

「長野県公共交通活性化協議会 第1回北アルプス地域別部会」 次第

日 時： 令和4年2月1日（火）
13：30～15：30（Web 会議）

1 開 会

2 あいさつ

3 委員紹介

4 会議事項

- (1) 基調講演「地域公共交通の重要性、県の役割、そして本協議会の使命」
（名古屋大学大学院 加藤 博和 教授）【資料1】
- (2) 長野県の交通政策の現状・課題と今後の取組について【資料2】 【資料3】
- (3) 地域公共交通最適化サポート事業について【資料4】

5 そ の 他

- (1) 公共交通情報オープンデータ化推進事業について【資料5】

6 閉 会

<配付資料>

- 【資料1】 「地域公共交通の重要性、県の役割、そして本協議会の使命」
- 【資料2】 令和3年度第1回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域部会 説明資料
- 【資料3】 北アルプス地域における公共交通の現状・課題（事前アンケート） 取りまとめ
- 【資料4】 地域公共交通最適化サポート事業
- 【資料5】 公共交通情報オープンデータ化推進事業について
- 【資料6】 長野県公共交通活性化協議会地域別部会設置要領

長野県公共交通活性化協議会 第1回北アルプス地域別部会 出席者名簿

【委員】

構成分野		団体等	役職等	氏名	備考
行政関係	国	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局	主席運輸企画専門官	高澤 陽	WEB
	市町村	大町市	情報交通課長	松井 聖徳	WEB
		池田町	住民課長	蜜澤 佳洋	WEB
		松川村	総務課政策企画係長	久保 充史	WEB
		白馬村	総務課企画調査係長	矢口 浩樹	WEB
		小谷村	観光地域振興課長	山田 久志	WEB
公共交通事業者	バス	アルピコ交通(株)長野支社白馬営業所	所長	工藤 秀行	WEB
		(株)関電アメニックス北アルプス交通事業部	事業部長	野上 明	WEB
		(有)やまびこ	専務取締役	江津 敦志	欠席
	タクシー	安曇観光タクシー(株)	代表取締役社長	耳塚 喜門	WEB
		アルプス第一交通(株)	代表取締役	上條 良民	会場
		アルピコタクシー(株)大町支社	支社長	薄井 浩章	WEB
		白馬観光タクシー(株)	代表取締役	風間 雅裕	WEB
	交通事業関係者		長野県私鉄労働組合連合会	交通政策委員	白河 大輔
道路管理者		大町建設事務所維持管理課	企画幹兼課長	藤森 秀一	WEB
公安委員会		大町警察署	交通課交通規制係長	内田 秀樹	欠席
利用者代表		大町市シニアクラブ連合会	事務局長	長崎 喜治	会場
		池田工業高等学校PTA	会長	矢花 浩司	欠席
観光関係者		一般社団法人白馬村観光局	事務局長	福島 洋次郎	WEB
学識経験者		国立大学法人信州大学工学部	准教授	高瀬 達夫	欠席
事務局		北アルプス地域振興局企画振興課	課長	土屋 征寛	地域別部会長

【第1回会議参加者】

調査事業受託者	特定非営利活動法人 SCOP	主任研究員	富樫 慎	WEB
県	交通政策課	課長	小林 伸行	会場
		担当係長	唐澤 哲男	
	北アルプス地域振興局	局長	滝沢 弘	

【事務局】

事務局	北アルプス地域振興局企画振興課	課長補佐	鳥羽 秀行	会場
		主任	今井 溪	



地域公共交通の重要性、県の役割、 そして本協議会の使命

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
加藤博和

「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗ри合って
『おでかけ』していただける**くらしの足**」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている。
その尊い行動を後押しできるよう、
私は戦い続けます！

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

1

地域公共交通計画とは？ 協議会とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法、2007年施行)にて規定(法定のもの)

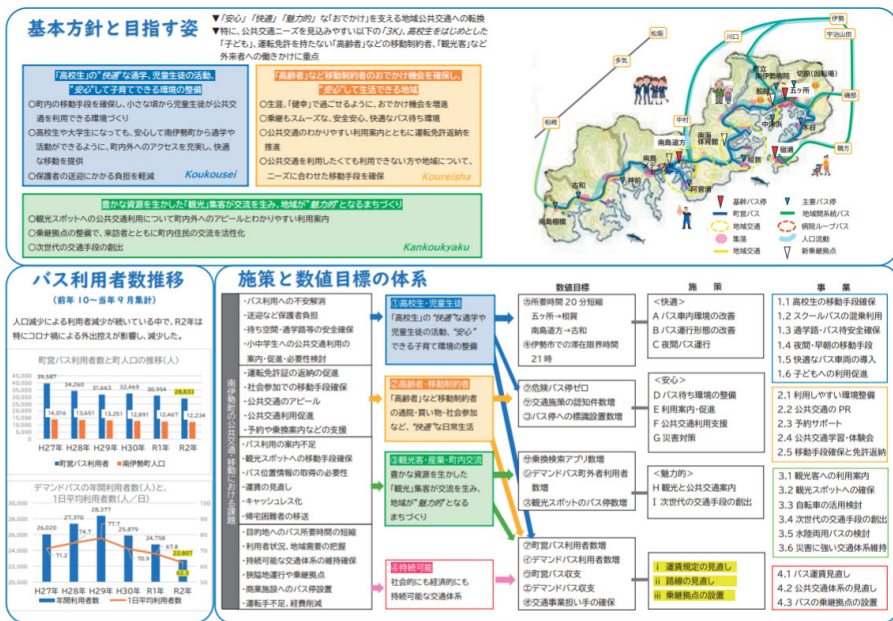
第五条(地域公共交通計画)

- ・「**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**」に資する
地域公共交通活性化・再生を**推進するための計画**
- ・「**基本方針**」「**区域**」「**目標**」「**事業・実施主体**」「**達成状況の評価**」
「**期間**」「**その他**」からなる

第六条(協議会)

- 地方公共団体は、地域公共交通計画の作成・実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる





地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

- ・クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- ・クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
- ・モノが来てくれればいい？(通販、移動販売車など)
- ・ITを使えばいい？(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

「おでかけしなくても済む」のはいいけど、
 「おでかけが自由にできない」(人に気兼ねしないといけない)
 というのは健全か？

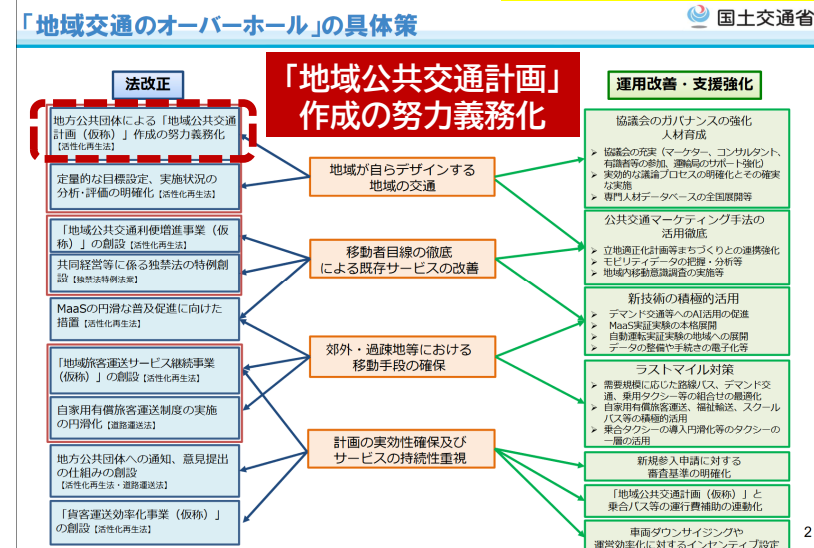
「いざというとき使える」「つながっている」という“安心“

コロナ禍でそのことを実感しませんでしたか？

そして、(クルマがなくても)「おでかけ」できること
 それが、地域公共交通の**一番の存在意義**

活性化再生法 2020年11月27日改正 その主な変更点

交通政策審議会地域公共交通部会
 中間とりまとめ(2020/1/29)



地域公共交通の活性化および再生に関する法律 (活性化再生法) 5条

改正前 (地域公共交通網形成計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な地域公共交通網の形成**に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通網形成計画」という。)を作成する**ことができる**。

改正後 (地域公共交通計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成する**よう努めなければならない**。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律 (活性化再生法) 5条

改正前 (地域公共交通網形成計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な地域公共交通**の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通網形成計画」という。)を作成する**ことができる**。

「権利」から

法律制定(2007年)から13年

「自治体にまかせても

どうせやらないから」と判断された

改正後 (地域公共交通計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成する**よう努めなければならない**。

