

## 第8回長野県公共交通活性化協議会 議事概要

日時：令和7年（2025年）3月24日（月）  
15時から17時15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】

大変お忙しい中、メンバーの皆様方、学識経験者として名古屋大学加藤先生にもご参加いただき感謝。

昨年6月に長野県地域公共交通計画を策定し、公共交通の維持発展に向けて関係の皆様が力を合わせながら取組を進めていただいていることに心から敬意を表したい。後ほど話があるが、木曾地域は具体的な計画を作り、まさに動き出そうという形になっている。関係の皆様の協力と支援の賜物と、改めて感謝申し上げたい。

今日、皆様と色々協議をしていきたいと思っているが、地域公共交通ネットワークについて皆様と力を合わせて、しっかりと維持発展させていきたいということを申し上げ、そしてお願いしておきたい。

この場でも申し上げたと思うが、私も色々な分野にわたって知事として仕事をさせていただいているが、やはり最終的には交通の問題に行き当たるという課題がたくさんある。

例えば、高校再編した後の通学の足をどうするか。これは保護者含め関係する皆様の極めて大きな関心事であるし、再編無しの今の状況でも、高校生の保護者からは、交通を何とかもっと便利にしてほしいと一番言われる。まさに教育を充実させる上で極めて大事。

それから通院。病気になられ医療機関に掛かれる方。我々は医療機関の皆様と一緒に地域医療構想を進めようとして取り組んでいる。何をしているかと言えば、医療機関同士の役割分担、機能分担をしっかりとしていくこと。医療資源、医師・看護師をはじめとする医療人材が限られている中で、どこの医療機関でも全ての診療科目について同じように行うということが、だんだん困難になってきている。その中で、医療機関同士で話し合いをして、「うちはこの部分を担う」「おたくの病院ではこういうところをや

ってほしい」というような役割分担を進めようとしている。役割分担をすれば、今まで身近な医療機関に行けばよかった人たちが、大変申し訳ないが、場合によっては遠くまで通院しなければいけないという形になる。よって医療の充実をいうことを考えた時にも、交通の問題は極めて重要。

今、おかげさまでインバウンドのお客様に多くお越しをいただいているが、長野県は多くの観光地を抱える観光県である。この観光振興を進めていく上で、多くの観光客の皆様には色々な課題あるが、その中でも、交通がもっと充実すればいいのに、という意見がかなり多い。特に長野県の観光地は、今の状況では、自家用車がないと行けない、レンタカーを借りないと行けない、というところが、私が申し上げるまでもなく、皆さんご承知のとおりたくさんある。観光振興を図っていく上でも交通の問題は極めて重要。

そういった中で、私どもの地域公共交通計画、通院・通学・観光、まずこの移動保証をしっかりとやっていかなければいけない、ということで皆様と確認して進めているわけであるが、表面的に通院・通学・観光と言っているだけではなく、今申し上げたように、必然性が極めて高い、重要性が極めて高いと考える。今日は交通事業者の皆様方に集まっていたので、我々行政もしっかり意識しているが、皆様方にも、釈迦に説法になるが、こちら辺の重要性は改めてご理解いただければ。

そうした中で、後程説明するが、一つは新たなバス路線のネットワークを維持するための支援を県として講じていこうと考えている。運転手の確保が難しい、あるいは経営が厳しい、といった各事業者の皆様方の課題や問題意識もしっかり共有させていただきたい。しかし、県民の暮らしを維持していくためには、維持していただかないといけない路線というものがあり、先ほど申し上げたような、県民の皆様の生活を考えれば、しっかりとした移動保証を行っていかなければいけない。ただ、この点は、全部事業者の皆様方の責任だ、と押し付けるつもりはないので、是非率直な問題意識を出していただき、一緒になって持続可能なあり方、発展のあり方、を考えていきたい。また、後ほど私どもの考え方を話しさせていただく。

観光面では、宿泊業者を始め、県民の皆様方のご理解をいただく中で、来年から宿泊税を課税させていただく予定。その準備、宿泊業者のシステム改修であったり、あるいはそれに向けての広報だったりをしっかり行っていかなければいけないが、進めて出来るだけ円滑な方向を出していければ。この用途については、今後個別具体的な議論をするわけであるが、これまで一つの大きな方向性として出しているのは、観光客の移動についてこの宿泊税を活用していく必要があるということ色々な場面で申し上げている。観光に伴う交通をどうするかということについても、我々はしっかり検討してい

たいと思っているので、事業者の皆様方からもその辺について色々意見いただければ。

もう一方で、利用しやすくしていく、ということも大変重要。Suicaの利用エリアもJR東日本の皆様方に広げていただき、しなの鉄道も一年遅れになるが、導入するという方向になっている。交通系ICカードを各事業者の皆様にも広げていただく方向で取り組みいただいているが、この協議会が主体となって、県内統一の地域連携ICカードを全県で導入していきたいと考えている。この進め方の方針についても今日皆様のご意見を伺う中で、方向づけをしていきたい。

今、社会全体が大きく変革しようとしている。そうした中で、極めて交通は重要であり、公共交通事業者の皆様方の担っていただいている役割は、極めて大きなものがある。大きなものがある中で我々行政、市町村であったり、県であったり、そして国の関係機関の皆さんにも参加いただくが、我々力を合わせてこの公共交通の維持発展に取り組んでいきたい。

お互いそれぞれの立場で様々な課題があると思うので、それを率直に出し合ってもらい、目指す方向性、公共交通をできるだけ元気にしていこう、県民の皆様方に利用していただく公共交通を充実しよう、観光客の皆様方が不便を感じないようにしていこう、というその大きな方向性はおそらくここに集っている全ての皆さんが同じ思いだと思うので、力を合わせて、引き続き取り組んでいただけるとありがたい。

今日も色々難しい課題もあるが、ぜひ、率直な意見交換をしていただく中で、より良い方法を目指し取り組んでいきたいと思うので、どうぞよろしく願います

### **3 議 事**

#### **(1) 協議事項**

##### **① 長野県地域公共交通計画（木曾地域編）の改定について 資料1**

**【木曾地域振興局 渡邊局長】**

(資料に沿って説明)

10 広域の中で、木曾地域に関して具体的な検討が進んで一番先行していたということで、利便増進計画が策定された。これを県全体の交通計画の中の木曾地域編に反映するという改定。これに関し、木曾地域の町村を代表し、南木曾町の向井町長にご発言をお願いしたい。

**【南木曾町長 向井委員】**

木曾谷の公共交通の再編計画だが、皆さんご承知のとおり、木曾の谷は木曾川が谷底にあり、そして、V字の地形がずっと細長く南北に続いている。また木曾谷に入り込む

支流が各町村につながっている。そういった中で、この公共交通の足の確保、高齢化が進む中で、どうやって確保していくかということが、どの町村、木曾谷の六つの町村にとって大きな課題。

今回の再編計画では、木曾川に沿って走る国道 19 号。これを幹線道路として、骨格として、再編を進めるもの。南北といっても 80 キロほどある大変長い距離だが、これを県が中心になって、事務局に入って、あるいは各町村の担当者が出て協議をする中で、幹線路線ということで位置づけて、そこに各町村の結節点を設けて、各町村も含めて再編計画を進めているところ。人材不足、運転手不足が大変厳しくなっている中で、効率的な運用やあるいはバスを上手に回す中で配車計画を作っていく。そういったことで利便性が向上していく、増進することが大きく期待をされているところ。

