

## 第2回「長野県公共交通活性化協議会 長野地域部会」 議事要旨

開催日時・場所

令和4年4月26日（火） 13時30分～15時35分 長野合同庁舎5階会議室

会議事項

- ・ 地域公共交通計画について
- ・ 幹線公共交通ネットワークの構築について
- ・ MaaSの基盤づくりに向けた取組について

※上記の資料に基づいて、説明

（幹線公共交通ネットワークの構築について）

柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）

資料をご説明いただきまして、確認したい点があります。

まず、10頁の“県が支える軸、市町村が支える面”とありますが、人の流れを作り出す中で定時性、速達性、大量輸送とこのように書いてありまして、イコール鉄道、高速バス、地域間幹線バスとあります。確かに、定時性、速達性につきましては、鉄道・高速バスは当てはまっているかと思えます。しかし、大量輸送について、高速バスや地域間幹線バスはどちらかというところ、中量輸送ではないかと思っています。持たせる役割を間違えると、持続可能な移動手段になってこない可能性があります。役割をしっかりと明記、この場合は分けた方がよいと思えます。それから、輸送距離についても、この鉄道・高速バス・地域間幹線バスで当然役割が異なってきますので、このあたりも明確に分けるべきだと思います。そうでないと、やはり距離によっては持続が難しくなる可能性がありますので、ここはしっかりと分けていただきたいと思います。それから、今評価の中で軸が17項目あるということですが、これは同じ役割を与えるということでしょうか。それぞれ同じ幹線ではありますが、実は役割が違うのではないかと思います。その役割を、要するに本当に大量に輸送させるものと、県として重要なターゲット、目的、施設との連結を重視するものもあるかと思えます。このあたりもしっかりと分けていただきたいと思います。そもそも軸だけで評価していますが、市町村が支える面というものがあるからこそ、軸がありますので、実は評価の中にはちゃんとそれを、軸の次の面がしっかりとしているか、評価を検討する必要があります。このことについて、どのようにお考えでしょうか。

また、11頁のところ、人流調査結果とOD調査結果とあって、このプロセスからすると、人流調査がOD調査の上位にあるんですね。先ほどターゲットや目標、目的を重視するという言い方をされていましたが、人流調査は量的なものであって、そうではなくむしろOD調査に必要な目的、ターゲットというものを確認する必要があるかと思えます。人流調査を行って、その中で幹線候補を導出した結果、OD調査で県として大事なターゲットを逃してしまう可能性もありますので、私からするとちゃんと目的とかターゲットとかを調べられるOD調査でまずは評価をして、その上で多く使っている

かどうかを検証する方が、そういう方法も必要ではないかと思えます。

さらに、新規路線もあればと書いてありますが、その場合どうやって抽出するのかということが疑問ですし、既存路線はもしかしてここで幹線から外されてしまうこともあるのでしょうか。総合的な判断をしなければいけないというご説明もありましたけれども、その点はどのようにお考えでしょうか。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。交通政策課、お願いいたします。

**石坂課長（交通政策課長）**

貴重なご意見、ありがとうございます。まず、10頁の軸と面の部分について、高速バス、地域間幹線バスは中量輸送ではないかをご指摘をいただきました。それぞれ輸送モードの機能や役割分担について、ご指摘いただいた点も踏まえまして、さらに検討を深めてまいりたいと思えます。

さらに、評価の中で役割が違うのではないかというご指摘でございます。資料の14頁にあるように、まさにこの路線は幹線として支える路線でしょうとご議論をさせていただきたく、今回提示させていただいたところですが、確かにここにはコミュニティバスも含まれております。以前路線バスとして走っていたところを、市町村の方で支えていただいているものもございますし、先程SCOPさんから説明がありましたとおり、選定の手順も含めてこの17路線を出しておりますが、この評価についてまたご意見いただきたいということです。細かい部分までご意見をいただくということはなかなか難しいかとは思いますが、それを選定していただくための議論のたたき台ということでお示しをさせていただいたところでございます。

