

第7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）6月12日（水）

14時から16時30分まで

場所：JA長野県ビル12階A会議室

1 開 会

2 あいさつ【阿部会長】

本日はお暑い中、またお忙しい中、行政関係の皆様方、交通事業者をはじめとする公共交通関係の皆様方、そして観光関係の皆様方にお集まりいただき感謝申し上げます。

第7回の公共交通活性化協議会ということで、この間皆様方にご議論いただいた地域公共交通計画について、本日決定したいと考えている。これまでも様々なご意見、ご提案を頂きながら皆様とご議論させていただく中で、一定の方向付けができたことに改めて御礼を申し上げます。

地域公共交通計画では、自家用車に頼らなくても大きな不便を感じることなく、誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を作っていくことを将来像として掲げている。特に、高齢者を中心とする通院、車の運転免許を持ってない子供たちの通学、国内外から大勢お越しいただいている観光の3つの移動を対象として全県統一で保証すべき移動の水準等を盛り込み、交通事業者、市町村など多くの皆様方と一致団結して、社会的共通資本である地域公共交通の維持、未来に向けての発展を図っていききたい。

この計画に基づく品質保証を実効性あるものにしていくためには、細部でまだまだ検討すべきところもある。県と市町村の役割分担も含めて、これからの公共交通のあり方をどうしていくのかについて、責任ある立場の方々としっかり議論を行っていくことが重要だと考えている。その意味で、この協議会は今回から県知事の私が会長という立場で皆様とともに長野県の公共交通活性化に向けて取組ませていただくこととした。

また、各自治体の首長や交通事業者の代表の皆様方を委員として指名させていただき、本協議会についてより体制強化を図ったところ。本日、市長の皆様方は全国市長会への出席で不在だが、市町村長の皆様方ともしっかり問題意識と方向感を共有して取組んでいきたい。何より公共交通を担っていただいている事業者の皆様方の今の課題、未来に向けての経営の方向性を共有しながら、共に長野県の公共交通のあり方について、計画策定以降もより踏み込んだ検討を行っていききたい。

現在の人口減少社会の中で、若い人たちをはじめ県民の皆様と意見交換をしており、77市町村を回って意見交換会、県民対話集会を行ってきたが、交通についてのご意見を非常に多く頂く。それだけ長野県の未来にとっては、交通のあり方、移動の足をどう確保するかというのは極めて大きな課題だと考えている。特に、交通事業者の皆様は日々、様々な課題と戦いながら公共交通を維持していただいております、ご尽力には心から敬意と感謝を表すところ。また、各市町村におかれても、公共交通の充実に向けてより踏み込んで取組みいただいていることは本当にありがたく思っている。県もこれまで以上にしっかりと公共交通分野に目を

向け、より充実した施策展開を図っていかなくてはならない。ぜひ忌憚のない意見交換を行わせていただきたい。

国の「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」に私も委員として参画し、地方の立場で意見を申し上げた。先般、とりまとめが公表されたが、法定協議会、地域公共交通計画あるいは様々な施策のアップデートを図っていく方向性も示されたところ。国土交通省がこの会議でよくやっていただいたのは、国土交通省だけではなく全ての関係省庁が一堂に会して、教育、医療、観光、買い物など、様々な政策を進めていく上での基礎が交通だということをしつかりと位置付けていただけたことだと思っている。国も少しずつ縦割り行政を打破しながら地域公共交通が大変重要だと位置付けているので、我々地方の側もそのような動きを受け止めるだけではなく、地方側が新しい交通の形を作っていくという強い決意と思いを皆様と共有しながら、協議会を進めていきたい。

交通については、様々な人材の確保や、交通を維持・確保するための公的支援のあり方など様々な課題があるが、世の中は大きく変わろうとしている状況である。合計特殊出生率が1.2になり、人口減少はこれからどんどん加速化していく。今までと同じことをやっていて全ての産業部門が維持されることは全くないと思っており、特に公共交通は人口減少の影響を大きく受ける分野だと思っている。その一方で、人口が減る中で、長野県が若い人たちからもっと選ばれる県にしていくためには、より移動が便利な県でなければいけない。

インバウンドを含め多くの観光客をお迎えしている実情があるが、主要な宿泊施設や駅まで来たが、そこからどうやって観光すればいいのかという状況では、いくら観光資源があっても観光県としてのステータスがどんどん下がってしまうと危機感を持っている。

高校生やその保護者の皆様と直接話をして最も出てくるのが、通学が大変だ、県としてもっとしつかり取組めというご指摘であり、教育の中身以上にそちらの意見の方が私自身たくさん伺っているところ。県行政としても、教育の充実、医療の充実、観光振興など様々な取組をしていかなくてはならないが、それらのベースが交通のあり方に懸かっていると云っても過言ではないと思っている。

このような問題意識のもとで、我々も精力的に新しい仕組み作り、長野県における新しい交通のあり方を考えていきたいので、皆様方には引き続き格別のご協力とご支援を頂くとともに、忌憚のない意見交換をさせていただく中で、新しい公共交通のあり方を一緒になって生み出していただければありがたい。

本日は限られた時間ではあるが、有意義な会議となること、そして皆様方と力を合わせていくことにより、長野県がより公共交通の利便性が高く、公共交通自体が未来に向けてもっと発展していく県になることを心から期待する。

3 議 事

(1) 長野県地域公共交通計画(案)について 資料1 【協議事項】

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

【副会長 県交通政策局小林局長】

それでは、地域公共交通計画（案）についてご意見を頂きたいと思うが、昨日東京で行われた県市長会定例会の場で私からこの話を申し上げ、市長の皆様から活発にご意見を頂戴したところであり、これも含めて論点にしていきたい。

まず、関係者間の役割分担について、小泉小諸市長からは、原則はこのような形であろうが、高校再編が進んで佐久にも新しい高校ができる中で、現在、駅から遠い高校については市の負担でスクールバスを走らせているが、本来は学校設置者である県が行うべきではないかとのご意見があった。同様のご意見は花岡東御市長からも頂いた。

また、資料の中にはないが、品質保証について、牛越大町市長からは、通院・通学・観光の他に、高齢化が進んでいる地域にあっては「買い物」が重要であるので、市町村がやる場合もあることは承知しているが、県のレベルで基本的な考え方を計画の中で示していただくのはどうかとのお話があった。

大きくこの2点についてお話があったところ。これについても議論していきたい。まず、役割分担に関してご意見を賜りたいがいかがか。佐久市の畠山副市長はいかがか。

【佐久市 畠山委員】

役割分担については、お示しいただいた案で原則良いと思う。負担のあり方などはこれから細かく詰める中で決めていくと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

