

# 第5回長野県公共交通活性化協議会

日時：令和5年(2023年)9月13日(水)

10時45分から12時00分まで

場所：JA長野県ビル12階B会議室

## 1 開 会

### 2 小林会長あいさつ

ご多忙のところご出席賜り感謝申し上げます。何卒忌憚のないご意見を賜りたい。

長野県はこの4月から交通政策局を作り、長野県総合5か年計画でも公共交通を一つの大きなプロジェクトとして掲げている。知事直轄で、取り組んでいくという意気込みでやっているところ。また先ほど知事からも話があった通り、国の地域の公共交通・デザイン実現会議に知事が参画し、国に対しても意見を述べることができる土台もある。しっかりと公共交通に取り組んでいく所存。

加藤先生に講演いただいたのは令和3年11月に開催された第1回協議会以来になるわけだが、今回の協議会の主たるところは、公共交通計画を策定していかなければいけないが、加藤先生からのお話にある3Kの視点などが、計画に記載できているか非常に不安なところ。今日のところは、素々案ということで、皆様からご意見を頂戴し、加藤先生の目指すお出かけが楽しい長野県にしていきたいと思っているところ。本日はよろしくようお願い申し上げます。

## 3 議 事

### (1) 長野県地域公共交通計画の素案について

【東日本旅客鉄道(株)長野支社 大川委員】

資料1-2の中でスケジュールをご説明いただいた。今回の全体会議と地域別部会との関係が書いてある。全体会議は個別の議論をする場ではなく、幹の話をする場だと思っているので、地域別部会の中で、皆様をご利用いただいている公共交通のモードに対して、利用者の関係から採算が合わなくなっている等の課題を踏まえて適切なモードをもう一度議論をする役割も地域別部会の役割として検討されているのか。それとも、全体会議の中で検討をしていくのか。

【事務局 交通政策課丸山課長】

当然、地域において移動のニーズに応じて適切な移動手段があるべきだと思う。地域別部会は地域における関係者が集う場であるので、地域別部会で検討されることが望ましい。スケジュールの関係や、計画自体が進歩しながら次の段階へ進んでいく性質もあり、最初の策定する段階までに全ての議論ができるかということ、そうではない部分もあるが、地域別部会の役割としてはそういった部分も当然、入るものと考えている。

【東日本旅客鉄道（株）長野支社 大川委員】

課題認識を共有していただきながら今後ゆっくりと検討していくのか、スピード感を持って検討していくのかはそれぞれの課題によると思うので、そういったことも踏まえて議事進行の方をお願いしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

大事なポイントであるが、地域公共交通計画を策定したあとに1年以内に計画に位置付けた路線を退出するケースが見受けられる。計画策定しているときに、維持が難しいと事前に議論ができれば、議論をした上で計画には現状暫定的に記載しているが、見直さなければいけない等は書くことができる。逆の言い方をすると、5年の計画で9ページの図に書くということは、法令上にそこまでの意味は無いが、基本的に5年間運行する約束をしているということになるはず。

地域間幹線計画は、フィーダーであっても、幹線であっても、3ヶ年の利用状況を出すということは、3年間継続して運行する約束だということ。これはわかってない方がおられるかもしれないが、3年間というのは高校生からすると、高校に入って3年間は路線があるから、高校に通学できる保障になる。計画で約束しているから通学できるということ。途中でその計画を変えるというのは非常に重い。

ただし、当然事業者として運行することが難しくなったら、無理に運行を続けるのもおかしいこと。だからこそきちんと議論するのが協議会のあるべき姿。そうでなければ、「勝手に運行をやめた」とか不信感だけ残ってしまう。そういった事例が日本中にある。事業者として、個々の路線が今の運行方法で続けることが可能かというのは、早めに言っていた方がいいなと思う。

ちなみに南信州の場合は、信南交通が全部やめると新聞で報道され、私は非常に驚いた。ある程度厳しいと予想はしていたが、当時は協議会などまだなかったので、どうしようもなかったとも言える。だが、この協議会はこの先5年間長野県で何を行うのか議論する場である。そういう場であるから、この先5年で予想されることを言っただけだと、予想されれば手が打てることになる。この先5年間、変わることはあるかもしれないが、路線が一切なくなってしまうことはないというふうに交渉できる計画になるはず。

