



しあわせ信州

資料1

第3回 長野県公共交通活性化協議会 事務局説明資料

令和4年10月20日
長野県企画振興部
交通政策課

1. 地域公共交通計画について

2. MaaSの基盤づくりに向けた取組について

1. 地域公共交通計画について

第2回地域別部会 意見交換内容（R4.4～7月実施）

① 公共交通で支える暮らしとは

たとえば・・・

- ・自家用車を自ら運転できない高齢者や高校生の移動を先ずは支えるべきではないか。
- ・社会人の通勤利用ニーズもターゲットとして支えるべきではないか。
- ・地域を訪れる観光客等の移動もターゲットとして支えるべきではないか。
- ・限りある資源（財源・人財等）をどこに集中投資していくべきか。

② 今ある移動手段やサービス水準は最適か

たとえば・・・

- ・生活していく上で不便のない便数やダイヤとなっているか。
- ・運賃の水準は適正か。
- ・乗換がスムーズに行えるか。
- ・免許返納者が今後さらに増加していく中で高齢者の移動の足は確保できるか。
- ・スクールバスや商業施設等の送迎サービスといった輸送資源は活用できないか。
- ・カーシェアリングその他の移動手段は活用できないか。

③ 関係者の役割分担

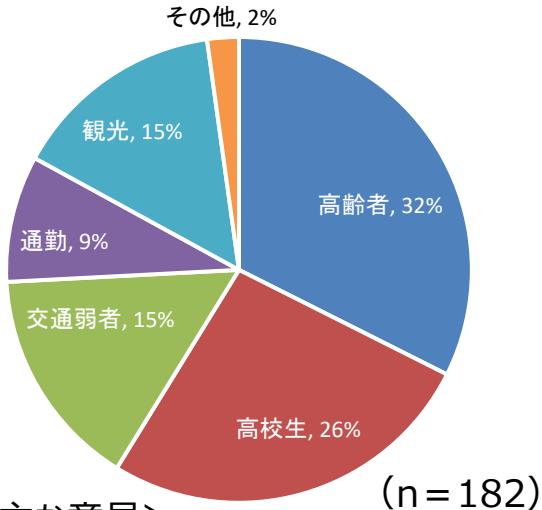
たとえば・・・

- ・自治体と交通事業者の望ましい役割分担をどのように考えるか。
- ・その際の自治体、事業者それぞれのメリットをどのように考えるか。
- ・交通事業者以外の事業者の関与は考えられるか。

第2回地域別部会での意見集約

公共交通で支える暮らしとは

自家用車を自力で運転できない**高齢者、高校生、(障がい者等を含めた)交通弱者**を支えるべきという意見が**約7割**を占める

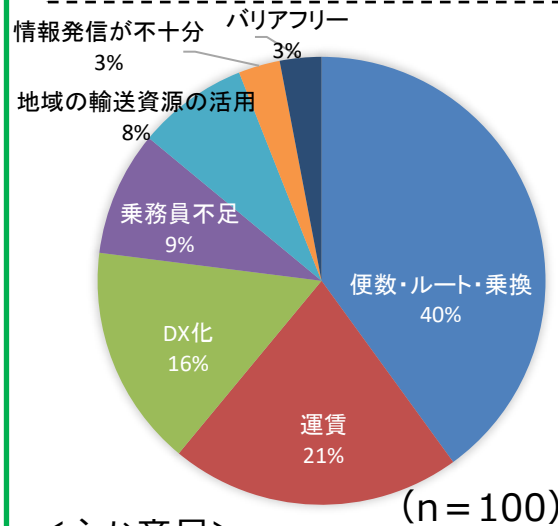


<主な意見>

- 車を手放したときに、買い物や通院に利用できる移動手段を確保できるかどうかは差し迫った課題（長野県シニアクラブ連合会）
- 上田市のアンケートでは、高校生の5割強が保護者の運転する車で通学しているという結果が出た。公共交通がしっかりしていれば、このような結果にはならない（名古屋大学 福本客員准教授）

現状とのギャップ

便数・ルート、運賃等の水準が十分でないという意見が**約6割**を占める



<主な意見>

- 利用者が減少して減便、運賃値上げが繰り返されるという悪循環が続き、十分なサービスが提供できていない。ICカードやバスロケーションシステムなどで利便性を向上させていきたい。（アルピコ諏訪）
- 民間事業では利用状況や採算を重視して便数などを調整するため、すべての利用客が満足いくものは難しい。（長野電鉄）

