

第3回長野県公共交通活性化協議会

日時：令和4年(2022年)10月20日(木)

13時30分から15時00分まで

場所：JA長野県ビル13階13A会議室

1 開 会

2 清水会長あいさつ

ご多忙のところご参加いただき感謝申し上げます。また、交通事業者の皆さまには、新型コロナウイルス感染症の影響、さらには原油価格の高騰など厳しい経営環境の中、事業継続をいただき重ねて感謝を申し上げます。本協議会は昨年11月に第1回を、本年3月に第2回を開催し、新しい地域公共交通システムを官民連携で創り上げるべく、委員皆さんの思いを一つにして取組を行っているところ。また、前回開催の全体会議から今回までの間に、10圏域ごとに設けた地域別部会を各地域で2回ずつ開催し、各地域の公共交通における課題や目指す姿について意見交換を行ってきたところ。

本日の会議事項は、次第に記載のとおりであるが、公共交通計画の策定に係るスケジュール、あるいはこれまでの議論についてのご報告や、キャッシュレス化の推進等について協議させていただく。特に、キャッシュレス決済については、本日、本協議会としての方向性を決めることができると考えている。委員各位におかれては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を積極的に出していただきたい。

3 議 事

(1) 地域交通計画について

【JR東日本長野支社(株) 園田委員】

今スケジュールの見直しということでお話しいただいた。資料にあるとおり「地域モビリティの刷新に関する検討会」等の動きを踏まえた取組を検討していくとある。

公共交通は人口が減少している、また道路交通が拡充されているという中で、非常に厳しい状況が続いている。

さらに、沿線人口が将来半分くらいになっている市町村もあると聞いているため、それがそのまま通勤・通学、特に通学が落ちていく、定期利用のお客さまも落ちていくというのは今後確実に起こっていくだろうということ。そのまま進むと鉄道も特性を發揮できない。

環境に優しいという話も、1両に2、3人しか乗っていないのであれば、車の方がはるかに環境に優しい。

その中で、鉄道、公共交通全般に言えることであると思うが、ネットワークとして、外から来た方々が公共交通を利用しやすい状況を作っていかなければならないと思っている。

特に沿線人口が減っていると観光客を増やしていかなければならないと考えると、観光客の方がどう移動するか、まさにMaaSであるとか、これからの交通体系を考えていくうえで必要なこと。二次交通をきちんと整理するとか、それをアナウンスして、車がない状態で行っても十分目的を果たせるということと一緒に考えていただきたいと思っている。そのための準備を全力で行うので、複数の交通網をシームレスにつなぐという取り組みについても具体的に検討・取り組んでいただきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

先ほど、計画策定のスケジュールを見直すということで、国の交通政策を踏まえ効果的な取り組みを行うことを理由の一つに挙げているが、注意していただきたいのは、二つの検討会の報告は8月に出ている、10月からそれを法制化あるいは予算に反映することを検討する審議会の部会が始まっているというフェーズだということ。

もしかすると2月ぐらいに、具体的に法律をどう変えるかということや新しい補助制度をどうするかが固まってくると思うが、それが固まったので、長野県はこういう計画を作るという発想はできる限り避けてほしい。

むしろ、国が新しい方向や具体的な制度を作ろうとしているのに対して、長野県として何がやりたいのもっとこうしてくれということを書いていかなければならない。そうではなくて、国がこうやってやれと言われたからやるということでは、その時点で遅れている。そこは注意してほしい。

時間が長くなると思わないで、むしろそういう検討会があるので、2月までに何かしていかなければということ念頭に置かなければならない。つまり、今の見直し後のスケジュールを見ると、国が何か決めてくるので、それに沿ってやりますということでは非常に損するということに注意してほしい。そのため、私のこともそういう点で活用してもらいたい。

