

第6回長野県公共交通活性化協議会 議事録

日時：令和6年（2024年）3月21日（木）

10時から12時まで

場所：JA長野県ビル12階A会議室

1 開 会

2 あいさつ 【小林会長（長野県交通政策局長）】

本日は年度末、また、お足元が悪い中、ご出席賜り感謝申し上げます。

前回の令和5年9月の協議会では長野県地域公共交通計画の素案を提示したが、今回は計画案という形でまとめたので、ご議論をお願いしたい。

公共交通を取り巻く環境は非常に厳しくなっており、元々交通事業者の経営状況が厳しい中、2024年問題も重なり、長野県内でも各地で深刻な運転手不足に見舞われている。残念ながらバスの減便が相次いでおり、深く憂慮している。また、タクシーも厳しい状況にあり、政府は日本版ライドシェアの導入を決定し、これに対する県内での対応が急がれるところ。

こうした状況の中、県は令和6年度当初予算において、人材確保のための様々な措置を講じ、公共交通を支えるための財源上の支援、特に長野県の南北を貫く高速バス「みすずハイウェイバス」の廃止危機に対し、初めて県単独での支援措置をしたところ。

現在、国交省が開催している「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」に阿部知事が委員として参画しており、まさにリ・デザインということで発想を変えていかないといけない。都道府県は非常に難しい立場ではあるが、我々も一緒に色々考えていきたいと思っている。

本日は、地域公共交通計画について素案から大きな変更を加えたため、いくつかの論点に関してご意見を頂きたい。その上で、4月頃にパブリックコメントを実施し、最終的な成案に仕上げていきたい。

併せて、地域連携ICカードの進め方についてご協議いただいたり、先ほど申し上げた高速バスについてご報告申し上げたい。

報道公開の場ではあるが、可能な限り各事業者の実情や、利用者側からの問題点などを明らかにしていただきたいと思っている。本日は忌憚のないご意見を頂きたい。

3 議 事

（1）協議事項

① 長野県地域公共交通計画（案）について 資料1

【事務局 丸山交通政策課長】

（資料に沿って説明）

～質疑応答～

《公共交通等再構築方針（計画の基本方針等）について》

【小林会長】

アルピコ交通さんからはいかがか。

【アルピコ交通（株） 大池委員】

「保証すべきサービスの品質」の「拠点整備」に待合環境の整備が挙げられているが、大型バスを運行する事業者の立場として、運行面の安全性の担保について、計画の中で対策を取っていただきたい。

【事務局 丸山課長】

具体的に盛り込む内容について改めて教えていただき、検討してまいりたい。

【小林会長】

今回計画の中で通学に関して、私立、公立問わず、高校と拠点を結ぶ交通の確保を全面的に打ち出したが、PTA連合会さんからはいかがか。

【長野県高等学校PTA連合会 山崎委員】

高校生は交通弱者であり、基本的には徒歩か自転車での通学が多いため、バスや電車の利便性は非常に大事だと考える。

高校自体が必ずしも駅の近くに位置していないため、バスの利便性にご配慮いただくとともに、ダイヤ改正等についても、接続が良いダイヤとなるようご配慮いただきたい。

【小林会長】

加藤先生からはいかがか。

【名古屋大学 加藤委員】

本日は鹿教湯からバスに乗車したが、降雪の影響で1時間遅延した。高校生も沢山乗っていて運転手さんは雪の影響と仰っていたが、それにしてもまずい。品質保証という観点で、平常時だけでなく降雪時における検討も行い、案に入れるべきである。

運転手不足について、例えば調理師や美容師は専門学校で養成するが、運転手にはその仕組みがない。接客や運行管理も含めて勉強する場が必要。専門学校までは作らなくとも、自動車学校やバス・タクシー会社と協力し、公費等を投入しながら、運転に関する一通りのことができる人を養成して各社に就職できるような道を作らないといけないのではないか。

4月からの改善基準告示改正に事業者の皆さんが対応して減便になったということだと思うが、待遇改善は運賃や補助金の考え方を見直していかないとできない。協議運賃の考え方も視野に入れながら、待遇を保障できるように何が必要で、原資がどこから出てくるか、という視点が担い手不足解消のためには必要。

東京ではコミュニティバスにほとんど補助がなく、コミュニティバスからどんどん減便してい

る。一番採算が悪い路線から減便される。地方は逆に、利用者は多いが採算が取れず補助もない高速バスが先に切られ、利用者が少なく採算が悪いが補助している路線は切りづらい。この構造がおかしい。太い軸ほど路線の維持をしっかりとやり、細くなるにつれてダウンサイズするなどの仕組みが必要。

