

# 令和3年度第1回長野県公共交通活性化協議会

日時：令和3年(2021年)11月16日(火)  
15時00分から17時00分まで  
(Web開催)

## 1 開 会

### 2 知事あいさつ

第1回長野県公共交通活性化協議会の開催に当たり一言ご挨拶を申し上げます。

まずは、本日お集まりいただいた皆様には、日ごろから地域交通の維持・発展のために、大変なご尽力をいただき、この場をお借りして、心から感謝を申し上げます。

また、特に各事業者の皆様方には、この新型コロナウイルス感染症の大きな影響を受けながらも、地域の皆様方の利便性の確保、足の確保という観点で、事業を継続いただいていることを心から感謝を申し上げます。

公共交通については、私から改めて申し上げるまでもなく、地域社会を支える上で不可欠の存在。こうした観点で長野県としてはこの協議会での検討を、方向付けを通じ、皆様とともにこれまで以上に、県もより主体的に関わりながら新しい地域公共交通のシステムを構築していきたいと考えている。

私はかつて旧自治省で公営企業の交通を担当しており、また横浜市の副市長を務めていたときには、交通事業（地下鉄事業、バス事業）を担当していた。

様々な行政分野、そして地域の企業活動があるが、交通の分野ほど、行政と企業、民間の皆様との協力が重要な分野はないと思う。ものによっては、公営交通ということで、100%行政が同じような業務でも行っているケースもある。また逆に100%民間が行っているケースもあり、公と民との役割をどうしていくかは、その時代情勢を踏まえて適切な形を選択していかなければいけないと思う。

私としては、県として、より主体的かつ積極的に公共交通に関わっていかなければいけないと思う。とはいえ、長野県も財政的には厳しい状況にあるので、皆様方と力を合わせて、長野県の実情にあった最適なシステム、最適な交通ネットワークをぜひ作り上げていきたいと思う。

どうか、行政機関の皆様方には、ぜひ力を集結して取り組んでいただきたいと思うし、また公共交通事業者の皆様方にはぜひ率直な意見をお出しいただく中で、単純にこれまでの延長線上の公と民の関係というだけではなく、より踏み込んで、あり方を一緒になって考えていただければありがたい。

長野県の暮らしをしっかりと支えていく上では、交通のあり方が極めて重要な分野であるため、ぜひ活性化協議会を通じ、本当に県民の確かな暮らしをしっかりと支えることができる公共交通を、皆様方と一緒に作っていくことを心から期待して、私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

## 3 議 事

### (1) 基調講演「地域公共交通の重要性、県の役割、そして本協議会の使命」(資料1) (名古屋大学大学院 加藤 博和 教授)

#### 【知事】

加藤先生ありがとうございました。

長野県としても冒頭申し上げたように、強い決意で取り組んでいきたいので、ぜひいろいろな角度からご提言いただきたい。

私も冒頭申し上げたように旧自治省で旧運輸省と法令協議等をやっていた。先生からは交通の分野で地方分権が進んだというお話があったが、やはり交通の分権は、まだまだ道半ばだと感じている。

ただ、ご指摘の通り、地方が主体的に行動する意欲があるのかということ、かなりそこは弱い。いつまでも国が権限をくれないから何もしないということでは全くもう済まされないので、長野県としては積極的に行動して、国土交通省に協力してもらっているが、国との関係性も含めて、しっかり地域公共交通のあり方を変えていきたい。

地域の置かれる状況によって違うとは思いますが、財政負担のあり方も、税と料金収入、それらをどういう形で最適化するかという点では、おそらく事後的な赤字補填的なやり方はあまりよくない。やはり公と民、あるいは国も場合によっては含めての財源スキームをどうするかということは今一度しっかり考えていく必要があると思っている。

例えば鉄道事業について、上下分離のような形が、いいのかどうかという議論はあるが、少なくとも、今の経営状況を縮小均衡させていっては、地域公共交通の将来はない、と思う。どういう形で税負担を入れる、あるいは住民や利用者からどこまで負担をもらって、どこまで負担をしないようにできるのか、ということ少し掘り下げて検討していく必要があるのかなと思って伺った。