昨日の県市長会定例会で、役割分担とは別に、佐久の新校に関してスクールバスを学校設置者である県でやってほしいとの話があったが、それについてはいかがか。

【佐久市 畠山委員】

スクールバスをこの地域公共交通計画の中にも含めるかどうかという部分もあるかと思うが、私どもとすれば、当然設置者である県で高校のスクールバスを出していただくのが一番理想だと思っている。ただ、全県でどういう状況かということもあるので、これからの議論だと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

中野市の竹内副市長はいかがか。

【中野市 竹内委員】

役割分担については基本的にこのような方向で良いと思う。今までは明確化されていなかったことが、ある程度県主体でやっていただけるということがはっきりしていることもあり、これで良いと思う。

スクールバスについて、小中学校は市としても運行しているが、高校生、特に市内ではなく近隣の市町村に通学するような場合の足の確保は、ぜひ県の方でお願いしたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

本日オンラインで出席されている名古屋大学の加藤先生からお願いしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

資料1-2の3~4ページの役割分担の原則に関して、4ページに「軸・主要幹線等の設定」における「種別」、6ページに「各主体の役割」とあるが、そこで「主要幹線」や「準幹線」と言っているものの言葉が合っていない。そのため、役割分担において、3~4ページの内容と4~6ページにある各線についてどうするかという時に、齟齬が生じる可能性がある

と思う。

先ほどの話のような、高校が統合になった時に、今までの幹線ではカバーできないのでどうしたら良いかという議論がある。高校に行けるようにするためにはどの幹線を変更しないといけないかということが起これば、その幹線については役割を持っているところが主体的にやると論理的に言える。それが市町村を越えて、例えば輸送量が15人以上は確実にあるということであれば国、県になるだろうなどと分かる。今の2ヶ所はおそらく実際に路線を定義しているので、そちらに揃えて記載した方が良いと思うがいかがか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

事務局からはいかがか。

【事務局 丸山交通政策課長】

仰るとおり、実際の路線の部分とそれを誰が担うかということが直接的に分かる形になっていないので、記載を修正する。

【副会長 県交通政策局小林局長】

スクールバスに関して、広域的なところは幹線として一定の交通結節点までは県で線を引くわけだが、それ以降の部分は、例えば私立高校では独自にスクールバスを出している。これはこれで良いと思う。観光地の拠点でも観光地側がバスを出すことも実際にあるが、これもこれで良いと思う。原則はあるがその原則を少し離れて、拠点以降のローカルないわゆるフィーダー系統を設置者がスクールバスでやることは、あり得るということで良いか。

【名古屋大学 加藤委員】

高校や病院は基本的に拠点にはなく、朝に拠点で乗り換えさせるのは不合理で利便性も下がるので、直通で病院や高校まで行くのは一般的なこと。そのような部分もきちんと担保していくのが当然。ここで言う拠点は、実際に利用が多いときに、その近くの高校や病院まで行くということも含むと解釈すべきではないかと思う。

問題になるのは、例えば2つの市の病院を統合した時は大体両市の境目に来るが、そこは拠点から少し延長した程度ではないこともある。ただ、その場合でも、普通はその病院から市の拠点へという路線になるはず。利用に即して、昔は駅の周辺に高校も病院もあったが、今はそれが遠くにあるだけで拠点の延長であると解釈した方が良いのではないか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

おそらく地域ごとに色々なケースがあり、定時定路線バスが走っていても、高校生の利便性を考えて駅から特別に高校生だけのために仕立てたバスを市の経費で運行しているケースもあるとのこと。そこに関して本来は県がやるべきではないかという話もあるが、それは否定されることではないということで良いか。

【名古屋大学 加藤委員】

良い。ただ、運転手不足と言われている時期なので、先ほどの私学のスクールバスや病院のシャトルバスは全国的にどんどん出来なくなっていくと思う。だとすれば、一緒にやった方が経費も落ちるし、自分の好きなようにダイヤは組めないかもしれないが色々な方に使っただけなので効率は上がる、といったことを念頭に置いて議論していこうということはきちんと明記しておくと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

知事が出席していたり・デザイン会議の中でも、特にスクールバスの様々な用途への活用

というのは議論があったところ。今まさに人手が足りないので、本来は定時定路線で結ぶものがあるべきだというお話。

他に役割分担についてご意見はあるか。

【長電バス（株） 鈴木委員】

役割分担の部分で言うと、行政と交通事業者が必ずしも同じ目的意識を持っているとは限らない。行政は需要があればそこに交通が必要だということで計画を立てるが、交通事業者がそれを全て運行することにはつながらない。交通事業者は事業として成立しないと運行できない。交通事業者の欄に、行政から受託した路線についての記載はあるが、受託しないもの、運行できないものが生じてくるということをぜひご理解いただきたい。

では、どうすればいいのかというと、需要があるとバス会社やタクシー会社に委託する形になるが、バスは11人以上の定員の乗り物で、大型車は30人以上乗れるもの。そこまでの大きさの需要のないものまでバスを運行することを依頼されるケースがすごく多い。今、運転手不足で供給できない中では、そこまでのものを維持することはおそらくできないだろうと思う。

保証すべきサービスとして通院・通学・観光と書かれているが、実際に過疎地の路線バスが通院・通学だけの目的で走っている。それ以外の利用はほとんどない。これでは公共交通は成立しない。この輸送を保証するためには、それ以外の目的の方に日常的に乗っていただかないと路線バスは成立しない。その辺りを分かっていた上で役割分担をし、この保証するサービスを維持する形になると思う。先ほどの通学の話で言えば、公共交通として通学だけでは維持できないので、学校を運営する県や学校法人が運行する形に近い将来ならざるを得ないのではないか。病院への通院も同じ。

バスが必要な数十人が乗るのは、朝の通学しかない。昼間は通院目的が多少あり、通学の帰りは分散してそれほど多くは乗らない。その中で大きなバスを使って、大型二種の免許を持つ運転手が運転しているという不合理が生じている。本来は、公共交通は目的が明確になるものではなく、何の目的で利用しているか分からない方が多く乗っているから公共交通。そのような乗り物にしていただかないと、我々の数少ない供給力が非常に無駄だということである。

【副会長 県交通政策局小林局長】

我々としては、通院・通学・観光は最低限保証しようという基本的な考えであるが、自主運行路線として維持していくにはこれだけでは足りず、もっと乗ってもらいたいという手法が必要だということ。

その他はいかがか。

【阿部会長】

色々ご意見を頂いているところだが、私から質問したい。資料1-2の2ページに「保証すべき移動とサービスの品質保証」があり、保証すべき移動で通院・通学・観光の3つが書いてある中で、観光だけは「公共交通等を利用して」で、他は「公共交通を利用して」となっている。まさにバスの適切な利用が大事だと教えていただいたところで、ここで言う公共交通の定義と、観光だけ「等」がついている理由を説明してもらいたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

