

協議会結果及び議事録

会議名称	令和2年度第2回 長崎市公共交通活性化協議会		
日時	R3/3/18(木)	場所	長崎県勤労福祉会館4階 第2、第3会議室
出席者	別紙名簿のとおり		
議題	(1)長崎市地域公共交通計画の基本的な方針および目標について (2)その他		
結果	(1)事務局より長崎市地域公共交通計画の骨子を説明し、大きな反対意見等はなく、方向性について承認を得た		
議事録	議題(1)	<p>【議題(1)長崎市地域公共交通計画の基本的な方針および目標について】</p> <p>(西岡教授) ・市内公共交通は鉄道や路面電車等あるなかで路線バスに注視した理由はあるのか。 ・P3利用者の減少率の推移について、郊外化や高齢者の免許返納の状況、加えて容積率の見直しなどの効果は見込んでいるのか。</p> <p>(事務局) ・市内の公共交通分担率は路線バスの比重が大きいため路線バスに注視した形となっているが、計画としては公共交通全般のものであるため、他の事業者とも意見交換をしながら計画の取りまとめを行う。 ・P3の利用者の推移は、現状のまま何も対策を講じなかった場合の最悪のシナリオとして試算しており、立地適正化計画と連携し、コンパクト化した都市を公共交通でつなげるなど、まちづくりと一体となった再編を行う。</p> <p>(会長) ・長崎市として、今回の容積率の緩和など立地適正化計画の施策により公共交通を利用しやすい範囲に人口を誘導し、駅周辺の再整備やスタジアムシティなど、新たなコンテンツを中心部に導くことで利用機会を増やすという2点をもって公共交通を利用する環境を整え、今回の計画で運行の効率化などの施策を併せて実施することでシミュレーションよりも高い位置での推移が生まれるのではないかと考えている。</p> <p>(タクシー協会) ・P6新たなコミュニティ交通とは、検討施策のどれに該当するのか。</p> <p>(事務局) ・路線バスやコミュニティバスなどの11人以上の乗合事業では難しいと考えているエリアを設定しており、乗合タクシーやデマンド型の乗合事業を含んで検討している。なお、5年間の計画であり、全エリアを同時に実施するのは難しいため、優先順位についてもご意見いただきたい。</p> <p>(タクシー協会) ・新たなコミュニティ交通とは既存交通の乗合タクシーやデマンドタクシー以外のものを想定しているのか。</p> <p>(事務局) ・P5右下の需要と運行形態の関係において、需要に応じた運行形態を設定していくことが新たなコミュニティ交通と定義している。既存のコミュニティバスや乗合タクシーのなどを維持確保していくことに併せ、今後路線バスで維持できないエリアが出てきた場合にこうしたコミュニティ交通も検討していくという主旨。</p> <p>(県バス協会) ・ライドシェアについて、現在は違法で特区申請により特区を設ければ例外的に運行できるが、タクシー業界としてはライドシェアに反対している。これも選択肢の1つということであれば問題であると思うが、長崎市として特区申請をしてでもやるということか。</p> <p>(事務局) ・現状ではあくまで例示であって、新たなコミュニティ交通をタクシー乗合せサービス(ライドシェア)に特化してやるという意思決定はしていない。当然タクシー事業者との綿密な話し合いや国との協議も必要と考えている。</p> <p>(タクシー協会) ・ライドシェアという言葉が計画に記載されることになるのか。</p> <p>(事務局) ・表現が適切でない部分もあるため、策定にあたっては国や関係機関と協議のうえ適切な表現に修正したい。</p> <p>(会長) ・長崎市として全国の事例を調べ、他都市で実施できていることを例示として挙げているというそれ以上の意味はないと事前に理解している。今後調整をしながら実際に取り入れる手段を絞り込んでいくことでご理解いただきたい。</p> <p>(長崎バス) ・P7実施施策(案)の公共交通サービスの(1)～(11)はすべて必要なものだと感じている。特に全国的に進んでいるのがバスロケーションシステムで、全国的にも導入が当然になってきている。市として列記しているものに優先順位があるのか。</p> <p>(事務局) ・優先順位はつけていないが、効果が大きいのではないかと考えるものから順に列記している。ただ難易度がそれぞれ異なるため、出来ることから実施するという形になると考えている。</p>	