今日の資料を見ると、スケジュール見直しがある前のところに意見がずらっと書いてあるが、結局どういう計画を作るかというところの内容は、スケジュールだと来年の3月に出すということになると思うが、来年の3月までに地域や利用者の課題の調査分析を行って、目指す姿がちゃんといいものとして出てくるかということころは、もう少し説明が欲しかった。

今みんなが思っていることだけを取り上げて、県の計画を策定して本当にいいのかどうかというのはあると思う。例えば、先ほど脱炭素みたいな話が出ており、長野県はゼロカーボンを先行してやっていると思うが、そういうことはどこに入ってくるのかということは資料の中にはなく、地域や利用者の課題を調査しても出てこない。そういうことをどうやって入れるのかということが知りたいが、今日聞いていてもわからない。

一番役に立ちそうなのは、第2回の意見集約というところで、3つの柱について、こういう方法が主な意見として出たということであるが、これだけだと非常に低いレベルでしか公共交通が良くなっていかないと思っている。もうちょっと免許返納や、車を持って乗っている方にもやっていただけるようにするというのをやるためにはこの発想だけだと弱い。

一方で、事業者が疲弊していることに対して、どのように対応したらいいかということも十分出てきていない。

そういうことをどう整理するのかというのは、今後半年でやっていくことになると思うが、この半年をどう使うかというのを教えてほしい。

【清水会長】

国の検討会の法制化が次の通常国会に向けて、また予算も細部が決まっていくという中で、我々として、姿勢として、全体像が出てから計画に向けた検討を始めるというつもりではない。

既に夏に、検討会の報告書も出ており、そこで相当程度スキームの大枠も示されていると思っているため、検討会の中身も見ながら、また我々の方でも、今後具体的な検討を行う中で提案できる部分については、加藤先生にもご教示あるいはご助力いただきながら進めさせていただきたい。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

先生にご指摘いただいたとおりで、ターゲットとしているところを実現するだけでは、マイナスのものをゼロにはできるが、県全体でプラスになるようなことにはならないと思う。

このスケジュールを伸ばす、伸ばさないというところは、最近判断したところであり、ゼロカーボンの視点や高齢者や高校生だけでない部分の県民に対して、どのように便利で快適な公共交通で移動していただくかというところは積極的に考えなければいけない。

スケジュールを伸ばしたから休んでいるのではなく、スケジュールを直ちに立て直し、よりよい方向になるような形で、今年度後半の部分を組み立てていきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

高校生・高齢者・観光客という3Kが基本であるということはいいが、基本というのは、例えば既に先行している他県の計画ではそこを重視した計画を作っているの、それをある意味、長野県版に書き直せばいいことなのかもしれない。

しかし、それだけではやはり弱い。もうちょっと前向きなことを考えていかなければならない。夢物語を言ってもしょうがないが、一方で、鉄道がこのままで無傷で終わると思えないような状態で、一体どうしたらいいのかということを考える際に、今日の資料の前半だけ見ると、そういうところに解を与えるようなものになっていないと思う。そのため、その追加的分析や調査を考えると、あるいはワークショップをやるとかということが必要。

いずれにしても、私自身は全面的に協力していくので、ぜひいいものができればと思っている。

(2) MaaSの基盤づくり

①キャッシュレス化の推進について

②公共交通情報オープンデータ化推進について

【JR東日本（株）長野支社 園田委員】

まずは、地域連携ICカードの導入方針を出していただいたことに感謝申し上げる。

複数の交通機関を1枚のカードでつなぐという意味では、シームレス化が一気に進むということを期待したい。

費用が高いという点については、各方面の方々からお叱りを受けているところではあるが、少しでも安くシステムが導入できるということについて、勉強は継続して行っている。劇的に落ちるとするのは、なかなか難しいかもしれないが、努力していきたい。

インバウンドについても、今戻りつつあるが、海外から来たお客様に対して、Welcome Suicaというデポジットなしで、期間限定とはなるが、使っていただくことができるようなものがあるため、インバウンドにもご利用いただける。

