

県からの要望等実施状況について

今年度、国審議会等において、知事から以下のとおり要望・提言を実施した。

◆交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会

(国土交通省総合政策局)

1 会議の趣旨

関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進の観点から、「交通空白」の解消に向けた新たな制度的枠組みの構築について審議を行う。

2 メンバー

【本委員】 部会長：山内 弘隆 一橋大学名誉教授 ほか学識経験者など

【臨時委員】 加藤 博和 名古屋大学大学院教授

阿部 守一 長野県知事

ほか広島市長、八戸市長、学識経験者など

【オブザーバー】 業界団体、関係省庁（課長級）など

3 長野県からの要望・提言（第2回 令和7年8月25日）

- (1) 地域公共交通への公的関与の強化（予算の飛躍的増大）
- (2) 地域公共交通に係る地方分権及び規制緩和
- (3) 地域公共交通の司令塔のあり方（広域的な自治体間連携を後押しするための制度構築）

◆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

(国土交通省鉄道局)

1 会議の趣旨

ローカル鉄道の再構築を巡って、法改正を含めたこれまでの対応のフォローアップによる議論の深化を図り、今後の更なる取組につなげる検討を行う。

2 メンバー

【委員】 座長：竹内 健蔵 東京女子大学教授

加藤 博和 名古屋大学大学院教授

ほか学識経験者など

【オブザーバー】 業界団体、全国知事会、関係省庁など

※長野県は第4回自治体ヒアリングに広島県、新潟県とともに出席

3 長野県からの要望・提言（第4回 令和8年2月18日）

- (1) 都道府県をまたぐ全国的なネットワークである JR 路線について、その存廃及び存続する場合の財政負担等における、国による統一的な責任の明示
- (2) 不採算路線を支える JR 各社の内部補助について、JR 各社任せとならない、国と事業者との協議による一定の基準の策定

交通政策審議会交通体系分科会 第2回地域公共交通部会 長野県提出資料

令和7年8月25日
長野県知事 阿部 守一

1 地域公共交通への公的関与の強化

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
⇒路線バスの赤字を貸切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**自助努力を前提として存続することは困難（国や県の支援が不十分）**
⇒県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民等の移動に影響を与えるとともに**新たな「交通空白」が生じる可能性**

信州型広域バス路線支援制度

【基本方針】

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化（事業者の経営基盤強化）**
- 利用実態に即した運行形態、走行経路へ見直した**路線を支援対象路線に（最適な交通ネットワークの構築）**
- 処遇改善に必要な経費を支援単価に加算（人材の確保・定着）**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る**

【制度詳細】

| | | |
|-------------|------------|---|
| 運行経費補助 | 支援方式 | 運行経費の1/2を支援単価とし、走行距離に応じた定額補助方式 |
| | 支援スキーム | 1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額 |
| | 1km当たり支援単価 | 運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費 |
| | 処遇改善加算 | 1km当たり運行経費×経費に占める人件費割合×2か年分の賃上げ率 |
| | 支援上限 | 運行経費 - 運行収益 |
| バス事業維持・確保補助 | | 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援 |

論点

- これまでの公共交通は事業者の自助努力・欠損補助が基本だった。**都市圏を除く地方においてはパラダイムシフトが必要であり、民営ではなく行政主導による取組が必要ではないか**
- 長野県では信州型広域バス路線支援制度を創設、欠損補助の発想を越えて取組を実施。**地域の暮らしを支えるためには公共交通が不可欠であることから国においても公共交通の支援に係る財源を飛躍的に増大させることが必要ではないか**

（令和7年度国土交通省 道路関係予算：2兆3,137億円 地域交通関係予算：209億円 ※この他社会資本整備交付金等あり）

2 地域公共交通に係る地方分権及び規制緩和

総論

- 国は安全面を考慮した最低限の規制を行い、その他の事項については、**地域の実情に応じた対応ができるよう財源や権限をこれまで以上に地方公共団体へ委ねることが必要ではないか**（長野県は**公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の事務・権限が委譲**されており、地域の実情に沿った「地域の足」の確保に主体的に関与できている）
- そのうえで、**法定協議会のもと**、各種公共交通に係るデータを集約することができる仕組みを構築するとともに、各地方公共団体が事業者や住民との共創により、**地域の公共交通に係る事項全般を議論・決定するための仕組みが必要ではないか**