国では、2020 年から地域旅客運送サービス継続事業を実施しているが、先日国土交通省に聞いたところ、実績は6件であった。このような事業を活用しないにも関わらず、担い手不足を理由に減便や廃止を行うのはあまりに不勉強。サービス継続事業は、新しいサービスに係る調査やサービスの転換に対する補助を受けられる良い制度。これを活用せず、単に運転手不足だからといって減便や廃止を行うのは場当たりのすぎる。担い手不足による路線廃止が予測されているのであれば、いきなり廃止とするのではなく、前もって地域公共交通会議で一緒に議論すれば良い方向に行くだろうし、そのための国の支援もある。こうした内容が計画には書かれておらず、嘆いてるだけで何もできずにただ衰退するのでは、計画作成の意味がない。

担い手不足に対して人をどのように育て、離さないか。人口減少は避けられず、残念ながら自動運転が普及するよりずっと早く人手不足になる。どうしてもギャップを埋めなければならないとしたら、ダウンサイズ化や白ナンバー車両の活用も考えられる。ライドシェアに関しても、制度が解禁されたら運転手が湧いて出るなんてことはあり得ない。

長野県はどの会社も運転手不足であり、バスが減便して利用者がバスを頼りにできなくなり、車などに移動手段が変わった結果、例えば雪の時期にバスが1時間も遅延するというような社会になってしまっている。少しでも回復するための具体策について、もっと計画に書けないか。策を見つけ出そうとせず、嘆いているだけにしか見えない。それぞれの会社で頑張っても仕方ないから県の協議会でやらなければいけない。今年の6月までに打ち出すべきではないか。担い手不足について何か対策は講じているか。

【事務局 丸山課長】

担い手不足への対策として、県の新年度予算では、県外からバス運転手の移住を促す仕組みや退職される自衛官や消防吏員に対するアプローチ等、新たな施策を行う。加えて、これまで行ってきた二種免許取得への助成も継続する。

【名古屋大学 加藤委員】

それでは全国で人材が取り合いになり、そのうち追いつかれ、追い越される。先を行く取組を長野県で生み出していくべき。

【小林会長】

加藤先生から何点かお話を頂いたところであるが、バス協会さんは担い手の養成についてどのようにお考えか。先ほど加藤先生からお話があったように、事業者単独でやるには一定の限界があるのか。

【(公社)長野県バス協会 松井委員】

遅きに失した感はあるが、まず各事業者が人材育成をしっかりとやらなければいけないのは当然の話。県の11月補正予算で支援策を講じていただき、講習会や事業者向けセミナー等を積

極的に活用するよう会員に対して周知している。

各社によって様々な方法があるが、教習所において実地のトライアルを行って人を呼び込んでいたり、例えば上田市が中心となり、近隣の事業者を集めて実地教習を開催するといった取組が各地で行われている。

全体的に人材不足の中、メディアを通じて呼び掛けるにあたり、ターゲットをどこに絞るか調査を実施したところ、若年層が良いというのは当然だが、退職者、Iターン・Uターン、女性などが上がる。どこに対してどのように働きかけていくか、継続して取り組んでまいりたい。

バス・タクシー・トラックにおいては、「2024 年問題」というように「問題」が付いており、世間では何か問題がある事業所なのかと思われている部分もある。しかし「2024 年問題」は働き方の改善であるため、魅力ある職場というように発想を転換して訴えなければいけないと感じている。

【小林会長】

運転手を養成する仕組みを考えていかないといけない。加藤先生から頂いた提案についても検討してまいりたい。

【名古屋大学 加藤委員】

ちょうど自家用車活用事業が制度化され、運転手が不足している地域・時間帯においてはその不足分を一種免許保有者で運行してもよいという主旨だが、言い換えれば、タクシー会社は 500 人不足していたら、500 人の一種免許保有者を募集するということ。

自家用車活用事業の一つの考えとしては、一種免許で働き始め、その間に二種免許を取得し、正式なドライバーになるという方法もあり得る。

東京の場合は収益が見込め、タクシー運転手の初任給が高く、大卒でも入る人が多いという特殊な状況がある。一方で田舎の場合、定住したいが現金収入が必要となった際の選択肢としてタクシー運転手もあると思うが、二種免許が必要というハードルがある中で、自家用車活用事業の中で養成を受けながら二種免許を取得し、タクシー運転手を目指すということもあり得るのではないか。

今までは、新卒で二種免許を取得できるまでの 3 年間で何をやらせればいいのかと言っていたが、自家用車活用事業により一種免許で運行を行い、そのうち二種免許を取得するという方法を作ることもあり得る。