関係者の役割分担

【県と市町村】

県 … 市町村を越える広域的な移動「軸」を支えるべき
市町村…全体をカバーする「面」を支えるべき

【行政と事業者】

行政…路線のルートやサービス水準の設定
事業者…安全安心な運行を提供

<主な意見>

- 市町村で広域的な政策、方向性を打ち出すのは限界がある。県である程度の統一した方向性を示し、調整機能を担って欲しい。（須坂市）
- 自治体は公共交通のネットワークおよび提供するサービスの設計を行うとともに、その維持が役割になるとされる場合が多い。事業者は安全安心、快適な運行を行うとともに、利用状況の課題を自治体等と情報共有することになる。（長野高専柳澤教授）

<意見交換テーマ>

- ◎ 各市町村の交通政策（地域公共交通計画や地域公共交通網形成計画など）の現状を共有
- ◎ 自家用車に頼ることのできない者（高齢者、高校生、観光客）の移動について、地域における課題
（＝需要サイドの課題の洗い出し）
 - ① 高齢者
例えば…
 - ・実際にどのような移動をする際に困りごとがあるか。
 - ・なぜ既存の公共交通が利用しづらいのか。
 - ・どのような目的でどこからどこまで移動したいのか。また、その頻度は。
 - ② 高校生
例えば…
 - ・通学困難を理由に入学を断念せざるを得ない状況があるか。
 - ・自家用車送迎による家庭への過度の負担があるか。
 - ・ダイヤ、便数、待合環境等に関する不満はないか。
 - ③ 観光客
 - ・公共交通機関で来訪した観光客の県内公共交通に対する具体的な意見
- ◎ 圏域別の拠点・移動軸の考え方

第3回地域別部会での主な意見

◎各市町村の交通政策について

- デマンド利用者は市民のみ。しかし、隣接市町村へ行きたいという意見がある。県の力を借りないといけない（佐久市）
- 路線バスに替わる新しい移動の形として、AI乗合オンデマンド交通を新たに運行している（茅野市）
- 利用のほとんどないバス路線を見直し、デマンドタクシーへシフトしていく方向（信濃町）

◎自家用車に頼ることのできない者（高齢者、高校生、観光客）の移動における課題

<高齢者>

- 高齢者は大病院へのトリップよりは、かかりつけの病院への移動を重視している。過去の調査では午前中で目的を達成し、午前中に帰宅したい高齢者が多い。（長野高専 柳澤教授）
- 自宅からバス停までの距離が長い。通院や買い物で外出しようとしても実際に乗りたい時間にバスがない（諏訪市他）

<高校生>

- 朝夕の通勤通学時間帯は、その需要に見合った運行本数を確保できているが、日中や夜間については、利用実態に応じて運行本数に少なくしており、半日授業や部活後の帰宅時間帯は家族送迎に頼らざるを得ない状況。（長電バス他）
- 高校生のため、JRの存続は必要（佐久穂町）

<観光客>

- ICカードが使えないのか？という問い合わせが多い（アルピコ交通他）
- 降雪（雨）を凌げる待合所が少なく不便（野沢温泉村）
- バスの運行本数が少ない。また、周遊観光できないことも課題（青木村他）

計画策定に係るスケジュールの見直しについて

◎ 既存施策の延長線上にとどまらず、より積極的・主体的な取組を検討するため、長野県地域公共交通計画の策定期期を見直し、令和5年度策定としたい。

【策定期期を見直した上で取り組む事項】

○ 事業者や路線ごとの現状や課題については一定程度把握しているものの、個別の利用者や地域ごとの詳細な課題の把握が不足しているため、「県民起点」、「利用者目線」の声を改めて丁寧に拾い上げる。

⇒ 関係機関と連携し、高齢者・高校生等の移動実態調査を実施

○ 大きな転換点にある国の交通政策を踏まえた、より効果的な取組を検討していく。

⇒ 「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」等の動きを踏まえた取組を検討

<現行のスケジュール案>

	年月	内容	全体	地域
R4	10月	計画素案策定	◆	
	11月	↓		◆
	12月	計画案策定	◆	
	1月	パブリックコメント		
	2月	↓		
	3月	★計画策定	◆	
R5	4月	計画に基づく取組の実施		
	5月	↓		
	6月			
	7月			
	8月			
	9月			
	10月			
	11月			
	12月			