一方で、大きな課題として、長野県下の鉄道の路線で全てSuicaが使えるようになっていないという大きな問題がある。中央東線や新幹線駅や小海線の小淵沢～野辺山間でしか入っていない。

2025年に長野市のKURURUの後継として、地域連携ICカードを導入いただくという発表が先日あったと思うが、私どもも県内各路線にSuicaを入れられるような具体的な調整・検討を本社で行っているところ。

財政状況の厳しい中であるため、設備投資がどこまでできるのかという問題はあるが、何とかSuicaが使える路線を増やしていくという方向で努力をしている。

【松本市公共交通課柳澤委員】

松本市も松本駅までは Suica が使えるという状況の中で、10 カードが使える環境になるということは、交通利用者にとって大変ありがたいことだと思うため、それを推進していくということは必要だと認識している。

何点かお聞きする。まず、長野県に対しての質問。今回、協議会として、路線バスに導入を進める決済方式として、地域連携 IC カードを基本とするという形でお示しをいただいたが、この基本とするの内容だが、他の決済手法がたくさんある中で、また、これから様々なものも普及がなされていくという現状を踏まえると、過渡期の中で VISA タッチや QR 決済というものも、今後ニーズが高まってくると捉えているが、あくまでも現状の中での基本ということで、今後検討に当たっては他のものについても多様性を推進していく中で、取り組みを推進していくという考え方でいいか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

現状の中では、10 カードが使えるということが、多くの方が使え、また、利便性が高いのではないかとということで、ベースとなるものとしてはそれでいかがかと考えている。

先ほどご説明させていただいた通り、費用の面もあり、地域によっては観光客が多いとか地域の方のみかということもあるため、地域ごとの取り組み自体を全然否定するものではないが、隣のエリアに行った瞬間に使えなくなるということ是不便であると考えてるので、導入に当たっては、地域連携 IC カードを念頭に置いた上で考えていただきたい。そのうえで地域独自の取組自体を否定するものではない。

【松本市公共交通課柳澤委員】

地域の中では様々な取り組みということで、少し紹介をいただいたとおり、松本市においても、基本的には主要ツールがシームレスな環境になることを目指していくということの中で、当然 Suica も使える部分ではあるが、新たな展開の中で、現在 QR 決済の実証実験を行っている。

その中で、「基本とする」ということで、まずは念頭に置いて検討いただければという話ではあるが、他のシステムの導入も見据えて考えていかなければいけないと思っており、導入の費用の3分の1を補助する方向ということで話があったが、これは地域連携 IC カードを導入するときのみだけに適用されるのか、それとも他の決済手段を導入するときにも適用されるのか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

現時点で申し上げられるのは地域連携 IC カードを導入するときには3分の1を支援するという。県として一つの方向性として、地域連携 IC カードの普及を促進するということと、特に地域連携 IC カードが高額であるということ踏まえ、県としての支援が必要だと考えている。

【松本市公共交通課柳澤委員】

そういう見解だということであるが、国の支援策とすると新モビリティサービス推進事業では、特に手法を限ったことではなく、他の手法についても3分の1の補助がいただける。長野県では地域連携 IC カードに対する3分の1の補助ということではあるが、他県の補助の基準についてどのようになっているか、承知していれば教えてほしい。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

補助率の話でいきますと、国の3分の1がベースにある中で、都道府県としては3分の1を出すところが多数で、一部3分の2を出している。

【松本市公共交通課柳澤委員】

それは地域連携 IC カードに限ってというところもあるのか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

地域連携 IC カードの導入に当たっての補助率を調べていたため、他の決済手段を対象としているかは把握していない。

【松本市公共交通課柳澤委員】

地域 IC カードは JR 東日本の商品と思うが、長野県内は、JR 東日本だけでなく、JR 西日本や JR 東海のエリアもある。そこで定期券の利用等も可能になるのか。

