



市民が主役のまちづくりを 布目ゆきお市政直行便

2016年5月
NO.45・号外

【私鉄中部地連交通政策フォーラム資料】
[編集・発行]
長野市議会議員・布目裕喜雄
長野市安茂里小市 1-4-10 ☎227-3537

3月議会
論点・焦点

長野市公共交通ビジョンの 早期具体化・施策展開を質す

ライフワークとしている公共交通を軸としたまちづくりに向け、提案し続けてきた「公共交通ビジョン」が実を結びました。長野市の地域公共交通網整備の将来設計図です。

1年前の3月議会では、より良い公共交通ビジョンの策定に向けて、路線バス等の維持存続スキームの見える化や公共交通の人口カバー率・公共交通分担率などの指標の設定、市独自のノーマイカー事業の展開などを提案し、委員会での補強意見も含め、多くの指摘・提言がビジョンに盛り込まれることになりました。

4期目の初質問となった3月議会では、昨年6月に策定された公共交通ビジョンを踏まえ、地域公共交通網形成計画に連動する施策展開を早期に具体化するため、改めて公共交通の位置づけを質すとともに、廃止された長電バス・保科温泉線の新しい運行形態の意義と課題、利用環境の整備や利用促進策、公共交通利用促進条例の制定などを質問・提案しました。



“そろばん勘定”で考えてはならぬと釘をさす

交通政策基本法や改正版地域公共交通活性化再生法によって、①「自治体が中心となって」、②「まちづくりと連携して」、③「面的な公共交通ネットワークを再構築」することが求められています。

公共交通を軸としたまちづくりは行政の責任において、最優先課題として取り組むことが問われているのです。

そこで、公共交通とは何か、生活を支える地域住民の足を再構築するために行政に何が求められているのか、採算の取れない生活路線バスは淘汰されても仕方がない、乗ってもらえなければ廃止・減便もやむを得ないと考えるのか、市長の言葉で市長の考えを質しました。

加藤市長は、「生活バス路線の存続は喫緊の課

題」と基本的な認識を示す一方で、「乗れ乗れと言っても乗らない。いつまでも乗らないところに空車を運んでいてももったいない」と、“そろばん勘定”の本音を漏らしました。

“そろばん勘定”で公共交通を考える、これでは、福祉的役割を担う地域公共交通の維持存続はできません。

高齢者や障がい者、学生などの交通制約者の皆さんにとっての公共交通の基盤を整備するとともに、便利なマイカーを少し我慢して乗り換えを進める、これが行政の責任です。「まちづくりや地球温暖化防止策と連動して、公共交通中心のまちづくりを考えるべき」と強く釘を刺しました。

2社共同運行による廃止代替バス運行の意義と課題は

不採算を理由に1年前に廃止された長電バス「保科温泉線」は、アルピコ交通の不採算路線「大豆島線」と連結する新しい路線として、アルピコ・長電の2社共同運行による存続が決まり、4月からスタートしました。

■「試金石」と自己評価

「交通空白地域をつくらない」として、行政やバス事業者、地元住民の協議が実を結んだもので、市側は「路線確保に向けた合意形成の試金石、網計画に活かしたい」とその意義を強調するとともに、「共同

運行は、将来の事業者等の運行主体のあり方を模索する足掛かりにしたい」としました。

■「地域住民が主体」に課題

路線の存続が図られた点は評価するものの、公共交通ビジョンに照らして「廃止代替路線」としていかに持続させるのか、地域住民が主役となりえたのか、路線沿線の住民の力で利用促進を如何に図るのか、といった点は課題として残っています。

利用者の意見を聞きながら、運行状況を検証していきたいと考えます。

交通空白地域なくす「運行基準」の早期策定を



地域の公共交通を守るために、住民の主体的な取り組みを大前提に一定の基準を設定する、それが公共交通ビジョンで示された「運行維持基準」です。

基準は、行政と交通事業者がどこまで負担する

のか、地域住民がいかに主体となって利用促進するスキームを考えるのかの物差しとなるものです。

これからも不採算路線が拡大と交通空白地域化が懸念される中、運行維持基準のたたき台を示し、地域住民に働きかけていくことが求められます。

現状と今後の見通しについて質問しました。

企画政策部長は、「運行基準は、地域の皆さんに運行路線の課題解決に主体的に参画してもらい、市と一緒に利用実態やニーズに合った適正な輸送サービスを確保していくために設定するもの。現在、他市の状況を調査し学識経験者の意見を聞きながら、運行見直しに際しての市の支援メニューを含めて、基準原案を作成しているところ」と進捗状況を示しました。これからの正念場です。

バスロケやバスナビの導入、もう2回バス乗車運動、早期実現を

生活路線バスの利用環境の整備や利用促進を図るため、スマホや携帯でバスの運行情報を知ることができるバスロケーションシステムや乗り継ぎ案内をするバスナビゲーションの導入や「もう2回バス

乗車運動」の施策展開を求めました。

いずれも、公共交通ビジョンの中で利用促進の課題施策とされているものです。

スイカやパスモ、交通 IC カードの利用実現へ

スイカなどの交通系10カードの市内交通機関での利用は、観光振興にとっても不可欠となっています。「くるる」は長野市の地域独自ICカードであり、スイカやパスモといった交通ICカードと相互に使うことができません。

大都市圏で使える、いわゆる10カードも利用可能とするため、まずは「片利用」の実現という視点から、県を巻き込んで真剣に検討し具体化することを求めました。

県を含めた積極的な協議を約束しました。

公共交通利用促進条例の制定を提唱

金沢市や高松市では、公共交通の利便性を高め、市民一人一人による公共交通の積極的な利用を図るため、公共交通利用促進条例を制定し、利用促進策に取り組んでいます。

安全で快適、人と環境にやさしい地域公共交通の形成を図るとともに、公共交通ビジョンを実効性

のあるものにしていくため、長野市においても公共交通利用促進条例を制定していくことを提案しました。

市側は、有効性を認めつつも、まずは網形成計画の策定を優先させる考えを示すにとどまりました。引き続きの課題です。

「市の旅行事業者への助成、安全確保を条件に」…提案実る

長野観光コンベンションビューローでは、松本空港を利用し長野市内に宿泊する旅行企画商品に対し1人当たり2,000円を助成し、また北陸新幹線を利用し市内に宿泊する旅行商品に対しても1,000円を助成。つまり、旅行事業者の企画商品に対し公金で支援しているわけです。

しかし、貸切バスの運行に対し、事業者に対する安全性のチェックができていません。

助成にあたり、旅行商品における貸切バスの利用状況及び安全性の担保を確認し、助成条件とすることを提案し、実施を強く求めました。

商工観光部長は、「二度と繰り返してはならない」を強調、「長野観光コンベンションビューローの助成制度では、貸切バスの利用状況は把握しているが、安全性の担保までは特に書面等で求めている」と現状を述べた上で、「安心・安全性の確保は重要であるため、旅行事業者等への助成事業について、今後、安全管理の徹底を交付条件の一つとして盛り込むよう、観光コンベンションビューローに依頼した」と答弁。

貸切バスの事故再発防止へ一歩前進です。これからのチェックが必要です。

**新年度…網形成計画、再編実施計画の策定へ。
公共交通優先のまちづくりに向けて提言を続けます。**