<見直し後のスケジュール案>

	年月	内容	全体	地域
R4	10月	地域や利用者の課題の調査・分析	◆	
	11月	↓		
	12月			
	1月			
	2月	↓		
	3月	目指す姿・基本方針決定	◆	
R5	4月	↓		
	5月			
	6月	計画素案策定	◆	
	7月	↓		
	8月	計画案策定	◆	
	9月	↓		
	10月	パブリックコメント		
	11月	↓		
	12月	★計画策定	◆	

検討中

2. MaaSの基盤づくりに向けた取組について

キャッシュレス化の推進について

1. 本協議会での検討経過

(1) 目指す姿

「県内全域で、誰もが交通モードにかかわらずシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境」

(2) 決済方式

「地域住民のみならず、全国（海外）から訪れる公共交通利用者が容易に使用可能な決済手段」として検討を進めてきた。

2. 取組方針（案）

「本協議会として路線バスに導入を進める決済方式について、地域連携ICカードを基本とする」

- ・広く普及するSuicaが使える、路線バス及びJRの定期券としても使用可能な現在唯一の決済方式である
- ・高速な決済処理が可能
- ・地域独自のポイント等、機能付加が可能

「長野県として、交通事業者に対し、導入費用の1/3を補助する方向で検討」

- ・導入及び維持に係る費用が高額であるなか、複数の交通モード間の接続の利便性を考慮したうえで面的に推進することが重要であることから、行政が導入を進める決済方式について方向性を示すこと及び導入に係る財政支援をすることが必要

※合わせて国庫補助（補助率1/3）を活用可能

3. 今後の予定

交通事業者、市町村、県が連携を密にし、具体的な導入について検討を開始

路線バスで10カード(※)が利用可能な地域

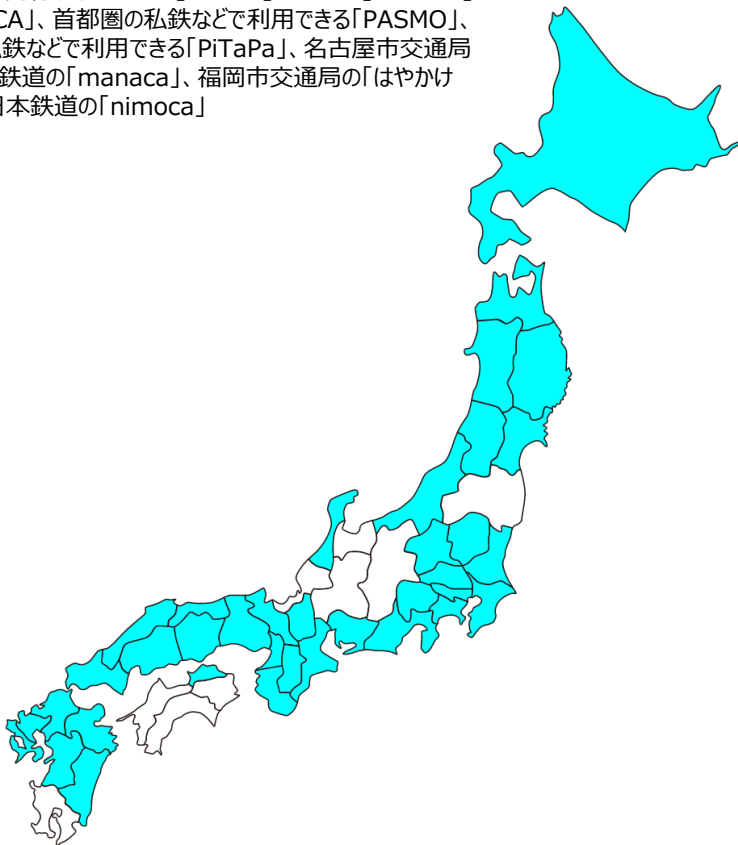
※10カード(交通系ICカード全国相互利用サービス)