また、JR として、将来的に VISA タッチや QR 決済も利用可能とすることを目指しているのかをお聞きしたい。

さらに、バス路線に入れていくとなると、導入価格が高いため、多くの利用者がある路線であればいいが、ローカル線で利用数が少ないような路線のバスすべてに載せていくということになると、コスト的な負担が感じられる。地域連携 IC カード対応にするためには、高スペックという形で価格が高いと聞いているが、それ以外の Suica を利用できるシステム、もっと簡易なものが、路線バス、特にローカル的な路線バスの車両に載せられればと考えているが、そのような方向性はあるのか。

【JR 東日本（株）長野支社 園田委員】

塩尻市を挟んでの JR 東海との路線を念頭にお話しいただいていると思うが、JR 東海の話については、私からお答えできないが、私どもが導入していくということについては、他の JR にも展開し、ご理解いただきながら、お客様の利便性が損なわれないように働きかけていきたいと考えている。

他の手段については、Suica 以外の他の手段については、交通、鉄道については考えていない。

他県に目を移すと、VISA タッチを九州や南海電鉄で試行的にやっているという話もあるが、都市部のことではあるが、反応速度の問題もあり、私どもとしては Suica を推進していくということをご理解いただきたい。

ご利用の少ない路線バスもあるが、別的手段があるかといえば、今検討しているものはないが、例えばジャンボタクシーのように画一料金であれば、いわゆる SF、お店で使えるようなもので払うというようなシステムにすれば、地域連携 IC カードに比べたら遥かに安い値段で導入できる。ただし、いわゆる大型バスでは技術的に難しいという話を聞いている。料金制の面でかなり大きく割り切りをすればできうるのではないかと聞いている。

【大町市情報交通課松井委員】

IC カードの件は、いわゆる路線バスに対してということの補助であるが、大町市では、市民バス事業を委託している。

これについては、地域連携 IC カードの導入補助の対象になるということでもいいか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

いわゆる市町村のコミュニティバスという部分だと思うが、導入するという事で市町村についてもバス運営者としての負担が生じるようであれば補助はできるという仕組みにしたいと考えている。

【大町市情報交通課松井委員】

今日、協議をして具体的に取り込むということに決まった場合は、来年度から始まるのか、それとも来年度からか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

方向が決まったところで、実際に導入に向けての検討になるが、聞いている話だと、直ちに地域連携 IC カードをやりたいと JR に話をしても、半年や1年で導入できるものではなく、2、3年くらいは導入までにかかるということであるため、その間にどのバスに何台つけるかというような検討をしていき、実際予算措置等については導入のときになるため、直ちにというわけではない。

【大町市情報交通課松井委員】

県の計画の話に戻って恐縮だが、県の計画が1年延びるということで、現在の10広域の地域別部会についても、来年度の段階から回数が増えるという認識でよいか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

地域別部会についても、同じように来年度も計画策定に向けて取り組んでいただくことになる。余談にはなるが、この協議会は計画を作った後も、その計画に沿った事業を実施し、例えば利用者数が目標達成できたとか、そのようなことについて事後的にチェックもしていくため計画を作ったら解散するような協議会ではなく、計画を持って取り組みを皆さんと一緒にやっていく限りは、毎年数回は開いていくようなイメージになる。

【清水会長】

導入の時期は、地元の例えば JR の駅で使用可能かであるとか利用客の状況であるとか採算性とか、様々な事情があると思っているため、県としてスキームを示させていただくので、これを踏まえて検討はお願いしたいが、具体的にいつ導入できるかということは地域の実情によってくるのかなと考えている。

【アルピコ交通（株）植松委員】

キャッシュレス化について、まず10ページに目指す姿として県内全域で誰もが交通モードに関わらずシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境と書いてあり、まさにその通りだと思っている。