事務局からお願いしたい。

【事務局 松原担当係長】

観光における「等」のところは、これまで皆様と議論する中で、観光地においてはレンタカーなど、バスやタクシー、鉄道以外の移動手段があるのではないかと話があったので、「等」を付けている。

【阿部会長】

バスは11人以上で、10人以下の時はどうなるのか。基本的には個人が利用するのがタクシーで、相乗りの時、例えば7～8人ぐらいの需要を賄う時はどうするのか。要するに、ここで言っている公共交通とは何を指しているか。バス、タクシー、鉄道の3つに限っているのか、そうではないのか。

【事務局 松原担当係長】

乗合タクシーや自分たちでの分乗も入っている。

【阿部会長】

どういうパターンがあるかももう少し分かりやすくした方が良いのではないかとお話を伺っていた。それから、小諸市長さんから高校の通学バスの話をしてもらったので、もっと掘り下げた方が良いと思う。

そもそも県がお金を出してないのは私の責任。ただ、先ほど加藤先生も言っていたように、例えば県立高校でバスを買って運転する人を確保し、朝と夕方だけ走らせるのは極めて効率が悪い。車両や運転できる人を共有するといったことを考えなければいけないのではないか。市町村はスクールバスを走らせているが、県立高校では交付税措置はあるのか。長野県のスクールバスは、特別支援学校は走らせているが、基本的に一般の高校は走らせていないという理解で良いか。それとも地域ごとに違うのか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

高校教育課では、制度的枠組みや各市において対応されているところはお答えできるか。

【県教育委員会事務局高校教育課】

県立高校では走らせていない。

【阿部会長】

県庁内で議論すべき話なので持ち帰って検討するが、公共交通の議論は具体的な事例を取り上げて解決していかないと、抽象的、一般的な議論をしても何も進まない。その話が出たなら、徹底的に議論して整理した方が早い。

【副会長 県交通政策局小林局長】

昨日、小諸市長さんは具体的な話をしていたが、我々は実態をよく知らない。それぞれのところでそれぞれの対応があると思う。今後、バス専門部会や地域別部会もあるので、そこで議論すべきかと思っている。それぞれの市の対応も異なってくる。財源措置など制度的な枠組みも含めて研究した方が良いと考えており、これは1つの大きなテーマとして今後議論を継続したい。

【阿部会長】

先ほど長電バスさんから話があった、スペックが過大ではないかという件で、例えばしなの鉄道は信越本線のスペックを引き継いでしまったので、国には不要な設備の廃棄を何とか応援してくれないかとお願いしているところ。ハイスペックで走らせているものは、協力し合って縮小しなければいけないのではないかと私は思うが、市町村の皆様の感覚はいかが

か。普通に考えれば行政は税金でやっているの、ハイスペックすぎない方がいいという発想になると思うが。

【佐久市 畠山委員】

仰るとおりだと思う。佐久市では路線バスをデマンド化して、普通のワゴン車にして対応している。広域的な路線バスも走っているが、それは高校生が乗るところに限り対応させている。

誰も乗っていないバスを運転する運転手さんもなかなかキツイものがあるという話もあり、転換を図っているところ。

【阿部会長】

むしろ、事業者の皆様がおかしいと思うことは言っていた方がよい。無駄なバスを走らせようとは思っていないと思う。冒頭申し上げたようにこの問題は、事業者の立場、市町村の立場、県の立場と言っているうちは、最適解は絶対出ない。

もう少し腹を割って、ここはこうしてくれないか、ここは結構お金を出す、ここは市町村と県で協力した方がいいのでは、といった話を率直にしていかないと、なかなか最善の交通体系はできない。事業者の皆様からも、こうしてもらった方がよいのではないかというご意見をどんどん頂きたい。県ももっと踏み込んで財政的にも対応していく考えであり、この交通計画を表面だけ読むのではその辺りは読み取れないかもしれないが、県庁の中ではかなり踏み込んだ議論をしている。もっと意見を出してもらうことが良いと思っているので、よろしく願いたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

先ほどの長電バスの鈴木社長からのお話に関して、加藤先生から発言を求められているので願いたい。

【名古屋大学 加藤委員】

鈴木さんが仰ったことは、僕もいつも思っている。ただ、そこで終わらせたなら何も進まないで少しコメントしたい。

例えば、鉄道でもなぜ必要かという時に、朝に高校生がたくさん乗ってバスで運びきれないからという理由が出てくる。高校通学において、高校まで行くようなバス路線を作るのは、そうでないとバラバラに送迎したり、あるいはデマンドの小さい車両では渋滞するだけで非常に非効率だという理由でやっている。

しかし、朝だけ必要で昼間はガラガラで全然乗っていなければ、バス会社にとってはとても非効率。朝に乗るのは、高校の宿命として集団でその時間に登校するので仕方がない。時差登校ができれば良いが、大学はまだしも高校はできないと思うので仕方がないとしても、空いている昼に乗っていただけの方がどれだけいるのかを考えていくことが大事。それは、利用者数1億人を目標としている中で、残りの一千何百万人の中の何割かを昼や休日のガラガラのところに乗っていただき、費用は上げなくても収入が上がるようにするにはどうしたら良いかを考えなければいけない。

その時に、お年寄りとお若い方を分けて考えないといけない。お年寄りはかなり難しい。皆様はよく、お年寄りが免許返納した後に乗るのではと仰るがそうではなく、免許返納するのは歩けない時。いつまでもハンドルを持ち続けるので、お年寄りを乗せようとするのはとても大変。ただし、運転が嫌な人もおり、どうしてもなく車に乗っている人であれば剥がす

ことができる。そのような方に訴求できるように何ができるか考えるというのがあると思う。

若い方はむしろ、最初から車に乗るのが嫌で都会に出る人が多い。これは人口減少の大きな理由だと思っている。これからやろうとしていることは、長野県はそこまで田舎ではなく、少しだけ我慢してもらえれば使えると思ってもらえるようにするにはどうすれば良いかということ。今のままではまずいが、今走っているバスを少し見直したら乗れるということがどれだけあるかを考えなければいけない。

私は、各地域別部会ではそこが大きな議論にならなければいけないのではないかと思う。高校に運ぶのであれば、行き先が決まっているので難しくない。統合したらそこに線を引けば良いので、貸切バスあるいは自家用有償旅客運送でやれば良いとなるのは当たり前。しかし、そこだけのニーズであればとても非効率。自家用車を利用する人や出かけない人がいる中で、やはり昼間にバスや乗合タクシー、デマンドに乗ってもらう人をどうやって増やせるかということが大事ではないか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

