

第4回長野県公共交通活性化協議会

日時：令和5年(2023年)3月24日(金)

10時30分から12時00分まで

場所：JA長野県ビル12階C会議室

1 開 会

2 松井副会長あいさつ

皆様本日は大変ご多忙のところご出席いただき感謝。会長に代わりご挨拶を申し上げます。

日頃より交通事業者の皆様はじめ、皆様にはコロナの影響、原油価格の高騰など大変厳しい経営環境の中であるが、事業を継続していただき感謝申し上げます。

また、5月の連休明けにはコロナの2類相当から5類という形の変更が予定されており、一定の対策のもと、普通の生活に戻ることが待ち遠しく思っている。

本協議会は、令和3年の11月に第1回を開催し、以後、新しい地域公共交通システムを官民連携でつくりあげるべく、委員の皆様のお考えを一つにして取り組みを行っているところ。

また、昨年10月に開催した協議会において、「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」という方針を決定している。それを踏まえ、現在長野県各地域で地域連携ICカードの導入に向けた意見交換を実施しているところ。

本日の会議事項は、地域公共交通計画の骨子や、地域連携ICカードの導入、また公共交通情報のオープンデータ化の推進等について協議させていただく。

委員各位におかれましてはそれぞれの立場から忌憚のないご意見を頂戴いただきたい。

3 議 事

(1) 地域交通計画の骨子について

【JR東日本(株)長野支社 園田委員】

まずはキャッシュレス化について、地域連携ICカードに統一して推進していただくことに感謝を申し上げます。

地域連携ICカードは、利便性の向上は当然としても、お客様の動き、ODデータを事業者別に取り入れるということも大きなメリット。こちらも活用しながらあるべき交通体系の構築に役立てていただければと思う。また、Suicaの自社線の拡大、長野支社内の拡大については、今後とも引き続き全力でやっていきたい。

もう一つは、公共交通の件。私たちが線別収支を公表したところであるが、どのように鉄道を活性化できるかというのが、私たち、そして沿線の自治体の皆様にご協力いただきながら一生懸命勉強を始めているところ。いろいろ勉強を進めると、観光面では、ニーズ拡大の兆し、もちろん、インバウンドもかなり戻ってきているし、お客様の中でも非常に強くなってきている。プラスして、Z世代、10代後半から30代前半の方々は、車をなかなか使用したくないという世代と分析されているため、その方々の観光ニーズは公共交通を活性化する一つの切り札になると考えている。そういう観点でも今いろいろ勉強しているところ。

一方、生活利用という意味では、沿線人口が減っていく中で、鉄道というのは、生活利用、いわゆる通勤・通学利用というのが大部分を占める。将来にわたってどうかという意味では非

常に厳しい状況が今後も続いていくと思っている。このままいくと、鉄道が鉄道として成立しなくなってくる時代も必ず訪れる。

そうしないために、私たちも一生懸命頑張ってるところではあるが、これから公共交通計画を立てていく上で、公共交通の役割分担が本当のニーズと合ってきてない部分があると感じている。

例えば、集落が分散しており、自家用車の送迎がかなり負担になってきているというように、必ずしも、人の動きのニーズと提供してる交通サービスがマッチしない部分があるのではないかと考えており、それが公共交通の衰退の一つの原因になっていると思っている。

今回、公共交通計画を立てるにあたっては、実際の移動ニーズを把握し、既存のものを単に組み合わせる情報提供するという事に留まらず、実際の人の動きがどのくらいあるので、そのニーズを満たすため、あるいはその期待値を含めたニーズに対して、どのような公共交通を提供するのが地域の方々、そして観光で来られるの方々にとって一番いい形になるのかという観点で、公共交通のあり方を考えていただきたい。

そういう意味では、拠点と軸の階層イメージもあったが、移動ニーズに則ったものをしていただきたい。

どのくらい移動ニーズあるかということ、どのように把握するかということも課題だと思っているが、そこをpushしたうえで、検討をお願いしたい。

【長電バス（株） 鈴木委員】

今回の保証する品質の中で、ICカードの導入、GTFSのオープンデータ化については経済的支援も含めてメニューに加えていただき感謝。

ただ、非常に気になるのが2ページにある運転手不足への対応という問題で、こちらが課題の提示だけで解決方法が出てこない。これは非常に難しいところで、理由はいろいろあるが、根本的になり手がいない。なぜ、なり手がいないかというと、給料が少ないのに責任が重い、あるいは業務内容がハードであるというようなところで、会社間の運転手の取り合いになるなど、業界自体が人材不足に陥っている。