当社の事業エリアは、長野・白馬から松本・諏訪に至るまでにわたっており、各地区がまちまちな状況であるということとはとてもやりにくい。県民にとっても観光客の方にとってもわかりにくくて有益とは言えない。当社にとっても効率化の観点から、県内が同じ仕組みであることが望ましいと思っている。県においては、各行政間を繋ぐような役割をぜひ期待したい。

導入費用の補助の関係であるが、導入費用3分の1の補助では十分ではないと考えている。これによって、お客様が劇的に増えるだとか、大きく収益が改善するとか、もちろん利便は向上するものの、そういうものではないと考えている。それから、更新費用や維持費用についてもどんな仕組みを使ったにしても相応にかかるものだと思っており、導入だけではなく、その

先も見据えていかないと永続的なものになりにくいのではないと考える。

【JR 東海（株）天海委員代理】

地域連携 IC カードの導入構想に関する受け止めであるが、仮に、長野県の路線バスに地域連携 IC カードが導入され、弊社が発行している TOICA を含むいわゆる 10 カードで乗れるようになるということは、TOICA などをお持ちのお客様にとっても一定の利便向上に繋がると考えている。

【長野市交通政策課小田切委員代理】

平成 24 年からバス交通カード KURURU を導入し、10 年経過するというところで、それを機会に次のシステムをどうするかということを検討してきた。

こちらについては、地域連携 IC カードや QR 決済、また、そのままのシステムでの更新ということを含め検討してきた。

そういう中で、元々非接触型 IC カードを使った KURURU を導入していたということで、やはりタッチ決済に長野市民は慣れていているということ、システムの反応が速い。長野市では、通勤時は利用者が多いという中では、決済がスピーディーに行われないと混乱を起こしてしまう。

地域連携 IC カードであれば Suica の機能があるため、バスだけではなく買い物や県外での利用ができる汎用性があるということを総合的に考え、地域連携 IC カードの導入を決定し、JR 東日本に協議を申し入れさせていただき、協議の合意をいただいた。

我々としては、令和 5 年度、6 年度でシステムの更新をしていくため、それに間に合う形で補助の制度を整備していただきたい。

【おんたけ交通（株）古幡委員】

キャッシュレス化については、もし実現すれば非常に利用者の利便性が上がり、乗務員にとっても効率化を図れるということで両面を考えると非常にいいことであると考えている。

1 日も早く導入できればいいのかなと思っているが、私どもは JR 東海の管轄区域になるため、Suica の取扱いがない。それを使う場合にはどうしていくのかということは検討していかなければならない。

【名古屋大学 加藤委員】

まずこのキャッシュレス決済の導入で、ここに出てきてない大事なことは、データ収集ができること。これが実は大事なことなのに、見逃されるというのをちょっと注意してほしい。

結局、公共交通なので、たくさんの方が利用しているけれど一体どういうふうに使われているのかとかということがデータとして全然出てきておらず、この協議会でも、市町村の地域公共交通会議でも、正直言うとろくなデータがなくやっているという状況。

それが IC カードで、特にハウスカードと言われる 10 カードじゃないようなカードを導入されているところは、乗客の利便性もあるが、どういうふうに使われたのかを調査したいので、IC カードにするという動機が強い会社があった。そういうところは、そのデータを使ってダイヤを改善したりとか、あるいは路線の見直しをやっているということであるため、それをきちんと確認してほしいと思う。

その時に地域連携 IC カードの何がいいかというと、事業者ごとにサーバーを持つこともあるが、通常は長野県全体で 1 個のサーバーとか、あるいは主な地域の会社が持って、コミュニティバスや市営・町営バスに運賃箱を貸したりとかして、サーバーは全体で 1 個で管理するというのをやると、それぞれがサーバーを持つとすごい額になるので、全体で 1 個でサーバー

を持っていれば、お金の負担は少なくなるし、いろいろな事業者のデータが集約されるため、地域全体の分析にも使いやすいところ。ただし、地域連携 IC カードでも、事業者がそれぞれサーバーを持っているところもある。