「努力義務」へ

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む> 策定状況 (2021年9月末現在)

全国で666件
(/1741市区町村)

法改正直前(2020年10月)
ちょうど600件だった

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む> 策定状況 (2021年9月末現在)

全国で666件
(/1741市区町村)

長野県内で
20件、34市町村
(/77市町村)

○長野県

松本市・山形村	駒ヶ根市
飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村	長野市
松本市・山形村・朝日村	安曇野市
上田市	千曲市
佐久市	塩尻市
小諸市	箕輪町
	信濃町
	木曽町
	立科町
	中川村
	高山村
	大桑村
	白馬村
	青木村

私は2008年から「南信州地域交通問題協議会」委員です

合併せずとも、公共交通は域内一体で考え取り組む。そうしなければ生き残れない！

南信州地域交通問題協議会

(長野県南信州地域<飯田市と下伊那郡13町村、定住自立圏>)

08年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明

08年3月 15市町村(当時)で活性化再生法定協議会設立(各市町村地域公共交通会議も存続)

09年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定

14年3月 第二次連携計画へ改定

16年3月 地域公共交通網形成計画へ改定

21年6月 地域公共交通計画へ改定

地域内広域バス・各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 幹線(鉄道含む)・准幹線・支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤ確保
- 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- 総合時刻表
- 共通路線番号を付与

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

- ・圏域で生活圏は一体なのだから、交通計画も一体が当然
 - 当時、圏域単位での計画は画期的と言われた
- ・しかし現在でも圏域単位の計画は少ない
 - 一緒にやりたくないから別の自治体なのだから当然と言えば当然
 - だけど、住民・移動者のことを考えたらどうなのでしょう？ 役所の皆さんが日頃、自治体内しか動かれていないなら許しますが

名古屋・大塚
中部国際空港



JR飯田線 豊橋方面特急「伊那路」

15

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務

(地域公共交通活性化再生法4条 2007年施行、2014年改正)

1. 国:情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県:市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。**必要があると認めるときは**、市町村と密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
3. 市町村:関係者と相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
4. 公共交通事業者等:旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための**情報提供・充実**

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

16

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する

努力義務(地域公共交通活性化再生法4条 2020年改正)

1. 国:情報の収集・整理・分析・提供、**助言その他の援助**、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県:市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。**必要があると認めるときは**、市町村と密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
3. 市町村:関係者と相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
4. 公共交通事業者等:旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための**情報提供・充実** (※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のこと<活性化再生法施行規則3条>)

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

17

都道府県の地域公共交通計画の作成状況

- ・ 青森※
- ・ 岩手※
- ・ 山形
- ・ 奈良※
- ・ 愛媛※
- ・ 佐賀※
- ・ 熊本

福井(3圏域)

鳥取(3圏域)

大分(6圏域)

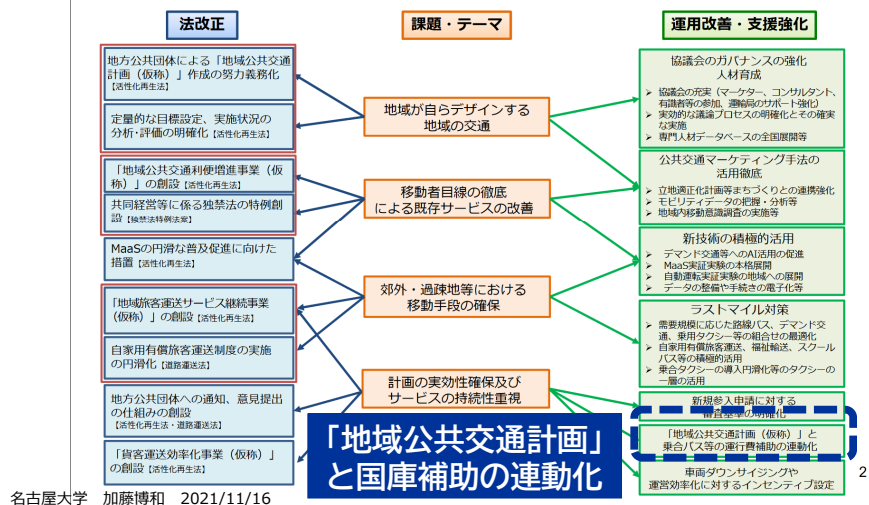
県だけ見れば
「自治体にまかせても
どうせやらないから」
はその通り

都道府県が計画作成可能となったのは2014年改正以降
※は、2020年法改正以前の作成

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

18

「地域交通のオーバーホール」の具体策



19

4. フィーダー補助

- 現在の申請書類は作成作業負担が重く、どの自治体でもこれがあることが業務の支障になっている。ましてや中小事業者やNPOではほとんど対応不可
- 補助対象／対象外で扱いが違う(評価対象になるか否かによって、目標設定や協議会での協議必要性が異なるなど)ことは合理的でない。補助対象路線だけの評価では網全体を把握できず、その路線の役割も把握できない(網計画の精神に反する)
- フィーダー補助の要件である「地域間幹線への接続」も、物理的につながっているだけで乗継者が皆無なところも散見。逆に、地域間幹線でなくても幹線(鉄軌道含む)への利用集約は、コンパクト化・効率化の観点から重要
- 事務簡素化、地域の細かい網の一体的な確保維持の観点から、**網全体(のうち支線)を対象として上限を交付する方がよい。よって網計画策定を条件とする(生活交通確保維持計画は廃止する)。**また、**第三者評価を厳しくする**

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

20

なぜ私がそのような提案をしたのか？

- 公共交通についてちゃんと計画を持っていない、つまり、考え方をきちんとしてそれを公に説明するものを持っていないところに、国がお金を出すなんてありえない！
- (決して、これをエサに、多くの地域に<内容を問わずとにかく何でもいから>地域公共交通計画をつくってもらうことなど**全く考えていない！**)
- なぜなら、計画は、つくるためでは全く無意味で、それをつかって行動できることに意味があるのだから
- 逆に言うと、特に何ももらえないのに計画をつくった600協議会、5県はエラかった！

(そういえば、長野県内は、2008～10年度の、法定計画<連携計画>に位置付けた事業に国庫補助が付いた時代には、法定計画がたくさんの市町村でつくられていたよなあ…)

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

21

地域公共交通計画(2020年法改正で名称変更)についてつくるの？ 今でしょ！

- 地域公共交通政策の「憲法」
 - 本気で取り組むなら当然つくらないといけないもの
 - つくらないで、**場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか？**
 - 住民・利用者や首長・議員・他部局に(そして永田町・霞ヶ関の皆様)に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- 何を**書く**のか？
 - なぜ地域公共交通が必要か？(目的)
 - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか？(適材適所)
 - そのためにだれが何をやるか？(一所懸命、組織化)
 - 計画の進行をどう確認し見直すか？(カイゼン)
 - 担当者の「遺言」(政策の継続性)
 - ※できる限り短く！

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

22

「地域公共交通」とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(2007施行、2014大きな改正、2020大きな改正)

● 地域公共交通(2条1)

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

● 公共交通事業者(2条2)

イ 鉄道事業者(鉄道事業法)

ロ 軌道事業者(軌道法)

ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者、

一般乗用旅客自動車運送事業者、

自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>(道路運送法)

ニ (略)

ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者(海上運送法)

ヘ (略)

これらすべてを
(さらにそれ以外も)総動員
しないといけない

「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

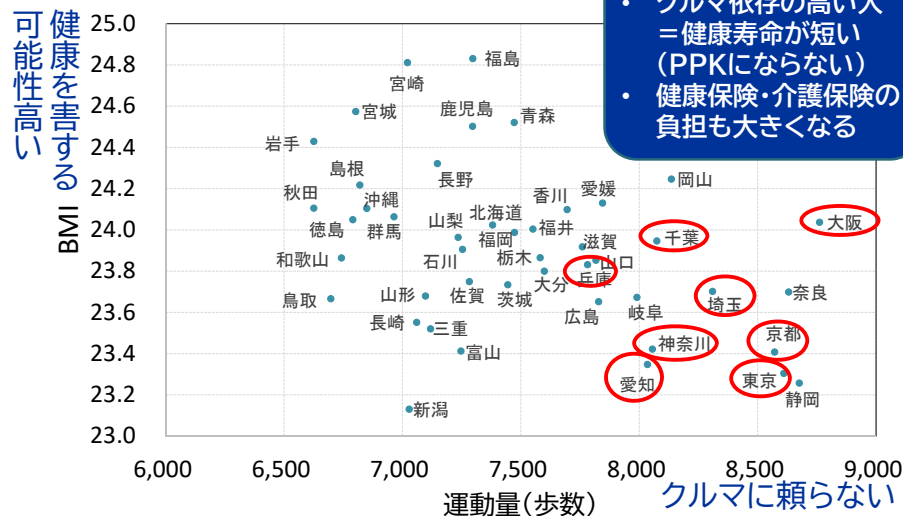
結論:ありえない！

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
 - そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
 - 自動運転の実用化は相当先
- クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
 - クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
 - この対象となる人たちにどう訴求するか？