だいぶハッパをかけられた形なので、結果をしっかり出していかないといけないと思う。

先生がおっしゃるように、計画を作ることが目的ではなくて、実際に動きを作ることが重要。そこにフォーカスして進んでいきたいと思うので、よろしく願いしたい。

#### 【加藤教授】

どうもありがとうございます。我が意を得たりというのは、まさにこのこと。今の法体系というのは私自身がかかなり関与してきたものなので、地域できちんとした公共交通を構築していく上で、裏技というのはおかしいが、いろいろな活用もわかっているので、きちんとアウトカムを出していけるように、いろいろ仕込んでいきたいと思っている。それでもまだできないものもあるし、長野はこれをやってきたし、これもやりたいと思っているけどこれはできないので、ぜひ実現させてくれと、知事に国に対して胸を張って言うていただけるような、そういうバックグラウンドを作るように頑張りたいなど思っているの、よろしく願いしたい。

## (2) 長野県の交通政策の現状・課題と今後の取組について（資料2）

### (3) 意見交換

#### 【北陸信越運輸局 坂本委員】

県単位で法定計画を策定いただくのは、北陸信越運輸局管内では、長野県が初めて。北陸各県での今後の議論をリードしていく観点からも、大変意義深いものと思っている。

計画の策定を自治体に促している立場からも、こうした先進的な取り組みを率先して講じていただくことにつきまして、まずはお礼を申し上げたい。

高齢化が進み運転免許返納者数が増加することへの対応としてのモビリティの確保の観点、また、若年人口が急減することによる小中学校の統廃合による通学の長距離化など、子供や子育て世代におけるモビリティ確保の観点からも、地域公共交通については、国民生活に不可欠なエッセンシャルサービスであると認識している。

また、公共交通は加藤先生からもご説明のあった「健幸」を実現するものであり、加齢による心身の活力低下の防止、保護者の負担軽減への寄与など、多面的な効果を有するものと

認識している。

他方、地域公共交通は人口減少、少子高齢化の進展に加え、新型コロナの影響拡大に伴う移動の自粛等により一層厳しさを増していると承知をしている。

地域公共交通はエッセンシャルサービスであるという点、そして、公共交通の有する多面的効果を踏まえれば、コロナ禍において、厳しい経営状況にある、公共交通の事業継続を確保し、真に持続可能な公共交通を実現するために積極的な支援等が大変重要であると認識をしている。

国としても、住民や事業者、行政が試行錯誤をしながら必要なサービスを検討するという一方で、長野県が策定しようとしている地域公共交通計画に対し、調査事業費に対する補助金、協議会の委員としてのアドバイスなど、物資両面での支援をしたいと思っている。

長野県の交通政策の課題や今後の取り組みについては、北海道に次ぐ全国で2番目に多い77の市町村があるということで、今までは一つの自治体で完了する運行が主体であり、地域間をまたぐ広域移動の検討は不十分であったことは皆さんも承知しているところだと思う。

今回の活性化協議会発足を機に10の地域振興局を核として、それぞれの地域性や特性を生かし地域の意見をうまく集約しながら、生活圏単位での公共交通計画を策定していくことは非常に課題も多く、難しいと思われるが、この部分については県の舵取りを期待したい。

それには関係する公共交通事業者のご協力も不可欠となるので、皆さんが連携して計画策定に取り組んでいただければと思っている。

#### 【長野県シニアクラブ連合会 松下委員】

当会は、利用者の代表として参加しているので、利用者としての高齢者が移動手段、これをどう確保していただくかを、現状とお願いを合わせて少しだけお話しさせていただく。

シニアクラブの会員のほとんどは70歳以上の高齢者で、その主体は75歳以上の後期高齢者である。

この方たちが、高齢者の生きがいと健康づくりなど、様々な活動を展開し、高齢者の仲間作りを進めている。

しかしながら、社会環境の変化が高齢者の日常生活や地域での活動に少なからず影響を与えている。

とりわけ活動の拠点となる場所への移動手段としての高齢者の運転が活動のための大きな要素となっている。

シニアクラブでは、様々な健康づくり事業や市民の集まりをやっているにもかかわらず、移動手段がないために参加することができず、健康長寿の道から遠ざかってしまう会員がいると聞いている。