先ほど、補助が地域連携 IC カードで出て、ほかで出ないのかみたいな話があったが、結局どうしてここでそれをやりたいかという要因の一つとして全部同じカードがいいということだけでなく、全体のデータを集約できた方が、長野県全体の交通政策を考えるのに非常に有益だからというところで、そこに対して補助を出していく。

例えば、補助のために何人乗っているとかデータが出されているが、そのデータを OD 調査等で年 1、2 回調査するやり方でやっていると思う。それでは本来駄目。

毎日のデータが出てきたときにそれを集約してどうするかを本当はやらなければならないが、そんなことをしたらお金がかかる。そのお金がかかることをこのシステムでやると考えたら、全く違う理解になる。それはそれぞれのところでシステムを持つよりは、全体を持っていれば県全体で把握できるため、県全体でどのように補助していくかということも、そこから計算すればよい。そういうことを考えたら何が必要なかというのを考えてほしい。そういうことの結果として地域連携 IC カードがあると考えるとよい。その辺を全然説明していないためわからない方も多かったのではないかと。今申し上げたことで解決できるのではないかと考えている。

一点だけ質問なのは、JR については 3 社あるため、JR 各社をまたいだ場合どうなるかというところが常に問題になる。長野県では問題になる。ここについて県として何か対応は既に考えているのか。その辺りの想定は何かされているか。あるいは、JR 各社として何か考えられているか。例えば、米原は JR 東海と JR 西日本の境であり、ここをまたいで定期券は使えるが、都度払いの IC カードだと使えないということが起きる。そういうことだと長野だと支障が大きいと考えるが、そういうことに対してどう考えているか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

JR のまたぎの部分、確かに静岡県と神奈川県の間にあるようなことは承知しているただ残念なことに現状としては、今中央線は東日本が入っているが、そこと接続している飯田線や中央西線の部分がまだ IC カードが来ておらず、現実としてそういう問題は生じていない。

ただし、この後リニア開業等を見据え、我々としては東海のエリアでも TOICA を入れていただきたいと思っている。仮に入ってきて隣の駅同士で間に会社の境が出てきたときには当然その問題が生じるため、そこは解決できるように技術的な面で何かできるのかもしれないが、そういったことは JR にも話をしながら、問題が生じないようにしていきたい。

【JR 東日本（株）長野支社 園田委員】

今のまたぎの部分は話があったとおりで、まだ具体的な解決策は持ち合わせておらず、課題と認識はしているが、明確な回答はできないという状況。

加藤教授の話の中で、地域連携 IC カードのサーバーの話であるが、サーバーは中央で全部持っており、各事業者に持っていただくことはない。そこでかなり導入費用が抑えられている。

データについて、今、各事業者において、地域連携 IC カードを使った場合には、OD データは各事業者で自由に引き出すことができる。それも地域連携 IC カードの売りとして紹介している。

ただし、例えば鉄道で乗って、途中乗り換えてバスで降りるといった場合に、バス事業者は、ある人が鉄道のどの駅から来たかという、そのデータは取れない。他の事業者さ

んのデータについては、可能なものについては、有償で情報提供させていただくことになる。バスでクローズしているところについては、必ずとれるため、ご安心いただきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

またぎの部分は、実際に JR がどれだけ入れられるかということによるため、まだ考えられないかもしれないが、重要な課題だと思っているため、ぜひ確認してほしい。

【清水会長】

データを入手できるというメリットも十分考慮に入れて取り組みを進めさせていただきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

他にデータを使えるということも大事。今ダイナミックプライシングが話題になっているが、時差出勤や、閑散期はポイントをたくさん付けて、たくさんの方に乗っていただくということは、運賃を変える方法もあるが、IC カードでポイントを変えるほうがより楽にできると考える。そこも使えるというのは非常にいいと思うため、そこも考えてほしい。

