

# 第 11 回長野県公共交通活性化協議会 議事概要

日時：令和 8 年（2026 年）6 月 19 日（金）

10 時から 11 時 45 分まで

場所：長野県自治会館

## 1 開 会

### 2 あいさつ【阿部会長】

大変お忙しい中お集まりいただき、またオンラインでの御参加をいただき感謝。

日頃から長野県の公共交通の利便性の向上や活性化を、皆様の力で進めていただいていることに、改めて心から感謝を申し上げます。

今、社会経済情勢は、中東問題等も含め非常に厳しい経済環境にあるが、公共交通が着実に発展していくこと、維持されていくことが、長野県の生活や産業を支える上で極めて重要と考える。皆様とは引き続き問題意識と方向性を、長野県としてしっかり共有しながら力を合わせて取り組んでいきたいので、よろしくお願い申し上げます。

本日は、地域公共交通計画の昨年度の取り組みの評価・分析について議題とさせていただいている。また、信州型広域バス支援制度の対象路線の適用についても、御協議いただいた上で、決定をしていきたい。さらに、県が支援する路線については、不断の見直しが必要と考えるので、新たにPDCAの手法を導入し、継続的な改善を進めていくことなどの内容についても御報告を申し上げます。加えて、こうした路線の品質保証の状況を見える化していくことが大変重要と考える。これについても皆様に御報告をさせていただき、長野県内の公共交通を御利用される皆様に、この公共交通を支えている仕組みを御理解いただき、そして安心して御利用いただけるような交通システムに向けて取り組みを進めてまいりたい。皆様方には引き続き御協力と、それぞれの立場での御尽力賜うようお願い申し上げます。

冒頭に御案内のとおり、この後に、国会議員と国土交通省に北陸新幹線の敦賀より先の問題について、長野県としての見解を伝える要請活動を行うため中座をさせていただく。本日もぜひ忌憚のない率直な意見交換の場となることを心から期待を申し上げ、私からの冒頭のあいさつとしたい。

## 3 協議事項

### （１）協議事項

#### ①長野県地域公共交通計画の評価・分析について 資料 1

【副会長 青木交通政策局長】

皆様ご承知のとおり、長野県地域公共交通計画については、一昨年の 6 月に皆様と共に策

定をさせていただいたもの。この計画は、地域交通法の第5条に基づく計画だが、同法第7条の2において、計画に基づく取り組みについて毎年度評価分析を行い、協議会で承認をいただき、国に提出することとなっている。

事務局で行なった評価の中身については、事前に書面開催した作業部会において御検討いただいたが、改めて本体会議となるこの場で協議をさせていただきたい。事務局から説明をお願いする。

【事務局 柿崎課長補佐】

(資料1に沿って説明)

～意見交換～

【副会長 青木交通政策局長】

担い手確保という部分は、非常に大きな課題となっている。バスの運転者数については、目標に対して、低調な進捗となっている。県では、バス運転手の確保に取り組む事業を支援するため、大型二種免許の取得費用や採用活動経費の支援に加え、他県から移住してバスドライバーとして就職した方に対し、事業者が負担した経費への支援を行っている。

本日、御参加いただいている事業者の中には、他県からの移住ドライバーの採用実績に上げています事業者様もいらっしゃる。採用に至った経緯や工夫した点などについて御教示いただきたい。

【長電バス 鈴木委員】

一昨年から長野県の支援金制度、当社の支度金、それから2年前の長野市の制度、併せて100万円を移住者に出す取り組みをし、結果的には数名だけが採用に結びついた。

ただ、最初の100万円というインパクトだけでは、継続的に人を集めるのは難しい。前回の会議でも申し上げたが、移住するにはやはり住む場所が必要だということで、住居費用や住居の場所、といったものを公的に支援いただけると採用につながるのでは、と考えている。

また、先般首都圏の採用イベントに出た際、他県では、県とバス会社が共同で出展をしているケースが数件見られ、何処の県も当県に移住してもらう取り組みを非常に強く行っているということが分かった。そうすると、最終的には取り合いにしかならないので、やはり運転手になるためのきっかけ作りであったり、あるいは運転手になった後の給料を含む、生活保証がきちんと整わないと運転手は増えていかない、と実感している。

【飯山市 江沢委員】

二種免許の取得支援について、これは事業者が負担する費用を支援する仕組みという理解でよいか。つまり、事業者が免許取得費用を出す際に、県からその事業者に対して補助を行う仕組みなのか。