【小林会長】

タクシー協会さんからは何かあるか。

【長野県タクシー協会 上沢委員】

当協会では求職者セミナーを行った。セミナーの参加者は 60 名程度で、その場で採用となったケースやこの 3 月に採用となったケースなどがあり、一定程度効果はあった。要因としては、昨年 9 月の運賃改定による労働条件の改善やマスメディアを利用した広報等があるのではないかと考えている。

先ほどの加藤先生のお話で、19 歳で二種免許を取得する場合は特別講習の受講が必要となり、

70 万円ほど経費がかかる。通常、20 歳から取得しようとするれば、20 万円程度の経費で養成できる。理想的なのは、まずは一種免許で運行して業界を理解していただき、その後に二種免許を取得するという形ができれば、定着率も高まって良いのではという思いがある。そのようなシステムを当県から発信できれば良いと思っている。

【小林会長】

加藤先生からお話のあった国のサービス継続事業について、事務局からは何かあるか。

【事務局 松原主査】

県内でサービス継続事業を活用する動きは把握していない。このような制度があること自体を知らないというのが実態だと思う。我々もこの制度を地域別部会等で周知していきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

京都で3月末に廃止する路線があるが、一昨年の12月に申し出ていただいた。1年程度検討し、その間に運行を担う会社が出てくれたこともあり、十分吟味して便数を確保し、運賃も下げることができた。これはJRバスの事例だったが、営業所をやめるという話を早くに言っていた。協議会で早く言った方が事業承継も可能であり、また、地域に対して悪い印象も与えないということを私自身も繰り返し申し伝えていた。

つまり、協議会の場で自分の路線が苦しい状況になっていることを、自分だけで解決するのではなく、協議会で話し合うことに対して支援するという国の制度があることをよく理解してほしい。

鉄道では再構築協議会という場になる。再構築協議会は、地域交通法において、このままだと鉄道事業者が自社だけで鉄道を維持することが難しいため、地域の皆さんと一緒に協議をしたいが、協議が行われない場合に国に頼んで、半ば強制的に設置するもの。そこで議論された結果が再構築方針なので、ネガティブな意味があり、自治体としてはやりたくないことをやらされた結果と考えてしまう。

一方でサービス継続事業は、自社の路線が近い将来に維持が困難な場合に、自社で継続するにしろ他社がやるにしろ、どのように継続させるかについて協議会に申し入れて検討し、新たな方向に行くというスキームであるため、前向きな事業。事業者は協議会や自治体を信用し、自治体もそれを受け止めてどのように路線を残していくか、どのように人を確保するかを考える。サービス継続事業はよくご理解いただきたい。

「再構築」という言葉は悪い意味に捉えられるため、「リ・デザイン」という言葉にしたほうがよいのではないかと。危うくなった路線はきちんと協議会で議論するということが打ち出されるべき。

【小林会長】

サービス継続事業についてはしっかり勉強し、活用してまいりたい。また、品質保証の中に災害時や降雪時等の対応についても記載することとしたい。

《関係者間の役割分担について》

【小林会長】

続いて、地域公共交通の維持・確保に関する関係者の役割分担について議論したい。特に広域圏内連携軸について、「県が主体的に関与しつつ」と記載しているが、県の内部でも議論があるところで、皆様からご意見を頂きたい。

【飯山市 木村委員】

資料１－２の４ページの「②軸の設定」の表について、現状における主なモードとして鉄道に関して示されている。その中に飯山線が記載されていないことについて理由を伺いたい。

【事務局 松原主査】

あくまで主なものを例示したところであり、記載がないことについて意図はない。

【飯山市 木村委員】

飯山線は、計画に記載されている他の路線と同様、赤字ローカル線という形で非常に厳しい状況になっている。計画への記載の有無によって、県の力の入れ方に差があるのではないかと誤って認識される恐れがあるため、飯山線も記載してほしい。

【事務局 松原主査】

承知した。飯山線も記載させていただく。

【小林会長】

J R 東日本さんからは何かあるか。

【東日本旅客鉄道（株） 大川委員】

本日は雪や地震の関係でご利用の皆様にご迷惑をお掛けし、お詫び申し上げます。

公共交通を担っている事業者としては、どの会社が欠けても公共交通が成り立たなくなり、乗り継ぎも含めて一つのネットワークと考えている。これまでのお話のとおり、バス事業者、タクシー事業者は非常に厳しい状況と伺っており、長野市においてもバスの減便や日曜運休という話もあった。２次交通や３次交通がなくなると、我々の交通も利用していただくお客様がいなくなり、死活問題である。１ページ目に記載のとおり、公共交通を利用してお客様の利便性を高めることをやっていただきたいと思うとともに、我々も一緒にやっていきたい。