そして、運転が不安でも、車がなければ生活が成り立たないという声がある。車を手放した人に、買い物や通院に利用できる移動手段が確保できるかどうか、差し迫った課題である。

高齢者が住み慣れた地で生き生きと暮らせるためにどのような方法があるのか協議会で議論の中に入れていただけるとありがたい。

#### 【長野電鉄（株） 井原委員】

令和2年度ですが、ご承知の通りコロナの影響をまともに受け、輸送人員はコロナ前の平成30年と比較して約74%に減っている。

収入ベースでは、長野―湯田中間のインバウンド利用が多かったために66%まで落ち込んだ。特に定期外の利用者は55%、収入は50%を切って48%と大幅に落ち込んだ状況が見られている。

このような状況下でお客様は当面の間増えないだろうという想定の下、固定費の削減を実施するため、昨年12月に鉄道事業の経営改善計画を策定し、減便や終電車の繰上

げ、これに伴うダイヤ改正を本年3月に実施した。また、7月に3駅の終日無人化、2駅の一部時間帯の無人化を実施し、固定費の削減に努めてきた。

この計画を作るに際して、大幅な赤字に陥ったため、将来的に80%ぐらいまでお客様が戻るだろうという予想の下に、安全投資に関わる設備投資ができるような体制をとれるよう計画し、例えば3年後5年後になるか分からないが、その時点でもまだ赤字であることは間違いなく、今後さらなる固定費圧縮、それから利用者の利便性向上に向けた策を実施しなければならないと考えている。

1つ明るいニュースとして、長野駅から4駅目に本郷駅という橋上駅があるが、こちらを利用する方は、高い階段を上り、上で改札を通過してホームにまた階段を下りなければならないところ、令和元年度に直接道路からホームに上げられるように改良をした。

この本郷駅の利用者は、令和2年度はコロナで落ち込んでいるものの、落ち幅が少なくなったという実績があり、コロナがなければ利便性が上がったことで利用者が増えたと言えるのではないかと考えている。

従って、固定費の削減とともに、利用者の利便性を上げることによって利用者が増えるという可能性も出てきたので、今後、このような投資をしていきたいと考えている。

以上の自助努力を行っても事業を継続していくには限界がある。そのため、この度の法定協議会の立ち上げは意義があるものとする。地域公共交通を継続的なものにしていくため、行政機関と根本的な運営方法について議論が進むことに期待するとともに、生活圏内における公共交通の利便性向上に向けて、他の交通モードとの連携を図っていききたいと考えている。

#### 【JR東日本長野支社（株） 園田委員】

当社の状況としては、2年連続の赤字ということで、非常に厳しい状況になっている。また、首都圏の利益を地方路線の赤字に充当するこれまでのスキームも崩れつつある。

アフターコロナという新しい時代に鉄道会社としてどのように経営していくかが今後の最大の経営課題であるが、沿線人口も減少する中、縮小均衡ではなく、ご利用のお客様を増やすべく魅力的な鉄道を作るために車両を含めた設備投資をしていくべきところだが、経営難の中、困難な状況となっている。

特に首都圏以外の鉄道をどのようにサステナブルにしていくかということは難しい問題であり、かつ今後の大きな課題と考えている。

公共交通については、加藤先生からもあったとおり、自家用車に比べても環境にやさしいものであり、そして多くの方々の利用があれば、社会全体に便益が行き渡るというものである。

交通弱者であるお客様や、高齢の方も自由に動くことができるので、今後、持続的な社会を実現するためには、道路整備だけでなく、鉄道・バス・タクシー等の公共交通に対しても、社会に与える便益をいくばくかでも還元するような政策があれば、より公共交通の持続性を高めることができるのではないかと考えている。