均一制の話が出たが、運賃が定額であったとしたら、普通の物販のようなシステムが使えるということで、そのために運賃体系を変える、あるいは IC カード専用運賃としてやっていくということもあり得る。安いシステムがあるので、それぞれ実際に入るときに皆さんに考えてもらえればよい。

【清水会長】

それでは、キャッシュレス化の推進については協議事項ということで、様々なご意見をいただいたが、資料にあるとおり、本協議会として路線バスに運用する決済方式について地域連携 IC カードを基本とするということとして、今後導入に向けた議論を、各地域で進めていくということについてよろしいか。それでは、キャッシュレス化の推進についてはこの案のとおりとさせていただきます。

報告事項として、公共交通情報のオープンデータ化推進についてご報告をさせていただいたが、ご意見・ご質問等はあるか。

【名古屋大学 加藤委員】

よく言われるが、入れるときは予算をつけて代行して整備するが、更新ができず、更新ができないとデータが古く信頼を失うというのがいつものパターン。現状の資料だと、更新については研修会をやることでとあるが、本当に新鮮な情報が保てるかという点非常に怪しい。

私が個人的に思っているのは、データ作成代行会社みたいなものに頼むのであれば、長野県として一括でダイヤ改正等のデータを持ち、ダイヤ改正するときには出してもらい、そのときに GTFS を変えなければならないとなった際、自分でやるのであればいいが、自分でできないところはそこに紹介してやってもらうため、これぐらいは出してくださいというような仕組みを作っておかなければならない。県は認可申請の主体ではないので、支局と共同でやらなければならない。もちろん、地域公共交通会議で通っていれば、そこで見ることもできると思うが、それでも見落としがあると思う。そのため、支局と県で共同して、ダイヤ改正や路線の見直しがある際は、GTFS の更新をしていくということをやってもらう、あるいはやれないのであればお金で解決するという仕組みを、例えば協議会の中で確立しておかないといけないと考えるが、どう考えているか。

【事務局 交通政策課丸山企画幹】

確かに先生のご指摘いただいたとおり、データが古くなって信頼性がないというのは最悪。そこは改善していかなければならないと考えている。まだ具体的に資料には書いていないが、この後、来年度予算要求の時期にもなるため、県として予算措置するかどうかも含め検討する。

いずれにしても本県の場合、小規模な自治体が多く、コミュニティバスのダイヤの部分までメンテナンスができるかというのは不安に思っていたため、そういった部分もきちんとできるような仕組みを考えていきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

各自治体の担当者がやれるようにするというのは現実的ではなく、そこに頭を使うよりは違うところに頭を使うべき。むしろ、お金で解決するべき。大事なのは、更新を怠らないでちゃんと当日までにアップデートするということを担当が忘れない。それを自分がやりたいならやってもいいと思うが、やらないのであればできる方法を県あるいは支局が用意しておかなければならない。そこは確実にしてほしい。

実際に GTFS を運用すると、例えば災害で通れなくなったので迂回するとか、折り返しをするということもアップデートが必要。定例の改正だけではなく、例えば、コロナで減便したのでそれを入れるということも必要。計画運休するからこの日はやらないということも含めて、全て必要。1年に1回改正するから、そこだけをやればいいということではないということも注意してほしい。そうでないと、検索したらあると思っただけでないということが起こりうる。

もちろん当日そうってしまった場合は間に合わないが、事前にわかっているのであれば、この日とこの日は運休するというのを入れるということが GTFS を運用すること。

そこを意識すると小さな自治体は手に負えないことになる可能性もある。それを念頭においてほしい。

(3) 令和3年度事業報告及び決算報告について

(4) 令和4年度事業計画の変更（案）及び補正予算（案）について

(5) 意見交換

【飯田市リニア推進課 下平委員】

今日の議事とは直接関係ないが、南信州地域は、元々広域連合で公共交通のとりまとめをいただいているという部分があるため、可能であればメンバーの中に南信州広域連合も参加させていただくような形でご検討いただければありがたい。