昼にどうやって乗ってもらうかを考えなければいけないという先生のご指摘だったかと思う。

それから、オンライン出席の方からいくつか発言を求められているため、まず、長野運輸支局の山岸支局長からお願いしたい。

【国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸委員】

資料1-2の3~4ページの表について、一番下の行の「利用者」という表現だが、ここに書いてある「公共交通の社会的意義を認識し、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する」というのは、本当に意義深く大切だと思う。マイカーから公共交通への利用転換を目指していることも考えると、「利用者」というのは現に使っている人というイメージにもなってしまうかと思うので、どのような言葉がベストかはまだ分からないが、例えば「県民」というような表現にするのも良いのではないか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

事務局からはいかがか。

【事務局 丸山交通政策課長】

確かに「県民」の方が良いかと思うので、修正させていただく。

【副会長 県交通政策局小林局長】

続いて、南信州広域連合の吉川事務局長からお願いしたい。

【南信州広域連合 吉川委員】

役割分担の部分で、計画に「県が主体的に関与し」という言葉が記されていて、私どもとすると非常に期待できていると思うが、具体的な内容がどういうものか今ひとつ分かりづらい。もう少し明確に説明していただけると理解が進むと思うがいかがか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

事務局からお願いしたい。

【事務局 丸山交通政策課長】

県の主体的な関与について、費用など全てを県が負担するというわけではないが、存続に向けて中心となって責任を持つ者を想定している。例えば「みすずハイウェイバス」は、今回県が支援して残すことにしたが、その際に県が主体となって会議の場を設定し、市町村や

広域連合、交通事業者の皆様と議論したように、誰かが旗振り役となって責任を持つ必要がある。「みすずハイウェイバス」の場合、費用は結果的に県と交通事業者が負担する形になったが、まずは誰かが旗振りを行うことを主体的にという意味で考えている。

【副会長 県交通政策局小林局長】

主体的な関与の中身を計画に例示したいと思う。

それから、松本市の宮之本副市長からお願いしたい。

【松本市 宮之本委員】

役割分担に関して、先ほど長電バスの鈴木社長と加藤教授から、朝と夕方だけの利用で昼に乗らない路線については持続可能なものにならないという指摘があったが、私もまさにそのとおりだと思う。

松本市は他の自治体とは異なり、国土交通省のエリア一括協定事業を行っている唯一の自治体であり、皆様と考え方が違うと思うが、先ほど阿部知事からお話があったように、交通政策は健康福祉政策や教育政策と密接な関係にあるため、自治体が本来やらなければいけないものと認識している。従って、バスの路線、ダイヤ、運賃については全て市が責任を持ち、収支においては市が覚悟を決めてやると決めた。

例えば、生活と観光を分けているが、このような分け方は責任が分かれてしまうので好ましくないと考える。今私どもが行っているのは、生活路線を観光路線にすること。先ほど鈴木社長から、通勤・通学の利用が中心で昼間はガラガラとの発言があったが、その昼間の時間帯にどのように観光客に乗ってもらうかという活動をしている。例えば、信大横田循環線は典型的な生活路線だが、昨年6月から、タウンスニーカープラスというバス乗車券と松本城観覧券をセットにして割引した商品を販売し、信大横田循環線に観光客に乗ってもらう。あるいは、今年2月から松本市内のバス78台全てで、世界200の国・地域で発行されたクレジットカードを使えるようにした。観光客に乗ってもらい、市民の方が乗らない分をいかに補えるかという活動をしている。

従って、松本市としては生活と観光を分けることにより、逆に責任が曖昧になるのではないかと考える。

【副会長 県交通政策局小林局長】

非常に重要な点と考えている。事務局からコメントはあるか。

【事務局 丸山交通政策課長】

観光と生活は一体で分けられない方が良くということも理解はできる。例えば、GTFS形式でのデータ整備を行い、現在はGoogleマップで長野県内の約6割の路線が経路検索できるようになった。その結果、今まで乗らなかった市町村のコミュニティバスなどに観光客が乗る姿を見るようになった。皆が1つのものに乗るのが効率的なので、そのような視点で取り組んでいきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

後半の意見交換に重なるところがあるが、引き続き、地域別部会で議論をさらに進めなければいけない。その中で、松本市のエリア一括の考え方は、それぞれの広域圏でも同じように取り入れなければいけないと思っており、今後さらに深い議論が必要だと考えている。効率的で最適な路線配置がどうあるべきか、便数がどうなのかということも考えなければいけない。松本市さんの取組が非常に参考になると考えている。改めて、この会議で松本市さん

の具体的な取組などもご披露いただければありがたい。

先ほど申し上げた買い物の保証に関して大町市の牛越市長からご意見があったが、皆様からご意見があればお願いしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

先ほど観光と生活を分けるかどうかという話が出たが、地域交通法では、公共交通は日常生活もしくは社会生活における移動を担うとされている。通院や通学は日常生活的なもので、観光は社会生活的なものと言えるが、買い物はその中間に位置する。食材購入は日常生活に近いが、百貨店やショッピングモールに行く場合は社会生活的と考えられ、観光に近い。

広域路線の「みすずハイウェイバス」が典型的で、区間利用は日常でもあるだろうが、長距離利用は年に数回程度の利用となることから観光と発想が近い。インバウンドなど、特にどこに注力するかもあるが、大きな括りとして日常的・反復的な移動と、観光のような遠方への移動をどのように上手く束ねていくかという時に、地域間幹線や鉄道の利用が望ましいのではないか。

私自身、買い物は非常に重視しており、移動販売車や宅配も良いが、それがあからどこにも行けないのでは監獄にいるのと同然。自分で出かけたかった時に出かけられる環境はあるべき。ただ、必ずしも自宅の目の前や遠方まで公共交通が必要というわけではなく、あるところで地域間幹線や鉄道に乗り換えれば比較的低コストで気軽に移動できるというのが良い社会ではないか。鉄道や地域間幹線を上手く位置付けて乗っていただけるように色々と啓発することが必要だと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

買い物に関しては地域でも事情が違ふと思うので、通院・通学・観光と同じように打ち出していかは引き続き検討してまいりたい。

時間も大分経過したが、その他論点で掲げたものも含めてご意見があればお願いしたい。

【上田市 横沢委員】

資料1-2の6ページについて、先ほども県の主体的な関与について議論があったが、Cの幹線に地域間幹線系統バスを入れていただき、ここに県が主体的に関与していくと書いている。地域間幹線系統は上田市でも5路線あり、国と県から補助を頂き、利用者数も多く非常に重要な路線となっている。一方、14ページの施策2の指標③「地域間幹線系統の維持に係る県補助金額」は161,340千円以下にするとしており、県は補助金の減額を考えているのではないかと読み取れるがいかがか。