各論

| | バス | タクシー・日本版ライドシェア | 公共ライドシェア |
|------------|---|---|--|
| 現状・課題 | <ul style="list-style-type: none"> 路線や運賃認可等を含めた規制は国の権限であり、また、路線の運行実績等のデータも国に集約 地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の要件・支援内容は国が決定 | <ul style="list-style-type: none"> タクシーの営業区域外旅客運送の手続が煩雑で突発的な需要に対応できない 日本版ライドシェアは、許可されるまでに時間を要し、突発的な需要に対応しづらく、また、法定協議会で議論する仕組みとなっていない | <ul style="list-style-type: none"> 広域連合や一部事務組合、法定協議会が実施主体となるか不明確化であり、営利事業者が主体となることができない |
| 長野県内における取組 | <ul style="list-style-type: none"> 長野県では「信州型広域バス路線支援制度」で県独自に「幹線」を整理、支援 松本市では「エリア一括協定運行事業」により「公設民営」型のバス運営に移行 | <ul style="list-style-type: none"> 長野県では令和6年5月に「長野県タクシー供給不足対策連絡調整会議」を設置し、情報共有及び課題等を議論 | <ul style="list-style-type: none"> 長野県では平成27年度から事務・権限が委譲されており主体的に関与 また、令和6年度から「交通空白」輸送確保支援事業を創設し、新たに3者が公共ライドシェアを開始 |
| 論点 | <ul style="list-style-type: none"> 地方が独自に幹線やフィーダーを選定・支援ができるよう基金や新たな交付金の創設など地方に財源を委ねる必要があるのではないか | <ul style="list-style-type: none"> タクシーの営業区域外旅客運送について、ガイドラインの作成や手続の簡略化が必要ではないか 日本版ライドシェアについて、法定協議会での協議により必要台数を決定するなど、さらなる規制緩和が必要ではないか | <ul style="list-style-type: none"> 「交通空白」解消に向けては、多様な形態による移動（例：複数市町村を跨ぐ輸送を広域連合等が担う、スキー場事業者が観光客をスキー場や周辺観光地へ輸送する）が想定されることから、実施可能主体の拡大が必要ではないか² |

3 地域公共交通の司令塔のあり方

現状・課題

- 人口減少が急速に進展する中、特に小規模な市町村では、人的・財政的リソースは今後さらに不足
- 一方、広域的な自治体にわたる事務を共同で処理するために設置される広域連合は、**地域公共交通計画の策定主体にはならず**、また、広域的な取組に対する補助の上乗せなどインセンティブが少ない

長野県内における地域公共交通の司令塔

- 令和7年4月に木曾広域連合に「**交通政策室**」を設置し**地域公共交通を牽引**

県と町村、広域連合の連携強化、広域幹線の安定した運行・管理体制を確保するため、執務室を県木曾合同庁舎内の同一空間に設置

体制：県職員併任3名、町（木曾町から派遣）職員1名、広域連合職員1名

執務室：県木曾合同庁舎3階（県木曾地域振興局企画振興課横）

内容：木曾郡法定協の事務局として、運行開始までの手続き、運行開始後の管理等を担う

➡ **令和8年度には、より県と広域連合との連携強化を図る体制を検討**

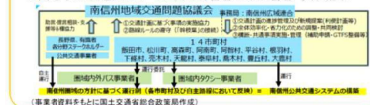
- 南信州広域連合では、「**交通空白**」解消に向けて「**エリア運行管理組織**」として**共同運営化の推進**