先ほど飯山線の話もあったが、実情とすると非常に厳しい予算のため、加藤先生がおっしゃったダウンサイジングという話もあろうかと思う。各場所、路線ごとで状況も変わってくるため、各地域でお話をさせていただきたい。

資料１－２の１ページに、自動車に頼らなくて良いという目指すべき将来像があった。我々としても将来が難しいというのは非常に言いづらいところもある。そのような垣根を乗り越えていくのであれば、例えば大きな話だが、利用者が減少して維持が難しくなっているのが基本的な構図のため、利用者を多くするためにどうするかといった視点で考えると、特に長野市では自家用

車で中心部へ入ってきており、朝夕の大渋滞を作っている。

これに対して、例えば中心部には自家用車が入れないようにするとか、パークアンドライドのような大きな転換がない限り、公共交通を維持できないと思っているため、そのような視点でも考えていただきたい。

また、2ページ目以降にあるサービスの品質保証について、リソースがあればできると思うが、リソースがないところは地区ごとに曜日を分けるといった特定のレベル差、保証を下げるといった考え方もあると思うので、そのような読み方ができるようにしていただきたい。

加えて、資料3-1について、加藤先生がおっしゃった「リ・デザイン」といった呼び方で、持続可能な地域の交通をどう作るかといった視点をぜひ入れていただきたい。

【小林会長】

エリアごとに車が入らない規制を設けたりしない限り、なかなか難しいのではないかとのご意見か。何を打ち出していけば良いか。

【東日本旅客鉄道（株） 大川委員】

一つの案としてそのような方法がない限り、公共交通の利用を増やすのは非常に難しいのではないかとこの見立て。県民の方も意識を変えていただかない限り、公共交通を維持するのは非常に難しいと思う。強制的にやるならば、自家用車が入れない地域を設けて、パークアンドライドの大きな駐車場を設けて公共交通を利用していただくようにする。

【小林会長】

長野市さんでは昔にパークアンドライドの実験を行ったと記憶しているが、いかがか。

【長野市 湯本委員】

パークアンドライドについて、昨年と一昨年に何ヶ所か駐車場を設けた。特に冬の時期は天候の不安があるため、その時期に転換する機会を作っていただきたいという趣旨で、冬の時期に実験的に実施した。

実際に篠ノ井駅の西口などに駐車場を設けて実施したが、利用者はそれほど多くなかった。人の考え方をどのように変えていくのか、課題感是我々も共通して認識している。

【小林会長】

県としても色々実施したいが、県に都市計画の権限がないためになかなか難しく、この計画で何を打ち出していくかを一つの論点としたところ。

飯山市さんが気にされているが、飯山線の路線維持は大丈夫か。豪雪地帯にも関わらず雪の度に運休すると承知しているが、JR東日本さんからはいかがか。

【東日本旅客鉄道（株） 大川委員】

当社では毎年秋に、鉄道の特性を発揮できない非常に厳しい路線であって、根本的に地域の公共交通をどう考えるべきかについて一緒に議論していただきたい路線を挙げている。飯山線も、長野県下で4路線公表しているうちの1つで、非常に厳しい経営状況であり、将来にわたる持続

可能性が今のままでは非常に厳しいと言わざるを得ない。ぜひ議論をさせていただきたい。

【小林会長】

雪に関してはいかがか。

【東日本旅客鉄道（株） 大川委員】

始発前にラッセル車のような車両を用意しており、ポイントが不転換にならないよう雪かきをしたり、温めるといった人為的な措置も実施しているのが現状。ただ、ご指摘のとおりご迷惑をかけているところもあり、やっても追いつかず運休や遅れが発生して申し訳ないと思っているが、企業努力はしていることをご理解いただきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

だからこそ、ここで軸の定義をきちんとすることが大事。

大事な路線であるにもかかわらず、雪が降ったら1時間も遅延し、高校生が1限の授業に間に合わなくなるのでは話にならない。遅延を最小限にとどめることが軸に求められる一つの性能となれば、雪への対応についても、沿線の皆さん全体で何をすれば遅れや運休を抑えられるかということ議論して意識共有しないと、事業者のみに任せるだけでは、運転手不足と同じで人任せになり結局誰もやらず、ますます悪化する。