あと、評価の指標について、幹線の軸と面の結節が重要というのはまさにそのとおりでございまして、この評価の指標の中で検討させていただきたいと思えます。

**富樫主任研究員（NPO法人SCOP）**

人流調査とOD調査については、今日の会議で、長野地域の細かいデータまで落とし込んだものを提示できればよかったです。ただ、まだそこまでまとまった状態でないため、改めてご提示することとします。人流調査の個別データについて移動目的という件ですが、先程石坂課長からもお話しがあったとおり携帯電話の位置情報を捕捉して、データをプロットしたものとなっております。個々の利用目的まではデータとして付帯されていません。また、データ数もそれほど多くないというのが現状でございます。全県の大きな動きはある程度、捉えることができるが細かく分析していった時にそういった分析に耐えるものになっていない可能性がありますので、引き続き分析していくわけですが、そういった性格のデータだということでご承知置きいただければと思います。OD調査については、実際に乗り込んで調査をしているわけですが、今回主にコミュニティバスを中心に乗り込みをやっています。利用量の大きい事業者系の路線については、それぞれの事業者でOD調査のデータをお持ちですので、今回そのデータをご提供いただいております。実査は一部の路線を除いて行っていません。これについても、利用者の目的までは落とし込めていないのが実情ですので、データとしてどこまで細かい分析に耐えられるかということを引き続きやっけていながら、今後ご相談させていただきたいと思えます。

最後に、県土のネットワークに対して既存路線がない区間に関しては、需要がある場合には新規路線

を引くという話も考えていかなければいけないと思います。ただ、現実問題として、新規のバス路線を新しく引いてそこに利用がされるのか、というのはなかなか難しい問題もありますので、基本的には現行路線の評価というのを軸に進めてまいりたいと考えております。

**柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）**

人流調査はなかなかデータがとれているわけではないということなので、信頼性からすると高いとは言えないという中で、OD調査もサンプリングでどうしても誤差はあるわけですが、そのOD調査も今の話で行くと乗り込んでやっていますが、目的を聞いているわけではなく、起点と終点の乗り降りをやっているだけということであれば、せっかく県でやっているパーソンを使うという選択肢はないでしょうか。

**富樫主任研究員（NPO 法人 SCOP）**

パーソントリップ調査については、実施されている都市圏が長野・松本・上田等に限定されていることに加えて、年次が古くなってきているところも多いものですから、交通政策課さんとの事前に相談などをするなかで、パーソントリップ調査ではなく、実査でやることとした経緯があります。もちろんパーソントリップ調査の結果で使えるものがあれば、交通政策課さんほか関係者との協議のうえ、使っていくことも考えたいと思います。

**柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）**

長野都市圏の場合は、要するに長野地域と北信地域を含めて行っています。確かにサンプル数は長野に比べれば、他のところは落ちますので偏りが出てくるかもしれませんが、目的とか施設とかがヒットしますので、今回のような検討に使えるデータかと思います。

**富樫主任研究員（NPO 法人 SCOP）**

パーソントリップ調査のそもそもの目的というのが、交通計画や都市計画などを作るための基礎資料という位置付けの調査になりますので、もちろん使っていくというのが本筋だと思います。ただ、これが県内全域で、同レベルで分析できるものになり得るかという課題がありますので、今回は県内全域で同じ手法に基づくOD調査をしましょうという経過があったものです。

**柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）**

あるデータは使った方がいいのではないのでしょうか。データを県全域で合わせるという考え方は、確かに公平性の観点からするとそのとおりでと思いますが、あるところは使ってもらってもいいのではないかと私は思います。

**石坂課長（交通政策課長）**

貴重なご意見、ありがとうございます。鋭意検討させていただきます。

**園田委員（JR東日本長野支社企画室長）**

11 頁で、幹線導出のプロセスということで、幹線候補というのはあくまでもバス路線に限っていらっしゃると思いますが、これはこれでよろしいかと思いますが、今の公共交通の配置を最適化していくというのが大きな流れかと思いますが、それは実際本体会議の方でもそういう話があったかと思いますが、あとは加藤先生の講義の中でも、人の流れを呼び起こすという話もされていたので、そうした中でバス路線はバス路線の最適化というのはもちろん重要だと思いますが、その中に鉄道や、鉄道に限らず他の交通手段も、それぞれの移動ニーズに対して最適な移動手段をどう提供するか、というものを出していくのが、公共交通全体を活性化していくには重要かと思いますが、そういう意味では、バスに限った分析だけだとニーズをきちっと捉えきれていない可能性もあるのではないのでしょうか。松本の方で、バスを基軸としながらも、渋滞が発生する中心市街地については、例えば郊外からはバスで来てもらい、途中で乗り換えて中心市街地までは鉄道を利用するというような検討をしていると聞いております。そういう意味では、長野エリアについても、しなの鉄道や長野電鉄、そして弊社のように鉄道の路線もあるし、他の交通手段もあるので、全体としてニーズを最大限賄えるようなネットワークを作っていく検討も、もしかしたらやっていった方がいいのではないかと感じますがいかがでしょうか。