また、私たち南部は岐阜県の方とも接しているが、私たちのところからすると、この県境をまたぐ路線も出てくる中津川市の方へもつなぐバスが出てくるということで、非常に期待がされているところ。観光客の利用、インバウンドで木曾谷をゆっくりと歩いていただく。それとともに近い将来はリニア岐阜県駅が中津川市にできる。そんなことで準備が進んでいるので、そういったところへもつながって新しい交流が期待されているところ。

まだまだ色々な課題はあって、人材の確保を今後どうやっていくかや、キャッシュレスを具体的にどう統一するか、さらには予約システムの問題とか色々あるが、まずは、この全圏域の中で再編を進めていただき、進めていく。そして、地域の皆さんにとって利便性を向上していただき、そのことが地域の活力をもたらしてくれるものと期待をしているところ。

### ～質疑応答～

**【名古屋大学 加藤委員】**

幹線を 4 つ作るということが目玉ということでよいか。

**【木曾地域振興局長 渡邊局長】**

そのとおり。

**【名古屋大学 加藤委員】**

幹線がどのようなサービスレベルなのか。例えば、停留所をどのくらいの間隔で設置するのか、あるいは本数はどうなのか。

JR の空き時間を補うダイヤとあるが、通常バスであれば鉄道より運行時間が長くな

る。そのため、バスのダイヤは、鉄道のダイヤより少し後に出発し、到着時には、鉄道の次の便が追い付いてくるというダイヤになると思う。

なかなかそのようなダイヤでは利用してもらえないと思うが、どのようなダイヤ設定を考えているか。

今時であれば、鉄道との並行路線であれば、共同経営等により鉄道と同じような運賃にするなど考えられる。例えば、鉄道の定期券をバスでも利用できるようにする事例もある。その点についてどのように考えているか。

そのような説明がないと妥当なものなのか判断しづらい。

#### **【木曾地域振興局 渡邊局長】**

停留所は、結節点として 20 か所程度設ける予定。その他の停留所は今後詰めていく予定。

ダイヤについては、JR の補完という点があるが、通院の保証を行うにあたって、朝一番に木曾病院で受診できるよう設定していきたい。利用者の状況を踏まえ、現在、ダイヤの設定作業を行っている。

運賃に関しては、JR の運賃と同程度の運賃設定を考えている。一方で、フィーダーとの接続があるが、幹線とフィーダーでどちらか高い金額を運賃とするよう検討している。

いずれにしても、利便増進実施計画を推進していく中で、町村や利用者と話し合いながら決めていきたい。

#### **【名古屋大学 加藤委員】**

長距離路線であることから遅れやすいという可能性がある。また、同じ時間帯に北からも南からも同じ場所に行きたいという需要がある可能性もある。そのダイヤを町村内の路線と組み合わせる必要があるため、よく考えていただきたい。

停留所については、箇所数ではなく、どこにどのような施設を置くのかということやなにが必要かということが重要。計画にも記載があるが、今回計画の実践ということになるため、木曾の実態に合っているかどうかを検討し、もし合っていないようであれば上位計画である長野県地域公共交通計画の見直しも必要になる。

#### **【阿部会長】**

加藤委員から指摘があった点も踏まえ、なにがどう変わるかを明確に示す必要があると考えている。

資料が非常に細かく、専門家と議論する際はこれでよいかもしれないが、住民の方々に明確に示さなければ批判も称賛も出てこない。

利用促進の際のチラシ作成の過程で検討しようとしているのかもしれないが、このメンバーで議論する際に、この改善で良いのか不十分なのかという議論ができるような簡潔なアウトプットがないと、関係者で相当議論を行ってとりまとめた結果がわかりにくいという話になるので、わかりやすいとりまとめをお願いします。

**【木曾地域振興局 渡邊局長】**

今後住民に説明が必要であり、利用者ごとにどの点で利便が向上するかということをも明確に示せるよう資料作成をしていきたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

指摘いただいた点の修正等については、木曾地域公共交通活性化協議会の会長である渡邊局長に一任ということで、原則本案のとおり計画を改訂するというに異議はあるか。

**<異議なし>**

**② 長野県下統一地域連携 ICカードの導入について 資料2**

**【事務局 丸山交通政策課長】**

(資料に沿って説明)

**【長野市 荻原委員】**

過日、長野市の KURURU がスタートし、Suica の機能が搭載されたこともあり、このカードの活用が進み、地域公共交通の利便性が充実することや、観光客の皆様の利便性の向上につながっていくことを期待している。

先日、KURURU を利用した際、チャージ額が不足していたが、運転手の方が丁寧に説明いただき、バスの車内でチャージし利用することができた。現金を用意する必要もなく、簡易に乗降ができるということで非常に便利と感じたところ。このカードが長野県全域に拡大すれば、例えば観光周遊などで利便性が向上することが考えられ、期待を寄せており、ぜひ取組を進めていただきたい。

長野市では KURURU を導入するにあたって、多額の費用を投入してきた。県下統一となることによって、新たな負担が発生しないよう配慮いただきたい。

いずれにしても、県下統一地域連携 IC カードの取組に誠心誠意協力をしていきたい。

**【事務局 丸山交通政策課長】**

長野地域の皆様については、先行して取組をいただき感謝。既に負担いただいたシステムの開発経費は本協議会で一定額負担することにしたいと考えている。今後、大きな負担が生じないよう検討を進めてまいりたい。

すでにご負担いただいた開発費等につきましては、本業界の方でも一定額負担するということにしたいと考えている。

**【南信州広域連合 有吉委員】**

地域連携 IC カードの導入について、ぜひ推進いただければと思うが、南信州地域ではリニアの開通が延期になり、そのようなことを受けて、地域で検討会などを行ったが、現時点の導入は難しいという意見でまとまっている。

そのなかで、2点お願いがある。

1点目は、現在、導入が困難であると整理したが、将来的な導入のための検討を行うにあたって、県の支援制度は令和7年度までであると承知しているが、この支援制度を延長いただきたい。

2点目は、キャッシュレス決済については、クレジットカード非接触決済やQRコード決済等、そのほかの手段もあり、地域住民に利用していただき、かつ持続可能な仕組みを検討していくにあたって、地域連携 IC カード以外のキャッシュレス決済の手段についても検討してく場を県で設置いただきたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

この二点に関して、まずは事務局から願います。

**【事務局 丸山交通政策課長】**

一点目、導入支援の県の補助金だが、確かに期限付きで本年度分は一旦切れるようになっている。これについては導入の状況や各事業者の報告も踏まえながら、また別途検討させていただきたい。

二点目、別のキャッシュレス手段等については、様々なものが今出てきているが、一旦は地域連携 IC カードをベースにしたうえで、様々な他の決済手段がある姿が望ましいと議論を聞いたところ。ただ、時代の変化等もあるため、これについてもまた追々検討していきたいと考えているところ。

**【南信州広域連合 有吉委員】**

ありがとうございます。よろしく願います。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

オンライン参加の松本市の宮本副市長から挙手があったので願います。

**【松本市 宮之本委員】**

今、南信州から補助金の延長について話があったが、我々は期限付きだからこそ今回決断した。地域連携 I C カードを我々検討したときに、一台 1,800 万円で約 60 台のバスにつけることを決めた。このコストは、QR コードやクレジットカードのタッチ決済に比べて十倍以上のコストかかる。そのため、我々としてもコスト的にはとても導入できるものではないと考えたが、期限付きということもあり、あえて火中の栗を拾うという判断した。