また、今存在しているから我慢して使うということではなく、社会の変化に合わせて最適な交通の在り方がどのようなものであるかということは、今後、全体で検討していくべき課題であると私は考えている。

私どもとしては、SuicaやMaaSの展開、交通結節点の整備、ソフト面の改善、各種シームレス化等取り組んでいるところだが、特にMaaSの構築、Suicaをベースとした地域連携ICカード導入による交通や商業の共通基盤の構築によって、公共交通の利用をより活性化するような取組の中心的な役割を担いたいと考えている。

地域の皆様のご理解・ご協力をいただきながら、縮小均衡ではなくご利用のお客様に喜んでいただき、そしてご利用のお客様が増えるような施策を一つずつ実現していくとともに、MaaSやsuicaの展開、観光地開発、交流関係人口の増加を図って、魅力あるそ

して乗りたくなるような鉄道を皆様と一緒に考えながら実現していくことを通じて貢献していきたいと考えているので、今後ともよろしくお願ひしたい。

**【伊藤会長】**

MaaS の重要なハブ機能を担っていただくという宣言をしていただいたと受け取っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

**【アルピコ交通（株） 植松委員】**

日ごろ、弊社の鉄道、バス事業、関連事業にご理解賜り感謝。また、本年8月以降、大雨により弊社鉄道の橋脚が被害を受け、部分的な運休や代行バスの運行が続いておりご迷惑をお掛けしお詫び申し上げますとともに、県民の皆様、関係の皆様のご支援の言葉を頂戴し御礼申し上げます。

私どものバス事業に関し申し上げますと、今更言うまでもないが、コロナ前から一般路線バスは地区や路線にもよるが、極めて厳しい経営状況が続いている。国、県の補助金を活用しながら、また場合によっては減便をする等、縮小する動きを続けている。こうした路線バスの厳しい状況を高速バス、貸切バスやその他の事業の生み出すもので経営を成り立たせてきたというのが弊社の実情である。その高速バスについて申し上げますと、この10月以降少し上向いてきたとはいえ、まだまだ通常期の3から4割程度の回復であり、とても一般路線のコストを補うような状況ではない。事務局からの説明にもあったが、各行政からバス事業には様々な補助を頂戴しているところではあるが、実情から言うともまだまだ十分ではなく、厳しい状態がまだまだ続くだろうと思わざるを得ない。

今回の協議会については、官民連携により持続可能で最適な地域公共交通システム構築とうたわれている。単に赤字補てんではなく、具体的にはまだ見えないが、高速バスも含め、県民の皆様から本当に求められて、我々としても永続的に運営できる形での新しい仕組みを求めており、我々の願ひでもあるので、建設的な議論で皆様にとって、我々にとっても良い結論が得られることを期待している。我々は県内に多く拠点を持っているので、役割というのがあるかと思う。我々も精一杯知恵を出させていただければと思うので、よろしくお願ひしたい。

**【長電バス（株） 鈴木委員】**

私からは2点お願ひしたい。

1点目は、公共交通を維持するための一番近道の部分だが、ぜひ生活路線だけではなくレジャーを皆さんに楽しんでいただきたい。簡単に言うと不要不急の外出をすることで遠くに行く。高速バスを利用する。貸切バスを利用する。そういうことによってバス会社は元気になる。それで公共交通が最終的に維持されるということにつながるの、どんどん県外に出ていただきたい。遊びに行ってください。これは行政の皆さんにお願いしたいが、今後、もしかするとコロナの第6波、第7波が訪れることが予想されるが、今までのように人流抑制に頼った感染対策をするのではなく、皆さんが普通に外出をして、普通の経済活動をしながら感染防止ができる。そういう政策をお願いしたい。そうでないと我々バス事業者、交通事業者等生活を維持している事業者が会社自体を維持できなくなるということにつながってしまう。

2点目は、生活路線、生活交通の中で、一つ大きな課題が、ICカード、キャッシュレスの問題。長野市のKURURUについては、4年後にシステム更新が迫っている。次の世代をどうしていくのかを真剣に考えなければならない段階。他の都市に関しても、キャッシュレスをどのような形にしていくのかを検討を始めているという話も聞く。これが県内でバラバラのシステムになってしまうと、利用者は困ったことになるし、事業者も困