逆に、この計画に書いたらこの先5年間変えられないという5年縛りもよくない。以前の再編実施計画も同様だったが、計画に書いたら5年間変えられない。具合が悪くても変えられない。今の利便増進計画はそれに近い状況があるような気がしているが、そうではなく、コロナも含め様々なケースがあり得るので、何かあれば臨機応変に動けることは担保しながらも、基本的には、5年間運行する約束だということを念頭に置いたときに、約束しきれないのであれば事前に議論するのがいいのではないか。この協議会では重点的に検討する路線や、サービス継続事業の可能性について議論する。サービス継続事業は私が提案してできた仕組みだが、このままの状態では自分たちで手が打てなくなりそうだというときに、早めに報告していただい

て打てる手を打っていく仕組み。そんな仕組みもあるということも知っていただいたら、この計画の意味も深まるのではないか。

**【バス協会 松井委員】**

バスだけの問題ではないが、現実に業界の人手不足が生じている上、来年4月の2024年問題が直前に迫っている。実態として、運営できなくなるギリギリの個別路線があちこちにあるかと思う。先ほど知事から、行政の関与を高めることや、財政的な中身について話もあった。現時点で起爆剤となるようなものがあるかという点と難しいと思うが、各地区の運行会社の現実を直視しつつ、今できることを続けていながら、実態を考慮して計画を策定していただけるとありがたい。

**【事務局 交通政策課丸山課長】**

計画期間5年という中で、色々想定されることはある。

鉄道だけでなくバスも同じだが、路線が急になくなるという話を受けることもあるので、各地域で現実から目を逸らさずに議論していくことが大事。きちんと計画として考えていく必要がある。

**【名古屋大学 加藤委員】**

まさに地域を支えるための計画を作るという仕事。赤字がひどいとかそういう問題ではない。

人手不足についても、県の総力を挙げて人材育成・人材確保を行わなければならないという位置付けになる。先日、あるところで、バス運転手を養成する学校はないため、看護学校のような養成学校を作ってはどうかという話もあった。長野県も試してもいいのではと思うがすぐには養成できないので、より待遇を高めなければいけない。今のままでは地域公共交通会議等に、人が辞めてしまって運営できないため30日退出したいという話が急に出てくるのは最悪。今の人員の状況であれば数年のうちには違うやり方にしていかなければならないというのは、言っておいた方がいいことではないか。

人材さえ確保できれば続けられるのか、人材がいても続ける意味があるか分からないのか。公共交通絶滅危惧路線のようなものも、やった方がいいのでは。絶滅危惧路線として予告されていけば、地域でも何とかしなければいけないと思うようになるのではないか。はっきりやっていく必要があるのではないか。

そうでないと、いつまでも路線が残るだろう、誰かがやってくれるだろう、お金がないから運営をやめようとしているのか、というように思われているとしたら、地域で何とかしていこうという思いに至らないので、そこはきちんと示していく必要があるのではないかと思う。

**【小林会長】**

例えばネットワークというのは、交通活性化協議会では向こう5年維持していきたいという基本方針を定めた上で、各関係事業者がこの点を課題だと考えているというような話があった際に、ここが困っているから県で何とかしてくれとか、市町村に働きかけをしてくれとか、そのような議論をする場だと思っているが、そのような認識でよいか。

**【名古屋大学 加藤委員】**

よい。むしろ、伊那本線がそうだったと思うが、新しい路線が必要であれば提案があるべき。あるいは集約していくこともあると思われる。

拠点は、新しいショッピングセンター等ができたら変わるとか、あるいはできそうなのでそのような場所を指定してほしいということもありうると思っている。具体的にどこは言っていないが、普通、駅や今あるバスターミナルだと思う。実際はそれらも流動的であるだろうから、そういうことも早めに言っていただくのが良いのでは。例えば、病院の移転であれば、ある程度前から分かっている路線もそこに行くので、ある程度早めに拠点を認定して、そこから色々な結節を配慮するという網掛けをするのがいいと思う。

**【小林会長】**

今回お配りしている全体のペーパーの中に地域編の部分も入っているが、この辺りの路線を本当に考える際には、加藤先生がおっしゃるような高校やショッピングセンター等をどういう公共交通機関で結ぶのかということも具体的に考えていくのであろう。

あるいは、先ほど加藤先生がおっしゃったような、色々な手法の転換または交通モードの転換もあるだろうと思うが、そのような点もひっくるめて、地域の部会では議論がなされてるということではよいか。ぜひそこまで突っ込んで、地域編は特にやっていただくことが必要になるのかなと思うところ。