ですから、そういう自治体にとってみると、今言われたような期限付きの施策を状況によって延長するのは、私はあまりすべきでない考える。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

事務局からなにかあるか。

**【事務局 丸山交通政策課長】**

延長する、しないも含めて今後の検討とするが、松本市が言われたことは確かにその通りということもある。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

宮之本副市長からのご指摘は、他の町村さんからも聞いているので、しっかり検討したいと考えている。加藤先生、願います。

**【名古屋大学 加藤委員】**

そもそも、I C カードを入れるタイミングがどういうときがいいかを考える必要がある。

私自身、今愛知の新城市の仕事をしているが、新城市は 3 月 15 日に J R 東海の飯田線の豊川から本長篠間で I C カードが入った。その同日に豊鉄バスも全線で導入された。日にちは若干ずれる見込みだったが、全く同じ日に一斉に入った。軽トラ市というのを新城市で毎月やっているが、そこで大きくキャンペーンをやった。同時に鉄道もバスも

全部入ったため、これから色々啓発をする予定。それが例えば飯田であったら、J R 東海がいつ頃入れるかのタイミングで入れるのが一番効果も高く啓発もしやすい、ということを見ておく必要がある。今回篠ノ井線が3月15日の同じ時に入るため、そのタイミングがいいかもしれない。

そういうことが考えられるので、私自身はJ R 各社にはどのくらいで入りそうなのかを早く教えてもらい、そのタイミングで入れるかどうかを考えるべきだが、いかがか。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

飯田地域はJ R 東海、特に飯田線に関してだが、まだ全くICカードはどの駅にも入っていない状況だが、J R 東海はコメントできるか。

**【J R 東海 沖委員】**

飯田線の愛知県のエリアだが、TOICAのエリアの拡大についてお話いただいた。飯田線、長野県内辰野まで続いているが、ICカードの導入見込みについて、まだお話できることはない。ご期待には現状では添えないというのが現状。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

県も参画している飯田線活性化期成同盟会で毎年要望しており、その中にはTOICAの導入を早く進めることが毎回入っている。飯田線は愛知県側には一部入っているが、長野県が全く入っていないので、その見通しもつけていただきたい。

**【J R 東海 沖委員】**

ご要望については例年もらっており、社内で諸々の事情を勘案しながら検討している。この場では現時点お話できることはないので、ご了承いただきたい。

**【名古屋大学 加藤委員】**

いまお話してもらえることは、全く期待していない。だが、決まったら早めに言ってもらえると、色々なことが関連してできる。そういう意味では新城市では、一年半ぐらい前にわかっていたので、いろいろ準備できた。豊鉄も同じ。なので、揃えることも重要なので、早めに教えていただくと色々な対応ができると考える。そのタイミングで普及させないと手戻りが大きいと考える。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

それでは、新 KURURU を長野県下統一地域連携 IC カードとして準備を進めること、それから地域連携 IC カード事業の事務局を本協議会が担うこと、これに関して異議はあるか。

**<異議なし>**

### ③ 令和 7 年度事業計画（案）及び収支予算（案）について

【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】

ただ今の説明について、事務局案のとおり決定することに異議ないか。

**<異議なし>**

## （２）意見交換

### ① 県内鉄道路線の現状について **資料 4**

【副会長 県交通政策局小林局長】

（資料に沿って説明）

（２）の意見交換ということで、今回三点テーブルに載せている。

一点目は県内の鉄道路線の現状について。これに関しては、大変厳しい経営状況にある JR ローカル線に関して、現状を各事業者からご説明をお願いし、ここで課題を共有したい。まず JR 東日本の大川部長から説明をお願いします。

【JR 東日本 大川委員】

本日は、知事の方からご案内があったように、弊社も Suica の利用拡大を進める中で、先日松本から大糸線の穂高と信越本線の長野の Suica の利用駅が拡大した。

それでは、地方交通の鉄道路線の現状について説明させていただく。1 ページ目をお願いする。弊社は昨年 4 月の段階で約 45,000 人の社員規模であり、長野支社はそのうち車掌や駅で業務を行う人員、設備をメンテナンスする社員など 1,580 人で運営している。しかし、当然ながら弊社だけでは鉄道運営できないため、長野県下の協力会社、パートナー会社を含めて、長野支社全体では約 3,600 人の従業員が鉄道を支えている状況である。

2 ページ目。国立社会保障・人口問題研究所や長野県様のデータを使用させていただき作成したグラフである。県の人口は減少し、現在 200 万人を割っており、今後も減少する見込み。弊社をご利用いただくお客さま、社員または協力会社の従業員が表の生産年齢人口に概ね入っている。会社の発足以来、生産年齢人口は約 20～25%減っている。今後の見通しも、生産年齢人口は現在と比べ 10 年後には 10%、20 年後には 25%減るといふ非常に厳しい状況になる。

これらの人口動態を見据えて、需要や供給体制のシステム変化が必要ということは理解しているが、なかなか一長一短に進まない現状で、ここを改善しなければならないと考えている。また、今のままの体制でやっていくと、全体を維持していくのが非常に難しいということが見えてきているところ。

3 ページ目。ここ最近 10 年間の人材について、JR 東日本長野支社では、組織が一部本社へ移るなどしたことや業務を効率化して運営体制を構築してきた。人数は 10 年間で約 4 割は減っているが、平均年齢は国鉄採用の社員がほとんど退職したこともあり、下がってきているところ。一方で、先ほど挙げた設備系統の協力会社の従業員について 10 年間で統計を取ったところ、概ね人数はほぼ 100%であるものの、平均年齢が徐々に上がってきている。要は、若い従業員が入ってきていないことや生産年齢人口が徐々に少なくなるという見通しであることから、人材不足を非常に懸念している状況である。

4 ページ目以降は、昨年弊社から鉄道のご利用が少ない線区の経営状況をお示しさせていただいたもの。次の 5 ページ目、6 ページ目では、JR 東日本のご利用が少ない線区のうち、長野支社管内の各線区を赤く結んでいる。上から飯山線、大糸線、小海線、中央本線辰野支線の順になっている。右側のオレンジ色で囲んでいるところが、JR 東日本が一番注目している平均通過人員の数字である。

この平均通過人員の A と B の数字が会社発足と 2023 年度の数値を表したものである。いずれも増減は、会社発足以来利用者が約 5～9 割減ってきているという状況であり、非常に厳しい状況下であることをお示ししたものである。4 ページの 2 点目では、地域の方々にこのような現状をご理解いただきたいということと、持続可能な交通体系について建設的な議論をお願いさせていただいている。

ご説明をさせていただいたのは鉄道のみであるが、同じようにバスもタクシーも同じような状況下に置かれている。人がいなくなることも踏まえて、地域の公共交通が非常に危機的な状況になっていることは理解していただいていると考えているので、是非それぞれの地域で、地域の公共交通がどういった状況にあるかを勉強する会議体を設置し

ていただきたいと考えているので、引き続きよろしく願います。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

続いて、JR 東海の沖担当課長から説明願います。

**【JR 東海 沖委員】**

弊社の事業に対して、日頃から御理解と御支援いただき誠にありがとうございます。私からは、南信地区の飯田線の利用状況について話をさせていただきます。

飯田線の利用状況は、昭和 62 年の会社発足の当時から利用者が約五割減っている状況。平成 30 年を少し過ぎた頃に急減しているところがコロナの時代であり、コロナ前からコロナ後にかけてさらに約 15%減っており、まだ利用が戻りきっていない。