それを防ぐための一つの目安として、広域路線については、サービスの中 devenir 運休をしないということをやっていかなければいけない。

船の定期航路では、欠航率を年間で2%以内に抑えるという目安がある。風速が15m/s以上又は波の高さが4m以上で欠航するとなれば、高校生が年に10日以上通えないということになる。これを抑えるために新しく安定した船を入れることや、港をより静穏な方へ集中させるという対策を取っている。これと全く同じことで、ないがしろにはしてはいけない。

また、パークアンドライドの話もあったが、例えば福井県では、えちぜん鉄道や福井鉄道の主な駅にはパークアンドライド用の無料の県営駐車場があり、国道等から誘導するように標識を設置するなど、かなり啓発して実施している。鉄道が定時運行しているので、乗り換えていく人が定常的に生じ、福井の中心部に入ってくる自動車数が抑えられる効果がある。

福井の場合は、京福電鉄が急に運休した影響で大渋滞が発生した記憶があるから実施できるとも言えるが、長野でも少なからず雪の影響を受けるため、その影響を抑えるためには、このような通勤の仕方をよく理解してもらう必要がある。また、面倒な乗り換えをする人はいないので、接続を良くしたり、この軸の沿線なら本数もあって遅延や運休もなるべく少なくしようとしているので、その沿線の駐車場は全部使ってもらおうといったように対応できるのはどの路線なのか、一体的に考えられるのが良いと思う。

加えて、駅の無人化についても私は各地で議論している。JRの駅員がいなくなることを無人化と定義するならば、人手不足はよく承知しており仕方ない部分もあるかもしれないが、例えば広域拠点なら駅員がいて、どの種類の切符でもみどりの窓口で出せるなど、色々な方に対応できるようにしていただきたい。一方で、2次、3次の拠点であれば簡易的な自動券売機は設置するが、全ての種類の切符は発行できない、といった紐付けがあるとよい。

しかし、そのような整理もなく、利用の多い駅で券売機が入らずに無人化され、隣の駅まで定

期券を買いに行かなければいけなくなるということが急に起こる。計画で、この駅は大事な駅だから駅員が必ずいるとなっていれば性能が保たれると言えるが、いかがか。

【東日本旅客鉄道（株） 大川委員】

先生ご指摘のとおり、当社は辞める人が非常に多く定着率がかなり低くなった点と、働く人がどんどん少なくなり所定の人員が確保できない中で、まずは鉄道を動かすことに注力している。なるべくお客様へのサービスを低下させたくないが、やはり人から物に変わるとサービスが低下し、目に見えるところでは駅の無人化が目立っている。

直轄でやっているところもあるが、業務委託しているグループ会社では、当社OBの方を活用したり、各自治体と一緒に簡易委託という形で、行政の方が駅で別の仕事しながら切符を販売する取組をしている。そしてもう一つ、無人化という方式がある。

先ほど申し上げた業務委託について、人材が少なくなり、維持することが難しくなる駅が県内でも今後出てくる。加藤先生がおっしゃるように、サービスレベルをどこまでやるか。定期券や指定席を買える券売機に置き換えられれば良いが、ある程度利用ニーズがないと維持するにも難しい。

加えて、各自治体の皆様と、駅が拠点になるようなまちづくりとしてやっていただくことが可能であれば、簡易委託を受けていただくことも可能である。

機械によるサービスの提供でご迷惑を掛けないようにしていくが、定期券が発売できる券売機は値段も変わってくるため、求められるサービスレベルに追いついていないのが現状。

その他、まだ県下全域ではないが、来年度末にある程度 Suica の利用可能エリアが拡大する。スマホからモバイル Suica で定期券を買える仕組みに変わってきているため、DXの活用も重要である一方、ネットワークを考える中で鉄道が乗り継いでいるところについては全部に導入していただかないとサービスを享受できない。全体でどうしていくのかを考えていただくのは非常にありがたい機会。

【小林会長】

栄村の森宮野原駅は、やむを得ず村で簡易委託を受け、人を雇っていたと思う。飯山線はほとんど無人駅。北信圏域での議論を来年1年間かけて詳細に議論していただく必要があると思う。JR東日本さんにもその議論にご協力いただくということだろうと思う。

資料1-2の6ページの(2)の「C 広域圏内連携軸」について、県が主体的に関与する旨の方向性を出している一方で、広域圏の中心市が関与を担うべきではないか等、役割分担について議論の余地があると思うが、これに関してご意見あるか。

バスに関しては地域間幹線系統を念頭に置いていて、県で補助しており、より深く関与しようかと考えている。鉄道は別所線や上高地線を挙げていて、いずれも一つの市で完結しており、それぞれ上田市や松本市が深く関与し補助もしているが、県もより深く関与しようということで、このカテゴリーに位置付けているところ。松本市さんからはいかがか。

