

## 長野県地域公共交通計画諏訪地域編について(茅野市企画部地域創生課質問と回答)

### 1 品質保証について

#### (1) 地域拠点について

・品質保証で列記されている「通院」「通学」「観光」の地域拠点について、地域間幹線の発着がない拠点は、市町村の支線でのカバーが必須でしょうか。

→通院、通学分野の設定した地域拠点においては、支線でのカバーが必要です。

観光分野については、今後精査が必要ですが、当分科会は生活路線を対象としているため、生活拠点内の観光拠点に置きましては支線のカバーが必要となります。

・市町村のカバーが必須の場合は、財政的な支援を受けられますか。

→県での別途の補助はありません。なお、県としては生活路線外の観光地を除けば、現在設定してある地域拠点については、支線を含めればカバーできていると認識しています。

・市町村でカバーできない場合は、地域間幹線のルート変更等によりカバーされますか。

→部会の議論の中で必要があると認められれば、検討する場合があります。ただし、見直しにあたり、事業者様の負担等を考慮する必要があります。

・「バス停からの距離」の起点と終点はどこを指していますか。

→バス停からの距離については、具体的な地点をさします。地域拠点の中には、具体的にどの座標をさすのかあいまいなものがあるため、今後の議論の中で定めていく必要があります。

#### (2) 買い物について

・品質保証に「買い物」を含めない理由は、市町村の支線で概ねカバーできているという説明があり、承知しています。一方で、品質保証にある「通院」についても、中核的な医療機関へのアクセスは市町村の支線で概ねカバーできていると考えられます。その違いはどういったところでしょうか。

→「買い物」分野は、先行例があり、木曽地域については、食糧品の買い物に係る品質保証水準とされており、諏訪地域でも事務局では同様に考えています。この考え方にのっとった場合、「買い物」における品質保証対象は食糧品の購入のために市町村域を超えた移動をすることを想定しています。

ただし、今後の議論により日用品(電化製品等)の買い物で品質水準を保証するとした場合は保証ができていないかは改めて確認する必要があります。

「通院」については、原村に総合病院がないことや、手術等のため十分な設備のある病院へ移動するケースが多くあり、このことは交通弱者においても優先して保証すべき事項であるため、地域を超えた移動も品質保証の議論に加えさせていただきました。

### (3) 通学について

・品質保証の「通学」は、「駅から高校」までの保証で、「自宅から駅」までの保証は含まれないという理解でよろしいでしょうか。

→自宅から駅までの移動は市町村界を超えないことから今回の保証には含まれていません。

県計画では原則、自宅から圏域内の学校までの移動を保証の対象と考えています。ただし、役割分担に基づき、市町村を跨ぎ、圏域拠点から地域拠点を結ぶ路線(幹線)は地域別部会で品質保証がされているかを協議します。市町村内の移動(支線)や地域拠点間(準幹線)を走行する路線は、市町村の公共交通会議で品質保証がされているかを協議します。

※自宅から市町村内の最寄り駅までは市町村の公共交通会議で議論を行う想定

・仮に含まれない場合、市町村の支線でカバーできていないエリアに限り、地域間幹線でカバーする余地はございますか。

→利用状況を鑑み、支線よりも幹線を地域拠点から先(自宅周辺や集落)までを運行経路とした方が効率的と考えられることや最適な交通ネットワークであるとの対外的説明できるのであれば、幹線でカバーするという余地はあるかと考えます。ただし、県の新制度(信州型広域バス路線支援)の対象となる区間は拠点間(圏域拠点から地域拠点)であるため、仮に幹線が地域拠点から先(自宅周辺や集落まで)まで運行した場合もその区間は支援対象外となります。

(4) 決済環境について

・交通系 IC カードの整備の主体や財源の負担は誰を想定していますか。

→基本的には各自治体様のご負担になります。県で推進している地域連携 IC カードの導入については、補助金等の支援があるため、県交通政策課にご相談していただければと思います。

(5) 拠点整備(待合所)について

・拠点整備の主体や財源の負担は誰を想定していますか。

→当部会の見直しにおいては、事業者様、運行主体の各市町村様になります。

⇒上記の見直しについては、当面はルート及びダイヤに重きを置いた見直しをお主に進めますので、来年度以降の検討材料になるかと思います。

(6) 基本的な考え方について

・「支線となるデマンド交通を含めた保証」については、支線のデマンド交通の利用状況(予約できるか否か)も考慮していただきたい。

→重要な観点と考えますが、接続等の問題もあるため今後の分科会等で状況や課題を教えていただけるとありがたいです。

・バス停までの距離(イメージ)にあるバス停(または JR 駅)からの距離は直線距離、移動距離のどちらでしょうか。

→移動距離を想定しています

2 運行ルートについて

・現在の岡谷茅野線は、鉄道との並行路線であり、鉄道の沿線住民の移動支援に寄与していると理解しています。一方で鉄道から離れている地域で暮らしている人の移動手段を確保することも重要であると考えられますが、大幅な運行ルートの見直しはあり得るものと考えてよいでしょうか。

→部会における議論の中で大幅なルート変更を行う必要性があれば運行主体のご負担に重きを置きつつ検討。

### 3 地域間幹線の財源負担について

・各自治体において、市町村内の公共交通の維持にかかる財政的な負担は、年々増加しています。地域間幹線については、県補助の見直しをご検討いただいているところですが、諏訪地域編の今後の議論に際し、見直し後の沿線市町村の負担がどう変わるのか適切に理解したいと考えております。仮に見直し後で試算した場合、岡谷茅野線における沿線市町村の負担はどのように変わりますか。

→8月27日(水)に新制度(信州型広域バス路線支援)の要綱案を関係者(市町村、アルピコ交通等)にお送りしていますので、試算の参考としてください。また、試算したのも今後共有いたします。

・地域間幹線の赤字分については、沿線市町村による財政支援が継続しています。県におかれましては県補助の見直しがされているところですが、沿線市町村の負担を見込んでの制度設計となっていると思われます。県補助の見直しに当たり、市町村の考えをお伝えする機会がございますか。

→県補助の見直しについてはお見込みのとおりです。県補助については当部会にて、ご発言いただければと思います。

・見直し案での県補助は運行経費の1/2とされていますが、この県補助には国から補助(地域間幹線系統補助)が含まれていますか。

→含まれます。(国補助含めて運行経費の1/2支援となる)