#### 石坂課長（交通政策課長）

ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりかと思いますが。公共交通をニーズに合わせて最適化していくというのが地域公共交通の肝でございます。たたき台としてお示しさせていただいた評価の考え方ですが、バス路線を評価しておりまして、鉄道やタクシーなどの他の交通手段についても検討をさらに深めなければいけないという認識でございます。ぜひその点について、引き続きご指導、ご意見をいただければと存じます。

#### 園田委員（JR東日本長野支社企画室長）

ありがとうございました。そういう意味で、複数の交通ネットワークにまたがる結節機能をどうするかという議論も今後当然出てこようと思いますので、そうするとまたこのように全体で話し合ったからこそそのいい案が出てくる可能性もありますので、鉄道会社を始め他の交通事業者も一緒になって考えていけるテーマになりますので、ぜひお願いいたします。

#### 石坂課長（交通政策課長）

ありがとうございます。バスと鉄道の役割分担といいますか、接続といったものも含めて今後検討してまいりたいと思います。

#### 柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）

指標設定のところで、追加で必要だと思う指標ですが、起点となるところの地域の人口密度も考慮するべきではないかと思いますが。移動手段がある駅やバス停等の勢力圏の人口密度も大きく関わってくると思うのですが、その点については検討事項として入っているのでしょうか。パーソンを使ったバス停とそこの利用者をパーソンで解析すると人口密度が関係していることがわかります。目的地に目的となる施設が多く立地しているかというのはまた別の話になりますが、幹線は主要時間を見ますと比較的時間がかかるというか、長距離ですね、幹線と呼ばれるものは移動傾向としては距離が短いほど多く乗ると

いうよりは、病院や通学などのこの路線がなければ利用できないというところが要因として関係してくる傾向にあります。その中で、人口密度というのは大きな指標となると思います。それから、移動距離、どこまで鉄道なら鉄道、バスならバスで守備範囲がありますが、その守備範囲の中でざっと繋げてあげるといえることが必要になってくると思います。ちゃんと人口があるか、目的となる施設に距離があってもちゃんと連結させるようになっているかどうか、これが逆に市内だと移動抵抗が効いてきて1時間以上かかると多く使うということになってくるのですが、幹線の場合ですと、使われ方が通常の移動抵抗と違うので、気を付けた方がいいかと思います。

次に、12頁の高齢者通院者、高校通学者というのは必要なターゲットだと思います。通勤者はどうかというと、通勤の場合はほとんどがマイカー利用になってしまっていますが、第1回の時も発言させていただきましたが、長野都市圏の中で言うと長野市に入り込んでくる車がものすごく多く、ボトルネックとなる橋のところで渋滞を起こしている。そこで大きな二酸化炭素の排出が起こるとともに、時間もかかってしまうということで、そういったものも指標として入れていただく必要があろうかと思います。通勤者ももちろん入れていただきたいと思っております。是非とも、長野市だけではなくてその周辺市町村からの流入にあたっては、公共交通を使ってもらえるようなサービスの導入は必要かと思っておりますので、その点についても検討していただければと思います。何十年來、丹波橋の渋滞では大騒ぎしているわけですから、公共交通で乗ってもらって市内に入っていくという考え方が重要かと思っております。地域間幹線が走っているかどうかはまた話は別ですが、必要とあれば新規路線を引くという考え方もあるのではないかと思います。

観光客については、通勤通学者や高齢者通院者とサービスが異なっていますので、どこまで欲張れるかということはあるかもしれません。どうしてもサービスの時間帯が違ってきますので、まずはどのターゲットが一番なのかということをしっかり絞って検討された方が、複数のターゲットを対象とした結果、サービスが結局使いづらいということになると思います。

#### 富樫主任研究員（NPO 法人 SCOP）

最初にご指摘のあった人口密度の件ですが、これに関しては令和3年度にこの会議と並行して、地域公共最適化サポート事業のなかの「カルテ作成業務」というもので、市町村跨ぎの路線に対する定量的データを集めましょうということで実施しております。GISの分析により、沿線にある公共施設との位置関係やバス停からの300mのバス停勢圏の人口や人口密度を整理したものがありません。今日の資料にはお載せしていませんが、このあたりも整理していく必要があろうかと思っております。