田舎ほど運動せず不健康・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)

平成28年度国民健康・栄養調査



コロナ禍で「10年早くなった」だけのこと(だけじゃないけど・・・)

- 減った外出が戻ってこない！
 - 若年は以前からIT・物流発達を背景に漸減、既に高齢者を下回っており、コロナで一気に進展。高齢者はコロナの直撃を受けたが、外出したい気持ちはあり、移動は漸増していた
- 接触を避けるためクルマなどに転換してしまった！
 - ラッシュ時の混雑は世界的に見ても異常と言われてきた
- 高速バスや新幹線・特急でローカル路線を支える構造が崩壊！
 - 実は2002年の需給調整規制廃止で否定されたスキーム

移動が必然でない社会への対応が急がれる
「しかたなく使う」から「出かけたいから使う」へ
に対応した変革が急務！

「おでかけ」したくなるために

「おでかけ」は、ただ動けばいいわけではない

「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

乗って楽しい（本源需要）：交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい（派生需要）：必要なところや行きたいところに行ける

→そんなリアルな「おでかけ」を

クルマに頼ることなく可能とすることで

住民の「健幸」(Healthy and Happy)を実現し

地域のQOL(Quality Of Life)を高め

安全安心を守り、豊かさを増進させる。

その結果、地域が持続可能となる(SDGs)ことに

貢献できてこそ公共交通は存在し続けられる。

「乗って楽しい」「降りても楽しい」を実現する公共交通は「健幸」を実現！

「健康」 + 「幸福」

・ 超高齢化社会に対応するために必須

- お年寄りになっても心身が弱らないようにする(予防)
- 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる(緩和)
- クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる

・ 子どもにとっても動きやすい環境づくり

- 保護者の負担軽減
- 人口減少・高齢化の抑制

・ そして、みんなが安心して暮らせる地域へ

地域公共交通の公的維持スキームは「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常)
地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然
エレベータ・エスカレータと何が違うか？

- 公共交通維持のために、例えば年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払うとする(つまり乗らない人も負担)
(人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数～数十円) → 保険料(これに国の支援＜特別交付税＞原則8割)

- そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる
(例えばワンコイン＜100円＞など) → 自己負担

つまり、「1日たった数～数十円で、

あなたの「おでかけ」をがっちり保障！」

保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか？

これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？

- 公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
- 負担してこそ、責任も参画意識も生まれる(まさに、協議会の意味)

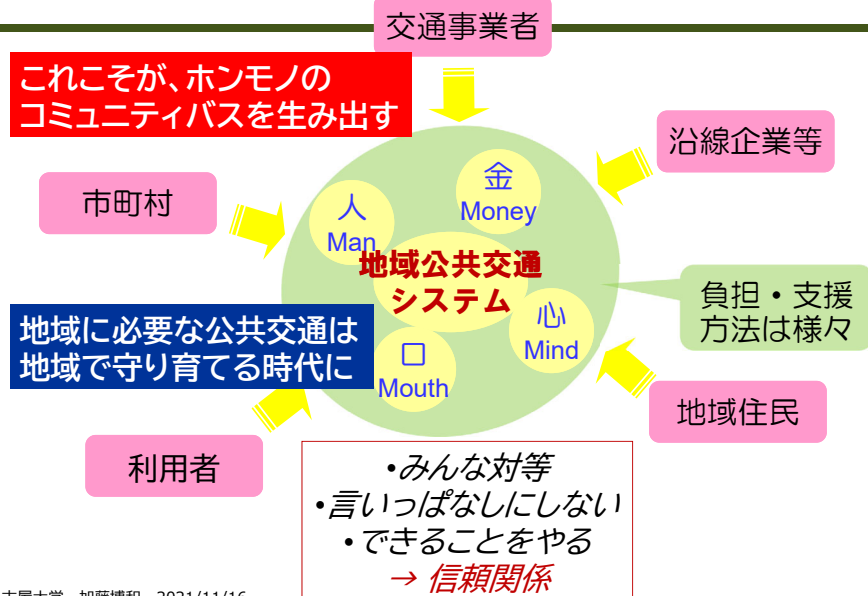
長年続いてきた「負のスパイラル」

- ・ 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし…」
- ・ 事業者 「利用が少なくては経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」

→みんな勝手なことばかり言っている間に、どんどん状況は悪くなるばかり

→互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向(つまり「正のスパイラル」)に転換できるのでは？

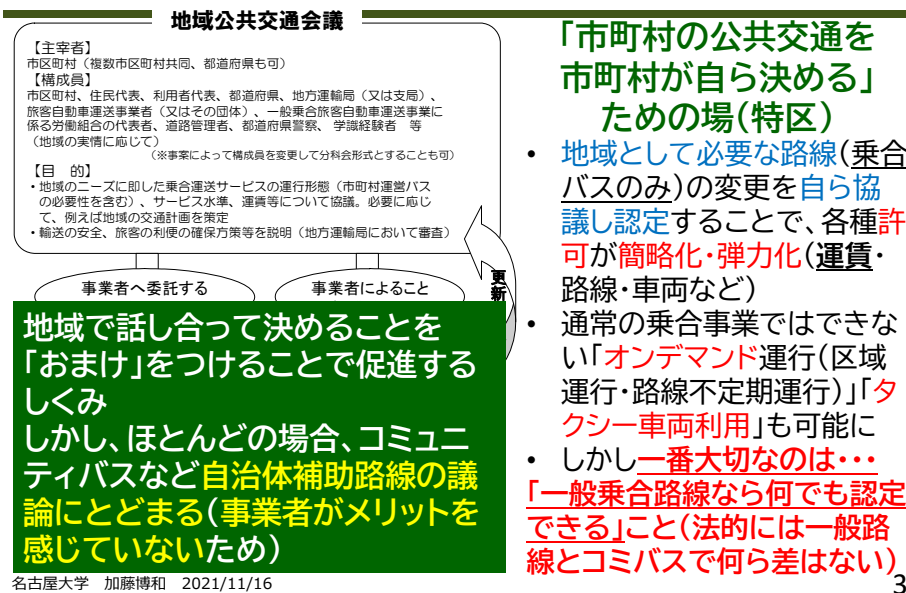
みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

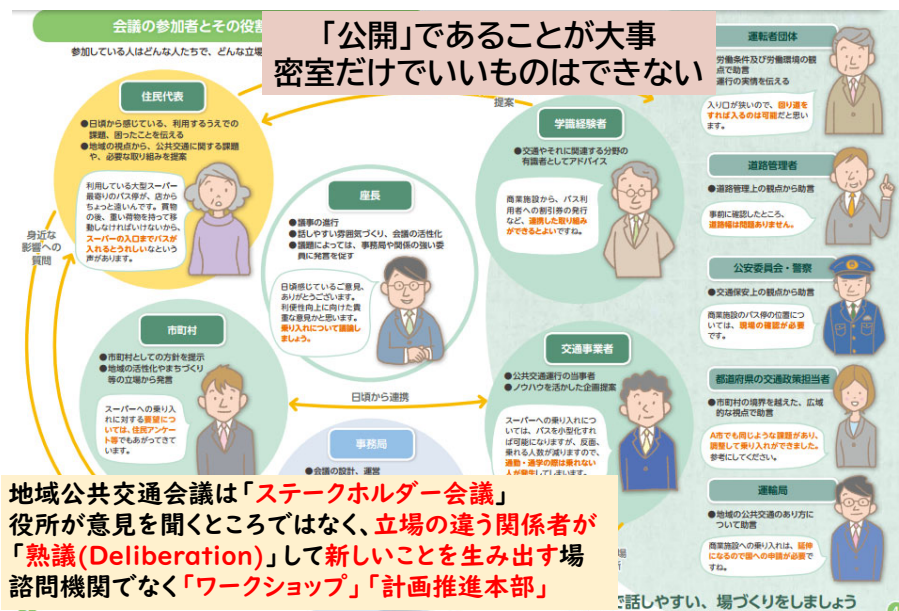
32

2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場



名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

33



中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
https://www.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

34

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

- ・「おでかけ」確保戦略の確立
 - 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
 - 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

- ・交通ネットワークの維持発展
 - 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
 - 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
 - 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)

