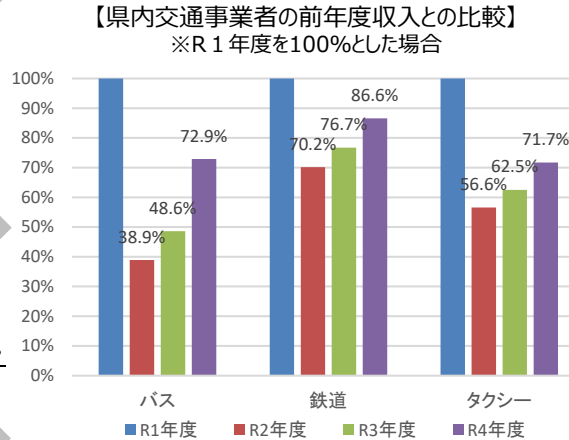


背景

1 公共交通の利用者数の減少

- 公共交通の利用者数は減少傾向。コロナ禍でさらに利用者数が減少。**5類へ移行してからも生活様式の変容等により各社の収入はコロナ前に戻っていない。**



2 交通事業者の経営悪化

- 利用者数の減少に加え、燃料価格の高騰等により経営が悪化**
- 事業者における不採算路線の減便・廃止の動き**

3 担い手不足・高齢化

- ドライバー不足を原因とするバスの減便・廃止、タクシーの供給不足**
- 一方で運転免許返納者は増加
- 人材確保のため賃金をあげる必要があるものの、経営悪化により現状維持で一杯の状況**
- 令和6年4月から開始する**働き方改革**によりさらにドライバー不足が深刻化する見込み。→さらなる減便・廃止の可能性

4 公共交通転換へのポテンシャル

- 高校生へのアンケートによると、公共交通を利用しない生徒のうち約3割が“公共交通機関を利用したい”と回答**
(その理由としては「送迎してくれる家族の負担を減らしたいから」が最多の44.6%)

R5年度の取組実績 (R6.2.1現在)

- 持続可能な社会を実現する地域公共交通の在り方講演会**を3回開催
- 県内事業者・市町村・利用者と課題や行政関与について議論する**研究会**を2回開催
- 公共交通計画策定のため、**長野県公共交通活性化協議会**を1回開催、10圏域で**地域別部会**を2回ずつ開催
- 交通弱者の移動実態を把握するため、高校生・高齢者に向けたアンケートを実施
(有効回答数 高校生：12,014人 高齢者：1,195人)

プロジェクトのめざす方向性

目指す将来像

- 「公共交通を**社会的共通資本**と位置付け、**特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動**など、自家用車に頼らなくても大きな不安を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現」

保証すべき移動

通院

- 公共交通を利用して、圏域の中核的な医療機関に通院できる

通学

- 公共交通を利用して、圏域内の高校に通学できる

観光

- 公共交通を利用して、鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質 (品質保証)

<ダイヤ・便数>

通院

- 圏域の中核的な医療機関に午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学

- 登校：始業前に通学できる
- 下校：授業終了後、課題活動終了後に帰宅できる

観光

- 円滑な乗継ができるダイヤが設定されている
- 観光地で十分な滞在時間が確保できる

<決済環境>

- 全県の公共交通機関で交通系ICカードが使える環境整備されている

<情報提供>

- バス路線情報を経路検索サービス等で検索できる環境が整備、常に最新情報掲載

<拠点整備>

- 主要な交通結節点において、デジタルサイネージやWi-Fi設備等が整備されている

品質保証を実現させるためのビジョンを10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

目指す将来像実現のための施策の方向性

- 地域公共交通の運行継続に必要な担い手の確保
- 拠点と軸の設定による交通ネットワークの構築と、ネットワークの維持・発展
- 利用しやすい地域公共交通の実現
(キャッシュレス決済導入、公共交通情報の充実、待合環境の整備等)
- 移動における脱炭素化の推進

R 6 年度の主な取組

1 地域公共交通の担い手確保 《人材確保PJ》

地域公共交通の維持に不可欠な
担い手の確保に官民連携で取り組む

◆ 人材確保に対する支援

- バス・タクシー・トラック協会が行う合同採用説明会等に対する支援（710万5千円）
⇒企画振興部4の一部
- (新) ● 移住施策と連携した運転手確保に対する支援（1000万円） ⇒企画振興部4の一部
- 退職自衛官・消防士へのアプローチ
- 女性が働きやすい就労環境整備の促進
- 第二種運転免許取得に対する支援（対象年齢引上げ）

4 移動における脱炭素化の推進 《ゼロカーボンPJ》

自家用車依存から脱却し、
公共交通への転換を促進

◆ 環境性能に優れた車両の導入や充電インフラの整備

- しのの鉄道の車両更新に対する支援（1億4112万1千円） ⇒企画振興部9の一部
- 道の駅、観光地等への急速充電器の設置経費に対する補助 <R5.11補正>（2600万円）
⇒環境部

2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

行政の主体的関与により県民生活に
必要な交通ネットワークの構築・維持

◆ 基幹的な交通ネットワークの維持・確保

- 県有民営バス車両の導入（2億9568万9千円）
⇒企画振興部1
- (新) ● 県内高速バス路線の確保（5047万1千円）
 - ・ 長野・飯田間を結ぶ「みずずハイウェイバス」の運行の支援とともに、増便に向けた検討の実施
 - ・ 民間事業者や市町村と一体となった利用促進の取組の実施
⇒企画振興部2
- 《ゼロカーボンPJ》
- (新) ● 大糸線の本格的な利用促進及び利便性向上（600万円） ⇒企画振興部7

◆ 交通空白地域における輸送の確保

- (新) ● 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を行う、社協やNPO等に対する支援（523万3千円）
⇒企画振興部5

◆ 日本版ライドシェアを含む供給不足対策

- 日本版ライドシェアの導入を含め、タクシー協会と連携した供給不足の解消

◆ 行政関与の強化

- 公的性質を有する割引に対する行政の関与のあり方の研究

3 利用しやすい地域公共交通の実現

利便性の向上を図り、
「利用したくなる」公共交通へ

◆ キャッシュレス化の推進

- 観光と連携したMaaSの推進
- 路線バスへの地域連携ICカード導入の支援（2億3130万8千円）
⇒企画振興部3
- 《ゼロカーボンPJ》
- 地域鉄道への交通系ICカード導入の検討

◆ オープンデータの活用推進

- (拡) ● データを最新に更新するための研修会の開催や、バスロケ、デジタルサイネージ、待合環境整備の検討（259万1千円）
⇒企画振興部6
- 《ゼロカーボンPJ》

◆ バリアフリー対策の推進

- (拡) ● 鉄道駅のバリアフリー設備整備に対する支援（990万円）
⇒企画振興部10

達成目標

- ・公共交通利用者数 1億人（2028年度）〔鉄道：68,000千人、バス：20,000千人、タクシー：12,000千人〕
- ・県民一人当たり公共交通機関利用回数 50回（2028年度）
- ・県内路線バス情報におけるオープンデータ整備率 100%（2028年度）