#### 石坂課長（交通政策課長）

今、柳沢委員からお話のあった通勤や観光客について、我々も非常に悩んでおまして、まずは通院や通学を支えるべきではないかという方向性をお示ししたものであります。他方、Co2削減の観点、渋滞対策といった観点がございますので、その辺りにつきましても財源も限られておりますし、人員も限られておりますので、限られた資源をどのように活用していくかという観点で、また皆様からご意見をいただきたいと思っております。

#### 田中会長（長野地域振興局企画振興課長）

ありがとうございました。市町村の実状などご発言をいただければと思います。  
(特になし)

**石坂課長（交通政策課）**

(P17～キャッシュレス決裁、オープンデータ化について資料に基づいて説明)

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

長野市さん、JRさんから意見を頂戴したいと思います。

**湯本委員（長野市交通政策課長）**

長野市の湯本でございます。ちょっとお時間をいただきまして、若干補足ということでお話をさせていただきます。長野市におきましては、17頁の検討状況でございますとおり、長野市の公共交通活性化・再生協議会では、こちらの枠組みの中でキャッシュレス事業を進めております。「方式」の一番上、KURURUは平成24年に導入しておりまして、民間路線バスも含めまして共通ICカードということで、以後利用範囲の拡大をしてございます。現在では須坂市さん、高山さん、飯綱町等々106線のバスのご利用を頂ける状況になっております。こちらにございますとおり更新が必要な時期ということで、先ほど申し上げました平成24年から導入し10年が経過する中で、掲載をしているIC車載器が老朽化していること、あるいは令和6年にサーバーの法定耐用年数を超えるということで、業務上、継続上のリスクが高まっていくというような中で、更新があるものとして検討を始めております。KURURUの更新につきましては、この再生協議会の枠組みということで、バス事業者さん、あるいはバスICカードKURURUの構成市町村で組織を致しまして、運営委員会等で検討を行っている状況でございます。その中で委員会におきましては、更新のパターンを三つ検討してございます。一つ目は、現行のバスICカードKURURUをそのまま使用する更新の方式で、二つ目は全国共通ICカードいわゆる「10カード（Kitaca・PASMO・Suica・manaca/manaカ・TOICA・PiTaPa・ICOCA・はやかけん・nimoca・SUGOCA）」と呼ばれるもの。三つ目は、スマートフォンユーザーQR決済、あるいはVisaタッチなどを使った非接触のクレジットカードを用いた次世代決済というものを見せ据えて検討をしております。先ほど申し上げました更新に向けていつにするかということ想定しながら、ICカードの運営組織でございます長野市の公共交通活性化再生協議会で更新するシステムの方式等を決定していくという流れになるだろうと思っております。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

続いてJRさんお願いします。

**園田委員（東日本旅客鉄道株式会社長野支社 企画室長）**

JR東日本の園田と申します。補足ということで、MaaS作りということでございますけれども、資料にもありますとおり、キャッシュレスという意味ではもちろんQRコードですとかVisaタッチですとか様々な決済手段があると思います。その中で長野県さんがおっしゃっているシームレスという意味は、なかなかすべての媒体が使えるかということそうでもなくて、宣伝になってしまいます

けど私どもが展開しております Suica を基盤とした地域連携 IC カード、これは全国の鉄道で使えます。首都圏の各私鉄、バスで使えます。あとは来日外国人の方向への Suica も用意しています。方や、こちら皆さんご存知のとおり長野県下で Suica 自体が鉄道に使えるかと言うと、今は新幹線各駅、中央本線、そして一部小海線の野辺山と清里ぐらいということでございまして、長野エリアでは長野駅でも入っていない状況でございます。弊社といたしましては、今、非常に財政厳しい状況ですけれども、何とか長野エリア、信越線あるいは篠ノ井線エリアを入れられるように今調整しているということでございます。それに合わせて話が戻りますけれども、地域連携 IC カードもぜひ広く使っていただきたいという立場でございますけれども、やはり機能が多いために、非常に導入費用、維持更新費用が比較的高いという問題がございます。これについては私どももちろん、その少しでも安いようなシステムを検討しながら改善しているところでございますけれども、なかなか限界がございまして、地域連携 IC カードを導入していただく交通機関様にとって、地域連携 IC カードを導入することによって得られる増収が、投資に見合うかということになると、正直厳しいということも現状かと思っております。ただ、多くの方々がシームレスで使えるカードを持つことで、より気軽にたくさん公共交通を利用していただくことになるということは、社会全体にとってはもちろんあるべき姿だと思いますので、その便益をどう評価して、例えば行政の方で補助金という形でお出しいただくかということ、今後長野県でお出しいただいた通り、大きな課題として解決すべき問題だと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