- ・各交通システムのサポート
 - 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
 - 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
 - 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

要するに
 「みなさんに
 やってもらう」
 「それらを
 うまくまとめる」

これを書き留めるのが「地域公共交通計画」

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

35

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

生活交通(地域内フィーダー)

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

Photo rosenzu.com

36

ポイントは「メリハリ」と「結節」 幹線・支線の分化と階層ネットワークで効率化

幹線:「軸」

流れをつくり出す

- ・ 定時性
- ・ 速達性
- ・ 大きな輸送力
- ・ 駅・停留所の拠点性

↓
鉄道、LRT
BRT、幹線バス

支線:「面」

全体をカバーする

- ・ 時間・経路の柔軟性
- ・ 少量多頻度
- ・ 簡潔性と連結性の両立

↓
支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

幹線と視線を結び付けるために

- ・ 結節点(拠点)整備
- ・ ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

37

ポイントは「メリハリ」と「結節」 幹線・支線の分化と階層ネットワークで効率化

幹線:「軸」
流れをつくり出す

主に県・10圏域が担う
鉄道・高速バス・地域間幹線バスに相当

↓
鉄道、LRT
BRT、幹線バス
補助要件こそ県のポリシー

県の役割「品質保証」
安全、安心、快適

支線:「面」
全体をカバーする

主に市町村・地区が担う
地域内フィーダー(乗合・タクシー・自家用有償)に相当

↓
支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

県の役割「側面支援」
生活可能

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

38



名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

39

統合型検索予約配車決済システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」の融合

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれ、決済もできるシステム(サブスクは好相性)
→ まるでカーナビと同じように公共交通を使っていけるしくみ・・・これが狭義のMaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)
- ✓ データが蓄積される

この普及を促す仕組みも法改正でできた



40

MaaSは「地域公共交通網形成」(シーズ)を「地域旅客運送サービス」(ニーズ)に変換する

Mobility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service : サービス

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

41

MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

a : あなたらしく

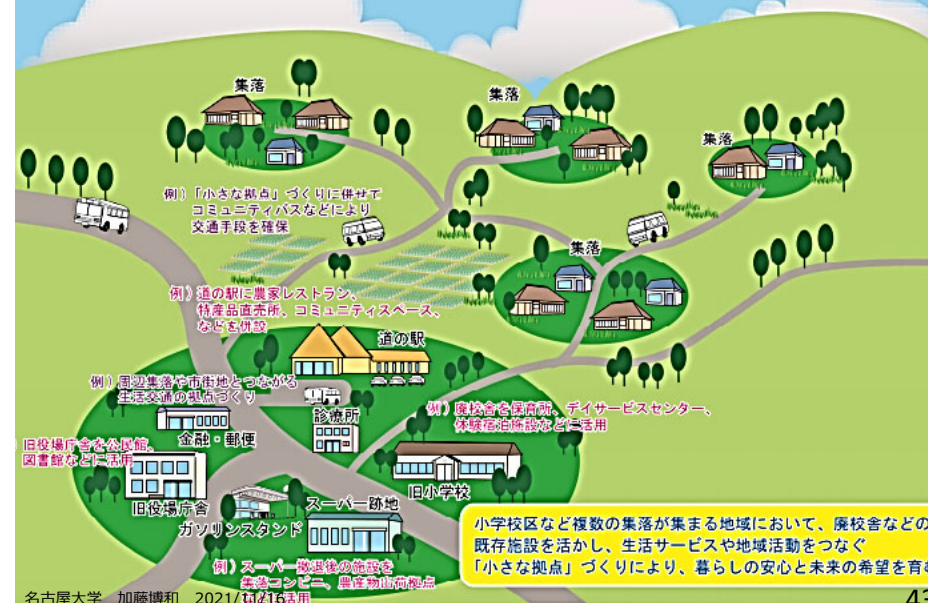
a : あんしんして

S : せいかつできるために

これが地域公共交通のアウトカム

42

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



43

ようこそ皆さん、地域公共交通政策の世界へ！

- ・大都市部など一部を除けば、ここ50年ずっと衰退
 - ・近年、必要と言われるようになり、底を打った感もあるが、**いい特効薬も処方箋もまだない**
 - ・一方、「国の需給調整規制の下で交通事業者が担う」体制が2002年に終わって、もう19年たった。その間に、**地域公共交通政策は地方分権がかなり進んだ**
 - ・自治体が主体となることが求められているが、その体制や対応は**ピンキリ**。自治体間格差は開くばかり
 - ・しかし、遅れているところも挽回可能(下克上あり)
 - ・そして、実は、**地域活性化を考える「カギ」**ともなる
- 関係者の皆さんが頑張ってうまくやれば改善可能！
「ツボ:正しい認識と態度」を知ることが必要

本協議会が「ツボ」を押さえて活動できるようにすることが私のミッションです

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

44

これを県内全域で得るのが私たちの目標です 地域公共交通の「アウトカム」すなわち「**あいうえお**」

ありがたい(あることが難しい)

いきがいくくり(健幸)

うんてんいらず(安全安心)

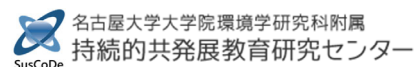
えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)

おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

公共交通を走らせるのが目的ではない。
ましてや、公共交通計画をつくるのが
目的であるはずがない。

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

45



加藤博和

検索

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、**一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。**

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、**公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。**

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

加藤博和

名古屋大学大学院環境学研究科
附属持続的共発展教育研究センター
臨床環境学コンサルティングファーム部門 教授

1970年、岐阜県多治見市(中央西線沿い)生まれ

「人にも地球にもやさしい
“sustainable”かつ“resilient”な
交通・都市システムを実現する」



<テーマ>

- ✓交通政策が**地球環境**や**都市環境**に及ぼす影響の評価手法
- ✓**脱炭素**で**巨大災害**にも対応できる交通体系・都市構造
- ✓**地域公共交通**活性化・再生の方法論
- ✓**地方創生**を可能とする都市・地域経営のあり方
- ✓「**臨床環境学**」の創成

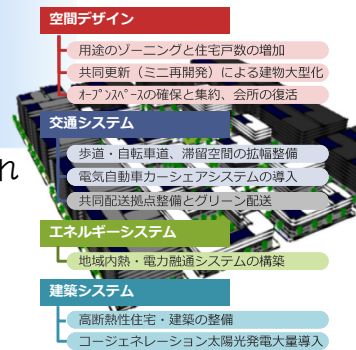
→ 固定観念にとらわれず**新たなパラダイム**を切り開き、
臆せず現場に出て、**実際の世の中を変えることで、**
閉塞した社会状況を打破する！

※**全国100近い市町村で公共交通政策をサポート**

国土交通省交通政策審議会委員として法改正案検討

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

3





しあわせ信州

資料2

令和3年度第1回 長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域部会 説明資料

令和4年2月1日
長野県企画振興部
交通政策課

- 1. 長野県の公共交通を取り巻く現状と課題**
- 2. 持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について**

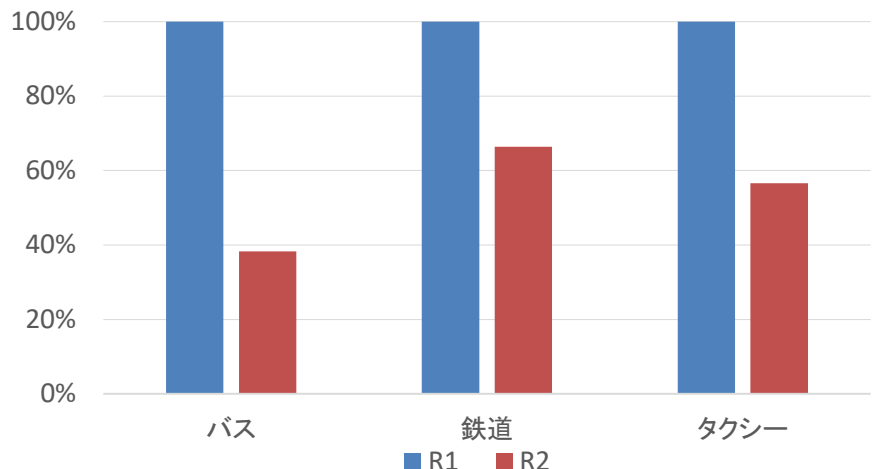
1. 長野県の公共交通を取り巻く現状と課題

地域公共交通を取り巻く現状・課題

交通事業者の経営環境悪化

- 人口減少の影響や新しい生活様式の定着等による、輸送需要の縮小
 - 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛等により、貸切バス・高速バスの収益悪化
 - バス・タクシー等の運転手の人手不足・高齢化が年々深刻化
- ▼
- 路線バスの赤字を高速バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の独立採算制を前提として存続することは、これまで以上に困難な状況
 - 減便や路線の廃止等、通院・通学・買い物等の県民の生活を支える生活交通にも影響を与える恐れ