この課題がある限り、便数の品質などを充足できるかということ無理で、根本からそういう問題がある。原因としては、委託事業や補助事業が、現状では欠損補助という形になっており、この事業をバス事業者が請け負ったとしても、利益の出ない構造になっている。利益が出ないというのはどういうことになるかということ成長できないということになる。設備投資もできないし、人件費を上げていく原資もない。これがない中で今までバス事業者というのは、補助事業に取り組んできた。

資料の中にも、民間主導で公共交通を維持していく構造が限界にきているという記載があるが、10年以上前から限界にきている。それを交通事業者が維持をし続けているという状況であり、これが新しい課題では決してないことを理解いただきたい。持続可能な公共交通にするためには何が必要かということ、それを担っていくバス事業者やタクシー事業者等の交通事業者、さらにそこで運転に従事する者がいなければ、いくら計画を立てたとしても実行に移せないというところをご理解いただきたい。

今までの補助制度の仕組みから一歩進んでいただき、きちんと委託事業で利益が出るという構造を作っていただきたい。

【アルピコ交通（株） 植松委員】

資料の施策の方向性でも示されているが、県内の高速バスへの支援についてぜひ計画に盛り込んでいただきたい。

県下を縦断するような、長野市と松本市を結ぶ路線を、当社で運行しており、また飯田市と長野市を結ぶ路線を、伊那バス、信南交通と三者で運行しているところ。コロナによる利用者の減少と、それに伴うダイヤ減便で更なる利用者減という現実になっており、利益を上げられていないという現状。オンラインの急速な普及もあり、移動の需要がすべて戻ってくるということはないと思うが、通学や通勤など、県内の大事な足を担っていると考えており、また今後のリニアの開通を見据えると、県内を縦断するバスというのは、新たな県内観光の移動手段になる可能性があると考えている。現状の減便された便数では、それらの需要には応えきれず、しかしながら増便する体力は事業者には乏しい。お客様への運賃転嫁も度重ねて行ってきたが限度がある。

需要に応じた便数が運行されるのは、県民益に資するものと考えため、行政の関与と支援を期待したい。

【大桑村住民課 木下委員】

基本方針における利便性の向上ということは木曾においても、公共交通の充実ということで、進めていかなければならないと思っているが、木曾郡では、公共交通事業で運転手は38名となっており、そのうち、60歳以上が26名、全体の68%を占めており、かつ71歳以上が10名おり、運転手の確保がかなり厳しいと思っている。

やはり、運転手の確保という土台を計画に入れ、ICカードの関係と並行して、というよりも先行して、取り組んでもらいたい。

【長野県私鉄労働組合連合会 若林委員】

先ほどから皆さんから発言があったとおり、運転手不足についてはかなり深刻な状況。コロナ禍の中で年収が100万円近く落ちている従業員・組合員・運転手がいた。その中で、どうしても離職をせざるを得ない状況に追い込まれている。

併せて、運転手不足の関係でいうと、県内だけではなく、都市部のバス会社もかなり深刻な状況になっており、共同運行しているところになると、例えば3大都市圏を含めて県内で共同運行している相手方のバス会社も運転手がいなかったため、県内との連携が不可能であるような状況が見えてきている。長野県だけでなく、共同運行してる相手方との連携をしないと、利便性の確保やネットワークの構築ができないということがあると思っている。

さらに、社会全体が少しコロナから戻りつつあり、バスの関係もかなり戻ってきているが、ダイヤの確保するために、運転手の公休出勤や休日出勤が多くなっている。そうすると、安全性の確保が心配。そこも含め、運転士不足への対応というのは力強く対応していかなければいけないと考えている。

【名古屋大学 加藤委員】

いくつか疑問がある。

まず目指す姿を県の総合計画から引用しているが、通院・通学などの日常生活を送ることだけしかこの地域公共交通計画に紐づけされないのか。先ほど観光の話もしたが、観光のためにもう少し便利にしていかななくてはいけないといったことは、この計画には全く入らないのか。そこが収益の出るところなので、そこを充実していかないと通院・通学の方に恩恵がこないのではないかとと思われる。