最近、北東北の方で地域連携 IC カードの導入に引張られるような形で弊社の鉄道、奥羽線だとか、東北線の方に入っているような事例もございまして、あとは山形県さんの方では、10 カードであれば、どこでも国が3分の1の補助金が出ますが、山形県さんの方で3分の1、そして山形市さんの方で3分の1ということで、新規導入費用を交通事業者さんの持ち出し0でスタートされている事例があると聞いております。今、全国でそのような動きがあるということで、ぜひ私どもも最大限努力致しますので、次期 IC カードにつきましても、地域連携 IC カードをシームレスの切り札として使っていただければと思っております。お願ひいたします。

#### 田中会長（長野地域振興局企画振興課長）

ありがとうございます。今後も引き続き議論をしていきたいと思ひます。

他にはいかがでしょうか。小松委員さんお願ひします。

#### 小松委員（北信タクシー株式会社 代表取締役）

北信タクシーの小松と申します。長野市の北の方のタクシー協会の更新需要の進行ということでお願ひします。MaaS の件ですけれども、これを進める上において、やはり国の施策が動いておりますので、その前の段階、特に今コロナ禍でなかなか需要の少ない時期に整備していくことが大事だと思います。その中で、先ほど話に出ました全国的には Suica とか地域連携カードのいわゆるシームレスカードが全国的に、どこに行っても使えるので、一番いいんですけども、KURURU が令和6年度にシステム更新で変わってくるというお話を聞きまして、その辺もできればうまく連携してもらって、全国的な形でうまくいっていただければいいかなと。いろいろ話がありましたように私どもとし

まして行政からの支援要望をお願いしたいというふうに思っていますし、また一次交通、二次交通、三次交通また四次交通があるけれど、それぞれにお願いすることによって非常に効果が現れてくると思っていますので、同じようにお願いしたいと思っております。

もう一点オープンデータ化につきましては、須坂市の方では昨年 GTFS-JP データの関係になりますが、当時は須坂市内のどこか行く場合は、長野市まで出て長野市からタクシーでというような状況になっていましたが、昨年改修して今は市民バスなり、長電バスなりで行くような形にできました。これは市町村の担当者になると思いますが、早めに推進していけば、この利用は観光客の方も少し使ってくればという形になりますので、今このコロナ禍の時期に整備してもいいのかなと思います。

#### 石坂課長（交通政策課長）

この時期に、まさに移動の需要も今後回復している、また GOTO トラベルもありますけれども、今の段階で整備することが必要な分野でございます。

行政の支援という話がございましたけれども、先ほど JR さんから北東北のお話しの中でいただきました。行政の負担のあり方も含めまして、今後検討を深めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

#### 柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）

質問ですけども、18 頁のところに「県内全域で、誰もが交通モードにかかわらずシームレスに…」とありますが、このシームレスは長野県が考えているシームレスとはどんなものでしょうか。

#### 美齊津主任（交通政策課）

交通政策課でキャッシュレスとオープンデータの関係を担当しております美齊津と申します。よろしくお願ひします。柳沢先生の方からありましたシームレスの定義というか考え方のところですけども、まだちょっと悩ましいところではございまして、県では、理想を言えば一つのツールというものが全て使えれば、それこそシームレスという考え方になろうと思っておりますけども、先程からお話があります機能ですとか、交通機関との親和性というか、適したツールがあろうかと思ひまして、その辺も含め事業者や市町村と話をしながら研究をしているところでございます。

例えば、ツールとして一つのカードを持っているという考え方もあろうかと思ひますし、昨今ですとスマートフォンの中にいくつも決済手段、モバイル Suica や PayPay などを持たせることができますので、一つのスマートフォンを持っていればシームレスとも考えられるのかと。また、費用と申し上げましたが、その辺も含めてどういったものがベターというか、バランスが大事かなどありますので、市町村や事業者を含めて引き続き進めていければと考えています。

#### 柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）

シームレスとはキャッシュレスの話ですか。20 頁のところに「全県でのシームレスな移動を実現する」というのは、同一のカードで支払えるということがシームレスということですか。オープンデータの話で言うと、根本 MaaS っていうのは、これから目的地に行きたいというときに複数の手