この場で皆さんご覧になって、今のお話の関係で、現時点でこれに困っているからこの路線は維持できないというものが具体的にどこにあるか。

**【千曲バス（株） 白鳥委員】**

先ほどバス協会の松井専務や加藤先生からも話があったが、喫緊では来年の労働時間の問題。運転手の労働時間を概ね11時間空けなさいとなると、11時間空けるためには、21時には運転手を返さないと朝の通勤時間に間に合わない状況。当社や本日参加しているバス会社さんは、路線バスを維持するために高速・貸切もやっているが、次の仕事に入れられないという状況。今運行している遅い時間のバスについても、地域の利用者の方にとっては遅い時間にあつた方がもちろん便利だが、資料にもあるとおり、運転手不足の中だとダイヤが回っていかない。

もう一度、本当にこの時間までバスを走らせて路線を維持できていくのかということヒアリングして、計画を策定していただきたい。

素案では安定した持続可能な公共交通と謳っているが、これはおそらく机上の空論。朝の高校生中心の通学に特化した形でなければ、安定した公共交通の継続は、今の運転手の数だと当

社では無理。もう一度、特に夜9時以降までバスを走らせている地区の路線は、本当にそれが持続できていくのかということをご各事業者にヒアリングする機会を設けていただきたい。

**【長電バス（株） 大石委員】**

当社も千曲バス同様、深刻な運転士不足に陥っており路線維持が難しい状況である。

計画の素案について、当社の路線、特に地域間幹線系統において、既に補助要綱における要件から外れそうな路線も2系統あるため、その辺りも含めて計画を立てていただきたい。補助要件から外れた場合、各地域や市町村で維持できるかと言えば多分難しいだろう。その辺りを踏まえてお願いしたい。

**【タクシー協会 上沢委員】**

本部会は広域的な議論がなされる場だと認識している。タクシー協会の現状とすれば、少し踏み込んで、市町村の乗合タクシーのmatterになるであろうが、「市町村にタクシーがなくなる」ことを皆さんに想像していただかなくてはいけないような現状になっている。

最終的に先ほど加藤先生のお話の中で人手不足イコール人件費不足というお話がされた。そういう現状も加味された計画にしていれば有難い。

広域的な議論があり、さらに踏み込んだ議論をしていくと次はデマンド交通、という発想もあろうかと思うので、そういったところもご配慮いただければ有難い。

**【西日本旅客鉄道金沢支社（株） 鹿野委員】**

本計画策定により地域公共交通の抱える課題解決に向けてご尽力いただいていること感謝申し上げます。大糸線の厳しさについては前回会議でもお話しした通りで、地域の役に立ててないこと非常に悩ましく思っており、何とかしなきゃいけない路線の一つになるのかと認識している。この計画の中で感じたことだが、7ページに書いている目標や基本的な方針は大変賛同できる。しかし、10ページの各主体の役割、維持確保の方針になると、鉄道やバスの部分に関しては事業者任せになってしまうのが浮き彫りになっていると感じた。

踏み込んだ言い方をすると、県・市町村の役割について活性化や利用促進に留まるのではなく具体的な交通をどうしていくのか、どのような組み合わせで持続可能な交通をみんなで作っていくのか。そのための議論を一緒にやりたいと思っている。その中で事業者として、安全安定輸送を大前提に、できる限り地域の役に立てる交通を提供できるように、好循環への転換を図っていくことも我々の役割ではないかと思っている。そういった趣旨において、各主体の役割として交通事業者による維持確保と書くのではなく、連携しながら、みんなでよりよい交通を築いていけるような、そんな表現に変えていただければと思う。

地域と共に、今よりも利用しやすい持続可能な交通を作り上げたいという考えは全く同じである。基本的な方針に書いてあるとおり、行政の主体的関与のもと、関係者間での連携、議論を後押ししていただけるように、支援いただければ。

**【小林会長】**

基本的な考え方のところは賛同いただいているところではあるが、基本的な方針や、目指すべき将来像は長野県総合5か年計画などから引用してきているところ。今の抽象的表現でいいのか。また、具体的な目標は14ページに記載しているが、この目標も、指標の選択や目標値の設定が適切なのか、もう一度見ていただいて、ご意見お寄せいただきたい。加藤先生から、何のために何をやるのかが重要だと。何のためにやるんだというのが一番重要だという話があった。こここのところは事務局でも検討を行うがご意見いただきたい。