【事務局 交通政策課松原主査】

メンバーの追加のため、規約の改正が必要になる。規約の改正を踏まえて、協議会にかけるという手順になるため、今後それを含めて検討させていただく。

【長電バス（株）鈴木委員】

資料1で示された内容について、非常に総花的であり話が大きい中で何を目指していくのかということがわかりにくい。先ほど加藤先生からも指摘があったと思うが、いろんな意見というものが示されているものの、これが代表的な意見であるのか、全部の意見をまとめたものな

のか、またこの意見をもとに何かをしていくという姿勢で書かれたものなのかよくわからない。

今回、県全体の協議会となっているが、実際の協議会というのは10年以上前から始まっており、同じようなことをやっており、それが大きくなっただけで、同じ議論をしているように思う。もう少し結果的に何をしたいのか、公共交通を維持するというのはずっとやってきた議論であるため、同じ計画を作るだけの結論になってしまっただけでは、意味がないと思っているため、きちんと示していただければ議論しやすい。

その中では、キャッシュレスの問題とかオープンデータ化の問題というのは、テーマとして絞っていくにふさわしい内容だと思っており、大同小異の中で、小異の部分はどうやってまとめていくかというのは長野県でこの会議を使ってやっていただきたい。

資料1にある部分も、全部をやっていくというのは当然無理な話だと思っているので、この中の何かをテーマをして、具体的ないい結果を出せるような進め方をしていただきたい。

【清水会長】

県全体の協議会という中で、個別具体のテーマの設定が難しいというところは、協議会を運営してる中で感じている。今回の内容は、各地域別部会で具体的に議論していただいた内容を簡単に集約している部分があり、いまのご意見を重く受け止めながら、今後具体的に目指す姿などの議論をしていきたい。

【おんたけ交通（株）古幡委員】

先ほど加藤教授の話にも出ていた、ゼロカーボンに向けた話であり、県に対する要望。

まず、バス協会に燃料高騰に対する支援金を頂いたことに感謝申し上げる。

昨年11月にイギリスで開催されたCOP26の気候変動対策を受け、脱炭素化に向けて、木曾はほぼ全地域が日本遺産に指定されていることもあり、環境保護も含めて検討し、今年度、電気バスを1台入れようということで、いろいろな方面に要望した。

国土交通省で補助制度があり、北陸信越運輸局で窓口になり、申請を受け付けていただいた。地域交通グリーン化事業は今年度予算が少なく、そこに10倍の希望が出て、外れてしまったが、令和3年度の補正予算の自動車環境総合対策事業の採択になった。これで3分の1のお金をいただくことになった。残りの3分の2については、木曾町に対して以前から要望しており、県に制度がないため、木曾町で持つということになり、9月議会で補正予算を計上していただいた。これで予算が確保できたため、契約を済ますことができた。納車は来年の2月になる。

電気バスは、日本で作っておらず、バッテリーがいいのは中国製であり、中国製を導入せざるを得ない。また、大きなバスを入れてしまうと、狭い地域であるため、小回りが利かなく困ることから、小型車を入れる。このバスは信南交通で昨年2月から走っており、中部電力との実証実験で導入されたようだが、これと同じバスを入れようということで今動いている。

県でも3分の1、国で3分の1持っていただき、残りは地元の市町村で3分の1持つということになれば、事業者も、地元の市町村も予算化しやすいし、事業者も導入しやすくなるため検討いただきたい。

全国的には、28の都道府県が補助しており、残念ながら長野県は入っていないことから、その辺をご検討いただきたい。2050年に二酸化炭素の排出をゼロとすることを決めている。自動車はもう2040年には全部カーボンニュートラル、二酸化炭素を排出するものは売らないということになるため、一歩ずつ進んでいこうと考えており、ご理解いただきたい。

【清水会長】

要望という形で受け止めさせていただく。

4 閉 会