

委員からの主な追加意見（概要）とそれに対する事務局の考え方について

資料 1-5

| No. | 該当ページ    | 項目                     | 委員   | ご意見（概要）   | 事務局の考え方  |
|-----|----------|------------------------|------|---|--|
| 1   | 64,77    | 施策・事業                  | 長野電鉄 | 「施策2（1）②しなの鉄道の車両更新に対する支援」及び「施策4（3）①しなの鉄道の車両更新に対する支援（再掲）」について、車両は全ての鉄道事業者において更新が必要であることから、単独の企業名が示されることに違和感がある。他の鉄道事業者も同様に活用できる表現に配慮をお願いしたい。   | ご意見を踏まえ、事業名を「鉄道車両の更新に対する支援」に修正するとともに、事業内容についても「地域鉄道事業者」に対する支援に修正しました。  |
| 2   | 73       | 施策・事業                  | 長野電鉄 | 地域鉄道への交通系ICカードの導入に向けた検討について、地域鉄道への地域連携ICカードの導入が明記されていない。「地域鉄道への地域連携ICカードの導入」について救済できる言い回しに修正をお願いしたい。  | 「地域連携ICカード」は「交通系ICカード」に含まれるため、ご意見の趣旨は反映されているものと考えます。   |
| 3   | 概要版<br>1 | 計画の目標                  | 長電バス | 「自家用車から公共交通への利用転換」とあるが、運転士不足の現状では、現在ある路線に、いかに多く乗車していただくかという選択肢しかない。また、利用者が多少増えたとしても、乗車人員10人未満の路線を維持する力（財力、人力ともに）はバス事業者には残っていない。<br>従って、「公共交通として維持可能な路線は利用増を図って維持するが、 <u>利用の少ない路線については、個別交通機関への転換を行う</u> 」が現実的。<br>※個別交通機関とは、タクシー、自家用車、自家用車の相乗り（ライドシェア含む）を指す | ご意見のとおり、利用者の少ないバス路線については、抜本的にあり方を見直す必要があると考えます。そのため、現在、県では地域全体の路線の最適化を促すための支援策を検討しております。                                       |
| 4   | 概要版<br>1 | 計画の目標                  | 長電バス | 「②通院・通学・観光に必要な移動の保証」については、必要であることは重々承知するが、それを保証するためには、それ以外の時間帯に運行しているバスへの利用増が必須条件となる。<br><u>（ほしいときにだけ公共交通を求め、必要ないときには乗らないのでは、公共交通が維持できないという事を明確化してほしい）</u><br>以下、P2の2（1）（2）①についても同じ。  | ご意見を踏まえ、「第3章3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則」に利用者の役割を追加し、「公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する」を追記しました。 |
| 5   | 概要版<br>2 | 2（2）保証すべきサービスの品質（品質保証） | 長電バス | 「⑤定時性確保」については、具体策が乏しい。朝夕や降雪時に渋滞するのは、公共交通が原因ではなく、自家用車が原因。<br><u>バス専用レーンの設置義務、自家用車の利用制限など、具体的な方法論を記載してほしい。</u>  | ご意見を踏まえ、「（5）定時性確保」に例示として「バスレーンの設置等」を追記しました。  |

| No. | 該当ページ    | 項目       | 委員      | ご意見（概要）  | 事務局の考え方   |
|-----|----------|----------|---------|--|---|
| 6   | 概要版<br>3 | 3 施策の方向性 | 長電バス    | 「（２）持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」については、設備投資や運行費の補助だけでは運転士を確保できない。つまり持続可能にはならない。<br><b>運転士の給与水準を全産業平均より上げることができると委託料を支払う、というような施策が必要。</b> （そのお金が欲しいと言っているわけではない。持続可能と行政がおっしゃるなら、持続可能な方法にしてほしいだけ。バス事業者は、乗らない路線を無理して安い賃金の運転士を雇用して維持する余裕はない） | 運転士の賃上げを含む待遇改善については、「施策1（1）⑤運転士の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き、喫緊の重要課題である担い手の確保に向けて、効果的な施策を検討し、実施してまいります。  |
| 7   | 概要版<br>4 | 役割分担     | 長電バス    | 「4 地域公共交通の維持・確保等に関する関係者間の役割分担の原則」の「交通事業者」の項目について、「 <b>必要十分な資金を支払って運転士を雇用し、持続可能な交通機関を維持できるよう、実施事業の選択を適切に行う</b> 」と入れてはどうか。   | ご意見のとおり、運転士の待遇改善を図るためにも、限られたリソースの中でより収益を上げるために実施事業を選択していく必要があることは承知しております。しかしながら、利用者や収益の少ない路線においても、通院・通学等の移動手段として必要となれば、これを維持していく必要があると考えます。その際、どのような運行主体や運行形態等が持続可能か、行政の関与の方法も含め路線のあり方を議論していく必要があると考えます。 |
| 8   | 概要版<br>4 | 軸の設定     | 長電バス    | 「②軸・主要幹線等の設定」について、C幹線に地域間幹線が入っているが、現在これは地域間輸送の役割を事実上担っていない。ここはむしろ、長野～白馬・大町・志賀高原などの急行バスがその役割に相応しいと思う。   | 現在、県が関与する地域間幹線がどこに相当するか、またどのような関与を行っていくか等の検討を行っています。いただいたご意見はその際の議論に活用させていただきます。  |
| 9   | 62~77    | 事業内容     | 北陸信越運輸局 | 「実施主体」について、自治体の取組を記載する箇所になるので、国（財政支援等）の記載を「内容」へと移していただきたい。   | 国も法定協議会の構成員であること、また、官民一体で取組を進めていくことをより明確にするため、元案のとおり国を含む関係者の取組は並列に記載することとしました。  |