る。新たにシステムを導入する場合にも、どれがスタンダードなのかということに迷うことになるので、ぜひ県でリーダーシップをとり、長野県標準の仕組みを作れるようにぜひサポートいただきたい。当然ながら関係する自治体の皆さんも広域的な視野で、どのようなシステムが最適なのかということに取り組んでいただきたい。ちなみに、このようなお願いをしておき申し訳ないが、今、コロナ禍もあり、交通事業者としては設備投資をする余力は殆どない。今後のキャッシュレス、ICカードの新たな仕組みを導入する場合にも国、県、自治体の皆さんに投資については是非、欲を言えば全額補助していただきたいというのが交通事業者の願い。

#### 【伊藤会長】

コロナに関しては、例えばワクチン検査パッケージと経済活動をどう両立させるかということを中心に検討しているところ。

キャッシュレスについては、数年前に皆さんと一緒に基本的には地域連携 IC カード、交通系 IC カードで行こうということになったが、その後、QR コード、Visa タッチ等新しいものが出てきて今後どうしていくかということはこの協議会の中でも検討させていただければと思っているので、よろしくお願ひしたい。

#### 【諏訪交通（株） 山谷委員】

タクシー会社は、かつて135社あったものが99社に減ってしまっている。

公共交通の中でコロナの影響が一番出ているのはタクシー業界ではないかなと思っている。

「県内の交通機関の利用者の推移」という資料の中で、16年間で2割の減ということだが、その中身については、タクシーが47%減、乗合バスが23%、鉄道が8%ということになっている。16年間でみるとそのような状況だが、令和2年、3年で見ると、タクシー業界に関して言えばそこからさらに50%ぐらい減っているというのが実情。

ただ我々としても、ラストワンマイルの担い手ということで、やはり、なくてはならない輸送機関だろうという自負のもとに、日夜努力を続けている。

先ほどのお話の中で、公共交通機関を総動員して、移動を行うというお話があった。

大変心強い話で、我々としても長い間選択性の乗り物ということで、独自にいろいろやってきたがその間、様々な業界の問題、それから生活様式の変化というものがあつた。

この度皆様の仲間に入れてもらい、公共交通機関として、何とか生き延びていかなければいけないという思いがある。

この協議会を通して、タクシーが業として生き延びるためには何ができるのか、何が必要なのかということを探求していきたいと思っている。

又、いろいろと困難なことがある業界だが、頑張って何とか生き延びていきたいと思っている。

今後ともよろしくお願ひしたい。

#### 【飯田市 下平委員】

加藤先生には南信州地域交通問題協議会の方でもお世話になっている。

先ほど先生からもご説明があつたように、定住自立圏の枠組みの中で、飯田市他13市町村で、協議会を立ち上げ、公共交通の問題について協議・検討しているところ。

この南信州地域については、どうしても公共交通が自家用車以外の足という形で、学生の通学の重要な足、また高齢者の通院等の重要な交通手段ということで、必要不可欠となっている現状がある。

それを行政として運営していく中で、利用者の方から、もう少しこうならないかというような意見や要望をいただいているのが現状。

また今回の県の協議会で幹線軸の検討ということがある中で、それぞれの市町村が担っている支線の部分の検討も必要ということで、南信州地域においては加藤先生にアドバイザーをやっていただいている。先生のご指導をいただきながら、住民にとっていい公共交通を目指していく中で、今後とも一緒に議論・検討していければと思うので、今後ともよろしくお願ひしたい。

#### 【伊藤会長】

具体的な数字を挙げてご説明いただいたり、また様々なご示唆をいただいた。その中で、冒頭の北陸信越運輸局の坂本委員のお話にもあったように、本日は1年半後の計画策定に向けた「全体」の会議という位置づけ。