ご覧いただくと一目瞭然であるが、利用の減が極めて深刻な状況。鉄道の駅から駅に対して一度に多くのお客様を運ぶことが鉄道の大量輸送の特性。一部の区間と時間帯は機能を一部発揮できているところもあるが、それ以外の大半の区間と時間帯においては、鉄道の特性を十分に発揮できていないという状況。

鉄道とともに、自動車道の整備も大きな影響がある。最近、三遠南信自動車道の最難関トンネルが完成したと報道もあったが、まさに飯田線と並行して走る道路であり、道路の整備、それから沿線の人口減も予測されていることから、飯田線の利用はこれまでに以上に減る可能性があるかと認識をしている。

そういった中で、飯田線については現時点で廃線やバスに転換するということは考えていないが、弊社としては、このような現状の状況について強い危機感を持っている。長野県の皆様も、是非この点について認識を共有させていただきたい。

弊社としては、飯田線の利用促進という観点で、飯田線の秘境駅号で 2025 年春は、これまでより多く運行を予定しており、すでに発表している。こうした取組やちょうど昨日行われた「さわやかウォーキング」といったイベントを開催させていただき、なんとか利用増に向けてあの手この手で取組んでいるところ。私どもの取組だけでは限界があると感じており、長野県もしくは沿線市町村の皆様からも飯田線の継続的な利用増につながる具体的かつ効果的なアクションをお願いしたい。

弊社としては、安全最優先の運行を弛まなく提供していくことが使命だが、収入確保と合わせて効率的な業務運営を図る必要があると考えている。先ほど、JR 東日本様からも労働人口の減について話もあった。こうした効率的な業務運営は引き続き重要とい

う風に考えており、お客様の利用状況を踏まえた、駅舎などの老朽化した設備のスリム化等にも取り組んでいくと考えており、御理解、御協力をいただきたい。

加えて、昨今、ゲリラ豪雨や台風等、激甚化する自然災害を踏まえ、特に飯田線は山間線区のため、こういった事前の治山治水対策、それから自然災害が発生した場合の迅速な復旧について連携もお願いしたい。弊社としても、飯田線で令和4年6月に本長篠駅付近で崩れたことも、引き続き課題として認識している。必要な対策を今後講じていただきたい。

さらに、先日は長野県と静岡県と愛知県の県境付近で列車と鹿が衝突し、列車が動けなくなり、救援に時間を要したという事象があった。こうした鹿などなどの獣害対策も取り組んでいただきたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

それでは会場に来ていただいている、JR 西日本鹿野室長をお願いします。

**【JR 西日本 鹿野委員】**

JR 西日本金沢支社の鹿野です。平素は弊社事業運営への御協力本当に感謝申し上げます。

弊社は、大糸線糸魚川から松本まで結ばれている大糸線の北側三分の一 75.3 キロを運営させていただいている。長野県では、北小谷から三越が弊社の区間になり、その他にも新潟県糸魚川市内各駅の運営をさせていただいている。

各駅の乗車人員で、コロナ前の実績を少し載せさせていただいているが、糸魚川と南小谷に関しては、新幹線やその他の利用も含めて大きな数字になっているが、途中の駅に関しては頸城大野を除き5名に満たないような状況。

利用状況につきましては、先ほど JR 東日本さんや JR 東海さんがお話しした輸送密度という平均通過人員という指標でご説明させていただきたい。こちら、ピーク時の約九割減となっているというのが弊社の状況。ピーク時というのがシュプールといった、雪を目当てにした列車が多く走っていた時期がある。そちらの利用人員が、それでもなかなか厳しい1,200人という数字ではあるが、それが姫川の災害を経て、地域の利用がどんどん減ってきてしまった。北陸新幹線の金沢開業で一旦少し盛り返したものの、コロナ禍ではその数字が一日約50人と非常に少ない数字まで減少した。その後、地域の皆様と様々な活性化の取組もさせていただきながら、現在は110人となっている。

こちらの列車別の乗車人員もコロナ前の数値。昼間の時間帯は、20人と大きな数字。大きなと言っても、定員が100人の列車にしては厳しい数字。朝方や晩方の列車にはゼロという数字も見られるくらい厳しい利用状況となっている。

このような課題認識をもとに、地域の皆様と色々ご相談させていただき、長野県にも参画いただく形で、2019年2月には大糸線活性化協議会を立ち上げさせていただいて、様々な活性化の取組を行っている。資料にも記載があるが、サイクルトレインやフォトコンテストの取組に加え、えちごトキめき鉄道様が所有している観光列車雪月花を乗り入れるなど、取組を行っている。

この取り組みは、コロナ禍でも引き続き続けさせていただいているが、さらには、2021年度には大糸線利用促進輸送強化期成同盟会の中に、振興部会を立ち上げていただき、大糸線の活性化および持続可能な路線としての方策の検討にもご一緒に向き合っている次第。

さらに、昨年北陸新幹線の敦賀延伸に合わせ、増便バスも運行させていただいている。今年度は1日4往復糸魚川から白馬までのバスを運行しており、鉄道のきっぷでそのまま乗車できる取扱いをしている。バスのご利用者も増加傾向にあり、様々な取組を地域の皆様とともに実施させていただいている。

利用促進の取組、旅行商品の造成、観光情報の発信や特設サイトの開設、また、弊社の方では、様々な媒体を活用したプロモーションなども合わせて利用の増加につなげているところ。

ちなみに、先ほど申し上げた増便バスの利用実績は、6月のスタート時点から一便平均約9.3名で、少しずつ増えてきている。冬期は非常に外国の方の利用が多く、約7割を占めている。また、バス利用者の利用目的の9割が観光目的で利用いただいている。地域の皆様から観光地、特に白馬エリアのスキー場への直接のアクセスを改善してほしいと声もいただく中、2025年度についても、国のご支援、地域の皆様のお力添えもいただきながら、増便バス事業も、観光面の需要を期待した形でルートを変更して、精一杯取組ませていただく。

路線としては本当に厳しい状況ではあるが、地域の未来にしっかり思いを馳せていただきながら、一定期間内の持続可能な路線としての方策を地域の皆様とともに取りまとめていけるように、議論を活性化させていただければと考えている。よろしく願い申し上げます。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

ただいま JR 各社から報告があったが、これに関してご意見をいただきたい。小海線が所管になるかと思うが、佐久地域振興局高野課長からご発言願います。

**【佐久地域振興局企画振興課 鷹野企画振興課長】**

佐久地域振興局企画振興課長の鷹野裕司です。JR 担当の連携、認識共有につきまして発言をさせていただく。ご承知のように佐久地域の JR 路線である JR 東日本小海線については沿線地域活性化協議会があり、これは観光振興が主目的で、小海線の利用促進により地域活性化を図る官民連携の団体。この団体が主体となり、これまでサイクルトレインの運行など小海線を地域の軸として、賑わいの創出に取り組んでいるところ。

佐久地域振興局では、今年度の取組として県民参加型予算を活用し、アクティビティ車両の運行、小海線ガイドブックの作成を行ってきたところ。

こうした利用促進の取組に加えて、地域にとって最適な交通を実現するため、JR さんから報告があったように、路線の現状を各地域でしっかり把握していくことが重要と考えている。

一方で、本日の協議会に出席している市町村におかれては、各圏域の代表市町村のご出席にとどまっているところ。佐久地域では地域別部会を先週 21 日に開催したが、地域の利用者の実態を把握・分析した上で、地域にとって最適な公共交通の在り方を議論していく重要な場と認識。については、今後、地域内の全ての市町村が出席する地域別部会の場において、鉄道等の事業者の皆さまからデータ等をご提供いただき、関係者が現状の認識を共有した上で議論を進めていく必要があると考えている。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