○下図の10種類の交通系ICカード

- ・10種類のうちのカードを所持していても互いのICカードエリアで利用可能
- ・10カードの利用を受入れている独自ICカードエリアでも利用可能



JR各社が発行する「Kitaca」「Suica」「TOICA」「ICOCA」「SUGOCA」、首都圏の私鉄などで利用できる「PASMO」、関西の私鉄などで利用できる「PiTaPa」、名古屋市交通局と名古屋鉄道の「manaca」、福岡市交通局の「はやかけん」、西日本鉄道の「nimoca」



都道府県庁所在地において、交通系ICカード全国相互利用サービス(10カード)を路線バスで利用することができないのは、本県を含む**10県**のみ

地域	県名
北海道	—
東北	福島県
関東	—
北陸信越	富山県、長野県
中部	福井県 (R6導入予定)、岐阜県
近畿	—
中国	—
四国	徳島県、愛媛県、高知県
九州	鹿児島県、沖縄県

地域連携ICカード導入事例

県名	カード名称	サービス開始日	事業者名
青森県	AOPASS (アオパス)	令和4年3月	青森市企業局交通部（公営企業） 青森市 ジェイアールバス東北(株)
	ハチカ	令和4年2月	八戸市交通部（公営企業） 岩手県北自動車(株)
	Towada SkyBlue Pass (トワダスカイブルーパス)	令和4年3月	十和田観光電鉄(株)
岩手県	Iwate Green Pass (イワテグリーンパス)	令和3年3月	岩手県交通(株)
	iGUCA (イグカ)	令和4年2月 令和4年3月	岩手県北自動車(株) ジェイアールバス東北(株)
秋田県	AkiCa (アキカ)	令和4年3月	秋田中央交通(株) 秋田市
	Shuhoku Orange Pass (シュウホクオレンジパス)	令和4年3月	秋北バス(株)
★ 山形県	yamako cherica (ヤマコウチェリカ)	令和4年5月	山交バス(株) 山交ハイヤー(株) 米沢市
	shoko cherica (ショウコウチェリカ)	令和4年5月	庄内交通(株)
栃木県	Totra (トトラ)	令和3年3月	関東自動車(株) ジェイアールバス関東(株) 宇都宮ライトレール(株)（予定）
★ 群馬県	nolbe (ノルベ)	令和4年3月	上信電鉄(株) 群馬中央バス(株) 日本中央バス(株) 日本中央交通(株) (株)群馬バス (株)矢島タクシー 永井運輸(株)

★ ほぼ全県をカバーするかたちで導入

【参考】各決済方式の比較

	10カード互換	利用	処理速度	導入コスト	定期券対応
地域連携IC カード	互換性あり	◎ 改札機にタッチ	◎ 約0.2秒	比較的高額	バス 鉄道（JR東）
QR決済	互換性なし	アプリ起動必要	約1.0秒 +アプリ操作時間	比較的安価	バス 鉄道
クレジットカード 非接触決済 （VISAのタッチ 決済等）	互換性なし	◎ 改札機にタッチ	○ 約0.35～0.5秒	比較的安価	非対応

公共交通情報オープンデータ化推進について

1. 目的

公共交通の利用を促進するため、県内路線バスの時刻や経路等に関する情報を一元化したデータベースを構築し、経路検索サービス等で検索できる環境を早期に整備

2. 事業内容

(1) 当初の予定

国土交通省が定めるデータ形式（GTFS-JP）によるデータ整備の方法について交通事業者・市町村自らが行うことができるよう、県が研修を実施

(2) 県6月補正予算による追加対応

ノウハウ・時間を要する初期データの作成の負担を軽減するため、上記に加え、初期データの作成を県からの委託事業者の代行により行うことも可能とする

3. 今後の予定

- | | | |
|------------|---|-------|
| 10月3日（月） | ・公共交通情報オープンデータ化推進セミナー（開催済）
データ整備の意義や事業の概要を説明 | |
| 近日中 | ・停留所名称や時刻表等のデータ提供依頼 | |
| 11月17日（木） | ・データ作成/更新研修会①（長野市生涯学習センター（予定）） | } 同内容 |
| 11月18日（金） | ・ " （松本地域（調整中）） | |
| | ・自主作業又は事務局代行によりデータ入力 | |
| 2月or3月（予定） | ・データ作成/更新研修会②（長野・松本市内予定） | |

年度内のGTFS-JPデータ完成・オープン化、R5年度早期のGoogleマップ掲載を目指す