【県内交通事業者の前年度収入との比較】
(令和元年を100%とした場合)



(長野県企画振興部交通政策課調べ)

交通インフラの老朽化・災害対策

- 老朽化した車両や設備、施設の維持・更新に係る負担の増加
- 激甚化する豪雨災害により、鉄道の河川橋梁が頻繁に被災

公共交通の維持・確保に対する財源不足

- 公共交通の維持・確保に係る行政の負担は今後も増加することが見込まれるが、十分な財源が確保できていない

デジタル化の遅れ

- 利用者向けサービスの多様化が急速に進展する中で、交通関連情報の整備・オープン化が遅れている

関係者間の連携

- 本県は面積が広大で中山間地も多く、また、市町村数が多いため、地域間をまたぐ広域移動の検討が不十分

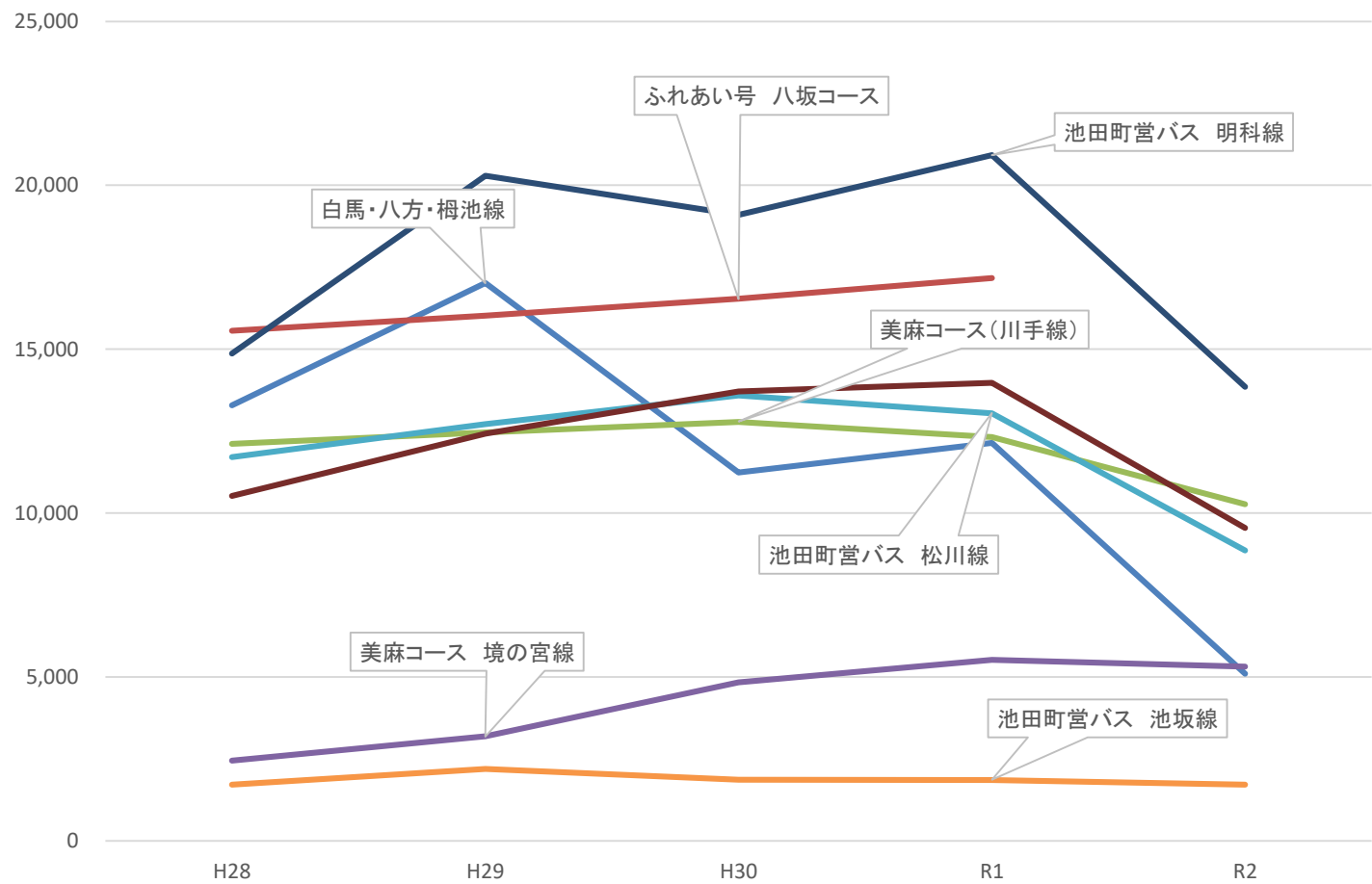
ゼロカーボンへの対応

- 公共交通機関における脱炭素化

主な路線の輸送量

- 全県的な傾向とすると、「白馬・八方・柵池線」の様にご利用者が減少している。
- 新型コロナウイルスの影響による減少があり減少しているが、横ばいまたは増加傾向にあった。

<北アルプス地域の主な路線の輸送量>



- 中信地域と日本海側を結ぶ路線で、沿線住民の日常生活、観光等の経済面にとって重要な役割を果たしており、平成7年の豪雨災害で寸断された鉄路の復旧のため、新潟県とともに費用を負担した
- 近年、沿線人口の減少、並行する国道148号の改良等により、利用者が減少している
- 長野・新潟両県、沿線自治体、事業者とともに、利用促進・活性化に取り組んでいる

◆概要

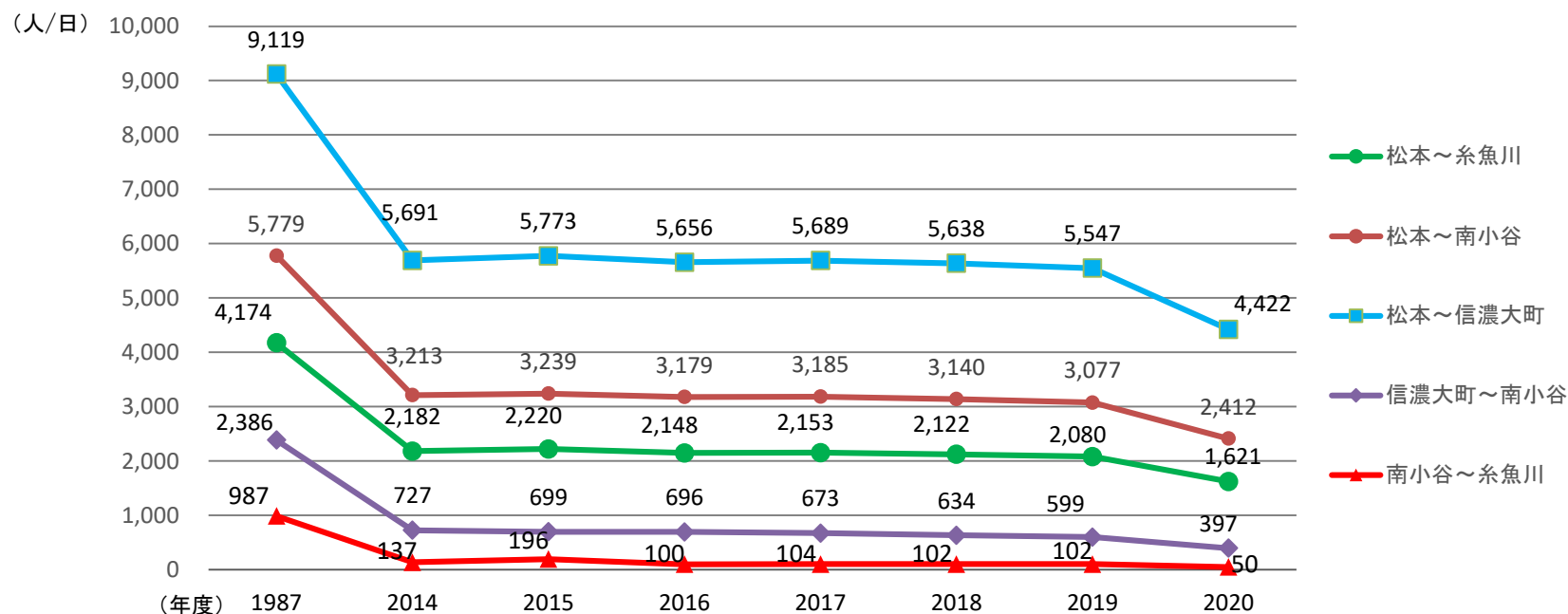
J R 東日本区間（松本駅～南小谷駅間）

- ・営業キロ：70.1km
- ・輸送密度：2,412人／日（2020年度）

J R 西日本区間（南小谷駅～糸魚川駅間）

- ・営業キロ：35.3km
- ・輸送密度：50人／日（2020年度）

◆輸送密度の推移



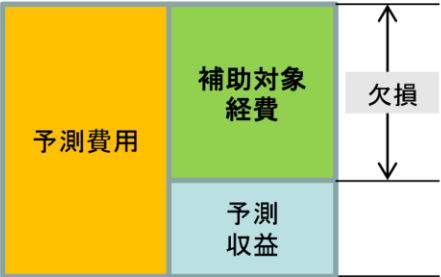
地域間幹線系統補助について（国土交通省資料より）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