段があって、それぞれ目的地までどれだけの時間がかかるのかとか、乗り継ぎがどうなるかというところを見た上で、その人がその手段を選んで目的に到達したときにトータルで決済ができると非常に便利です。財布からお札を出してなんていうこともないですし、それからそもそも移動するにあたって、頭を悩ませて色んなバラバラだった時刻表をつなぎ合わせてということをしなくても行けるというところだと思います。優先的といったら後半の方が重要なんじゃないでしょうか。オープンデータ化とするということはそういう意味あるのではないのでしょうか。そもそもそういうことであれば、先程別の観点の議論もありましたけれども、非常に重要だと思います。

それから、県で示している支線というのは、各市で言うと幹線に相当するものだと思うのですが、ちゃんと連結しなかったら本当の意味でのシームレスにならない。その辺りが、長野県が目指すものが何かっていうところがわからないと、結局どういうことになるか。整備方法が分からないからメリットが認知されないというのは、そもそも長野県が目指すべきそのシームレスはどういうものかというところが分からないじゃないかな。

私も分からないので聞いているのですけれども、どの辺りまでサービス水準として与えると考えているのかっていうところをお聞きしたい。

#### 石坂課長（交通政策課長）

ありがとうございます。シームレスはという意味は「継ぎ目がない」ということになるかと思いますが、先ほど話したように平成31年の検討会では、地域連携ICカードを軸に検討を進めていくというところを、関係者の中で合意形成というか確認事項ということで行った訳ですけれども、いろいろなVISAタッチですとか、QRコード決済なども出てきた中で、どのような形態・手段が適切なのか、シームレスという考え方、県内全域で誰もが交通モードにかか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の整備について、今後検討していきたいと思います。

#### 田中会長（長野地域振興局企画振興課長）

ありがとうございます。本日参加している委員さんみなさんからもご意見を頂戴したいと思います。名簿順でお願いします。

#### 高澤委員（国土交通省北陸信越運輸局長野支局 主席運輸企画専門官）

今のMaaSの関係は、県の方はご承知だと思いますが、国の方の募集といいますか公募も今4月から開始して5月半ばぐらいまで公募を開始しているところですので、キャッシュレス関係とか、その辺の支援、メニューがありますので、今私どもの方からの支援ということでお話いただいたので、その辺もご利用、活用できるものがあれば、ぜひご応募いただければと思います。予算も限られた中ですので、要項上は2分の1ということですが、非常に毎年多くの事業者さん、自治体さんを含めて多くの要望をいただいているので、金額もその中で絞られてくるころもありますので、機会がありますのでその中でご確認いただいてご検討いただければと思います。

それから総合的な話になってしまうかもしれませんが、あの主な論点の中に先程ありました、書かれた部分というのは本当にどれも重要なことで、当然、県の計画にしても、今度各地域で交通計画の方も個別に作成される場所もありますけれども、非常にそれぞれの視点というものが必要な

と思っています。各地でこれから計画されるところも、論点の中にあります部分も含めて、当然検討してくれているところもありますので、そこを県の方の計画と各地域のこれから提供されるところと、それぞれ課題も含めて共有しながら、こういった形がいいのかというところをまた一緒に議論しながら進めていければなというふうに思っていますので、引き続きよろしくをお願いします。

**湯本委員（長野市交通政策課長）**

先ほど KURURU のお話をさせていただきましたが、更新ということを目の前になってまいります、やはり企業が非常に大きく関わるというところで、やはり県の方にも費用負担の部分についてご支援いただけるとありがたいなというところのお話を事務局さんと話をさせていただいて、是非お願いしたいと思います。

もう一点だけすみません、幹線経路の評価の考え方ということで、12 頁のところがございます、先ほどいただいたからお話にもございましたが、あの高齢者通院を指標としましたと言うことで、通勤につきましては、地域で考えるというような形になっていると思います。長野地域はやはり通勤をされる方の重要性も大変高い中でございますので、そういうところもやはりあの指標として落とし込んでいただければありがたいなというところもあります。

**唐沢委員（須坂市市民課長）**

4 月から赴任しております。須坂市は高齢者だけの世帯が他市に比べると若干多い割合となっております。高齢者の方を対象に行なった調査では、移動手段に不安の声を上げた方が多くなっており、喫緊の課題だと思えます。免許返礼の時期になってからバスや電車を使おうとなっても、利用し慣れてないため使おうとする発想もないように見られます。運転ができる若い時からせめて休日や旅行の時は車に乗らないで電車やバス、タクシー、を利用出来るような取り組みをして行く必要があります、お金の面で何か優遇される制度も必要かと思っています。利便性でいくと、やはりバスの取り組みがどこも広がっていけば、若い方は使いやすくなっていくのではないかと感じております。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