【事務局 柿崎課長補佐】

ご理解のとおり。

【飯山市 江沢委員】

例えば、市役所の職員が二種免許を取得し、いざという時に運転できるようにしたいと考えた場合、市役所は事業者ではないため対象外となるのか。

【事務局 柿崎課長補佐】

ご理解のとおり。

【飯山市 江沢委員】

市役所というのは極端な例だが、事業者には雇用されていない人にも二種免許の取得を促すため、支援の対象を「現在は雇用されていない個人」まで広げることはできないか。

【事務局 柿崎課長補佐】

過去検討したが、免許取得後に他県に行ってしまう、免許取得した人が必ずバス運転手になるかについて確約できない等の状況もあるため、今のところは事業者に絞った形としている。

【飯山市 江沢委員】

それであれば、免許取得して一定の期間内に県内で仕事に就けなかった場合に返してもらうなどはないか。また、二種免許だけでなく、スクールバスも一種の公共交通と考えて、大型免許の取得支援に対象を拡大することはできないか。

【阿部会長】

移動の足が制約されている中、部活動の移動も含めて、長野県内においては、市町村職員や教職員の皆様に頑張ってもらっていると思っている。新潟県の高校生の痛ましい事故を受けて、どのような形で部活動や学校活動の移動のあり方を考えていくかということについて、実態踏まえ検討を始めているところ。

そうした中で、学校以外の移動、公務員やバス事業者には雇用されていない方等の潜在的な可能性がある人に対しての支援ができないかという話については、幅広く検討していけるようにしたいと思っている。公共交通の以外における移動の安全をどうしていくかは長野県においても大きな課題だと思っているので、問題意識を共有して対応していきたい。

【副会長 青木交通政策局長】

知事からもあったようにいただいた課題については、県としても検討させていただく。

その他、バスドライバーの確保に関してご意見をお伺いしたいと思うがいかがか。昨年度の実績があり、今年度の活用も見込まれている伊那バス様、いかがか。

【伊那バス 藤澤委員】

県の支援制度も利用させていただいた中で昨年度は10名弱の乗務員の採用に至り、ある程度の確保ができたと思っている。ただし、高齢であることや個人の事情等により、離職者もいたことから、結果的には、乗務員は微増という状況。引き続き、県の制度を利用したいと考えているので、よろしく願いたい。

【副会長 青木交通政策局長】

上田バス様も活用意向があると伺っているが、いかがか。

【上田バス 舟見委員】

昨年、支援制度を活用し、1名の採用に至ったが、諸事情によりすぐに離職されてしまった。既に本人には前払いで支援金を支払い済みであったため、回収するのが大変だった。

今年度は2名が支援制度を活用予定で、既に会社で働いている。今回の2名は長野県に住みたいという方なので、長く働いてくれるのではと期待しているところ。

【千曲バス 高野委員】

総論だが、その地区のバス会社とその地区の路線というのは、地域の事情が分かっている、その地域の方を基本的には採用したい。地域の方で足りない場合は、定年延長などで何とかやりくりしているのが実態。若い方の雇用がないと現在働いている方に働き続けてもらうという苦しい状況がある。やはり魅力ある賃金を出していかなければならないということに尽きる。高い賃金を出してあげれば乗務員は来る。だが、その賃金を払うためには運賃を上げなければならないがバス利用者にとっては、高額な運賃を負担することは難しいということで、その差を埋める部分を補助という形で対応してきたところ。

バスを路線別にみると黒字や赤字、収支が均衡している路線など様々ある。それを統合して何とかバス事業者としては利益を出したい。

個別の路線ごとに見て、黒字路線の忙しい運転手の給料を高くして赤字路線の給料を低くするわけにもいかないの、そういう部分を社内で調整している。そのため、自助ということで、収益を上げて、運賃と給料を高く保って、乗務員を採用するというシステムが理想だが、もはやそういう状況にはなっていない。

都市部のバスと地方のバスとでは状況が違う。それから地方のバスの中でも長野市などと山間部で違う。それを1つずつ理解して整理していかないと難しいのではないかな。

是非、そういう意味での強力なご支援をお願いしたい。

【阿部会長】

バス運転手の確保については、毎回問題提起をいただいているので、しっかり考えていかないといけない。

住宅については、長野県への移住を考えている人たちにほとんど共通している問題として、ここに住みたいが、住むのに適した場所がないということがあ。バス運転手確保において、問題となっているのは場所か家賃か、どちらなのかお聞きしたい。