【事務局 丸山交通政策課長】

補助金を減額することが目的ではなく、県としては今回の計画を機に主体的に関与するという気持ちは変わらない。既存路線の見直しによる利用者数の増加、利益率の向上や、場合によっては運賃の見直しなど様々な要素で補助金の額は変わると思うが、結果的に補助金が不要な路線になれば望ましい姿だと思う。

結果的に数字がどう動くかを把握する方法の1つとして記載しているところ。

【上田市 横沢委員】

地域間幹線系統は国、県の補助を頂いても欠損額の45%しか補填されず、残りは市町村が何らかの補助をしなければ事業者負担になっている。このような事情も踏まえて今後検討をお願いしたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

その他のご意見はいかがか。

【アルピコ交通（株） 小林委員】

役割分担について、交通事業者の役割に利用者ニーズを踏まえたサービスの向上とあるが、今の状況ではどうしても会社の都合がある。先ほど宮之本副市長からもあったが、松本市においては昨年10月にエリア一括へ移行した。最終的な数値目標は別として、やはり乗っていただいで利用者の利便性を向上するということがある。

事業者としてはやりたいが会社都合でできないこともあるので、県というよりは沿線市町村の皆様に住民のニーズを汲んでいただき、一緒になって利便性の向上をお願いしたい。事業者だけでは乗務員確保や安全の方に目が行ってしまい、現状ではなかなか回らないところもあるため、ぜひ役割分担をお願いしたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

行政側から何かコメントはあるか。長野市さんはいかがか。

【長野市 高木委員】

市町村としても考えていきたい。

【事務局 丸山交通政策課長】

サービス品質を良くするために、お金がかかる部分とそうではないおもてなしの部分があるが、観光客や利用された方が乗って良かったと思うところは直接接する乗務員の声もあるため、そのような部分も含めて一緒に取り組んでいきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

その他のご意見はいかがか。

【諏訪交通（株） 山谷委員】

道路運送法の中で10人以下の輸送はタクシー事業となっているが、タクシー事業者は個人の輸送だけではなく、乗合事業の許可を取ってバスと同じ業務をやっている。乗合で定時定路線のものについては、タクシー事業者が運行していても統計的にバスに区分され、タクシー事業者が見えなくなってしまう。

指標の中で、タクシーの輸送人員が現状約800万人とあるが、タクシーの場合はその数字が非常に曖昧。タクシー事業者も乗合事業をやっているという認識を持っていただきたい。10人以下の輸送は、タクシー事業者が乗合免許を持ってやっていることをご認識いただきたい。

また、タクシー事業者でバスを運行しているという認識がないために、バスに対する補助の中でタクシー事業者が抜けてしまう場合がある。タクシー事業者が申請するのはタクシー車両のみで、乗合バスのための車両取得まで考えが及んでいかない。県としてご認識いただきたい。

【阿部会長】

認識が甘いのご指摘いただいたが、決してそうではない。公共交通の中に鉄道・バス・タクシーと書いてあるが、仰ったようにバス側で見るのかタクシー側で見るのか、非常に曖昧な表現がたくさん出ているので、もう少しはっきりさせる必要がある。

公共交通ネットワークを作る際、バス事業者の皆様だけではなくタクシー事業者の皆様にも担っていただかなければいけない路線がたくさんあるので、タクシー事業者の皆様の役割を

もう少しはっきり書かないといけない。そのような観点ではご協力いただきたい。

ご指摘いただいた支援のあり方はイコールフットィングでやっていかなければいけないと思うので、記載の仕方をもっと工夫した方が良いのではないかと。

【副会長 県交通政策局小林局長】

市町村が運営主体のコミュニティバスやデマンドバスは、多くがタクシー事業者に担っていただいているので、書き方をしっかり工夫したい。

最後に、加藤先生からコメントをお願いしたい。

【名古屋大学 加藤委員】

輸送人員の集計方法については常に混同されやすいが、許可区分に応じた集計ということで間違いないか。

【事務局 松原担当係長】

ご認識どおり許可区分に応じて集計している。

【名古屋大学 加藤委員】

一方で、緑ナンバーか白ナンバーかにも注意する必要がある。

当然、長野県の中でも白ナンバーでバスを走らせているところがたくさんあるが、そこはバスに集計されるということで良いか。

【事務局 松原担当係長】

白ナンバーのバスは把握しておらず、記載していない。

【名古屋大学 加藤委員】

これからはそこが非常に大変になると思う。緑ナンバーだけで担えない需要が多くなってくると思われ、ライドシェアの話も出てきている。統計としても、これからは緑ナンバーでも白ナンバーでもバスの輸送はバスにカウントすることが必要であり、その地域でできる輸送方法でやってもらうことが大事かと思う。従来の区分とは違う話になってきていることは考えるべき。

以前は、白ナンバーについては運営協議会で協議していたが、地域公共交通会議で緑ナンバーも白ナンバーも協議するように整理した。それから補助も、白ナンバーでもかなり貰えるようになってきている。緑ナンバーの運賃は運賃協議会で、自家用有償旅客運送の対価は地域公共交通会議で協議されることになっているが、やはり自治体が協議運賃をやっており、白ナンバーと緑ナンバーでかなりボーダレスになっている。ましてや、道路運送法 78 条 3 号の自家用車活用事業が良い例。ありとあらゆる手段を使って需要に合う箱を調達することや、それを運べる人を有効に活用し、勿体ない使い方をしないよう徹底してやる必要がある。以前は「総動員」、今は「輸送資源の有効活用」という言い方をするが、私は「適材適所」という表現がふさわしいと思う。経費を下げて利用者を増やすために必要だと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

事務局からはいかがか。

【事務局 丸山交通政策課長】

輸送資源の有効活用は大事な視点であり、自家用車活用事業や県内でも白ナンバーのバスが走っているので、そのようなものを全体で取り組むようにしていきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

今のご指摘を鑑みると、確かに自家用有償旅客運送や福祉有償運送に係る数字がこの計画

には載っていないので載せなければいけないし、場合によっては目標にも掲げなければいけないと私は感じた。そこも含めて考えなければいけないと思う。

【名古屋大学 加藤委員】

ただ、間違っても自家用有償旅客運送の旅客数を目標にはしない方が良いのではないかな。変に白ナンバーを増やしていくこと自体を目的とするのではなく、基本的には緑ナンバーで担い、それが不適切であるとか困難な場合には白ナンバーで担えるところが結構あるだろう。