拠点と軸については各交通事業者の皆さんからのご意見もいただきたい。役割分担は、事業者任せではいけないのだという指摘があったが、論点の一つだろう。品質保証については表現が非常に難しい。品質保証こそ加藤先生の講演にあった通り計画の肝にもなってくるだろう。最後は12ページにそのための手段・手法として、県の施策を散りばめている。これに関してもよく見ていただいてご意見をお寄せいただきたい。全体会議の回数が十分にあるわけではない。ご意見ある場合には、個別にお寄せいただきたい。

#### 【名古屋大学 加藤委員】

最後の目標だが、目標を達成するためにどうすればいいかというのが抽象的。目標が達成できたとしたら偶然達成できて良かったとなる。

小豆島の場合は、具体的にこのように路線を変えて、高校も病院もこの位置になるというのが書かれており、それはやると決めているんだ。やった結果として、この数字を目指すため、いろいろ呼びかけたり、いろいろなことをやろうということであるため、あのような計画となっている。

長野県のような広い地域では、それぞれの路線が5年後にどうなるかとか、便数がどうなるかということも不確か。

その中で、例えば高校生に対してどうかと考えると、まさに品質目標が必要で、長野県全体で高校生が通学できるというのは、このくらいのレベルで通学できなければいけないというようなことを目標としなければならない。これは、目的に高校生がきちんと通学できるようにすることを大事にするということが書いてあることの対としてある。目的が高校生の通学であれば、実際に高校生向けの定期券が長野県で何枚売れるかというのが目標だとなれば、より具体的となる。それ掛ける400が利用者数になるため、その数字の増加は目標値に算入できる。そういうことも必要。

先ほど千曲バスがおっしゃった21時台という話が出たが、私の現場だと21時台は高校生からの要望が多い。これは三重県の話であるが、つまり、その時間に塾が終わるとか、帰ってくる人が多いものの、市内の高校生は帰れても、郡部は帰れないから住んでいられない、あるいは親御さんが迎えに来ないといけないという話になる。そういうところだと、タクシーやボランティアでやらなければならない。しかし、目標として郡部でも21時台に伊勢市や松阪市から帰られるようにするというのだけは目標に具体的に入れてある。だから、高校生にそのようなおでかけ品質が必要であるとしたら、そういう目標を入れておく。ただし、それを千曲バスさんができるかどうかという話はある。今の話だと難しいとなっているが、目標に入れるのであればやらなければならないため、どうすればやれるかを考えるとしていく。その結果として、千曲バスで運転手が確保できればやっていただけるかもしれないという話になる。

最初にこういう品質を確保しなければいけない、なぜなら、こういうニーズがあるんだと整理されていないと、抽象的に運転手が足りないからと言っているだけになってしまう。そういうところは分解して考えなければいけないということを思って聞いていた。

特に品質の部分が抜け落ちていて、利用者数という目標に行くことが、ちょっと危うい計画だと感じた。

**【小林会長】**

大変重要なご意見を頂戴した。本協議会もそうあるが、地域別部会も重要と考えている。各地域振興局の担当課も聞いていると思うが、地域編の議論も加速してもらいたい。

**(2) 公共交通におけるキャッシュレス決済の導入推進について**

**【長野市交通政策課 湯本委員】**

長野市公共交通活性化・再生協議会で地域連携 IC カードの導入を進めており、長野市ほか4市町村と2社のバス事業者で取り組んでおり、令和7年春にサービスインを目指してやっている。

これそのものを統一カードとするかどうかというところは、私どもで検討を進めている地域連携 IC カードの仕様等の内容を精査いただき、さらに地域連携 IC カードがどういうものであるかということや実際に導入可能かどうかという議論をしていただくことが肝要であると感じている。

この資料の書き方であれば、長野地域のカードがイコール統一カードと読み取れる部分があるため、こういうカードをベースにというような意味で協力していきたいと考えている。当然私どもが先行している話であることから、皆様方と共有できるところはしていきたいと考えている。

**【事務局 交通政策課丸山課長】**

おっしゃる通り全て乗っかるということではなくきちんと必要なものを考える中で、同じ方向を向いて一緒にやった方がよいのではないかとこのところを、他のエリアも含めて合意できれば、そのような形で進めたいと思うので、またご相談させていただきたい。