【信南交通 中島委員】

場所の問題については、軽井沢などのものすごく家賃が高いところに勤めても住居手当が出せないということがあると思う。応募者の希望としては、住居に関してはできるだけ安くというのがほとんど。それで、地元の自治体である飯田市にも、市営住宅の家賃を岐阜市のように当社と飯田市の負担により半額にできないかという申し出をしているが、市営住宅は生活困窮者のために持っているものであり、市外から来た人には提供できないとのこ

とだった。<sup>1</sup>

かといって、会社が家賃の半額を住居手当として支払うとなると、年間で50～60万円必要になるということもあり、やはり家賃の問題は非常に大きいと思う。

【阿部会長】

公営住宅として建てると国のルールがたくさんあり全然使えないので、市町村は移住者向けに別途作るというケースが多く、そこは課題だと思う。

住宅の確保というより、やはり住宅費、最終的には報酬の話に行き着くと思うが、私はいろいろなところで公的負担をもっと増やさないとやっていけないのではないかと考えている。

例えば、この今回のデータを見ると、1,275名の乗合バス事業者の運転手がいる中で、全員を行政の負担で支援するというのは、なかなか難しいと思う。他方、中山間地の採算が取れないところは市町村が自ら運行しているところもあり、半ば公務員化している形態もある。

そのあたりの考え方の整理をうまくできないものかと思う。広域バス路線支援制度は路線の性格により県としての負担を考えている。バスの運転手をみんな公的に支援することだと行政もパンクしてしまうが、事業者の皆さんと我々で適切な役割分担のあり方についてもう少し検討を深めて、報酬的な支援もあるし、住宅を無償で提供するやり方だとか、いろいろな考え方があり得るのではないかと思う。今日この場で結論は出ないので、我々の方で引き取って、市町村の皆さんと一緒に、事業者の皆さんの状況を踏まえて考えていきたい。

【副会長 青木交通政策局長】

運転手の待遇改善においては、県と市町村との連携が重要だが、一方で全国的な課題でもあると思う。県では、信州型バス路線支援制度や県有民営バスの県負担額の引き上げ等により、事業者の経営基盤の強化を図ることで待遇改善につなげたいと考えているが、国においても待遇改善について取組をされていればご紹介をいただきたい。

【北陸信越運輸局 猿谷委員】

皆様ともお話する中でやはり運転手の課題は本当に多くお聞きする。二種免許を取得しても、都市部に行ってしまうということもある。

二種免許取得費用の補助については国でも手厚くやっているところだが、自治体の職員も含めてということになると、輸送の安全という面で、雇用関係も必要になってくるし、研修をたくさんやらないといけない仕組みもあり、なかなか難しい。

ただ、大型免許に関しては、自家用有償運送も大きく動いているため、そちらを活用できないか検討していきたいと思っている。いい事例があれば、皆様にお知らせしていきたい。

交通空白の解消についてはこの3年間で取り組んでおり、今年は2年目になるが、交通空白予算では運行の補助というよりも、人材育成の取組が多くなっている。そういった点で手

---

<sup>1</sup> 令和8年4月1日に飯田市営住宅等条例の一部を改正する条例・飯田市営住宅等条例施行規則が施行。人材確保のため、飯田市営住宅の目的外使用が可能となった。  
(飯田市リニア推進部リニア推進課公共交通係より補足説明)

厚くできるように取り組んでいきたいと思っているので、よろしく願いしたい。

【副会長 青木交通政策局長】

担い手確保という部分は大きな問題で議論も色々あるかと思うが、時間の関係上、次に進みたいと思う。ご意見等あれば、別途交通政策課までご連絡をいただければと思う。

加藤先生、ここまでの議論について何かご意見等あればお願いしたいが、いかがか。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

今の運転手の件だが、中途ではなかなか難しいのではないかと考えている。先ほど、地元の方に来てほしいという発言もあったが、やはり地元の高校生とか大学生、大学生だと他県から来てる方も多いと思うが、そういった方に新卒で入っていただくということもやっていけないといけないと思っている。他には二種免許や大型免許の取得可能年齢が21歳から19歳に引き下げられたが、そのような取組はまだ散発的であるため、県として新卒の確保に取り組んでいく意義があるのではないかと思う。