南信州広域連合の取組が「交通空白」解消パイロット・プロジェクト実証事業として採択



南信州広域連合（長野県南信州地域）

- エリア運行管理組織に換る共同運営化の推進として以下の取組を実施
- ・ 圏域内のヒートマップの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
- ・ 路線・サービスの見直し
- ・ 人材の転送、運転者確保
- ※圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車



論点

- 「地域における司令塔役」の担い手は、大都市部と地方部では実情が異なることから、誰が中心となるかは一律ではない
- 都市圏を除く地方においては、事業者間連携も重要であるが、広域的な自治体間連携がより重要
- 小規模市町村の多い地域では、長野県内事例のように、広域連合が「地域における司令塔役」を担うことがあり得るが、そのような広域的な自治体間連携による取組を後押しするための制度構築が必要ではないか

【参考①】長野県地域公共交通計画

○令和6年6月に「長野県地域公共交通計画」策定

◆計画区域：長野県全域 ◆計画期間：令和6年度～令和10年度 ◆計画のポイント：「通院」「通学」「観光」の移動保証

| | |
|--------|--|
| 目指す将来像 | 自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。 |
| 基本的な方針 | モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。 |
| 計画の目標 | ①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ②通院・通学・観光に必要な移動の保証 ③公共交通におけるサービスの品質保証 |

| | |
|-----------------|---|
| 地域公共交通ネットワークの構築 | <ul style="list-style-type: none"> ●【広域高速交通軸（三大都市間連携）】【例：北陸新幹線、県外高速バス等】 交通事業者が主体となって維持・確保を図る。 ●【主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）】【例：鉄道、県内高速バス】 県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。 ●【幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）】【例：鉄道（別所線、上高地線）、バス（地域間幹線系統）】 県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。 ●【準幹線（市町村間連携）】【例：路線バス】 沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。 ●【支線（市町村内連携）】【例：路線バス、デマンド】 市町村が主体的に維持・確保を図る。※観光地へのアクセスは観光事業者とも連携して確保を図る |
|-----------------|---|

| | |
|--|---|
| 保証すべき移動 | 保証すべきサービスの品質（品質保証） |
| 公共交通等を利用して… ・通院…圏域の中核的な医療機関に通院できる ・通学…圏域内の高校に通学できる ・観光…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる | <ul style="list-style-type: none"> ①ダイヤ・便数 ・通院…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる ・通学…始業前に通学できる、授業終了後・課題活動終了後に帰宅できる ・観光…円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる ②決済環境…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている ③情報提供…バス路線情報等を検索できる環境の整備+最新情報の維持 ④拠点整備…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている ⑤定時性確保…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている |

| | |
|-------|---|
| 施策・事業 | <ol style="list-style-type: none"> 1 地域公共交通の担い手の確保 ・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援 等 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 ・地域鉄道路線の維持、安全性向上等 ・県内高速バス路線の確保・充実 ・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保 等 3 利用しやすい地域公共交通の実現 ・キャッシュレス決済環境の整備推進 ・公共交通情報のオープンデータ化の推進 等 4 移動における脱炭素化の推進 ・モビリティマネジメントの推進 等 |
|-------|---|

| | |
|--|---|
| 施策の方向性 | 関係者間の役割分担の原則 |
| <ol style="list-style-type: none"> 1 地域公共交通の担い手確保 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 3 利用しやすい地域公共交通の実現 4 移動における脱炭素化の推進 | <p>県 広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段（主要幹線、幹線）の維持・確保（バス路線の運行費支援、地域鉄道路線に係る関係者の話し合いの場の設置、市町村のサポート 等）</p> <p>市町村 隣接する市町村間や市町村内における移動手段（準幹線、支線）の維持・確保、観光地へのアクセス確保</p> <p>事業者 自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上</p> <p>県民 公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する</p> |

| | |
|----------|--|
| 主な指標・目標値 | <ul style="list-style-type: none"> ○県内公共交通機関利用者数 R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人 ○県民一人当たりの公共交通利用回数 R4：40.6回 ⇒ R10：50回 ○乗合バス事業者の運転手数 R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人 <p>◆目標設定の考え方：コロナ前水準までの回復を目指す</p> |
|----------|--|