各地域別部会で議論の必要がある、ということである。

次に、松本市宮之本副市長願います。

**【松本副市長 宮之本委員】**

鉄道の利用状況に基づいて議論するとミスリードになると思う。というのは、日本における一年間の出生数が、かつて 2,700,000 人だったものが、去年は 720,000 人で、50 年間右肩下がりで下がっている。したがって、利用状況が右肩下がりになるのは自然。一方で、1980 年代に国鉄が民営化されたが、国鉄民営化以降 40 年間各社の営業利益は右肩下がりではない。

利用の減少や赤字であることはわかるが、利用状況の右肩下がりとは異なりコンスタ

ントに営業利益を上げられているため、路線ごとの収支率を経年でみなければ、利用状況の低下だけを見て議論するのは方向性として違うのではないかと感じた。

#### 【JR 東日本 大川委員】

ご指摘の通りと思うが、モータリゼーションの発達により鉄道の特性が発揮できなくなった状況もあるため、一概にイチゼロではないと思っている。また、鉄道だけではなく、バスやタクシーといった公共交通全体で地域の公共交通を再度見直して現状把握してみませんかという提案をさせていただいた。その点を踏まえながら全体に必要な議論を各地域で進めていただければと思う。よろしく願いしたい。

#### 【事務局 丸山交通政策課長】

各沿線の皆さんが現状を理解するために非常に大事なことかと思う。

高野課長から地域別部会で議論したらどうかというご意見をいただいたが、地域別部会で議論いただくのも大事で、既存の協議体や既成同盟会など、地域別部会に変わるような場があればそちらでも構わないと思う。いずれにしても全ての市町村が鉄道の現状について認識できるように来年度進めてまいりたい。

#### 【名古屋大学 加藤委員】

地域公共交通の協議会で鉄道を議論するのは当然で、もししていないとしたら怠慢だと思わざるを得ない。各ブロックの協議組織にはそうになっていただかないといけない。ただ、廃線などは地域別部会では手に負えないかもしれないので、特別なタスクフォースなどを立ち上げるケースもあると思うが、今は平時なので、きちんと鉄道の議論があって然るべき。

JR 東日本や JR 西日本が収支率を出しているが、これはもともと私が提案したもので、営業係数ではなく収支率で赤字路線を考えるようにしていただいた。収支率は営業係数の逆数のため見せ方の問題と言える。

また、公表は区間ごとになっている。そこで JR 東海さんをお願いだが、飯田線について、豊橋から辰野までだと利用者数にムラがある中で、データだけで減ったと言われても検討ができないため、もう少し細かいデータが欲しい。JR 東さんや JR 西さんが細かく公表されたのは、特にここが問題だから考えてほしいというところをピックアップされており、こちらも参考になっている。

また、利用状況データは、その交通機関でどのぐらいの人数を運ぶのが適当かどうかという議論の際に資料として使われる。使い方は色々考えて分析していく必要があると

思う。

あくまでも理論上の話だが、仮に鉄道の収支率が悪いとして、地域が負担するという事を考えるとしたときに、当然に公的支援はあり得るが、運賃を上げることも考えられる。JR の場合は基本的に全部同じような運賃になっているが、2023 年の地域交通法あるいは鉄道事業法の改正によって、運賃協議会で鉄道も運賃を各地区で自由に換えられる仕組みになった経過がある。

それはこの協議会のツールになる。ツールがあるから上げろとか言っている訳ではなく、上げたり下げたりすることがタブーではなく、事業者さんは一旦この協議会で決めることができるという仕組みに法律になったということは、頭の片隅において議論されると、選択肢が1つ広がり良いと思った。

#### 【阿部会長】

各地域協議会で議論されてないことはまずい。ただ JR 各社が数値を出しているのは、住民の皆さんと一緒に考えて、という話で出しているはずなので、しっかり各地域での議論が必要であり、住民の皆さんが見た時に大変だっということを見せられるだけだと、じゃあ何だという話で終わってしまう。どうすればもっと利用者増えるのかやどうしてこんな乗らないのか、という話こそ市町村の皆さんも交えてしっかり話すべき。各地域振興局でしっかりやっていただきたいということを私からも願います。

JR の皆さんとそれぞれ我々も取組させていただいているが、特に大糸線については JR 西の皆さんにもご尽力いただいて、色々取組させていただいており大変感謝を申し上げます。

JR については宮之本副市長さんからお話された内容に近いが、全国ネットワークの議論は個々の経営状況や個々の路線の問題とはちょっと別の次元として、しっかり国レベルで考えてもらう必要があると考えているので、国土交通省にはしっかり問題意識を持っていただくように、我々から願いをしていきたい。

JR 各社、経営状況など様々ある中で、国民、住民的な視点で言うと、国鉄改革の時にはかなり細部の切り離しや国費の投入が行われているため、JR 以外の鉄道とは違う視点も必要じゃないかと思う。

もちろん、我々も各地域での議論の活性化をしっかりする必要があるが、内部補助の考え方も含めて、全国ネットワークを維持していただいている責任があることを前提に

置いていただいた上で、取組んでいただければ。よろしく願います。

## ② バス路線に対する県の新たな支援制度について **資料5**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

～質疑応答～

【上田市 横沢委員】

先に開かれた事務担当者説明会でも意見を申し上げたが、上田地域は地図七ページに、上田駅から真田方面に向かうものなどが三路線、丸子方面の路線が一つあるが、現在の制度と同じ扱いにしてほしいと散々お願いしてきたが、合併後の上田市域内で完結しているということ、また現在の市町村界にこだわるということで、納得はしていないがやむを得ず意見なしとした。

上田駅と中山間地を結ぶ路線であり、事業者さんの方でも赤字運行が継続しているため、我々としてもぜひ配慮いただきたい。ただ、三ページにもあるが、旧合併市町村路線への既存の支援が継続して支援されるということで、減額がないということについては、事務局のご努力を評価している。

【信南交通 中島委員】

今回、欠損補助によらない考え方に変わっていただいたことは大変ありがたい。欠損補助では、バスの購入や投資余力、人件費などの運転手を確保するための費用が捻出できない。そのような部分を十分考えていただいていることは大変ありがたい。

幹線に関しても、輸送密度 15 人以上、3 往復、市町村をまたぐなどの数字で表せるようなものではなく、これが幹線というものをよく検討し、地域の拠点を結ぶという定義もしているので、県は事業者に寄り添っていただいていると思う。

県有民営制度についても、現在、バスを購入する価格も上がっており、そのあたりも考慮していただいたという点で、私としては非常に事業者に寄り添っていただいていると思う。

今後、事業者としては、地域の市町村や広域連合、県などと、より利便性の高いダイヤを組んで乗客を増やすことが事業者の努めだと思っている。今の路線が維持できるか、

さらに拡充できるかというところをやっつけていかないといけない。理想論のように言われてしまうかもしれないが、今回は非常にありがたい措置をしていただいたと思っている。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

千曲バスの高野社長はいかがか。

**【千曲バス 高野委員】**

今日この話を聞き、ギリギリまで持ちこたえてきたところを、皆様のご協力で心強いご支援が頂けるということで、光が当たってきたような嬉しい思い。公共交通は、どうしても後追いで補助を受け取る仕組み。事前に手当を頂ければ、色々な計画が先んじて出来る。この差は非常に大きい。赤字になってから値上げの申請をする、あるいは何かやるといっても、その時点で動きが制限されているような経営を余儀なくされてしまう。先に栄養を与えていただいて元気な体で動けるということが、バスの購入にしても、乗務員の採用にしても、各市町村でのバス路線の維持にしても、もの凄く強力に効いてくる。長野県が全国に先駆けて、先頭に立ってこのように動いていただくことは非常に良いと思っており、大歓迎。