(会長)

・事務局の考えで順番を置いているが、運行する側から見て効果が高く、優先度が高いと思われる施策があればアドバイスをいただければ、行政としては上位にもってきて優先的に考えるといった動きになると考えている。

(県バス協会)

・公共交通サービスの向上はすべて大事であるが、現在、車両のバリアフリー化について国交省から求められている。空港乗り入れのリムジンバスについては、適応除外申請をしていて対象外となっているが、障害者高齢者の団体からの強い要望もあり、3年以内にリフト付きバス、エレベーター付きバスを入れる計画を提出するよう指導があつている。ただ、改造費の1/2は国の補助があるが、コロナ禍の赤字が出ている状況で、残りの1/2を事業者で負担する余力がない。県にもお願いしているが、長崎市においても協力いただきたい。

(事務局)

・観光交通も含めて公共交通全体の利便性を上げていくことは重要であるため、どのような支援ができるか市の内部で検討したい。

(長崎バス)

・数値目標について、事前の協議もあり、案のとおりでいいと考える。平均乗車密度についても、毎年国交省に提出している輸送実績報告書と同値であればとの話をした。報告書で算出する数値は系統ごとになるが、長与町や時津町まで運行している系統についてはどうなるのか確認したい。

(事務局)

・現状では市内全体的なもの想定しているが、最終的には目標とする数値を設定して本協議会で検証していく必要があり、その過程でどの路線が悪いのかを見る際には系統ごとのデータも必要となる可能性がある。詳細については今後詰めていきたい。

(会長)

・基本的には無駄な作業が生じないように事務局で必要なデータの吟味をしたうえで事務的なやり取りをしていきたいと考えている。

(西岡教授)

・P7実施施策について、利用者側から見るとときに長崎市が公共交通にとって優位性がある都市であるというアピールが足りないのではないかと。坂の町というハンディはあるが、結果的にコンパクトとなり公共交通に優位性が残っている珍しい地域だということに住民や子どもたちの教育に反映させるなどの情報戦略がないことが残念である。
・SDGsにおいても、省CO2という観点から公共交通を利用すべきだと謳われているため、世界で目指す指標があってもいいのではないかと。その中で省CO2、脱炭素社会のためにも公共交通の利用を促すような情報戦略も必要ではないか。

(事務局)

・長崎市は地方都市の中でも公共交通分担率が非常に高い都市と言われている。このような公共交通がいかに多く使われているかという情報を示したうえで、どのように守っていかをしっかりと示したい。
・長崎市と近隣2町で2050年までにゼロカーボンのまちを目指すとの宣言をした経過もあり、公共交通も含まれるものと認識しているため、環境に配慮した移動手段として公共交通が役に立つという情報も記載したい。

(河川国道事務所)

・中央橋などにバス路線が集中し遠回りしていると感じる。他都市にあるような循環バスなどを検討してはどうか。公共交通機関や車が集中する一部の場所で渋滞が生じ、悪循環となっている。それらを補う手立てとして公共交通同士の乗り継ぎ、連携の視点が計画に含まれていても良いのではないかと。

(事務局)

・循環バスは、長崎市でも補助をしながら運行していた過去があり、利用者が伸びなかったため廃止したが、令和4年度以降は駅周辺で観光客を多く受け入れていくため、観光客をスムーズに観光地に流していくような循環バスを既に長崎バスが初めている。今後も市民や観光客の利便性が上がるような循環型のバスが運行できないか事業者とも協議を持ちたい。乗り継ぎについては、P7実施施策2(3)主要な交通結節点の整備の部分に含んでおり、交通結節点になり得る駅や新市役所、中央橋などでバスや路面電車の交通結節をさらに高めることについて、この施策の中で行っていきたい。

(運輸支局)

・本協議会において、人口減少やコロナの影響で交通事業者の経営が厳しいなか、効率的なネットワークの構築や市民が利用しやすいような交通を維持するような観点で議論していることに対しありがたく感じている。法定計画作成の手引きについて、3月中には国から示されることになっており、長崎市にも情報共有していきたい。