【松本市 柳澤委員】

圏域内の連携について、ここで「県が主体的に関与しつつ」と記述いただいていることは大変ありがたい話。

しかし、先ほど小林会長から話があったように、松本市における上高地線については、運行事業者と市が主体的に将来の方向性も議論しながら常に行っている。県にも関与していただきながら、主体となる部分は松本市などの自治体に位置付けて、各市町村の地域公共交通会議等で在り方をより明確にしていくという方向性で良いのではないかな。したがって、「県が主体的に関与しつつ」という文面に対して、「B 広域圏間連携軸」と同じような表記であることを懸念しているのであれば、少し表現を変えてみてはいかがか。

【小林会長】

上田市さんからは何かあるか。

【上田市 横沢委員】

広域圏内連携軸について、「県が主体的に関与」という記載は、市町村の立場からすると大変ありがたい。現在も別所線と地域間幹線系統のバスには補助をいただいている。

別所線も地域間幹線系統も大部分が市内で完結しており、先ほど松本市さんのご意見にもあったが、上田市として主体的に取り組みつつ、県に色々お願いせざるを得ない状況もある。例えば地域間幹線系統について、鹿教湯線は朝の混雑具合から便を増やしてほしいという地域からの声もあったり、今回夕方の方が減便になるということで市議会から意見を頂いているところ。

そのようなところをどのように維持していくかについては、我々も運転手確保策を行いつつ、異なる観点での検討も必要だと思うので、また県の皆さんにもご相談させていただきたい。「県が主体的に関与しつつ」という表現が難しいのであれば、「県が積極的に関与しつつ」というような表現でよいのではないかな。

【小林会長】

事務局からはいかがか。

【事務局 丸山課長】

今、上田市さんから頂いたような形で検討させていただきたい。

【小林会長】

県がどこに関与していくのかについて色々悩んでいるところ。引き続き皆様のご意見も踏まえつつ、検討してまいりたい。

【名古屋大学 加藤委員】

県が主体的に関与するのかということについて、結局曖昧である。

今の話を聞くと、遠慮しているのか、怖がっているのかと思う。遠慮したり怖がっていることが鉄道衰退の理由だと思うので、私の案としては、県が地域の大事な交通を維持するという大前提のもとに、言いたいことを言う場を作ることが必要ではないかな。

つまり、実は言いたいことや言わなければいけないことを言わず、人任せにした結果、結局誰もやらないとか、あるいは話ができずに良い方向へ行かない。その時に県が場を作り、良い公共交通を作って持続可能な地域にすることが大前提で、具体的に何を残し、何を維持するかという

前提を置かないで議論することが大切。その中で話をしたときに、最終的にこの地域を良くするために何が必要で、誰がやるか役割分担ができる。

私は「主体的に関与」の具体的な意味は、役割分担を決めるため、前提を置かないで気兼ねなく話をする場を県が作ることだと考える。しかし、あまり時間をかけられないので、1～2年の間には役割分担を決めて行う。飯山線が一番やらなければいけない。先ほどの除雪の話や、駅をどう管理するかという話も出てくる。そのような道筋を作ったらどうか。

【小林会長】

良い示唆を頂いたと思う。今のような方向性と表現を考えたい。

【名古屋大学 加藤委員】

地域間幹線についても似たようなところがあり、利用者が沢山いる時は国と県が補助すれば維持できたが、利用者が減少してきた中、この路線がなぜ必要で、国や県の補助がどうして必要なのか、本当に今の本数や走り方が適切なのかについて、予断を許さず、変な前提を置かずに議論することが必要だと思う。

《施策・事業、指標・目標値について》

【小林会長】

9 ページは施策事業の一覧を示している。事業ごとに簡単な解説や実施期間が入っているが、令和6年度当初予算までのものを挙げているだけで、先ほど加藤先生からご提案いただいた様々な事業も検討していく必要がある。

今までの基本的な方針を踏まえて具体的に書かれるべきところであり、ぜひ入れていただきたいもの、それぞれご検討されているもの、日頃からご要望いただいているものなども改めてお寄せいただきたい。

10 ページからの目標の中で、公共交通利用者数の目標値を、県の総合5か年計画にも掲げている「1億人」としたが、直近の減便等を踏まえてコロナ禍前の水準を目標に掲げるべきかどうか悩んでいる。

現実には、社会的動向の変化により、ビジネスではオンライン形式での会議出席が普及し、高校生は親による自家用車送迎が普通になった。例えばしなの鉄道では、通勤利用者に比べると通学利用者の戻りが非常に遅いという実態に加え、人手不足にも陥っている。