もう1つ危惧しているのは、タクシー空白地域が長野県は今どうなっているか。私は大体タクシー空白地域の仕事が多い。タクシー空白地域は本当にどうしようもなく何もできないので、新しくタクシー会社を作るぐらいの勢いで人を集めて自家用有償旅客運送をやったり、車を買ったりしている。根本的に大事なところなので、駅にタクシーが待っていてくれるのかどうか、深夜は難しくても日中はきちんと呼べるようになっていくのかどうかというのも本来やるべきことかと思う。今回計画に入れるのは難しいかもしれないが、次の変更の時には、タクシー協会の皆様とも話し合っていたきたい。特に、道路運送法78条2号・3号のところが大きく広がって色々できるようになったという背景も踏まえて、白ナンバーも活用しながら、あるいは事業者協力型自家用有償旅客運送も使いながら、どうやって確保していくかということはやっていく必要があるのではないかなと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

具体的な自家用有償旅客運送やライドシェアの話も含めて、施策のところ一定程度書き込んでいる。実際に、タクシー協会さんのご尽力もあって県内でも色々な形で動き出しているところがある。数値目標はともかく、定性的でも良いので計画に書き込むという方向にしたいが、いかがか。

【名古屋大学 加藤委員】

タクシーサービス空白は作らないことが大事。

【副会長 県交通政策局小林局長】

今、交通空白地の調査は県でもやっており、タクシー協会さんでも色々調査していただいている。そのような空白を作らないようにという方向で書いていきたい。

【阿部会長】

色々ご意見を頂き感謝申し上げます。今日計画を決定するという事なので、次の改定や地域編の更新に向けて3点お願いしたい。

1つは、松本市のようなエリア一括的な考え方を各圏域でも取り入れるというのは非常に重要な話。かつ、先程来ご議論いただいている県の役割は何かという点で、まだ県としての表現は腰が引けているというのが私の感覚。もっと踏み込まないと地域ごとの議論にはつながらないのではないかなと思う。広域圏間や広域圏内をつなぐ広域的な移動手段の維持・確保は県の役割と書くことは責任を持つことだと私は理解している。その辺りをはっきりさせないと、市町村や事業者がどうすればいいのかということがフラフラしてしまう。県の役割と責任は何かということを具体的に示さないと地域ごとの議論には進めないと思うので、そこは小林局長の方でまとめてもらえないか。

【副会長 県交通政策局小林局長】

先ほどそのようなご意見も出ていたので、ここはもう少し書き方を考えないといけない。

【阿部会長】

維持・確保は県の役割と書いているが、先ほどからご意見いただいているように、その中身が不明確ではないか。県の予算措置の話もあり、具体的などころまではまだ書きづらいところもあるので、これでご勘弁いただきたいと思う。ただ、地域ごとに議論する時に、県はどこまでお金を出すのか、どの部分で責任を持つのかということをはっきりしないとおそらく検討できない。県としてはこのような考えだと具体的に示す必要があるので、そのようにしていただきたい。

それから、定時性確保のところはバスレーンの設置等についてご意見を踏まえて書き加えられているが、文章化するだけではなく実行するということが伴わないと絵に描いた餅になるので、どこか協力していただける市町村と事業者があれば具体的にやるという方向性を明確に打ち出す必要があるということが良いか。目標の達成には、県だけでなく市町村や事業者のご協力が必要で、かつ、マイカーの人たちには一定程度不便を受忍してもらう形になるので、公共交通の利用促進をするからには自家用車の利便性がある程度下がっても受忍していただきたいということをはっきり言わないと進まない。そのような共通認識で良いか。単に絵に描いた餅で5年、10年経っても何も進まなければ全く意味がなく、市町村にも協力していただきながら進めていくようにしたいと思うのでよろしくお願ひしたい。

3点目は、公共交通の範囲は何かということ。鉄道、バス、タクシーと色々なところで書いてある中で、先ほども議論があったようにもっと多様な移動手段があることが視野から外れてしまいかねない。例えばスクールバスについて、スクールバス以外の用途でも活用するという事は十分あり得る。宿泊施設の皆様は送迎用のマイクロバスをたくさん運行しているので、より多機能で複合的に活用していくことも含めて視野に入れたいといけない。人も物も足りなくなることをもう少し意識しておくことが重要だと思うので、少し修正した方が良い。

【副会長 県交通政策局小林局長】

それでは、本日ご意見いただいたもので修正が必要なところは修正したいと思うが、これに関しては会長にご一任いただくことで良いか。

<異議なし>

【副会長 県交通政策局小林局長】

本計画は、今後の会長一任の修正も含めてご承認いただいた。

(2) バス路線のあり方、公共交通の利用促進等について 資料2 【意見交換】

【事務局 丸山交通政策課長】

今後、サービスの品質保証を各地域で検討していくためには、地域編を具体化していく必要がある。地域編の具体化に当たり、事前に皆様のお考えを伺いたい。バス路線のあり方についてどのような状態が理想的なのか、公共交通の利用促進についてどのような取組が必要か、交通空白地の対応についてどのような取組が必要か、以上3点について意見交換させていただきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

先ほど計画を決定したが、今後を見据えた意見交換である。これらに関してご意見等があ

ればお願いしたい。千曲バスさんいかがか。

【千曲バス（株） 高野委員】

交通空白地においては結局ボランティア。いくら対策してもお客様がいないので、民間企業としてははっきり言って儲けが出ないことを誰がやるのかということ。まして、タクシーの場合は歩合制であり、誰でもそうだが魚がたくさんいる方にエサを投げる。いないところは誰がやるのかということ。それぞれの地域を抱える行政の皆様に応援していただく以外にない。

バスもタクシーも乗務員不足だが、賃金の原資は運賃。従って、値上げして適正な運賃をお認めいただき、それでも足りない赤字を行政に応援していただく。はっきり言って公共交通は世界的に見ても元から利益の出る産業ではなく、今まで日本は何とかやってきたのは稀有な例。これを何とか存続させていくためには、このような会議で官民、産官学が一体となってやっていくことが非常に大切ではないかと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

その他、バス路線のあり方、利用促進、交通空白地対策などご意見ございましたらお願いしたい。それでは、鈴木社長お願いしたい。

【長電バス（株） 鈴木委員】

交通空白地帯という言葉がよく出てくるが、先ほど加藤先生の話にもあったとおり、タクシーまでなくなってしまうと交通空白と言えるが、タクシーがあるなら交通空白ではないと思う。