【阿部会長】

まず県で検討するということでもいいのか。今、加藤先生から話していただいた新卒者の話も含めて、本来、これだけ地域社会にニーズがあるので、普通は給料を上げてでも確保できるようにするのが市場経済からすれば当たり前だが、そこまで収入が確保できない、あるいは、そもそも市場原理を委ねられないというのが今の公共交通の現状。そういう意味では、我々行政がより踏み込んで対応しなければ何も解決していかないと思っている。

今、財政的な話ともう1つ新卒者の話があったが、現在高校改革を進めていく中で、どちらかという、私はこれから地域社会に必要な人材は普通科の学生よりは、むしろ手に職のある人というような、最近文部科学省がアドバンスエッセンシャルワーカーと呼んでいる人達のニーズが高いのに、高校や大学教育が社会の実情とミスマッチとなっている部分があると思っている。高校改革の問題の中で、しっかり考えていきたいと思うし、逆に高校生や大学生が公共交通について問題意識や関心を持ってもらえるよう、ぜひ交通事業者や皆様方には本当に協力をしていただきたい。これは、教育委員会にも交えて、少し検討していきたいので、よろしく願います。

最後に、この協議で1点だけ事務局も含めてお願いしておく。目標値を掲げており、設定時の目標値の考え方があると思うが、この目標値はどうしてこの数値に設定したかを記載すると同時に、社会経済情勢はどんどん変わっているので、目標値の見直しが必要であればその見直しも随時やる必要がある。要するに、できないから下げるとするのは論外だが、この目標値自体がこのままでいいのかを併せて検討していただいたい。引き続きよろしく願います。

【副会長 青木交通政策局長】

それでは、長野県地域公共交通計画地の令和7年度の取り組みの評価分析について、異議なく承認として良いか。

＜異議なし＞

## ②令和7年度事業報告（案）及び決算（案）について 資料2

【事務局 柿崎課長補佐】

（資料2に沿って説明）

【副会長 青木交通政策局長】

本協議会の監査委員である、長野県タクシー協会専務理事の中牧様より監査報告をお願いします。

【タクシー協会 中牧委員】

決算書の裏にある監査報告書をご確認いただきたい。本協議会の令和7年度収支計算について監査を実施したので報告する。

令和8年6月10日に監査を実施し、会計帳簿、預金通帳、領収書その他の関係書類を確認した結果、本協議会の令和7年度収支結果は、只今事務局からの説明の通り、その内容が適切かつ正確であったことをご報告する。

【副会長 青木交通政策局長】

それでは、令和7年度事業報告案及び決算案について、異議なく承認として良いか。

＜異議なし＞

## ③長野県地域公共交通計画の改定について 資料3

【事務局 柿崎課長補佐】

（資料3に沿って説明）

【副会長 青木交通政策局長】

それでは、長野県地域公共交通計画の改定について、異議なく承認として良いか。

＜異議なし＞

それでは、軽微な事項については、事務局一任で修正をさせていただくので、よろしくお願いします。

## （2）報告事項

### ①見直した路線のPDCAについて 資料4

【事務局 柿崎課長補佐】

（資料4に沿って説明）

【副会長 青木交通政策局長】

本件についての質疑に入る前に、本シートの作成に当たっては、名古屋大学大学院の加藤教授に様々な点でご監修、ご意見を頂いた。路線の維持・発展に向けてPDCAを実施することの意義や、進める上での課題等について、加藤先生からコメントをお願いしたい。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

例えば、高校生の通学に必要な路線だと言っている、実際はほとんど通学者がゼロに近くなってしまった場合で、そこでやめていいかというと、いま小学生の子たちが将来で通う

可能性があるということが考えられる。以前は通学が多いためにバスでなければとても運べなかったが、ある時からタクシーでも運べるようになったということもあると思う。

モニタリングを行う中では、適切な車両の大きさや、事業者ではなく公共ライドシェアでも良いのではないかと、場合によってはオンデマンド運行にして乗らない日は運休することもあり得るのではないかと、といった走り方の見直しは必要。国の地域間幹線の制度では、通常そのような発想にならないが、長野県の町村で人口が少ないところもかなりあるため、15人という下限を下回る路線では今申し上げたことも起こりがちだと思う。

路線を続ける・やめる、補助を出す・出さないということの間に、どのように走らせるかを見直すこともきちんと考えなければならず、路線が適切な状態というのはそのようなことだと思う。その時に収支率のチェックが大事になる。ダウンサイズすれば収支率が改善できるため、きちんと入れておく必要があるのではないかと考えて聞いていた。