そうしたときにこのような狭い範囲の目指す姿でいいのか疑問があるというのが1点。

2点目として、最適という言葉の説明がどこにもなくてわからない。最適という言葉は、国の検討会でも本省の担当が最適という言葉を出したが、今は消されているのではないか。

ここで最適という言葉を私なりに解釈すると、先ほどの誰もが安心して通院・通学できるようなるべくお金がかからないやり方でやるということに感じる。

通院・通学でいいかどうかは申し上げたが、今ほど意見があったように、なるべく安くするために補助金を十分出さなくて、結果として投資ができずに色々なところで問題が起こっているという状況を生んできたところなので、単純になるべく安くということの良いのかということについては、考えなくてはいけない。それだとしたらまずいので、違う考え方をしなくてはいけないのではないかとということが2点目。

そのときに、運転手不足の話が出たが、運転手不足も運転手だけではなく、例えば整備士とか、他にも鉄道であれば保線等の部分も足りないのではないかと。

つい運転手を見てしまうが、公共交通全体として足りないところがあるのではないかとすることは個人的に問題意識としてある。なぜ運転手が来ないのか。これは待遇が悪くて給料が安いからということもあるが、それとともに先が見えないからではないか。例えば長野県として、公共交通がいつまであるのかわからないことだとしたら、そのようなところで、かつ待遇が悪ければ誰も来ない。

この計画でできることは、長野県はずっと公共交通を維持して、ちゃんと住める地域であり続けるようにやっていきますと、そのためにあなた方がいないとできないというメッセージを出すことだと思う。

そのことをこの計画を作って公表するときに打ち出す。言い換えれば、長野県では運転手はそれなりの待遇でずっと働けるということが長野県であり、つまり定住していただけるようになる。そういうことをメッセージとして出さなければ、他のところと取り合ったときに負けてしまう。他のところと取り合っている場合ではないと思っているが。

最低限そういうことが言えるような計画でないといけな。長野県が持続可能であるため実際に必要なことだと思えば、そういうことが政策の方向性としてあるべきではないかと思う。

運転手不足への対応や、その他色々な要員が足りないことについては、例えば、現在広島では事業者が集まって新会社を立ち上げ、運行管理やダイヤ作成を共通化していくという構想があるが、そういうことがあってもいいだろうと思う。

エリア一括はどちらかというと、運行に対して、協定を結ぶことで、例えば10年間は協定を結んだ会社がサービスを担っていくことを確立することであるため、先ほどの持続可能などいうところに資することとなる。これを長野県の全体でいろいろなところでやっていかなくてはいけないということも具体的に出てくると思っている。

そういったことも盛り込まないと、とてもここで書いたことが実現できるとは思えないので、計画に書かなくてはならない。

それから皆さんの発言に需要とニーズという言葉があったが、これは交通計画の世界では需要とニーズという意味が全く違っており、需要は現在の皆さんが気づいている使いたいという気持ちで、それだけだとどんどん後ろ向きになる。今使っている人は、まさに通学とか通院でやむを得ず使っている人ばかりということになったら、やむを得ずという人は高校生もいるし、高齢者も運転できる人がこれから増えてくるので決して増えない。そうなる先細りであるため、運転手のモチベーションにも繋がっていかない。

だから我々が見なくてはいけないのはニーズ。ニーズとは、潜在的にこういうサービスを提供すれば、皆がそれだったら使いたいねと思えるような、そういうものを作っていくこと。それをやらないと、とてもこの話はやっていけない。つまり仕事をする事で地域が良くなっていくことに対して、事業者も運転手もやる気が出る。結果、それはとても大事な仕事なのできちんと収益とか給料が出ると、そういう長野県ですと宣言する計画でないといけなと思うし、そうでなかったら全く成り立たなくなる。

あと長野県はいろんなバス会社や鉄道会社があるが、情報提供の品質、あるいはいろんな品質があるが、この品質の中に、例えば長野県の公共交通に関するバス停などの案内板を全部統一するとか、長野県でバス停といたらこれとか、長野県で駅を降りたらそこには必ずバスの案内板やタクシーの案内板があり、そこには大事なことが書いてあって、かつどこでもフォーマットが同じなので見やすいしわかりやすいというような品質が必要ではないか。