**【名古屋大学 加藤委員】**

とても斬新とも言えるし、これまでやらなければいけなかったものを取り入れている。国も同じようにやらないといけないと言いやすくなったと言える。

合併特例の件は、制度開始当初は10年ぐらいと言っていたが、既に20年以上が経ち、どこかでこうなるだろうというのが長野県の場合は今ということ。他ではもっと早くやっているところもあるので、どこかではこのようにならざるを得なかった。平成の合併前に大きく合併したところがとても不利だった。例えば、福島県いわき市が典型的で、当時から広い自治体だったが、全く補助が得られなくなり大変なことになった。

幹線指定をこの協議会でしていることに対して、どのような支援をするかというのがもう少しあると良い。旧市町村の中でも幹線指定しているところは高校や総合病院に通う路線として大事だと言っているのだから認める、そうでないときは認めないとする、この計画の考え方からすると納得しがたい部分もあると思う。今回はこのようになるかもしれないが、ハレーションが出る可能性もあると思う。今後、補助が終わる路線は存続が難しくなる可能性が高い。そこをモニタリングして考えていただけないようにしないといけないと思う。そのようなデータも出していただけるとありがたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

合併前市町村については、補助を縮小することはなく現在の制度を維持するが、新しい制度への移行はしないということ。

**【阿部会長】**

まず、今回の制度のあり方について、バス事業者の皆様方から前向きな受け止めを頂けたことは大変ありがたく思っている。

赤字ならば補助するし、そうでなければ補助しないという発想ではなく、社会的共通資本として、県としてしっかりコミットすべき路線については、しっかりお金も出すという考え方で組み立てている。これまでの事業者の皆様方と我々の関係性が、幹線路線については変わるものだと思う。利便性の高いダイヤの構築をはじめ、協力して持続可能なバス路線にしていきたいと思う。引き続きのご尽力と、一緒になって取組んでいただくようお願い申し上げます。

それから、具体的には地域別部会で議論する形になる。各地域別部会においても、今申し上げた考え方を踏まえて、移動保証をしっかりと確保するという観点で議論していただき、定着させていきたい。1点、市町村と県との関係で、私は県知事として、本当は市町村の負担もルール化したいと思ったが、それぞれ地域の実情もあるので、市町村については今回ルール化していない。ただ、幹線路線は県がやるということで関心を持たれなくなると困るので、市町村の皆さんにも幹線路線を見ていただく。逆に、県として市町村内路線は全く関係ないということではなく、一緒になってネットワーク化しなければ意味がない。悪い意味での押し付け合いではなく、役割分担と連携・協力の中で、共に役割を果たしていくことが重要。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

それでは、今のご意見を踏まえて、6月の協議会で計画への記載に関してお諮りすることにした。

**③バス路線の減便・廃止に係る協議の進め方について** **資料6**

**【事務局 丸山交通政策課長】**

(資料に沿って説明)

**【副会長 小林交通政策局長】**

ここのところ報道されているとおり、長野市周辺のアルピコ交通の5路線、長電バスの1路線に関して、廃止の方向も出ているところ。これに当たり、各協議体においてこのような形で協議をしていこうと整理したところ。通院・通学の移動保証と言っているので、これに関して各事業者でデータを出していただき、どの程度の人が影響を受けるのか、通学ではどの学校の何人程度がどこからどこで影響を受けるかということ进行调查し、どのように代替するのかということ共有しなければいけないと考えている。まずは、今回お話が出ているアルピコ交通の小林社長からご意見を頂きたい。

#### 【アルピコ交通株式会社 小林委員】

日頃は当社のバス事業及び鉄道事業に、ご支援、ご理解をいただき感謝申し上げます。また、先ほどは路線バスに対する新しい支援の枠組みということで本当に感謝を申し上げます。

今回、当社としては9月末をもって5路線の廃止の提案を長野市様にさせていただいている。先々週に長野市地域公共交通会議の中で取り上げられ、色々なご意見を頂いている。今回の活性化協議会においても、意見交換の3番目に取り上げていただいたと思っている。

現状、どの事業者も一緒だが、金額的な支援を頂ける話ではあるが、足元ではコロナ禍以降に続く乗務員不足という喫緊の課題がある。また、昨年度からは乗務員の改善基準告示等もある中で、さらに乗務員不足に拍車がかかっている状況。我々としては利用の状況を見ながら、また、当社の状況を見ながら、ルールに則って半年前に申出をさせていただくということだとは思いますが、これについては時間がないというご意見も頂いている。実際のところ、昨年12月に長野市に廃止の提案をさせていただき、長野市からも少し待っていただきたいというような、様々な議論をしているところ。しっかりと長野市と時間のある中で議論をしていきたい。どのような方向が良いのか導き出していきたい。9月末の廃止と言われている中で、当社については3月で5路線の廃止を運輸支局に届け出る。しかし、これについては状況に応じて取り下げることはいくらでもできる。長野市とも協議を進めているので、一旦は当社の申出のとおり進めさせていただきたい。

今回ご提案の資料6については、例としてそれぞれ出しているが、それぞれの路線については、3月末に廃止ということで届出をするので、今後申出があった時はこのように対応していくということで理解している。申し訳ないが、今回のものについて協議の場に乘せるのはどうなのか、ということだけは申し上げたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

今回、牟礼線の話も出ているが、長電バスの鈴木社長はいかがか。

**【長電バス株式会社 鈴木委員】**

牟礼線の廃止については、報道にも出ているが、昨年9月に表明させていただいており、既に協議が済んでいるという認識。この認識は間違いないか。これから協議をするということではないと思っている。

**【事務局 丸山交通政策課長】**

今、代替手段等について調整を進めているところ。

**【長電バス株式会社 鈴木委員】**

当社として廃止届を出すことは問題ないという認識で間違いないか。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

我々としては、代替の形がしっかり決まるまでが協議だと思っているので、その辺りが確たる形になっているか。

**【長電バス株式会社 鈴木委員】**

北しなの線があるので、地域間の移動はできる。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

我々は、鉄道路線があるからそれが全てで良いのかというと、それでよしとは思っていないところ。実際に路線が走っているところが全然違う中で、例えば、私ども聞いているのは、いくつかの私立の小学校、中学校の生徒も利用していると聞いているが、そういう方の足を確保しなければいけないというのも、

その辺りの確認を実際にしなければならないと考えているが、長野市長はいかがか。

**【長野市 荻原委員】**

牟礼線の件は、昨年廃止の方向性が出て、現在、市の公共交通会議の協議は済んでいるという状況。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

代替手段に関しては、長野市の方で一定の目途がついているということによいか。

#### 【長野市交通政策課 一ノ瀬課長補佐】

先日、公共交通会議で廃止の方針については了承を得ている。廃止後の代替手段については、これから事業者も含めて検討をしていく予定で、現在協議しているところ。

#### 【長電バス 鈴木委員】

数値については協議会で知事に提出させていただいている。それから、先ほど加藤先生から話もあったように、30人以上乗れるのが大型バスではあるが、今の利用実態は一桁である。バスで利用する人数かどうかという判断をしていただきたい。