【参考②】長野県における「観光の足」の確保に向けた取組

長野県地域公共交通計画における「観光の足の位置づけ」

| | |
|---------|--|
| 目指す将来像 | 自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。 |
| 計画の目標 | ①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ②通院・通学・観光に必要な移動の保証 ③公共交通におけるサービスの品質保証 |
| 保証すべき移動 | 通院…圏域の中核的な医療機関に通院できる 通学…圏域内の高校に通学できる 観光…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる |

➡ 保証すべき移動に「観光」を位置付け、「通院」「通学」とともに品質保証の実現に向けて取組を実施
「観光の足」の確保に当たっては、令和8年6月から導入予定の宿泊税の活用も検討

長野県宿泊税の活用による取組 ※R8.6.1施行予定

| | |
|-----------|--|
| 取組の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・納税者に税導入の効果を実感いただけるよう、施策・地域を極力重点化して実施 ・地域の独自性を尊重しつつ、県と市町村が一体となり、施策の方向性を共有した上で観光振興に取り組むため、市町村交付金制度を創設 |
| 想定される主な用途 | <ol style="list-style-type: none"> ①長野県らしい観光コンテンツの充実（例・自然公園等の利用環境整備 など） ②観光客の受入環境整備 ⇒【信州観光MaaS】の実装及び観光DXの推進 ・観光における移動保証の実現 の取組等を実施 ③観光振興体制の充実（例・観光地経営組織（DMO）の機能強化 など） ④市町村交付金 徴税経費を除く税収の最大1/2を市町村交付金として交付し、市町村域における観光振興も推進 ⇒市町村域における二次交通の充実への活用も想定 |

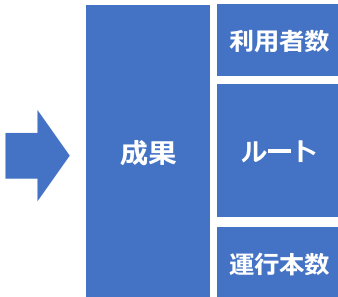
【参考③】松本市におけるエリア一括協定運行事業

- 路線バスを社会インフラに位置付け、松本市が制度設計・費用負担し、民間事業者が運行
- 松本市がバスのルート、運行本数、運賃を設定

エリア一括協定運行事業

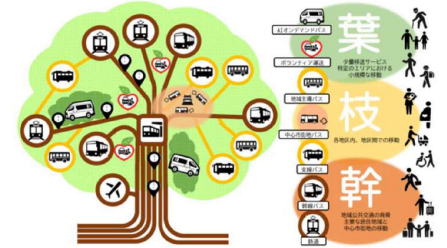
- ・地方公共団体が乗合バス事業者その他の交通事業者との間において、交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数、費用負担その他の実施方法に関する協定を締結（1対1、1対複数、複数対複数）
- ・当該協定に基づいて運行系統を運行する事業であって、利便増進実施計画に当該協定に定められた実施方法に関する事項が記載されたもの

| 項目 | 松本市のエリア一括協定運行事業の内容 |
|---------|---|
| 締結主体 | 松本市・アルピコ交通（株） |
| 協定期間 | 5年間【R5.10～R10.9】 |
| 協定の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通サービス購入費として、協定期間内の負担金、負担金算定方法を規定 ・エリア内の赤字及び黒字全ての路線が対象 ・官民の役割分担を明示し運行内容を規定 ・事業改善に伴うライセンス料は、一定額まで事業者へ帰属（一定額以上は応分に帰属（リスクも同様）） |
| 官民の役割分担 | <p>松本市：運行水準の設定（ルート、起終点、1日の運行本数及び運賃水準）</p> <p>アルピコ交通：運行、タイヤ・仕業の設定、車両調達・修繕・管理及び事故対応</p> |