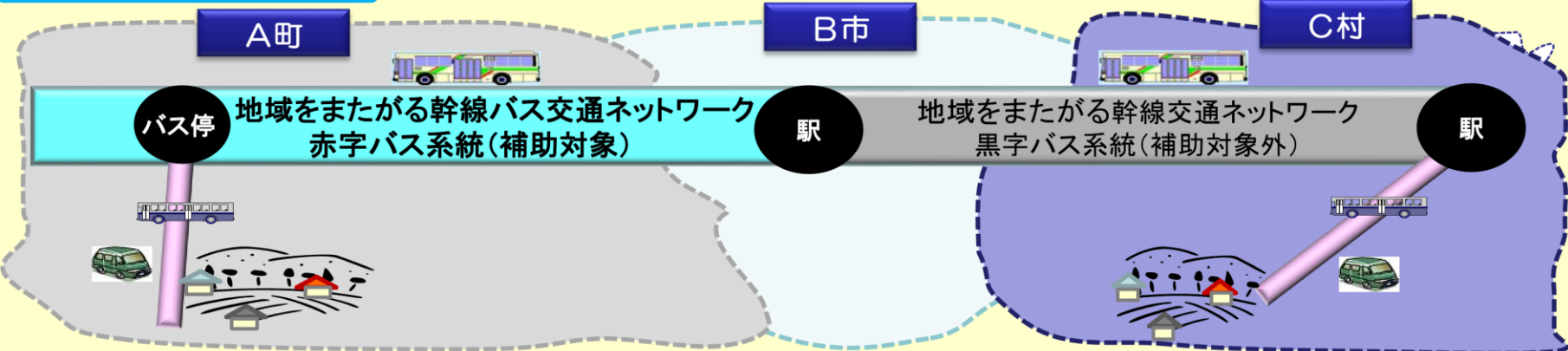


＜補助対象経費算定方法＞
予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率
(国)1／2 (県) 1／2

- 主な補助要件
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



2. 持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について

持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について

コンセプト

○人口減少の本格化に加え、コロナ禍が重なり、公共交通を民間事業者の独立採算により維持していくことは困難な状況
⇒アフターコロナを見据え、官民連携により持続可能で最適な地域公共交通システムの構築を目指す

- ①データの収集分析に基づく最適な旅客運送サービスの提供、事業者間連携の促進
 - ②生活圏単位での複数市町村による「地域公共交通計画」策定支援＋広域的な視点から事業者・市町村の取組を調整
- ⇒交通事業者・市町村・県の三位一体による地域公共交通マネジメントの確立

事業展開

R3～4

- ◆「法定協議会」設立
 - 関係者が一体となり取組の検討・実施を行う「推進本部」
(全体会議＋地域別部会)
- ◆「長野県地域公共交通計画」策定
 - 課題の共有と解決策について合意形成の上、具体的な行動計画を策定

R5

- ◆【全県】取組の方向性（仮）
 - 広域的な「移動の軸」の最適化＆強化
 - ・広域的なバス路線等の再構築（ルート・料金等）
 - ・官民の適切な役割分担を踏まえた新たな支援
 - 交通モード間をシームレスにつなぐ環境整備
 - ・MaaSの基盤づくり（キャッシュレス化、交通情報の標準化・オープン化の推進等）
 - DXやゼロカーボンに向けた取組 等
- ◆【10広域圏】取組の方向性（仮）
 - 生活圏単位での交通ネットワークの最適化＆強化
 - ・複数市町村による地域公共交通計画の策定推進
 - ・地域の実情に応じた公共交通機関の利用促進 等

R6…

- ◆PDCAサイクルを展開
 - 利用者数、収支率等のデータを定期的に収集し、計画の実施状況をモニタリング
 - モニタリング結果を評価し、取組内容の改善や計画の見直しを実施
- 広域圏ごとにPDCAを実施する体制を構築**

今回着手

R3協議会予算：30,350千円

（地域間をつなぐ幹線バス路線等の在り方・検討に必要な調査を実施）

STEP 1

【現状分析】

- 公共交通が抱える課題を見える化するための基礎調査を実施
- 関係者間で課題の共有

バス路線
鉄道路線

対応事業	地域交通最適化サポート事業（R 1～R 3）
収集データ	・各バス路線のルート、利用者数、平均乗車密度、収支、行政負担額 等
抽出された課題	・非効率なネットワークの存在（鉄道との重複、バス路線同士の重複等） ・国庫補助金の未活用 →抽出された課題について、地域ごとに関係者間で協議する体制を構築

STEP 2

【改善策の検討】

- 客観的指標に基づく路線の評価
- 具体的な見直しを行うための詳細調査を実施

バス路線（利用者を太さで示す）
鉄道路線
人流の動き

対応事業	持続可能で最適な地域交通システム構築事業
収集データ	・OD調査（地点間の移動実態把握） ・自家用車を含めた人流の調査（潜在的なニーズの把握） →路線の最適化に必要な詳細データを収集
想定される改善策	・鉄道との重複区間の解消 →各モードの役割分担の明確化、路線短縮による定時性の確保 ・官民の負担割合検討

STEP 3

【実施内容調整】

- 改善策の内容を関係者間で調整し、実施可能なものを地域公共交通計画に位置づけ

→市町村においては、広域的な交通網と地域内交通との接続等を踏まえ見直し内容を協議

協議の場	長野県地域交通活性化協議会（県全体＋10地域別部会を開催）
目標・指標	地域公共交通計画に記載 →目標達成に向けた取組を実施事業として記載

今回実施

STEP 4

【モニタリング】

- 一定の指標に基づき、定期的な路線の評価を継続して実施
- 状況が悪化した場合は絶えず見直し

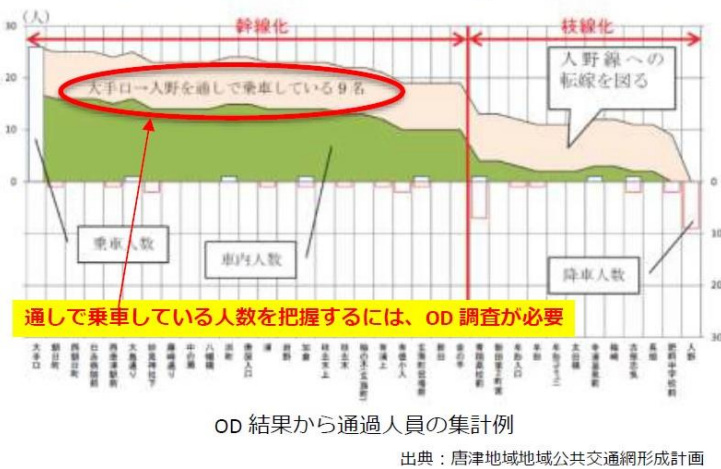
管理体制	長野県地域交通活性化協議会を定期的に開催
------	----------------------

委託調査の実施について

- これまで県では、広域的なバス路線の現状を把握するためのカルテを作成してきた。カルテで把握した路線の重複等の課題の具体的な解決策を検討していくため、バス停間の移動量調査（OD調査）、人流調査を実施する。
- 本調査の結果を基に、各路線の改善案を検討し、各地域別部会で交通ネットワーク最適化の議論を深めていく。