併せて、11 ページの運転者数もコロナ禍前をベースにしている。

このような状況を踏まえ、コロナ禍以前の水準で目標を設定することについて、ご意見を伺いたい。

【名古屋大学 加藤教授】

実現不可能な目標ではなく、頑張れば実現できる目標にすべき。早期達成できる見通しになったら改定することが大事。他に携わっている計画では、最終的には1億人を目指すが、例えば8,000万人と設定するようなケースもある。

全国的には、通学利用者に比べて通勤利用者の方が、戻りが遅いのが一般的。通学の場合は費用が自己負担になることと、特に地方に行くほど車に移行したということ。高校の通学は通常3年間のため、これから高校生になる子どもたちはコロナ禍が関係ない一方、現役の高校生へ働き掛けてもあまり意味がない。

むしろ、中学生に向けて、高校生になったらこのように通うことができ友達と色々な話ができるとか、帰りも路線によっては遅い時間でも帰れるので選べてよいなどと案内できるように、今の中学生にどうすれば乗っていただくことができるか徹底的にそれぞれの地区で考えて、メニューのようなものを提示することが施策として必要ではないか。

それにより、これから高校生になる子どもたちが少しでも公共交通を利用してければ、その子どもたちにも継承される。コロナはどうしようもなかったので、この3年でついた癖は直らない。計画なので、先を見据えた方がよいのではないか。

【小林会長】

そのような方向で目標値をもう一度見直したい。

《計画策定スケジュールの変更について》

【小林会長】

長野県地域公共交通計画の策定スケジュールの変更について、今年6月に策定後、地域編の内容が不十分のため、具体的に踏み込んだ話を入れた上で、最終的には令和7年3月にまとめるということでしょうか。

<異議なし>

【小林会長】

本日頂いたご意見を踏まえて修正作業をしていきたい。4月以降にパブリックコメントを実施するため、来週までに、個別事業のご提案等も含めて追加でご意見、ご提言あれば事務局までお寄せいただきたい。それを反映した上で、4月にパブリックコメントに移りたい。計画案へのパブリックコメントの反映については会長一任としていただきたいが、ご異議ないか。

【名古屋大学 加藤教授】

「軸」という言葉が気になっており、それを中心として回転するものが「軸」であるため、公共交通に本当に馴染むのかどうか。

国では「幹」「枝」「葉」という言葉を使っている。これをそのまま計画に落とし込むかは別にしても、太い軸、細い軸というより「幹」「枝」「葉」の表現の方が個人的には腑に落ちる。

幹を太く、枝をしなやかに、葉を茶色から緑色に変えて、最後に花を咲かせるイメージ。その様にできないか。現在は、幹は細く、人員不足で折れてしまうかもしれない。枝は枯れたようで葉も茶色い。

花は、地域が賑やかに、いきいきするということ。すなわち拠点と同じ考え方で良い。地域が

賑やかになることより、色んな人が行き交って地域の中心となっていく。軸の設定というより網の設定だと思うが、そのようなストーリーを作り、網をどのように太く、細かくしていくかということが大事だと思う。

【小林会長】

事務局からはいかがか。

【事務局 丸山課長】

イメージしやすく、前向きな印象を受ける。表現等について検討したい。

【小林会長】

それでは、長野県地域公共交通計画案について、今後の修正も含めて会長へご一任いただき、ご承認いただくということで良いか。

<異議なし>

② 地域連携ＩＣカードの導入促進について 資料 2

【事務局 丸山課長】

(資料に沿って説明)

【小林会長】

長野市さんでは、活性化・再生協議会で事務局を担って運営されている中で、県の案としては、①協議会で統一カードを運営していくこと、②手数料を徴収すること、③カードのデザインについて長野市さんで導入予定のデザインをそのまま利用すること、この３点についてご承認いただけるか。

【長野市 湯本委員】

長野市の公共交通活性化・再生協議会で地域連携ＩＣカードを先行しており、約１年後のサービス開始に向けて準備を進めている。

主なスキームを検討されるという部分についてはそのとおりだと思うが、デザインをそのまま利用することについては現段階では認識していないので、あくまでも資料にある言葉のとおり、デザインを利用する方向で検討・調整という形でお話したい。

【小林会長】

長野市さんとしては、ご自身で色々工夫されたデザインをそのまま県全域で使うこと自体は、特段異論はないということか。

【長野市 湯本委員】

今後については、どのように事務局機能を持ちながら全体として回していくかというところも大事になるため、そのようなことも同時並行でお話をさせていただきたい。このデザインをお使いいただくことは可能かと思う。