それでは、千曲市 中村課長様をお願いします。

**中村委員（千曲市生活安全課長）**

4 月から赴任しております。宜しくお願いいいたします。

千曲市の課題はデマンドが問題となっています。どう進めていったらいいか思案中です。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、坂城町 中村委員の代理出席であります浅野井専門幹様をお願いします。

**浅野井専門幹（坂城町建設課長 代理）**

市町村を跨ぐ移動はしなの鉄道がメインとなっています。  
しなの鉄道さんをメインに考えていきたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。  
続きまして、小布施町 益満委員様お願いします。

**益満委員（小布施町建設課課長）**

路線バスはない。高齢者を対象に移動支援を考えているが、費用対効果から進められないのが現状です。  
今後、会議を通して勉強させていただきたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。  
続きまして、高山村 堀委員様お願いします。

**堀委員（高山村健康福祉課長）**

4月からの就任です。当村では、須坂駅からの山田温泉線があります。  
高齢者や通学者が利用しています。長野電鉄さんへ補助を出し、運営している状況です。  
今後、見直しも必要になる時期も考えられます。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。  
続きまして、信濃町 佐藤委員の代理出席であります外谷場係長様お願いします。

**外谷場係長（信濃町産業観光課長 代理）**

信濃町では、見直しをしたところである。路線バスの利用が減っている中で、今後5年間では、デマンド交通にシフトしていくのではないかと感じています。新しい計画の中では、キャッシュレス決裁化を進めていきたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。  
続きまして、飯綱町 土屋委員様お願いします。

**土屋委員（飯綱町企画課長）**

路線を存続するための財政支援が増えています。今後も継続予定。地域内のコミュニティバスはよくわかるが、幹線系統バスはわからないことが多く、当会議で、指針のヒントになるものを学ばせていただきたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、小川村 和田委員様お願いします。

**和田委員（小川村総務課長）**

4月からの就任です。生活を中心としたバスであり、観光面でも活用できればと考えています。

長野市さんが主催している公共交通活性化再生協議会へ参加しています。免許返納者が増えてきている。高齢者は通院等に片道 200 円で利用できます。キャッシュレスを活用することで、より利便性が向上すると考えられます。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、長野建設事務所 維持管理課 山崎委員様お願いします。

**山崎委員（長野建設事務所維持管理課長）**

幹線公共交通ネットワークの構築についてお願いがあります。

本日、幹線系統の評価についてはご理解いただいたところですが、今後、幹線公共交通ネットワークの構築に議論が移ると思いますが、各路線の結接点がどこにあるか整備いただきたい。乗継をシームレス化するには、結接点が重要だと考えます。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、私鉄県連 交通政策委員 山崎委員様お願いします。

**高橋委員（私鉄県連 交通政策委員）**

普段はバスの乗務員をしています。長野市の KURURU IC カードの普及状況について説明します。

通勤者の約 9 割が利用しています。乗降りがスムーズ。観光客の方は、Suica や PASMO がメインです。今後利用できるように改善を要望されることが多い状況です。現金では、乗降りに時間がかかるので、活用を進めていただきたいと思いますと考えています。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして J R 東 長野支社 園田委員様お願いします。

**園田委員（東日本旅客鉄道株式会社長野支社 企画室長）**

柳沢先生からご説明いただいたシームレスについて、鉄道とバスを乗りやすくするために、ホーム to バスなど、必要に応じてインフラ（施設整備など）が必要である場合もあります。キャッシュレスは、

公共交通を使いやすくするためには、必要不可欠なので、整備をお願いしたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、しなの鉄道 宮原委員様お願いします。

**宮原委員（しなの鉄道株式会社 経営企画課長）**

日頃より、多大なるご支援賜わりまして、ありがとうございます。

今年4月に入り、御開帳効果が期待されたが、効果はありません。切符で乗車される方は、2018年比62%となっている。非常に厳しい状況です。通勤通学は9割で止まっています。

地域公共交通の軸として、鉄道を活用したバスとのスムーズな接続をお願いします。

キャッシュレス化は手を出せていない。今年から、カードを使える券売機を整備したことです。少しずつであるが、キャッシュレス化をしています。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、長野電鉄 岡部委員様お願いします。