現状は結局、バスやタクシーが行政の要請により乗合タクシー等に取りられている。最近特にA Iデマンドが流行しており、A Iデマンドでいつでも、どこでも、どこにでも行けるというものが行政で用意されてしまい、それをバス会社やタクシー会社が受託して運行している。それにより、本来は自由にどこでも行けるタクシーが動けなくなり、結果としてタクシーがなくなってしまう。あるいは運賃のあり方も同様で、本来バスの運賃は電車よりも高い。電車が一番多く運べるので安く、バスはそれよりも小さいから高くなる。タクシーは4～5人しか乗れないからさらに高くなる。一方、行政が運行する乗合タクシーやA Iデマンドが数百円で乗れるのであればタクシーは選ばれず、A Iデマンドや乗合タクシーに乗ってしまう。結果としてタクシーが廃れてしまうという一面があるため、行政が良かれと思って用意した交通手段のためにタクシーがなくなり交通空白地帯が生じてしまうのではないかと思う。

先ほど高野社長から適正運賃の話もあったが、我々バス事業者は認可運賃。利益が出ないという話もあったが、何とか事業が成立するように運賃を頂いている。だが、それよりも安い運賃で行政がサービスとして実施することで、既存の交通手段の崩壊が起きているということをご理解いただきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

空白地の問題は、タクシー協会の総会に私が出席した際も皆様からお話があり、東御市の例を伺った。当時、東御市でデマンドを実施したところタクシー会社が事業を廃止してしまった例もあったと聞いている。タクシー協会さんやタクシー会社の皆様からもご意見を伺いたい。

【(一社) 長野県タクシー協会 上沢委員】

鈴木社長もタクシー会社をお持ちなので、そのようなご意見を言っていたと思う。東御市の事例でも、昼間にデマンドを一生懸命やり、終了後は最終電車のお客さんに合わせてタクシーを運行する。経営者2人で一生懸命やっていたが疲れたということで、事業を廃止された。決して赤字で辞めたわけではない。事業者は時給2,300円で働いていてずっと値上げをお願いしていたが、結果的には上がらず廃止となった。

また、今流行りのフルデマンドは利用者にとっては非常に良いが、タクシーに変わらない。制度的に少し問題かと考えているのが、地域公共交通会議でデマンドを運行するかどうか協議を行う一方、受託金額は市町村とその受託会社で決める。そのため、下請けする時に原価を伴ったものが収受できていない。タクシーと同じようにお考えいただければ当然事業は継続できるが、その辺りで制度的に少し不備があると感じている。

【副会長 県交通政策局小林局長】

空白地に関して特にタクシーの話が出たが、公共交通の利用促進もテーマに掲げた。参考資料には現在行われている利用促進の取組を並べた。もっと力を入れていかないと、先ほど利用者数1億人という目標に掲げたが、達成にはならないのではないかと感じている。

例えば、県で信州スマートムーブ通勤ウィークを実施しているが、年1回しか実施しておらず本当にこれでいいのかという問題もある。また、JRの地方ローカル線について、大糸線は大規模に始めたところだが、一体となってやっていかなければいけない。それから、それぞれの協会や事業者でやっているものも、もっと大規模に県や市町村も主催者側に加わってやっていくことも1つだと考えている。

このような観点で鉄道、バスの利用促進についてご意見があればお願いしたい。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】

公共交通の利用促進は重要な課題だと考えている。県の取組も含めて参考資料にある取組は非常にありがたく思う。ただ、鉄道に限らず、公共交通を利用するのは一過性のもではなく、例えばあるイベントで200人のお客様が集まり、100人のお客様が鉄道を利用していただければありがたいが、年間でみると、1人の高校生の方が365日定期で乗っていただく方がありがたい。100人のお客様が1日に来ても、年間では0.3の人工にしかない。つまり、公共交通は定期のお客様がが増えていただくことが非常に重要。

当然、参考資料にある取組はありがたく、我々も一緒に協力させていただいているものではあるが、やはり公共交通をどう利用促進していただけるかが非常に重要。人がいないところで公共交通はなかなか利用してもらえない。

計画にもあったように、1つの幹線の中に2つのモードが入っているところもあり、地域ごとに幹線、フィーダーの役割を担わなければ、今後全体として公共交通を維持できなくなる。そのような観点で地域ごとに公共交通の再編成も踏まえた話の中で今後ご提言いただければ、非常に嬉しい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

民間の鉄道会社ではいかがか。長野電鉄の井原部長さんはいかがか。

【長野電鉄(株) 井原委員】

公共交通は目的を持って乗るということではなく、目的は他にあるというもの。乗る目的

を作るために利用促進策を行っているが、限界があると感じている。ベーシックに乗る方が、通勤、通学、通院、買い物、観光などの目的が外部にあって初めて公共交通は利用される。

行政と色々話をするが、その目的を他にどのように作るかということが難しい。私どもだけでは作ることが難しいと感じており、横との連携をつなぎながら、人流を増やすような目的を作っていくべきではと考えている。

【副会長 県交通政策局小林局長】

最後に、バス路線のあり方に関して伺う。これから地域編の具体的な協議をスタートするに当たり、それぞれの路線をゼロベースで見直すべきではないかと考えている。今のバス路線ありきではなく、ゼロベースで本当に必要な路線がどこなのかも一度引き直す。

また、県と市町村の役割については先ほどご議論いただいたが、県としては広域圏をまたぐもの、あるいは広域圏の中心市から周辺町村に行くための交通結節拠点間をしっかりと担い、今以上の資本投下を行うことを考えている。ただ、結節点から先の部分に関しては、例えば市町村のフィーダー系統として担っていただくことも検討しているところ。

これらに関して何かご意見があれば伺いたい。特に、市町村の皆様に関係するため、何かあればお願いしたい。

【長電バス（株） 鈴木委員】

ゼロベースで見直すという話があったが、是非その形でお願いしたい。地域間幹線の国の補助金については輸送量や本数が決まっており、今までのルートで補助金が出ている。路線を変えようとするとう補助金が出なくなるため変えられないという縛りがある。幹線系統が補助金から外れると、フィーダー系統も補助金から外れる。国、県からの協調補助が出なければ維持できず、今の膠着した状況が続いていることもご理解いただきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

加藤先生からはいかがか。

【名古屋大学 加藤委員】

私がアドバイスを行う地域の中には、重要な地域間幹線の1日あたり乗車人数が15人を下回っているなど行き詰まっているところもある。このような地域は全て利便増進事業を行っているが、長野県ではどの程度行っているか。地域間幹線をゼロベースで見直すのであれば、利便増進事業や調査を行った上で、新しい路線を作ってフィーダー系統についても補助を得る、ということをするのが普通。

今後、国の補助要件に満たなくとも長野県としては必要と判断する路線や、逆に国の補助要件を満たしていても県として国と協調する必要はないと判断する路線も出てくる可能性があると考えられる。その場合に利便増進事業やサービス継続事業を使うことによって大きく変えられる可能性もあるので、ぜひ考えていただきたい。