【長野電鉄（株） 井原委員】

県の公共交通活性化協議会の中に、長野市の公共交通活性化・再生協議会も含まれるという意味か。

【事務局 丸山課長】

今後調整するが、長野市さんから県へ移行する形を考えている。

【長野市 湯本委員】

長野市公共交通活性化・再生協議会の中で今後の方向性の議論は行われていないことから、現時点で長野市の協議会としては答えられる状況にない。

【長野電鉄（株） 井原委員】

計画では、鉄道においても導入を検討するという記載があるが、2%の事務手数料が足枷にならないか心配している。

【事務局 丸山課長】

資料上は仮と記載したが、どこに経費がかかるか、どれぐらいの売り上げがあるかということも関係してくるため、仮のものということでご承知おきいただきたい。

【長野電鉄（株） 井原委員】

承知した。いずれにしても事務局は必要だと思う。ある程度補助金を頂く中でも事業者負担を生じながら導入しているので、ぜひご検討いただきたい。

【小林会長】

これまでのお話を踏まえると、①事務局は県の公共交通活性化協議会が担うが、長野市との関係について引き続き協議していくこと、②事務局の手数料は徴収する方向で、具体的な金額を引き続き検討・調整していくこと、③カードのデザインに関して、一定程度変更の余地はあることから、長野市のデザインを基本に据えながら今後も検討・調整していくこと、この3点についてご了解いただけるか。

<異議なし>

③ 令和6年度事業計画（案）及び予算（案）について 資料3

【事務局 丸山課長】

（資料に沿って説明）

【小林会長】

ただ今の説明について、事務局案のとおりでご異議ないか。

<異議なし>

（2）報告事項

県内高速バス路線について 資料4

【事務局 丸山課長】

（資料に沿って説明）

【小林会長】

アルピコ交通さんからご発言はあるか。

【アルピコ交通（株） 大池委員】

今回みずずハイウェイバスへの支援を頂ける形となり、ご利用のお客様もかつては多かったが、事業者だけの運営では減便したまま戻せないような状況が続いていた。利用促進も事業者だけでは取組ができなかったところもあったが、協議会にご参加の市町村や事業者と連携して新しいことを考えながら、利用促進に努め、活性化につながるよう取り組んでまいりたい。

【小林会長】

オンラインでご参加の信南交通さん、伊那バスさんからご発言はあるか。

<特段の発言なし>

【小林会長】

「幹」への支援策がないことは、全国的に同様の状況だと思慮されるため、国において何らかの支援策があれば良いと我々も考えている。今回は県単独支援だが、支援策等についても加藤先生からまた国交省へお話しいただけるとありがたい。

【北信タクシー（株） 駒津委員】

みずずハイウェイバスの利用促進について、何点が提案したい。リニア中央新幹線の開業も控えている長野県において、長野・飯田間を結ぶ大事な路線。現在は減便されて4便で使いづらいが、利用促進すべき。

一つは、パークアンドライド。市町村の取組例に高速バス停付近の駐車場の整備の検討とあるが、県営の駐車場の設置等、県にも関与していただき、特に高速道路の沿線等からバスを利用しやすいと思うので、お願いしたい。

もう一つは会議時間の設定。県内では相当数の会議が動いていると思うが、バスの便に合わせた会議時間を設定してもらうことで促進していただきたい。調べると、上伊那地域振興局ではタクシー代を補助しているとのこと。

さらに、タクシー業者は営業区域が狭く、バス停のある場所に対応したタクシー会社がどこなのか、ホームページを見ても分からない。観光客も含めて、バス停から近くの目的地に行くにはタクシーを使うため、バス停に二次元コードを貼るなどでタクシーの情報をお知らせしたり、タクシー協会のホームページを案内する方法も考えられる。

加えて、この路線は長野駅を出て、丹波島橋を渡り長野インターから高速道路に乗るルートとなっている。来年の秋に県下最大のイオンモールが須坂に開店予定。3,700 台の車が駐車可能。陸路のハブにしたいという考えがある。イオンモールを利用しなくても駐車可能と聞いており、須坂長野東インター周りのルートについてご検討願いたい。

また、リピーターの方にマイレージを付与する方法も考えられる。

【小林会長】

様々ご提案いただき感謝。事務局からは何かあるか。

【事務局 丸山課長】

どれも具体的で我々が思い付かなかったようなものもある。事業者や市町村と検討してまいりたい。

4 その他

【小林会長】

その他、全体を通して何か発言はあるか。

<特段の発言なし>

【小林会長】

議事を全て終了したので、進行を事務局に戻させていただく。

5 閉 会

(終)