利用者数 R5 → R6 **108,900人増加 (4.8%↑)**

- ・市民意見を反映した再編
- ・幹線、支線の統廃合
- ・長大路線の分割 → 経費削減、運転手の負担軽減
- ・交通空白地解消に配慮した路線配置
- ・運行本数、運行時間帯を乗降データに基づき効率的に設定
- ・運転手不足による廃止減便なし



【参考④】木曽地域における取組（広域連携による路線の再編・利便性の向上）

木曽地域公共交通計画 ※R6.3策定（R7.3改定）

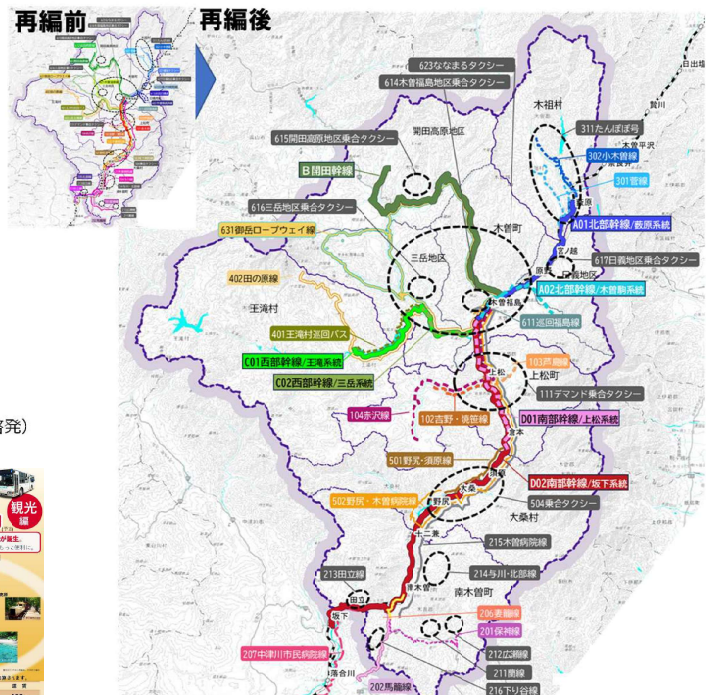
基本方針 地域の日常生活と来訪者の移動を支え持続可能性の高い公共交通ネットワークの実現

- 計画の目標**
- ①地域公共交通ネットワークの再構築
 - ②利便性の向上
 - ③地域公共交通の持続可能性の向上

木曽地域公共交通利便増進実施計画 ※R7.3策定

- 利便増進事業の内容**
- (1) 広域幹線の新設事業
 - (2) 支線の再編・運行事業
 - (3) 統一運賃基準の導入事業
 - (4) 運行環境改善事業（結節点の整備、デザインの共通化 等）
 - (5) 利便性向上事業（キャッシュレス決済、新規車両の導入 等）
 - (6) 利便増進事業に関連して行われる事業（利用促進・啓発）

【利用シーンごとにチラシを作成し広報を予定】



J R ローカル線に関する提言

(第4回「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」提出資料)

令和8年2月18日
長野県知事 阿部 守一

1

本日の論点

- 1 J R ローカル線に関する提言
 - ① 国の責任の明確化
 - ② J R の内部補助のあり方
- 2 県内ローカル線に係る J R 三社の連携に関する提言

2

<長野県における地域公共交通への公的関与の強化>

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
⇒路線バスの赤字を貸切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**自助努力を前提として存続することは困難（国や県の支援が不十分）**
⇒県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民等の移動に影響を与えるとともに**新たな「交通空白」が生じる可能性**

信州型広域バス路線支援制度

【基本方針】

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化（事業者の経営基盤強化）**
- 利用実態に即した運行形態、走行経路へ見直した**路線を支援対象路線に（最適な交通ネットワークの構築）**
- 処遇改善に必要な経費を支援単価に加算（人材の確保・定着）**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る**