それをインターネットに上げ、検索したら出るようにするとわかりやすさが拡大する。例えばそういったことを県で統一するのだったら県の役割で、そういうことも入れておかないといけない。

地域間幹線については、参考資料にあったが、通学とか通院というのであれば、当然高校や総合病院が行き先の中心となるため、そういった言葉がここに全くないのが不思議。青森県の計画だったら高校と病院ばかり書いてある。まず高校と病院に行けるようにすることは大事だとするのであれば、そういうところを意識する必要があるのではないか。これは高校とか病院の配置計画とも関係することであり、逆に市町村からすれば、それがなかったらあるいはそこに行けなかったら、その地域はやっていけないってことになる。他人事じゃない話となる。

高校や病院、駅やターミナルに対してきちんと行くことができることを確保することが、ひいては東京に行けるとか、逆に東京や名古屋から来てくれるということに繋がるが、その根幹として高校や病院にきちんと行けるということをやるんだと位置付けないとこの参考資料は生きてこない。

最後に、高速バスとか鉄道のネットワークについては、具体的に、通院・通学だけであれば必要性は出てこない。そこがなぜ必要かということを書いていかないとこの計画が一貫しなくなる。これは明らかに、県全体としていろんなところに行ける、あるいは外から来ていただけるようにする。つまり、圏域の中だけで用は足せない、あるいはそこだけで動いているだけだったら楽しくないということであったとしたら、その間を動けるような交通、例えば大学とかであれば高速バスや鉄道を使わないと行けないなど、そういった日常的じゃないかもしれないが、時々そういうことをしなければいけないというものに対してきちんとサービス提供することが必要。そこについては、今まで収益性が高かったところであるが、高速バスの収益がなくなったという中で、なぜ維持しないといけないかということは、一つの柱としてあるべきではないか。

(2) 地域連携 IC カードの導入推進について

【アルピコ交通（株） 植松委員】

できるだけ全県で統一のカードとなってくれた方がありがたい。

当社では圏域をまたいで、バス路線を運行しているため、複数のカードブランドが発行されると、いろいろなコストの増加が考えられる。先ほど、加藤先生からも発言のあった品質の話にも関係するが、全県どこに行っても同じようなスタイルが望ましいと考えている。

【長野市交通政策課 湯本委員】

長野市では、現在 KURURU という独自のバス共通 IC カードを運用している。

これについて、長野市を含んだ市町村で、地域連携 IC カードを次期共通カードとして運用することについて、長野市公共交通活性化・再生協議会で決定しており、令和7年春に向けて準備を進めている状況。

(3) 公共交通情報オープンデータ化の推進について

【松本市公共交通課 柳沢委員】

オープンデータについては、県で予算を確保いただき、松本市においても4月からオープンデータ化され、各社の経路検索等で反映されることになる。

松本市では、公設民営化を進める中で「ぐるっとまつもとバス」ということで市も主体となり、バス路線の維持に努めていくということで取り組んでいるところではあるが、その関係で、地元への説明や学生との対話の中で、経路検索だけではなく、「信州ナビ」のわかりやすい活用や運行状況等がわかるようなものを、QRコード等を活用し、自分の乗りたいバスがどこにいるかということがわかるような状況を作ってもらいたいという意見を多くいただいている。

信州ナビの今後の方向性について考えがあれば伺いたい。

【事務局 企画振興部宮島次長】

「信州ナビ」については、柳沢委員の発言と同様の意見を多くいただいている。

バスロケーションシステムについては、システムが安定せず、バスの状態が見えないというご意見もいただき、日々、修正等を重ねているが、まだまだ安定しない状況であると認識。

今後、オープンデータ化が図られたことを踏まえ、「信州ナビ」との連携や「信州ナビ」の在り方については、重要課題として検討していきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

今後の対応の部分が本質と認識。立ち上げはできるが継続ができないということが一番問題。立ち上げて継続しないということはデータが古いままとなり、意味がないどころか、外となる。

そうならないように考えなければならないが、前回から何ら進んでないものとするのがいいか。

【事務局 企画振興部宮島次長】

加藤先生の御指摘のとおり、オープンデータの維持管理を継続して行っていく必要があると認識。今回提示できなかったが、早急に検討して提示できるような状況にしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