**【小林会長】**

それでは長野市公共交通活性化・再生協議会で考えている地域連携 IC カードをベースに今後、具体的な協議を進めていくということよろしいか。

**【南信州広域連合 小椋委員】**

検討を行うことについては、確かに市町村と県の方向性については合意ができているという認識であるが、導入を進めるということについても合意ができるといふうには捉えていなかったなので、その辺りをもう一度確認したい。

**【事務局 交通政策課丸山課長】**

協議会で決めさせていただいたのは路線バスにキャッシュレスを導入するにあたってはこの方式で、ということ。もちろん目指す姿としてなるべく早く、県下あらゆる地域で入ることが望まし

いが、キャッシュレスの手段については当然バス事業者、またコミュニティバスであれば市町村がバス事業の実施主体になっているので、あくまでもその事業主体が導入するものだということを考えると、県としては一定の補助制度は設けているが、無理やりこの方向でということではなく、なるべくその方向で推進していきたいというのが本協議会の立場だというふうに理解している。

【南信州広域連合 小椋委員】

承知した。今おっしゃったところをしっかりと詰めていっていただければと思う。

【小林会長】

南信州広域連合としては何か別の手段を考えているのか。

【南信州広域連合 小椋委員】

当圏域では、例えばアプリを使ったバスの乗車などを行っている事業者もあるので、いろいろな選択肢を含め全体的に考えていったほうがよいと思ったので、発言させていただいた。

【小林会長】

承知した。南信州だけではなく、各地域で別の決済手段が入っているところも既にあるので、またそれぞれの地域で検討をお願いしたい。この活性化協議会としては先ほど加藤先生からもあったが、1枚のカードで県内全域の公共交通機関が利用できるというものを目指していきたいという方向性は共有していると理解している。

各事業者で既に入っている決済手段を否定するわけではなく、それはそれでよいと思う。最終的にはスマホに全部集約されていくものだとか加藤先生もおっしゃっておられたが、そういうことになるかと思うので、よろしくをお願いしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

いろいろな決済手段があるのが一番よいので、好きなものはいくらでも入れてもらえばよい。最低限これは入れておいていただけるとよいというところ。

ただこれはお金のこともあり自己負担もあるのでそう簡単にはいかないという中で、それでもこれはやってほしいということを今ここで言っていると思う。

間違っても今やってるものを止めろとかそんなことは一切なく、あるいはその地域の中だけで入れることを考えてるものがあるのであれば、それはやればよいのではないかと思う。

### (3) 令和4年度事業報告及び決算報告について

原案通り承認

### (4) 意見交換

【名古屋大学 加藤委員】



計画は、何をやればいいのかというそれぞれのミッションを明確にしなければいけない。作り込みをしなければいけない。会議の回数は取れなくても、皆さんと個人的な話もした方がいいと思う方もいらっしゃる。皆さんがご納得いただいて、やらなければいけないことも明確になっていて、それがどのようなことを実現することに繋がるか。地域や国に対して公共交通の存在意義をアピールできるようなものにするお手伝いはやっていきたい。

前半の資料でお配りしたが、名古屋大学で、国の共創プロジェクトというものを今実施している。その中の人材育成の点で、特に地方大学を中心に公共交通を研究していて現場でも色々取り組んでいる先生方が、なかなか時間が取れないという状況を横に繋ぎ、それぞれ1個ずつ授業をすれば、一通りの公共交通の授業にできる。さらに大学の単位にもなり、事業者の担当者、自治体の担当者、コンサルの皆さんに受けていただいて単位を取れば、最終的に長野県は単位取得者しか委員として認めない、というレベルに至るようなコーディネーター・プロデューサー養成講座を作ろうとしている。今年度試行する。

10月6日の夕方にキックオフイベントをやる。これはオンラインでも出席できるので、お気軽に出ていただきたい。その後の授業は全て18時以降に、主に名古屋大学で開催する予定。1回来ていただいてもいいし、来られなくてもオンラインや録画で聞くことができる。最後にテストの受講やレポートの提出をもって単位認定するといった、とても面白いことをやろうと思っている。会場は150人ぐらい用意している。お気軽にご参加いただきたい。旅費以外は、全部無料。よろしくお願ひしたい。

#### 4 閉 会