【制度詳細】

| | | |
|-------------|------------|---|
| 運行経費補助 | 支援方式 | 運行経費の1/2を支援単価とし、走行距離に応じた定額補助方式 |
| | 支援スキーム | 1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額 |
| | 1km当たり支援単価 | 運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費 |
| | 処遇改善加算 | 1km当たり運行経費×経費に占める人件費割合×2か年分の賃上げ率 |
| | 支援上限 | 運行経費 - 運行収益 |
| バス事業維持・確保補助 | | 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援 |

長野県の考え方

- これまでの公共交通は事業者の自助努力・欠損補助が基本。**都市圏を除く地方においてはパラダイムシフトが必要であり、民営ではなく行政主導による取組が必要。**

3

1-1 JRローカル線に関する提言①

課題

<JRローカル線に対する責任が不明確>

長野県では、市町村を跨ぐ広域的なバス路線については、**県の責任において維持確保を図る**という考えの下、**財政負担を大幅に拡大し、赤字補填に留まらない、運行経費の半分を支援する制度を構築。**

運賃収入で移動の足を維持するという考えでは、人口減少という局面に対応できず、発想の転換をする必要がある。

国への提言

<全国ネットワークに関しては国が責任をもって取り組むべき>

➢ JR路線については、都道府県をまたぐ全国的なネットワークを形成するものであることから、他の交通モードに転換する場合も含め、**その存廃及び存続する場合の財政負担等については、国が統一的に責任をもって取り組むべきではないか。**

4

課題

＜JRローカル線を支える内部補助の考え方が不統一＞

JRローカル線については、路線ごとに見た場合には、不採算の路線があっても、各社の内部補助により維持されている。

しかし、現在のような個々のJRに任せただけでは、各社ごとの考え方の相違により、JR会社及び路線によって対応に差が生じる可能性があり、全国的視点に立った対応が必要。



国への提言

➤ JRローカル線を支えているJR各社の内部補助について、全国的な視点でどう考え、どう求めていくのか、国と事業者で協議を行い、一定の基準を作るべきではないか。

2 県内ローカル線に係るJR三社の連携に関する提言

- 長野県は全国で唯一、JR三社（東日本、東海、西日本）が存在。
- 各社間の接続も十分でない面もある。
- サービスも各社完結のものが多い。

＜接続時間例（特急「あずさ」⇒特急「しなの」乗換）＞

- ・東京方面から長野方面、名古屋方面に行く際に、特急間の乗継で接続時間が長くなっている時間帯も。

| 乗継パターン | 令和7年度ダイヤ | | |
|------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 到着 | 待合せ | 出発 |
| あずさ（新宿→松本） ↓（乗継） しなの（松本→長野） | 13:35 14:35 18:29 | (31分) (31分) (45分) | 14:06 15:06 19:14 |
| あずさ（新宿→塩尻） ↓（乗継） しなの（塩尻→名古屋） | 13:25 14:25 19:31 | (41分) (38分) (72分) | 14:06 15:03 20:43 |

＜JR三社の縦割りによる県民サービスへの影響＞

- ・各社縦割りのサービスにより、同一県内の移動の利便性に影響も。

- 企画きっぷ・割引きっぷ
各社のエリア内完結型の商品が多い
- 交通系ICカード
各社のエリアを超えた利用ができない
- きっぷのネット予約システム
利用者自ら各社システム間の連携をする必要



課題

< J R 三社の連携に課題 >

J R 各社の区分は、国鉄時代の鉄道管理局に由来する区分であり、県境を考慮しない分割となっている。一方で各社のダイヤやネットワーク、またサービス（企画乗車券等）などは、各社ごとに最適化が図られている。

そのため、長野県では同じ県内であるにもかかわらず、接続に不都合が生じるだけでなく、サービスも十分に得られないなど、県民の移動や利便に不都合が生じている現状。



事業者への提言

➤ J R 各社は全国鉄道ネットワークの一部を担う者として、各社間のより一層の連携をとるべきではないか。

とりわけ同一県内で移動することが多い、県民の移動の利便を十分に考慮していただきたい。