今回この計画全てに当てはまるが、挙げられている路線に地域間幹線という名前が付いている。この名前を聞くと、非常に重要な幹線系統だろうと皆さんお思いになる。ただ、距離は長いがローカル路線。品質保証とあるが、通学、通院の方が一部乗られている路線であって、私どもはこの路線よりもっと利用者数が多く、補助金のない路線を抱えている。そのような路線を今後もきちんと維持していかなければならない。

しかし、リソースが限られているため、大型二種免許を持つ人間がどの路線を運転するのか選択していかなければならない。その時に、一桁という区間の利用を、大型二種の運転士が足りない中でいつまでも運転させていけるかという判断をせざるを得ない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】

転換の時にはバスの大きさも一つ問題になってくる。また、長電さんとアルピコさんの違うところは、スタートが長電さんの方が早い。そのため議論が進んでいると思っている。アルピコさんの方は、更にこれから議論していかなければいけないという話で良いか。

#### 【アルピコ交通 小林委員】

しっかりと議論して参りたい。

#### 【阿部会長】

私は先週の会見で、代替手段が講じられなければ容認できないという発言をした。知事としては越権行為かもしれないが、協議会で了承されているという前提に立っても、住民の皆さんの生活を守る立場からすると、私も容認できない。しかし、会見でも申し上げたが、決して事業者の皆さんに責任を取れとか、皆さんだけで努力しろということを申し上げているわけではない。

例えば、通院や通学に使われている方が、全体の利用者からすれば少数であったとしても、そのような方々はこれからどうするのかという不安を持っている。事業者の皆さんに代替措置を必ず講じろと言っているわけではなく、我々行政も含めてこういうことをやるという情報をしっかり出さなければ、正直なところ公共交通に補助金を出せない。これはしっかり受け止めていただきたい。

私が先ほど申し上げたように、幹線路線は利用者数が少なくても、県としてこれから赤字でなくてもお金を出す。これは県民の税金。そのような路線を、ルールだからといって代替手段を講じることなくやめるということがこれからも行われるのであれば、先ほどの言葉を撤回せざるを得ない。事業者の皆さんだけが考えろと言ったわけではない。我々は、市町村界をまたぐような幹線路線については一緒になって代替措置を考える。そこはぜひご理解いただきたい。これは、経営者の皆さんのお気持ちをよく分かった上で申し上げている。

これだけしか利用者がいない路線を本当に残すのかということは、大変で難しいというのはよく分かる。ただ、先ほどのJRの皆さんと同じように、地域の皆さんに実情をきちんと伝えた上で、だからこのような措置でなければいけない、多少不便になっても我慢してほしい、ということを理解してもらわなければいけないと思っている。この点については、お伝えしておきたい。

#### **【長電バス 鈴木委員】**

誤解がないように補足すると、我々も代替手段の提案はさせていただいている。先ほど大型二種のことを申し上げたが、タクシーのように普通二種の運転手で運転できる手段があるグループ会社もいる。そのような提案はさせていただいている。

#### **【阿部会長】**

承知した。代替措置の提案が利用される方にしっかり伝わり、そのような事情なら仕方ないと思っていただくことが、私は行政の長として必要だと思う。長年利用されていた皆様に対しては、事業者の皆様と同じようなスタンスが望ましいと思う。この点については共有させていただきたい。

#### **【副会長 県交通政策局小林局長】**

加藤先生はいかがか。

#### **【名古屋大学 加藤委員】**

私はこの協議会の委員であるため、委員として何を守っていくべきかというのは、長野県地域公共交通計画をきちんと守ってやっていくことである。皆さんがルールと言ったが、私にとってはこれがルールである。

今回取り上げられている路線の大半が、この計画の中に明記されている路線である。地域間幹線は、通常3年間継続することを約束して補助金が出るため、6ヶ月退出を言われると、3年継続を約束して計画の中に書いてある路線なのに、道路運送法では6ヶ月でやめられると言われると容認できない。これはパブコメまでやって計画を明確にしたうえで、書かれている約束についてやちゃんと自分の名前が書いてあるかについて確認して、やめたいなら早めに言ってくださいよ、とここでも言った気がするが。まさに委員の皆さんが約束していることである。

だから、ルールはそうかもしれないが、計画策定時に行った約束を破ることになると認識している。廃止するなど言っているわけではない。私自身は運転手不足が今厳しくなっている中で、鈴木さんおっしゃったように、この路線は大事な路線なのかもしれないけど、量的に少ないのならそれに合ったモードでやるべき。鉄道も同様だが、そこは柔軟に考えるべきである。さっきの地域間幹線の新しい資料で、例えばバス車両に限定するのではなく、タクシー車両でもできるような仕組みである。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

そんな限定しているわけではない。

**【名古屋大学 加藤委員】**

だからそうだとすれば、モード転換して行って、あるいはその地区で、バス車両じゃない違うやり方にすることもある。場合によっては半デマン的なものだってある。地区内ではデマンドしてそこからワープしてくるみたいな。ただ、このような手段を6ヶ月で新しい代替措置として持っていけるかといったら普通持っていけないと考えられる。

一方で、運転手の不足については、かなり急を要するので、いつになるかわからないことを、待ってられないといと考える。よって、私自身はこの資料6は、例えば一年、あの通常だったら半年ではあるが、一年で全部代替措置とかの協議も終えるくらいでやらないともうとも残すことができないと考えている。例えば年限を切った上で、6ヶ月を待つただけだとありがたいと思う。私自身も、6ヶ月で代替措置を実施すると言われても困る。私は廃線処理投手と言われ、廃線になった時に呼び出される会議は今まで何度も経験してきており、要領を得ている。しかし、やはり約束していただいた

からずっとやってくれると思っていたら、6ヶ月でやめたいと言われるとそれは不可能だとならざるを得ない。そこはルールだからと言われるのは「以前に約束もされましたよね」と言われると思っていただけるといい。それからその時にデータをきちんと出して頂く。先ほどのその一桁であるから、タクシー車両が適しているとなれば、そのデータを出していただいたら別にそうだよ、と納得してもらえと思う。

あまり実績等のデータがわからないとすると、特に住民の皆さんだったら、事業者さんがこうやって言っているから、しょうがないと思っちゃうだろうなと思う。よって、そこはやはり、協議会できちんとデータを出して納得していただいて、次の道に進むということが必要だと思っている。

加えて、こちらの資料にも地域旅客運送サービス継続事業について書かれているが、我々は私自身が国の審議会で提案した制度である。私は廃線処理投手なのでしょっちゅうこういうことを頼まれてきたが、6ヶ月じゃとても足りない、例えば一年ぐらいあれば、いろんな検討をして調査して、それから住民の皆さんとお話しして、ただし、ある程度年限決めて国からのご支援もいただいて調査や周知を行って、新しい手段に取り組むというやり方を使う。こういった地域交通法に基づいた仕組みがあるため、使ってほしい。自分はこういうやり取りをすることを好ましくないと考えている。早く言ってくれば、みんなで考えて助けていくことができる。誰にとってもいい代替策が作れる制度を整備していただいたので、ぜひこれも考えていただきたい。

早めにサービス継続事業を国に申請していただけるという形で協定ができ、一年とか年限を切ってやるとしていただけるとありがたい。その意味では、ちゃんと運輸支局さんが、そのことを事業者さんや地域の皆さんにお伝えしているかどうか確認したい。