**岡部委員（長野電鉄株式会社 運輸課長補佐兼運転係長）**

日頃より、ご支援ご利用いただきましてありがとうございます。

幹線系統の評価という点で、サービスエリアの接点の考え方の中に、通勤通学の利用があります。私も同様な考え方です。高校生の利用が減り、高校再編（須坂市、中野市）の実情がある。非常に厳しい現実です。高齢者や通勤通学者、観光利用者などが、利用しやすい公共交通を目指し、バスと鉄道、鉄道と鉄道の接続などを考えていきたい。バリアフリーも利用向上につながるので検討が必要です。キャッシュレス化は、券売機の更新や、自動改札機の導入を検討しています。非常に大きな投資となるので二重投資とならないよう、慎重に検討したい。利用者からするとSuicaなどのタッチ決裁は、多種のカードに対応することが利便性に繋がり、事業者からすると、種類を増やすと費用の面から難しい状況です。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、アルピコ交通 大池委員様お願いします。

**大池委員（アルピコ交通株式会社長野営業所 副所長（課長））**

日頃より、お世話になっており、ありがとうございます。

当社の関わる路線が多いので、情報連携を密に進めさせていただきたい。

地域間幹線ということで9市町村と市街地を結ぶ路線、9市町村内の路線、市街地のみの路線があります。市街地のみで完結する路線が下支えしている状況があります。路線毎の利用状況の特性が分かる

参考図(指標)を付けていただければ分かりやすいと思います。

MaaS では、スマホが中心となると思うが、高齢者の支援も検討に入れていただきたい。

**田中会長 (長野地域振興局企画振興課長)**

ありがとうございました。

続きまして、長電バス 小林委員様お願いします。

**小林委員 (長電バス株式会社 乗合バス課長)**

お世話になっております。8頁の②「今ある移動手段やサービス水準は最適か」生活していく上で不便のない便数やダイヤとなっているか。」が気になっています。昨年、コロナの関係で便数を減らしたが、各地区によって利用者のニーズを把握していく重要性を再認識しました。

長野市さんの IC カード更新もあり、収入が少ない中での更新となっているので、県でも補助等よろしく願いいたします。

**田中会長 (長野地域振興局企画振興課長)**

ありがとうございました。

続きまして、長野タクシー 石川委員様お願いします。

**石川委員 (長野タクシー株式会社 代表取締役)**

前回、欠席し申し訳ありませんでした。本日の内容で、利用者側からの意見を伺えました。

当社の課題としては、人材不足が挙げられます。今後、利用者が高齢化しているので、対応したい。新しいシステムに当社が、どのようにかわることが出来るか検討していきたい。

**田中会長 (長野地域振興局企画振興課長)**

ありがとうございました。

続きまして、北信タクシー 駒津委員様お願いします。

**駒津委員 (北信タクシー株式会社 代表取締役)**

当社でも須坂市のデマンドタクシーを実施しています。

今後は、バス停まで歩けない高齢者等を、どのように対応するかが課題。過疎住居地域の高齢者にも対策が必要です。

**田中会長 (長野地域振興局企画振興課長)**

ありがとうございました。

続きまして、長野市身体障害者福祉協会 丸山委員様お願いします。

**丸山委員 (長野市身体障害者福祉協会 副理事長)**

利用者の立場から意見を申し上げます。

視覚障害、聴覚障害、肢体不自由等の障害があるが、バス停などの対応が出来ていない場所が多い。障害の程度により1種と2種に分かれ、2種重度が重く、停留所の段差が低い方が乗りやすいので、全てに対応は難しいと思うが、個別に段差などの解消を希望します。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、柳沢委員様お願いします。

**柳沢委員（長野工業高等専門学校 教授）**

先ほど、説明させていただきましたので、申し上げることはありませんが、公共交通がなくなってしまった場合のリスクを考え、計画を立てなくては行けない。地域の実情によるところはあるが、関係者の役割分担を明確にし、協力していただきたい。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

続きまして、県の代表として石坂課長お願いします。

**石坂課長（交通政策課長）**

本日は、様々なご意見をいただきありがとうございました。

今後、いただいた意見を参考にさせていただきながら、より検討を深めていきたいと思えます。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

**田中会長（長野地域振興局企画振興課長）**

ありがとうございました。

皆様から、ご意見などありますか。無いようですので、進行を事務局にお返しいたします。円滑な会議の運営にご協力いただきまして、ありがとうございました。

（終）