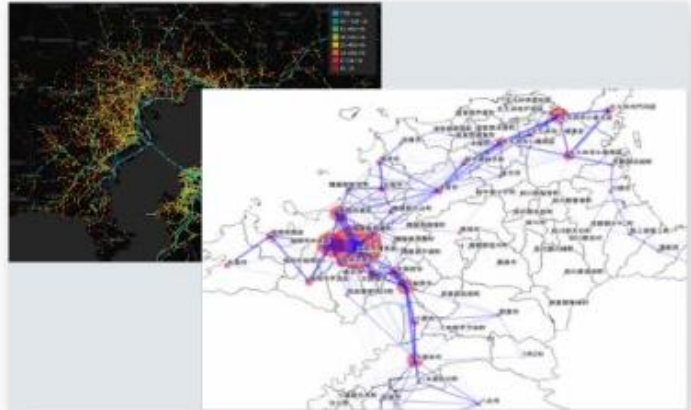
<OD調査>

- ・ 乗客の乗車・降車バス停を調査
- 長大ルートの見直し、マーケティングに活用



<人流調査>

- ・ 鉄道・自家用車・徒歩等を含めた総合的な移動の実態を調査
- 既存の交通ネットワークとの乖離、新たなニーズの発掘に活用



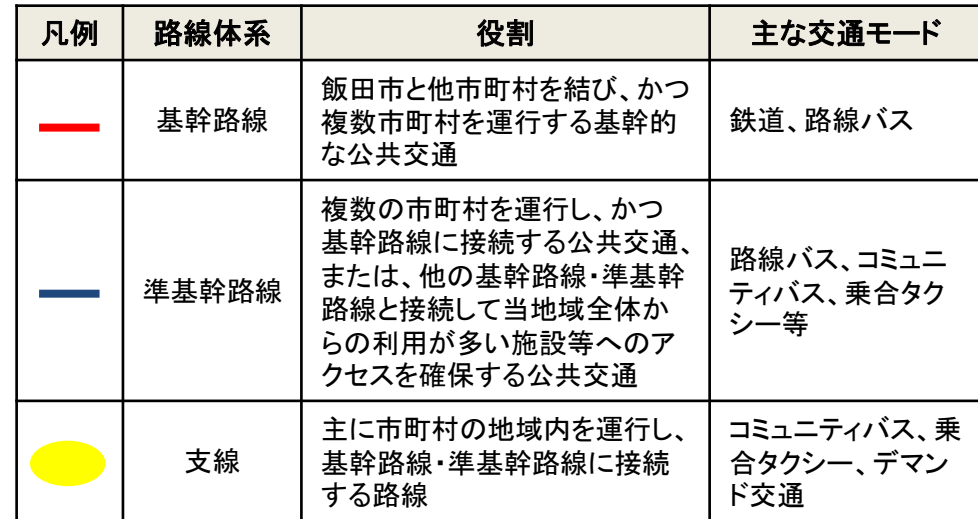
<指標の設定>

- ・ 対象路線を一定の基準で評価し、今後の支援のあり方を検討する

(例)	機能性	広域性	幹線性	収益性	事業性
当該地域で病院に直接アクセスできる唯一の手段		B	B	B	C

総事業費	国庫補助	県負担金
30,350 千円	15,000 千円	15,350 千円

- ## ＜南信州公共交通システム＞



- 今回実施する
 - ・ バス路線のOD調査
 - ・ 人流実態調査の結果から各地域の基幹となる路線・移動軸を改めて評価・検討
- 各市町村等で既に同内容の検討が進めている取組があればそちらを優先（県の取組は市町村の検討の補強材料に活用）

- 地域別部会では、各広域で事情が異なる分野について、国・県・市町村・事業者・利用者の多様な意見を集約し、地域が求める品質について検討。
- 地域の実情に応じた公共交通の品質を関係者一丸となって保証していく。

全県で統一的に保証する「品質」

・キャッシュレス化対応

(例) 長野県の幹線系統は全路線で〇〇が使える

・オープンデータ化

(例) 長野県のバス路線はすべてGoogleマップで検索可能

・バリアフリー対応

(例) 長野県の幹線系統はすべてバリアフリー対応済み

・ゼロカーボン

(例) 長野県内を走るバスはすべて、低公害車対応済み

各地域ごとに対応する「品質」

・無駄がなく最適な運行経路

(例) 指標に基づく路線の見直し

(例) 路線の維持方針(官民の負担割合)

・拠点へのアクセス性

(例) 通院・通学が30分以内で可能

・地域の実情に応じたダイヤ編成

(例) 部活や塾が終わる時間を考慮した時間設定

(例) 通勤・通学時間帯は30分ヘッドの編成

・利用しやすい運賃

(例) 通院・通学は上限500円

全体会議で議論

地域別部会で議論

今後のスケジュール（案）

	R3 年度					R4 年度												
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
全体会議	第1回開催（11月16日）				第2回（調査結果速報、計画骨子等）					第3回（計画素案）				第4回（計画案）	パブリックコメント		第5回（計画案承認）	
地域別部会				★第1回開催		第2回（調査・分析結果、計画骨子等）			第3回（路線の在り方の検討等）			第4回（計画素案）						



必要に応じて関係者打合せ

北アルプス地域における公共交通の現状・課題（事前アンケート） 取りまとめ

長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域別部会

鉄 道

- ・ 沿線人口の減少やコロナの影響により、利用者数が低迷している
- ・ 終着駅が安曇野市までの便があり、通勤通学に不便
- ・ 利用者の減少による便数の減
- ・ 白馬～糸魚川間は学生、通勤での利用が減少し、車社会により今後も常時の利用客は見込めないため、観光鉄路としての対応を計画する必要がある
- ・ 駅舎にスーパー、書店等の商業施設が併設されていれば、鉄道利用が促進される可能性がある
- ・ 駅からの交通手段の確保が難しい

バ ス

- ・ 大町市民バスについて、地域の実情に応じた運行方式の検討が必要
- ・ 高校生が主な利用者の池田町営バス 3 路線では少子化などの影響により利用者の減少が懸念される
- ・ 池田町外の駅への接続が目的の路線の重複解消
- ・ 池田町外の方の利用が主となっている路線の運行継続について
- ・ 各自治体でバス運行を行っているが、小谷村では利用者が不便を感じているため、広域的運行を考えなければならない（通院、買い物等）
- ・ 路線を維持していくには、一企業では限界がある。燃料（軽油）の高騰、人件費等コストがかかり、今の運賃収入では維持できない
- ・ 人員不足（低賃金や長時間労働）
- ・ 補助金がなければ、運行が困難
- ・ 最寄り駅までのアクセス利用や駅を目的地とした路線が多い中で、停留所数が多ければ、鉄道利用に代わるものとなる

タ ク シ ー

- ・ タクシーを利用し難い地域がある（営業所から遠いため）
- ・ 冬期の人手不足による必要台数の確保が困難
- ・ デマンドタクシーでの運行を推進していく
- ・ 国土交通省により、交通圏が定められているため、認可交通圏以外での営業ができない
- ・ 営業エリア内であっても、迎車距離が遠く、実車距離が短いため回送距離が長くなり、商売にならない
- ・ 市町村での支援・補助が必要
- ・ 遠隔地域で利用者を増やすにはタクシー券等の配布が必要
- ・ インバウンド客の無断・直前キャンセルが多い（6～7件/日ピーク時）
- ・ インバウンド客の外国語対応
- ・ 宿泊施設の泊食分離により、外食時におけるタクシー不足
- ・ 交通圏が拡大された（大町交通圏→北アルプス安曇野交通圏）
- ・ 若手や女性が就職しやすい魅力をタクシー職種に見出し、タクシー利用のハードルを下げる

- ・ タクシー利用は割高になるイメージがあることから、便乗による運賃割勘等により、個人負担の軽減を図る

その他

- ・ バスとＪＲの関係が非常に課題である
- ・ 高齢者は駅の階段を上がることを拒否する意見もある
- ・ 広域的な輸送で病院や高校等を結ぶ路線を作ったらどうか
- ・ 公共交通を利用することは、衆人環視があるため、犯罪被害の防止となる。また、運転行為がないことにより交通事故被害の防止にも繋がることから、警察安全活動の推進からも公共交通の積極的な利用を期待するところ

地域公共交通最適化サポート事業

1 目的

地域公共交通の最適化に向けて交通ネットワークの再構築を促進するため、広域的なバス路線のデータを収集・分析し、市町村、事業者等とともに改善方策を記したカルテを作成する。

2 交通政策における課題

- ・ 人口減少、免許保有率の増加等によりバスの利用者が減少し事業者の収益が悪化
- ・ バスの運転手の高齢化が進み、運転手不足が深刻化。現在の交通体系の維持が困難に
- ・ 一方、高齢化の進展に伴い免許証自主返納者は増加。地域の足を確保する必要性は増す
- 広域的な地域交通ネットワークの再構築を考えるタイミングだが、客観的に現状を評価する指標等の整理が不十分。また、市町村を越える公共交通について検討する場がないことも多い。
- 既存バス路線の現状・課題を診断するカルテを作成、地域ごとに公共交通の最適化に向けた検討を行う必要がある。