現状、自治体に講習会をやり、自治体に更新させるというやり方で進めているが、前回の協議会で、本当にそれでいいのかという問題提起をした。

自治体の職員は、ニーズをどうするかということや地域の課題に対応するため、公共交通をどうしていきたいのかを考えるべきであり、データを作るというような事務を行う必要があるのか疑問。

データの更新が大事であると考えるのであれば、自治体が主体的に行うと思う。しかし、全然データの更新を行わないところが見受けられる。データの更新がおろそかにならないよう、どうしたらいいのかということを考えていただきたい。

すべて事業者に委託して、毎年予算を確保するという話かもしれないが、やり方はいろいろ考えられる。

多くがそこを考えずに、立ち上げだけやるため非常に問題だと思っているため、長野県がそうならないようにしていただきたい。

(4) 令和5年度事業計画(案)及び予算(案)について

(5) 意見交換

【JR西日本(株)金沢支社 鹿野委員】

計画の策定に向けて尽力いただき感謝。

公共交通というのは都市の装置だと思っており、地域のまちづくりとの連関が大切と考えている。そういう意味では、基礎自治体も含め、将来に資する議論に繋げていただけるよう進めていただきたい。参考資料の中に、圏域間連携軸の一つとして大糸線を挙げていただいている。弊社は、大糸線の新潟県の糸魚川から長野県の南小谷までの区間を運営させていただいている。実は、輸送密度が1日当たり55人ぐらいであり、ピーク時の20分の1ぐらいまでお客様が減っている状態。この会議は個別線区の話をする場ではないと認識しており、別の場で地域の皆さんと議論していきたいと考えている。この路線については、持続可能な路線としての方策を考えるために、長野県様にも入っていただき、大糸線の期成同盟会の中に振興部会を立ち上げていただき議論をさせていただいている。そういった議論への支援にも繋がるような計画をお願いしたい。ぜひ、一緒に未来に資する、持続可能な交通体系に関する具体的な議論に繋がってほしいと思っている。

【北陸信越運輸局交通政策部 白砂委員】

来年度、長野県の計画が完成予定ということで、基本的なところを事務局から提案されて、地域でも協議をいただき、加藤先生からのアドバイスもいただきながら具体的な計画の作成に入っていくと思っている。

私たちとしても、どんな計画ができるのかなということについて、期待をしているところ。

具体的なことについては、素案の作成過程で落とし込みが始まるのかなと思っているが、国土交通省としては、交通政策もそうだが、都市政策や観光政策等の移動に関係する部分を所管しているため、いろいろな見方や全体的な話ができると思っている。

この協議会で、交通計画を策定していくと、目線的にどうしても地域公共交通が中心となるのは当然であると思うが、そこにはいろいろな要素があり、観光は地域交通を維持していくための大きな収入源であり、そういった移動をどのように生み出していくのかということを見ると、まちづくり等の様々な要素が絡んでくる。

この計画を作るに当たっては、それぞれの地域において、生々しい話題も触れないといけなくなると思うし、いろいろな課題が見えてくる場面もあると思っているので、私たちはいろいろなモード所管しているため、今後も連携を強くしていきながら役に立てるよう頑張りたい。

【名古屋大学 加藤委員】

計画については、先ほど申し上げたことはマストだと思っているため、よく考えていただきたい。

2月10日に地域公共交通活性化再生法改正案が出され、現在国会で審議中であるが、非常に私に対しても、国会議員やマスコミから問い合わせやアドバイス依頼が殺到している状態。国の予算も大きく増加しているし、今地域公共交通でいろいろなことを仕掛けていくことは、非常にインパクトが高いと考えている。

長野県としては、47都道府県見ると全くめちゃくちゃなこと言っているところや計画策定も適当というところが少なからずある中で、まともに取り組んでいるところだと思っているため、

今こういう時に、長野県でははこういうことをやっていくということをアウトプットされれば、それが具体的な制度の骨格になる場合もある。国が制度を決めたら、その通りやるとというのは自治体としてあってはならない。

地域公共交通のことについては、国は分かっているのだから、我々が具体的にこのようにやるということを示さないと駄目。それが計画策定の意味だと思っていただきたい。全国の自治体が実際にやり始めており、その自治体の手法を受け入れてやらなければなくなるため、そうならないように覚悟していただきたい。

ぜひ長野県がきちんと持続可能な地域になっていくために、私も全面的にやりますので皆さんもそういう覚悟でお願いしたい。

4 閉 会