県として進めていくために、10圏域での検討がある。最初に聞いたかったことの1つは、今回の10圏域それぞれの計画が単純に現状肯定になっているのであればどうなのかと思っていた。ゼロベースで見直すこと仰ったことは良かったと思うし、それを支援する制度がある。ぜひそのような考えでやっていただきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

利便増進事業に関しては前回も加藤先生からご指摘いただいたところ。計画には書き込んだということが良いか。

【事務局 松原担当係長】

今年度、県では予算を計上し、複数の市町村で利便増進実施計画を策定する場合に策定経費を支援する補助制度を設けた。現状の策定実績は、既に松本市でお作りいただいたものが1件。今年度、木曽地域での策定が進んでいると認識している。

【名古屋大学 加藤委員】

三重県では、地域間幹線を見直すために三重県と市町村の合同で利便増進実施計画の策定を行っている。そのような取組をぜひ参考にさせていただきたい。

【松本市 宮之本委員】

松本市はゼロベースでのバス路線の見直しを実際に行ったが、相当大変である。

路線の見直し前は35のバス路線が存在し、運行主体や運行事業者、車両保有者によって異なる4つの形態で、それぞれ独立して運行していた。このため、例えば類似する路線の集約などについてコミュニケーションが行われていなかった。

そこで松本市では、バスのルート、ダイヤ、運賃については交通事業者ではなく、松本市が責任を持つことに決め、市民との対話を60回実施した。最終的にエリア一括方式になった時に、路線数は35から38に増加したが、総走行距離は見直し前の194万kmから180万kmへ、8%程度減少した。

ゼロベースでバス路線を見直し、廃止や減便を行うことは、相当の覚悟を決めてやらないと非常に難しい。60回開催した市民説明会の中で、市民の方から「松本市はなぜ火中の栗を拾うような事をあえてするのか」「単に運行事業者への赤字補填を毎年実施すれば良いのではないか」と質問を受けた。市民の方々もそのくらい大変な事だと思っている。この辺りの話は、数か月前に国土交通省中部運輸局で「なぜ長野県松本市は交通サービスにそこまで関与するのか？」というタイトルで講演を行った。中部運輸局のYouTubeチャンネルで視聴できるので、ご興味のある方はご覧いただければと思う。

【副会長 県交通政策局小林局長】

非常に貴重なご意見で大変参考になる。それでは、知事からお願いしたい。

【阿部会長】

エリア一括運行の話があったが、事業者の皆様はどう思われているか伺いたい。例えば長野県も圏域ごとにそのような仕組みを導入するとしたら、事業者の皆様には大きな影響があると思うが、行政としてそれぐらい踏み込んだ方が良いという感覚なのか。事業者としての主体性はかなり下がると思う反面、行政がかなりの責任を負う形になる。

【おんたけ交通(株) 古幡委員】

当社は木曽地域唯一のバス会社で、木曽地域に自主路線は全くなく6町村から委託料を頂いて運行している状況。県からの提案もあり、重複路線の見直しや広域路線化等について検討しているところ。乗務員が不足している中で対応できるかどうか、分科会で便数やダイヤについて具体的な詰めに入っているところ。他の地域と違って行政に頼るしかない状態だが、運転手さえいれば計画どおり運行できる。これが実現できれば、木曽地域のバスは利便性がかなり向上し、観光客にとっても使いやすい路線になる。

【阿部会長】

木曽地域はこれまでも議論してきてかなり進んでおり、人材確保も含めて県も一緒に取り組んでまいりたい。

先ほど、デマンド交通がタクシー事業者を圧迫してしまっているのではないかという問題提起があった。公共交通のあり方に市場原理をどの程度重視するのかは、目指す姿によっても考え方が違ってくる部分ではないか。確かにそのような実態があることは行政としても意識しながら対応しなければいけないが、ここに集っているメンバーが情報を一元化し、コミュニケーションを相当円滑にしていくことが必要。各市町村も、あえてタクシー事業者に迷惑を掛けようという意図でやっているわけでは当然ないが、結果としてそうなってしまうケースがある。行政がどこまで責任を負うか、どこまで財政負担をするか。財政負担をすればするほど、行政は当然口を出す。先ほどエリア一括の話を投げかけたが、この場ではそれほど深い議論はできないので、今後本音で各事業者の皆様とよく話をさせていただかなければいけない。

昨日の全国知事会国民運動本部では、河野デジタル大臣にも参加いただき、国と地方の関係性のあり方を議論した。その中で、人口減少社会においてはもっと分権型社会にしてもらわないと困る、という話をさせていただいた。国も良かれと思って色々なことをやっていると思うが、もっと分権型社会にしていけないといけないのではないか。

交通分野については、許認可のもとで事業者の皆様が動いているわけだが、そのような部分ももっと分権化してもらいたいというのが私の感覚。それ以上に、道路整備の財源などに比べれば、交通分野は国のお金が極端に少ない分野。国がしっかり財源を確保すると同時に、我々地方も公共交通に対してもっと財政支出をしていかないと、おそらく立ち行かない状況になってきている。これからますます急激な人口減少が進む中で、地域社会を支えるためには移動が確保できなければ、良い学校や病院を作ったとしても意味がない。我々都道府県がもっと責任を持つべきだと思っている。

補助制度についても、不都合があるところはぜひ共有していただけるとありがたい。我々行政が良かれと思ってやっていることが結果的にマイナスの影響を及ぼす可能性があることを、私もよく認識していなかった。これから取り組んでいく中で、密な意思疎通をしていきたい。

【副会長 県交通政策局小林局長】

ここで、公務の都合により知事は途中退席させていただきます。

<阿部会長 途中退席>

(3) 令和5年度事業報告(案) 及び決算(案) について **資料3** **【協議事項】**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

【副会長 県交通政策局小林局長】

本協議会の監査委員である、県タクシー協会の上沢専務理事から監査報告をお願いしたい。

【(一社)長野県タクシー協会 上沢委員】

本協議会の令和5年度収支決算について監査を実施したので、ご報告申し上げます。

令和6年6月4日に監査を実施し、会計帳簿、預金通帳、領収書その他の関係書類を確認した結果、本協議会の令和5年度収支決算書についてはただ今の説明のとおりであり、その内容が適正かつ正確であったので、ご報告申し上げます。

【副会長 県交通政策局小林局長】

ご質問、ご意見等はあるか。ご異議なく承認として良いか。

<異議なし>

【副会長 県交通政策局小林局長】

時間も大変超過したが、本日予定していた議事は以上となる。今回は大変活発な意見交換が行われ、有意義な会合になった。それでは、事務局へ進行を戻す。

4 その他

【事務局 丸山交通政策課長】

資料4については、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ概要である。国のホームページにも掲載されているので、改めてご確認いただきたい。

5 閉会

(終)