3 事業内容（令和3年度）

(1) データ収集

① 対象地域

3 地域振興局で実施（上伊那・北アルプス・長野）

② 対象路線

【R3 年度 北アルプス地域】

大町市民バス「ふれあい号」美麻コース（川手線・境の宮線）

池田町営バス 松川線

アルピコ交通 白馬・八方・梅池線

計 4 路線

③ 収集データ

路線の乗降人員や沿線人口動態等、現況が定量的に把握出来るデータを収集

(2) カルテ作成

① カルテイメージ

- ・ 地域全体のバス路線の状況を定量的かつ分かりやすい形で見える化
- ・ 各項目の定量的な分析により、地域で改善案が検討できるよう課題点を整理しつつ、課題解決に向けた各路線の方向性・検討案を展開

② 検討例

効率的で利便性の高いバス運用実現

病院、高校、駅等生活拠点とバスとの接続状況について市町村を越えて見える化

➤ 市町村の枠を超えた路線設定をすることにより利便性、効率性が向上

データ収集・分析とその後の施策実施により、事業者の経営改善

➤ 地域交通の課題解決が可能となるとともに、行政による赤字補填等の支出削減等を実現

年度・地域	R1	R2	R3	R4	R5	R6
R1実施地域 南信州 木曽 北信	事業実施	検討・施策実施	効果検証			
R2実施地域 佐久 上田 諏訪 松本		事業実施	検討・施策実施	効果検証		
R3実施地域 上伊那 北アルプス 長野			事業実施	検討・施策実施	効果検証	

4 施策展開のイメージ

(1) 対象地域・対象路線のデータを収集（委託事業）

(2) データ収集と課題整理の結果に基づき市町村・事業者等と地域振興局管内における交通の課題解決に向けた方向性・解決策を検討

(3) カルテ・検討結果に基づき、課題解決策を実施（交通政策課からの補助も検討）

- 検討会等（県・市町村担当者の研究会、地域公共交通協議会等、地域の実情に応じた場）で検討された解決策を他の地域振興局にも共有（県内の交通課題類型化）

1 目的

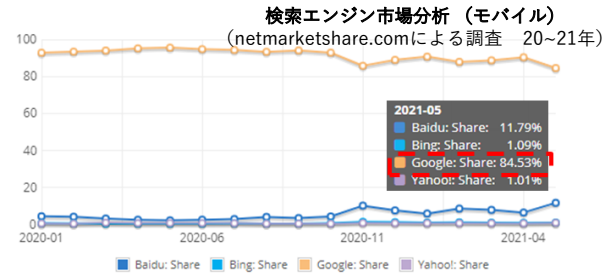
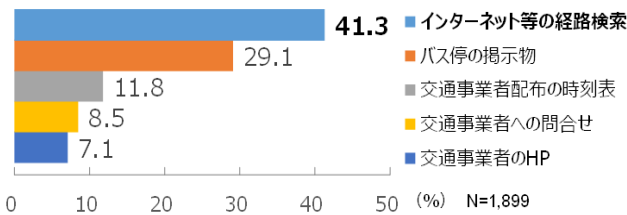
- 公共交通情報の露出機会の増加、利用者の公共交通の認知度向上
旅行者（特に外国人旅行者）への観光路線の認知度及び利便性の向上
▶ 「目的地に公共交通機関で行くことができる」ことを認知
- データを活用した事業者の業務効率化
▶ デジタルサイネージ、時刻表・路線図の作成等に活用



2 現状・課題

- 経路検索サービス（Google Maps、Yahoo!路線情報 等）は、路線バスの経路等を調べる際の情報取得先としてトップ（H28.12 内閣府世論調査）

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）



- 利用者が経路検索サービスにより経路等を検索できるようになるためには事業者が国土交通省が定めるデータ形式（GTFS-JP）によりデータ整備する必要
- データ未整備の場合、正しい経路検索が行われない

▶ **整備方法がわからない、メリットが認知されていない**
等の理由で県内では整備が進んでいない

【整備率**2.9%**（21/712系統） R2中央日本総合観光機構調査】

【参考】山形県：100%、静岡県：84.6%

▶ **データ整備の効果（事例）**

- 路線の検索数が急増（松本～上高地線 0⇒20,000件）
- コミュニティバスに外国人観光客が多数乗車（岐阜県中津川市）

経路検索に出ない路線は「存在しない」！



松本～室堂（立山黒部アルペンルート）を経路検索した場合に表示される結果

3 必要性

- 鉄道・事業者バス路線・コミバス含め、全県でのシームレスな移動を実現する必要
- 日本は近隣の国のアンケートで訪れたい国NO.1であるため、観光路線についてはインバウンド再開前に環境整備する必要

▶ **県が主導し事業者・市町村の取組を促進**

▶ **収益路線である観光路線を整備することで事業者の収益に寄与**

4 事業内容

- 事業者・市町村の担当者が必要性・メリットを理解し、自らデータ整備・更新作業を行うことができるようになるための、セミナー及びデータ作成研修を実施

▶ **自ら必要性を理解し、作業を行うことで、情報に責任を持ち取組を継続**

長野県公共交通活性化協議会地域別部会設置要領

(目的)

第1 県内各地域の生活交通確保対策を推進するため、長野県地域公共交通活性化協議会設置要綱第7の規定に基づき、地域別部会を設置する。

(設置)

第2 地域別部会は、地域振興局が所在する10地域（佐久、上田、諏訪、上伊那、南信州、木曽、松本、北アルプス、長野、北信）ごとに設置する。

(構成)

第3 地域別部会は別表1に掲げる者をもって構成する。

2 別表1に掲げる関係市町村とは、別表2に掲げる市町村とする。

3 地域別部会は、必要に応じて別表1に規定する者以外の者の出席を求めることができる。

(会長及び副会長)

第4 地域別部会に会長及び副会長を置き、会長には地域振興局の企画振興を所管する課長を、副会長には会長が指名する者をもって充てる。

(協議事項)

第5 地域別部会は、長野県地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成・実施及び各地域内の具体的な路線に係る生活交通の確保策等について、協議・調整及び検討を行う。

(1) 計画に係る協議等全般

(2) 生活交通路線に係る輸送サービスの範囲及び形態

(3) 生活交通路線に係る輸送サービスの水準

(4) 生活交通路線に係る輸送サービスの提供主体

(5) 生活交通路線に係る輸送サービスの提供に公的支援が必要な場合には、公的支援のあり方

(6) その他必要な事項

(分科会)

第6 地域別部会は、必要に応じて市町村及び事業者等で構成する分科会を設けることができる。

(既存会議体との関係)

第7 地域において既に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づく協議会又はこれに類する会議体（以下「会議体等」という。）がある場合は、当該会議体等での協議等を地域別部会での協議等とすることができる。

2 前項に規定する会議体等は別表3に掲げるものとする。

(事務局)

第8 各地域別部会の事務は、地域振興局の企画振興を所管する課において行う。

(その他)

第9 この要領に定めるもののほか必要な事項は各地域別部会において定める。

附 則

この要領は、令和3年12月23日から施行する。

別表 1

・ 関係市町村 ・ 地域振興局 ・ 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 ・ 関係バス事業者 ・ 関係タクシー事業者 ・ 長野県私鉄労働組合連合会が指名する者 ・ 利用者代表 ・ その他必要と認める者

別表 2

地域	関係市町村				
佐久	小諸市	佐久市	小海町	佐久穂町	川上村
	南牧村	南相木村	北相木村	軽井沢町	御代田町
	立科町				
上田	上田市	東御市	長和町	青木村	
諏訪	岡谷市	諏訪市	茅野市	下諏訪町	富士見町
	原村				
上伊那	伊那市	駒ヶ根市	辰野町	箕輪町	飯島町
	南箕輪村	中川村	宮田村		
南信州	飯田市	松川町	高森町	阿南町	阿智村
	平谷村	根羽村	下條村	売木村	天龍村
	泰阜村	喬木村	豊丘村	大鹿村	
木曽	上松町	南木曽町	木曽町	木祖村	王滝村
	大桑村				
松本	松本市	塩尻市	安曇野市	麻績村	生坂村
	山形村	朝日村	筑北村		
北アルプス	大町市	池田町	松川村	白馬村	小谷村
長野	長野市	須坂市	千曲市	坂城町	小布施町
	高山村	信濃町	飯綱町	小川村	
北信	中野市	飯山市	山ノ内町	木島平村	野沢温泉村
	栄村				

別表 3

・上田地域公共交通連携会議（仮称） ・南信州地域交通問題協議会 ・木曽地域公共交通活性化協議会
