

長野県新総合交通ビジョン検討委員会 (県バス協会・意見交換会) 議事要旨

- 1 日 時 平成 24 年 7 月 11 日 (水) 午前 11 時 05 分 ~ 11 時 45 分
- 2 場 所 長野県庁西庁舎 110 会議室
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 17 名

【交通事業者】

氏 名	所 属 等
フジサワ ヒデタカ 藤澤 秀敬	公益社団法人 長野県バス協会 会長
キウチ ミキオ 木内 美喜雄	千曲バス株式会社 常務取締役
イチムラ シゲル 市村 茂	公益社団法人 長野県バス協会 事務局長

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケシ 黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
アオキ マミ 青木 真美	同志社大学商学部 教授
クボタ カツシ 久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会 (高山村長)
スズキ フミヒコ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
ミキ マサオ 三木 正夫	長野県市長会総務文教部会 (須坂市長)
ミズモト マサトシ 水本 正俊	社団法人 長野県経営者協会 専務理事
ヤナギサワ シンヤス 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
タカハシ ツネオ 高橋 恒男	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)
ミズサワ ヨシユキ 水澤 良幸	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 計画課長 (国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理)

【事務局】

氏名	所属等
ホッタ フミオ 堀田 文雄	長野県 企画部 交通政策課長
ワタナベ タカヒデ 渡辺 高秀	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐
ホソカワ ヤスシ 細川 康	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
ミズマ タケキ 水間 武樹	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

4 黒川委員長あいさつ

私たち検討委員会は、知事から、これから15年間の中でどのようなことをしたらよいかということを作れということで、これまで県下各地域の首長さん方に色々なご意見をいただけてきました。

今日は、鉄道、タクシーの業者さんにお集まりいただき、ご意見を伺ってきましたが、今からはバス事業のみなさんについてお伺いいたします。

我々の認識として、バスもかつて、昭和40年代ぐらいには、女性の就職する職として、非常に人気があり、華やかな時期がありました。

ですが、徐々に自動車が、自家用車が普及するにつれて、バス事業そのものの経営がかなり苦しくなるとともに、高齢化により自動車ではなく公共交通を使いたい、そうでないと外出できないという方々が出てきました。

バス事業者さんには、今後、そのような問題にどう参画していただけるのかというのが一つの課題でございますので、今日は忌憚のないご意見をお聞かせいただきたいと思います。

藤澤協会長さんには、以前に、こういう趣旨で、このような場を設け、ご意見をお伺いしますとお伝えしておりましたが、今日は、宜しく願いいたします。

5 意見交換

以下のとおり、出席者による意見交換が行なわれた。

(藤澤会長)

お手元の資料は、協会として意見統一したものではなく、各事業者からの意見をそのまま、まとめたものであるので、ご承知おきいただきたい。

今日の会議の前に、今後のバス事業のあり方について、各社の社長も集まり議論したが、なかなか妙案がない中で、次のような意見がでた。

1つ目として、今後、10から20年の都市計画を作る中で、地域を虫食

い状態で開発するのではなく、エリアを決めて開発し、エリアをつなぐバスを走らせれば、合理的に運行できるのではないかということ。

2つ目としては、長野市にある路線バス専用の優先レーンを、是非もっと広めてほしいということ。長野県では、車は手放せないが、バスの優位性が分かることが必要。町の中心に行くのに、パークアンドライドも長野市、松本市では有効。観光対策にもなる。大きな駐車場も都市計画で決めてほしい。

(委員)

提案の7の最後の意味を教えてください。

(木内常務取締役)

本日出席している我々が提案したことではないので、正確なことは分からないが、デマンドは、設備投資にかなりの負担があると聞いているので、そのことだと思う。

(委員)

過去のバス事業のやり方では、通用しなくなっている状況が今の現実。乗合バスの大半は、維持が無理になっている。こういう部分はバスでできる、こういう部分はタクシーとの結節がよいというものを示せば政策の展開につながる。バス会社にとって高速バスは収益の柱だが、将来の見通しはどうか。県内の高速バスの可能性についてどう考えるか。

(藤澤会長)

みずずハイウェイバスは需要実態に応じて運行してきた。平成23年度からは8本に減便したが、長野と飯田をつなぐ鉄道がないので、バスは残したいと考える。優先レーンなどで、バスが有効だと分かるようにしてほしい。県内事業者は、都市間輸送で内部補助している。県内でできるところはやっているところ。今後もチャレンジしていきたい。

(委員)

ハイブリッドバスは環境のことがあるので必要だが、公的な助成がないので導入が厳しいのか、実態はどうか。

(藤澤会長)

県内の事業者では、アルピコ交通が80台ほど所有しており、一番多い。

通常のバスは約 2,500 万円だが、ハイブリッドバスは、約 3,500 万円で行政の補助は通常のバスとの差額分。当社では 2 台保有しており、駒ヶ岳で運行していたが、過充電や過放電となり使えない。電池交換も 500 ~ 600 万円かかり、我々事業者にとっては、まだ難しいバスであると思っている。

(委員)

提案の 4 の趣旨を教えてください。

(藤澤会長)

(運行経費の) 8 割が国から(特別交付税で)入ってくるが、路線毎に入るのではなく、合計で市に入ってくるので、(バスの補助に充てられず、他の事業に)勝手に使われるということである。

(委員)

行政とすれば情報がないので、全国でも先進的な事例があれば教えてください。苦情処理はどうしているのか。

(藤澤会長)

当社では、社長の私が、全て対応を決める訳ではないが、細かいものまであがるようになってきている。苦情内容は、メールやフェイスブックで広がるので、貴重なご意見ととらえ、返している。真摯に対応している。

(委員)

特別交付税の仕組みはどうなっているのか。

(事務局)

当該年度の予算に基づき交付額が決まる。予算といっても実績も考慮される。(特別交付税に算定されない) 2 割は市町村が負担する。

(委員)

市民バスも 5~6 年先のことを見据えて取り組む事業だと考えているので、連携してやっていきたい。

(委員)

従来バス事業を活用するなら、現行制度はどうあればよいか。国に長

野県として訴えてほしいことや、こういうことをバスとしてやっていきたいということあれば提案してほしい。

(木内常務取締役)

また、地域のバスは、今後も市町村が中心となったコミュニティバスがメインとなるだろう。地域の循環バスは、均一料金性により運行しているところもあるが、対キロ運賃性により運行している一般の路線の経営が続かず、行政からの補助が必要となる。

バスの車両購入の補助制度があれば、もう少し県内の地域を走らせるバスが増え、バスのネットワークができる。今はそのような補助制度がないので、新しくできればありがたい。また、佐久、上田には新幹線の駅があるが、駅と県内の都市間を結ぶことが必要。

(委員)

車両の減価償却は5年か。実際の償却はどうか。

(木内常務取締役)

減価償却は5年だが、車両はリースで、毎年リース料を支払っている。県内都市間であれば、距離短いので5年を超えた車両でも使えた。

(委員)

今日のこの意見交換会を聞いて、もう1回こういう提案をしたいということであれば、是非、文書で出していただければありがたい。本当にお忙しい中、ありがとうございました。