全県の協議会となるとオール長野県の話で、平均值的というか、国、県、市町村、事業者の役割分担論で終わってしまうような雰囲気も出てきかねない。一方で、課題と思っているのは、この全県の協議会を回していくと同時に、10広域ごとに具体的なものをどうしていくかということ。本日もご参加いただいた皆さんには、事務局からの説明にもあったように、各地域部会にもご参加いただく場面も出てくると思う。全体を考える部分と具体的に地域に落とした形での議論の両方で、またいろいろと取り組んでいただければと思う。こうした議論は、とかく、総論賛成各論反対になる可能性もあるが、それぞれでしっかりした議論をしていきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

これまでのご意見を踏まえ、加藤先生から何かあればお願ひしたい。

#### 【加藤教授】

色々な論点が出たが、今の話に関連することとすれば、全県の視点ではやはり鉄道とか高速バス。

つまり、県内あるいは県外への交通機関、これをどうしていくかっていうことは、路線を見直すとなると大きな話であるが、どのように活用していくか、ということも非常に大事なこと。それからICカード。ICカードは利便性もさることながら、データをきちんと取れるということがとても大事だと思っているので、そのような点も含めて、一体どういった形が最適なのか考えていかなければならない。これはあまり躊躇している暇もないと言える一方で、お金のかかることなので、悩みどころでもある。ただ、実はMaaSという概念の中で、ICカードというのは、その決済部分を先にやってみたいなことなので、MaaSの議論をするのであれば、そういうところをきちんと考えていかなければいけない。

そういったことが県全体の協議会では大事なところかなと感じた。

合わせて各圏域で考えるときに、やはり一体何を保証するかという話が大事。通学や通院を当たり前の事と言っても、実は当たり前もできていないかもしれないので、そうしたことをどのようにチェックしていくのかという考え方も定めていく必要もあると思う。

それから、レジャーで遊びに行くといった話も出た。これは今後の公共交通では非常に大事なところになっていく。インバウンド頼みだったのが、日本人がもっと気軽に出かけることがどれだけできるか、あるいは、出かける先が長野県の中にどのぐらいあるのか、著名な観光地だけではなく、いろんな観光資源があることを知ってもらおう。私に関わっているところだと高山市なんかはそういうことをやっている。

高山って言ったら、観光地はある程度決まっているが、実はみんな行ってなかったところにこんないいことがあるとか、そうしたものができて、そのすぐ近くにバスが走っているのであれば、それを使って商品作ったらどうか。そんなことも考えている。

そういったことも含めて、福祉とか教育とか、それから観光とかいったところとの連携も必要になってくる。ただそれをまた話し出すと、すごく複雑で大きい話になるので、そういうこともらみながら公共交通で何ができるのかっていうのを追求していくことが、やはり求められるなど思っているのも、ぜひそう進められれば良いなど感じている。

あともう1点。私の方でタクシーの話をしなかった。タクシーがやはり一番深刻だし、少数の、あるいは障害があったり自分では歩いたり動いたりすることができない方をどうしたらいいかっていうことを考えたときに非常に大事な交通機関だが、これがもうボロボロと、鉄道やバスに比べても早いスピードで衰退している。これを全国で感じていて、いわゆる自家用有償運送で、ほとんどタクシーのようなことをやるということも増えてきている。やはり本当は事業者が、きちんとやっていただけるのが一番いいと思ってるので、そこにもきちんと目を向けるということも、やはり非常に大事だと思っている。地域それぞれあるが、タクシーは全県として一体どのように位置づけて、役割を果たしていくかということ、検討していくことが大事かなど思っているところ。

#### 【伊藤会長】

国が検討している補正予算、経済対策の動向などを見据えながら、県でも来年度当初予算に向けて、どのようにしていくべきかを考えている。とりわけ今のコロナ禍における事業者の皆様への支援と、それからコロナ後を見据えた将来的な政策、両方どうしていくかということで、予算要求しようとしている。加藤先生のお話にもあったように、やはりデータの標準化・オープン化することによって、決済サービスなど、いろいろ繋げていけるということ、その辺についても真剣に取り組んでいこうと考えているので、また皆様のご協力をいただければと思う。

## 4 閉 会