これは、先日、私が国交省の本省に行ったときに、今回の件を出して「全然宣伝してないではないか、ちゃんと事業者さんとか自治体の皆さんにこの制度について、こういうときこそ使わなきゃいけないのに、ちゃんと宣伝しているのか」という申し入れをしてきた。

逆に言うと、あまり使われてないとも言えるので、きちんと出せば国の支援も物的なものだけじゃなくて、いろいろとノウハウ的な支援が受けられる。今交通空白がどうこう言われているが、これこそ交通空白を拭えると考える。

これこそ支援できるスキームじゃないのか？というふうに訴えてきたが、皆さんにそういう仕組みもあるということを知っていただいて、それがこのように、地域公共交通計画に位置づけられた路線であり、なんとか残していきたいということであったとした

ら、本当に事業者さんや、自治体さんはもちろん、担当の自治体だけで考えるだけじゃなくて、みんなで考えて決めていければいいじゃないのという風に、提案させていただいている。

もしあのこの制度をご存知の上で、それでも使わないで廃止届だけ出すならば、私はここにいる意味はないのかなと思う。自分がそういうことにならないように制度提案させていただいた。知らないとか。そういうことだったのかと今日理解していただけたのであれば、今日来た意味があったなと思っている次第である。皆様の意見としてはいかがか。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

先ほどの小林社長からは必ずしも 9 月で全部廃止ということが決定ではないというお話もあった。

加藤先生からは地域旅客運送サービス系の事業についてご紹介もあったが、これは県や長野市さんもこれを利用する方針についても時間があれば可能なものになるかと思われるが、こういう資料が何かあるか。

**【アルピコ交通 小林社長】**

この点については、長野市の交通政策課と、昨年の 12 月に協議をさせていただいている。今日のことも踏まえて、ここでは方針を指し示すことは差し控えさせて頂くが、また長野市さんとしっかりとご議論していきたいと思っている。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

あともう一つ、実は今日、松本市の宮之本副市長もご出席はいただいているが、松本市ではご案内の通り、地域全体を公営民営方式のエリア一括協定方式のマネジメントをやっている。長野市の中でやるというのも一つあり得るのかとは思いますが、長野市長さんから何か意見はあるか。

**【長野市 荻原委員】**

加藤先生と話の内容が重複するが、民間事業者の皆様も人手不足や、エネルギー高騰などで非常に厳しい経営環境の中、地域の公共交通を守っていただいていることに感謝申し上げます。

一方、アルピコさんや長電バスさんで、昨年度から考えてみると一気に、複数の路線が減便、あるいは廃止の方向となっていく中で、地域住民の皆さんの移動を担保する方

法については、今ある路線を単純に維持存続させるだけではなく、あらゆる方法を模索、検討して組み合わせながら、最も効率的な方法で市民の暮らしの足をしっかり担保していくという方向性は皆さん共通して持っていると思う。その中で、我々としても、これまで補助金など様々な努力をしてきたつもりであるし、引き続き努力をしていく所存である。

我々自治体側からすると、できるだけ早めに情報提供いただきながら、一緒に地域の皆さんの足を守っていくという、方向性に向かっていきたいと考えているため何卒お願いしたい。

**【副会長 県交通政策局小林局長】**

松本市の宮之本副市長からアドバイスいただけないか。

**【松本市 宮之本委員】**

先ほど阿部知事からもお話があったが、公共交通は交通政策のみにとどまらず、健康福祉政策、教育政策とも密接に関係する。

エリア一括協定導入前の松本地域 35 路線については9割が赤字であった。交通事業者から見たときに、赤字事業である路線バスに対し、キャッシュレス決済など新たな設備投資をする余裕はない。

松本市は、合計で 55 回地域住民への説明会を実施し、1,000 人以上の松本市民と対話をした。その中では「交通事業者の赤字補填をやっていただければいいのではないか」「なぜこれだけ踏み込んだことをやるのか」という声もあったが、それだと公共交通は持たない。公設民営に着手していく中で分かったことだが、交通事業者の自主路線や協議路線、松本市が運営する路線バスなど、運営形態が違う中、各々別々で運用していたため、相互にコミュニケーションが取れていない状態だった。この結果、例えば松本市の西側を走っている路線バスは、ルートや時間帯が重複している路線があり、全体最適ができていない状態だった。

地域の足の確保は、民間の交通事業者にお任せできるような状況ではなく、誰かが責任を持ち、覚悟を決めて推進していかないと崩壊すると考えている。

**【名古屋大学 加藤委員】**

エリア一括は素晴らしい事業だと考えている。ただ、今議論している件については、半年後の路線廃止を申し出られているという緊急を要する案件である。全体最適することを考えることはいいことであるが、検討している間に運転手不足により、今回のよう

な機能不全に陥る寸前のような状況になってしまう。

サービス継続事業はそのために作ったものである。路線の維持が困難になったという場合に、別の手段や形に移行していくために、関係者の皆さん同士で議論するということをぜひやっていただきたい。

地域住民が、ある程度の基本的な生活移動を享受できるということを保証するため、集中的に議論するとともに、県計画に掲げる再編についても併せて実施していかなければならない。

#### 【副会長 県交通政策局小林局長】

今般の長野地区路線廃止については、市町村をまたぐ路線である高府線に関する意見が県にも来ているため、県のテーブルで議論を行っていくことについて言及した。アルピコ交通小林社長より、廃止の結論が出ているためいかなものかというご意見もいただいたが、長野市や交通事業者とも連携しつつ協議を続けていきたいのでよろしく願います。

## 4 その他

令和7年度における県の主な取組について **資料7**

② みずずハイウェイバスの実証増便について **資料8**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

② 「交通空白」解消に向けた取組について **資料9**

【事務局 丸山交通政策課長】

(北陸信越運輸局 石月交通政策部長より、資料に沿って説明)

### ～全体を通しての発言～

【名古屋大学 加藤委員】

移動の足の確保に向けて、どのような手段にするか、誰が担うのかなどについて時間を費やした議論をぜひ続けていただきたい。私自身、引き続きそのお手伝いをさせていただくのでよろしくお願いいたします。

【阿部会長】

本日は熱心なご議論をいただき感謝。事業者の皆さんにおかれては日々厳しい経営環境の中で地域の皆さんのための公共交通を守っていただいていることに心から感謝する。

冒頭にも申し上げたが、公共交通はもう交通政策だけの問題ではなく、地域社会の存立に関わる極めて重要な問題だと考えている。

県の新たな支援制度についても、従来の発想から踏み込んだものに変えていくという、交通事業者の皆様方と共に責任を負う覚悟で今回お示しをした。

先ほどは事業者の皆様には厳しい言い方をさせていただいたが、ご容赦をいただきたい。また行き過ぎと感じられたのであればお詫び申し上げる。

ただ、地域の皆さんにとって公共交通は長野県のような政策を進める上で、未来に向けて安心して暮らせるためにも、突然バス路線がなくなってしまうことがあってはいけないと考えている。

先ほども申し上げたが、事業者の皆さんだけに責任を負っていただくとか、独自に代替措置を示すことを求めるつもりは毛頭ない。できるだけ早めに相談をいただき、我々と事業者の皆さんと一緒に解決策を考えていきたいので、これまで以上にお互いに率直な意見を言える関係にしていきたい。

様々な課題があるが、お陰様で本日かなり前進させることができたと感じている。ご参加いただいている皆様方に改めて感謝申し上げるとともに引き続き問題意識、情報をしっかり共有しながら、同じ方向を見て歩んでいきたいので、ご協力をよろしくお願ひしたい。

## 5 閉会

(終)