました。しかし、ご指摘のとおり、信州ナビでのバスの位置情報がリアルタイムでわかる、バスロケーションシステムには対応しておらず、また、GTFS-JP（標準的なバス情報フォーマット）データの整備も完了していないことから、評価を○に修正します。

○委員 タクシーの利用状況を整理していないがよいのか。

（回答）タクシーの利用者数や収益に関する統計（例えば、年間利用者数の推移、収益の推移）をご提供いただくことが可能であれば、「公共交通の利用状況」に追加します。

○委員 中野市の地理的状況、人口分布、主要施設の分布状況も示す必要あり、公共交通の現状と課題の対応が必要。

(回答) 地理的状況、人口分布、主要施設分布、現状と課題の対応について報告は、次回協議会にてご報告します。

○委員 公共交通計画立案にあたり、中心拠点、生活拠点を明確にするとともに、公共交通は基幹軸、幹線軸、フィーダーに分類し、それぞれの役割（サービス水準）を決めて、公共交通ネットワーク及び運行サービスを設定する必要がある。

(回答) 拠点や軸、サービス水準の設定についても次回協議会にてご報告する予定です。

○委員 集計された結果は、市域の移動実態を大枠で確認することができる単純結果であるが、上記の要件を満たす計画を立案するためには、各路線、誰がどの時間帯でどこからどこまで（目的と目的施設）移動しているのか市域外であっても把握が必要と考える。とくにヘビーユーザーの把握は必要（利用頻度も含めて）。また、アクセス・イグレスの移動手段、JRや地域幹線バスなどの基幹軸や幹線軸への乗り継ぎ状況の把握が必要。

(回答) 利用者アンケートをもとに、路線別に、時間帯別年齢別、時間帯別目的別、時間帯別目的地別のグラフを作成していきます。（目的地は別形態とすることも検討）アクセス・イグレスは、住民アンケートをもとに整理します。
（住民アンケートでは路線別の利用状況を伺っていないため、路線別には把握不可）鉄道や「バス→バス」の乗り継ぎについても住民アンケートをもとに整理します。（JR・長電の分類や路線別の集計は不可）

○委員 サンプル調査だけではなく、各便の各バス停の乗降別客数データがあることでネットワークの再編ができる。

(回答) 中野市、山ノ内町がそれぞれ実施しているフィーダー系統路線については、日々の利用状況データを把握しておりますが、長電バスが運行する路線では日々の利用状況データが存在していないため、サンプル調査の結果整理のみとなっています。この点については事務局内でも課題と考えているため、本計画の施策の1つとして、毎日の路線別バス停別乗降客数データを取得できる仕組みを構築することを位置づけたいと考えています。

○委員 アンケート結果の重要性は理解するが、反映されない「小さな声」「声なき声」といった、いわゆる交通弱者の立場に立った施策を大切にして欲しい。

(回答) 交通弱者の立場に立った施策がおろそかにならないように努めます。

○委員 各種調査結果の報告P51「両市町の相互乗り入れについて、新たに乗り入れを行ってほしい区間」について、山ノ内町北部地区では「今あるバス路線のルート以外で相互乗り入れを行って欲しい区間がある。」は56%とある。中野市内重複しないルートで中野市への乗り入れの実現を希望します。

(回答) 山ノ内町北部地区については、今回の調査のほかに、楽ちんバス利用実態調査として、中野市方面への乗り継ぎ利用が約6割、町内利用(湯田中方面)が約4割という調査結果(山ノ内町実施)もあることから、既存のダイヤ(湯田中行)を減便しないことを前提に、また、持続可能な交通手段の確保の観点から、町の財政負担をこれ以上増大することがない範囲で、可能性を模索していきたいと考えております。なお、路線の選定にあたっては、既存の公共交通路線との重複は避けて参ります。

■【その他意見】

○委員 民間事業者の路線や運行範囲と重複を無視したサービスを設定すると、民間事業者が即撤退になる可能性があり、持続可能な地域公共交通の形成が妨げられるため、留意されたい。

(回答) 民間事業者の路線維持に向けた取り組みは最重要課題と捉えておりますので、貴重なご意見として頂戴いたします。

○委員 山ノ内町で発行している「福祉乗物補助券」について、中野市に本社がある業者は乗客が使用できないと聞いている。他の市町村は、近隣のタクシー業者も使用可能になっているが、山ノ内町だけは一社のみで、使用が限られているため、乗客からは不便だという話を聞いている。

(回答) 山ノ内町では、自ら移動手段を持たない在宅の重度障がい者並びに高齢者の外出支援と経済的負担の軽減のため、公共交通機関(タクシー・バス・電車)の運賃の補助券(福祉乗物補助券)を給付しています。福祉乗物補助券が使用できる事業所は5事業所あり、その中には、長野電鉄、長電バス、長電タクシーなどがあります。いただいたご意見について、所管課に情報提供します。

○委員 今は何とかなっているが、高齢化による将来的な不安が大きい。今は頼れる家族がいるが、いずれも高齢。移動の足の確保に注力願いたい。

(回答) 現在だけではなく、今後も持続可能な移動手段の確保に向けて、取り組みます。

○委員 中野市から山ノ内町への乗り入れ（楽ちんバスは町民のみ利用可）を可能にして欲しい。

(回答) 中野市から山ノ内町への乗り入れについては、現在、長野電鉄及び長電バスにより路線運行されています。また、今回のアンケート調査の結果でも中野市における山ノ内町への新規乗り入れについての希望は低いものとなっております。こうしたことから、現在のところ既存路線以外の新規乗り入れについては、難しいと考えております。