【副会長 青木交通政策局長】

加藤先生のご意見に対して、事務局からはいかがか。

【事務局 柿崎課長補佐】

加藤先生がおっしゃる通りかと思う。車両や運行形態を含めて路線が必ずしも現状のまま維持できるとは考えていない。バス事業者をはじめとする交通事業者のリソースが限られている中、企業経営も考えて運転手を配置したいという考えもある。実態を踏まえ、最適な移動にしていくということであり、必ずしも現行の路線を守るという考えでPDCAを行うという趣旨ではない。一方で、県が関与する路線ではなくなったからといって県の支援がなくなり、市町村に頼むという話には必ずしもならないと思っている。この点は市町村との調整が必要な部分だと考えている。

【副会長 青木交通政策局長】

事務局からご説明させていただいたが、加藤先生から改めていかがか。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

伝わり方が悪かったかもしれないが、信州型広域バス路線支援制度の適用を受けていたとしても、その走らせ方は色々あって良いのではないかとことを申し上げた。機能をきちんと果たすことが大事で、バスで走らなければいけない、定時定路線でなければいけない、という話に限定すると少し違うということを上げたかった。

機能として通学・通院・買い物といったことが地域で出来る、また、地域に公共交通で訪れることが何らかの方法で可能であり、その方法は様々な中から選択していくことが大事と思う。

もう1点、見直しの際には地域交通法の「地域旅客運送サービス継続事業」を活用することも一案。バス事業者がバスで運行することが困難になった場合にこの事業を使えば、見直しやその後の新しい手段に対して国の支援も受けられるため、念頭に置いた方が良い。県単独でやらなくても国の支援制度があり、意外とこの事業は使われていないと思うが、私が提案して法律に入れていただいた制度でもあるため、ぜひ考えていただきたい。



【事務局 柿崎課長補佐】

今回、信州型広域バス路線支援制度に入っている路線でも、公共ライドシェアで運行している路線もあり、国の支援で車両を購入したという実績もある。先生からお話いただいたサービス継続事業等も含めて国の支援等、様々なものを活用しながら、地域に最適な地域公共交通につなぐため、通院通学の移動の足を確保していきたいと考えている。引き続きよろしくお願いします。

【副会長 青木交通政策局長】

国の制度であるサービス継続事業についてお話もあったが、北陸信越運輸局にもご意見伺いたい。

【北陸信越運輸局 猿谷委員】

今回、使用している幹線の補助事業、そしてもう1つのフィーダー線の補助事業については、継続的な事業補助であるが、それ以外に実証事業的なメニューもあるため、そういったところは、事業者の皆様や自治体からの提案をもとに私どももしっかりと連携取って支援してまいりたいと思う。引き続きよろしくお願い申し上げます。

【副会長 青木交通政策局長】

他にご意見、ご質問等いかがか。

【長電バス 鈴木委員】

このPDCAのチェックの部分について、車両の大きさ等が今後に変化をしていくということが十分考えられると思う。今回の品質保証に関しても通院と通学に対して議論してきたが、通学の場合は大型バスが必要となる一方で、通院の場合はそこまで大きいサイズが必要ではないというようなケースが、当社の運行路線の中でもかなりある。小型バスにすると、2台用意するというのは逆に非効率になるが、大型バスをどこまで使うのかという課題がある。

今時点でもハイエースのようなワゴン車の車を使っている路線があるが、大型免許が必要なのは11人以上である。10人以下であれば、普通の二種で運転できるため、要員の確保も変わってくると思う。

行政側は「11人以上にしておけば乗り残すことはないだろう」「最大をとって大型バスでお願い」という要請が多いが、運転手確保の側からは、普段数人しか乗らないワゴン車のために大型免許の運転手を張り付けておかなければいけないという不合理も実際に発生している。状況に応じて車両の小型化を進めるといった判断をしていただきたいと思う。

【事務局 柿崎課長補佐】

長電バス様には様々なご協力をいただきながら、我々も見直しを進めているところであるが、各種路線についておっしゃるとおりだと思うので、その視点をしっかりと考慮しながら見直しに係る議論を進めていきたいと考えている。

【副会長 青木交通政策局長】

他にご意見等あるか。

【千曲バス 高野委員】

行政と協力していく一方で、究極的にはどこまで移動の足を確保するのかと思う。

山奥のボツンと一軒家の最後の1人まで行政が見るのかという論点もあり、この場合、少しでも利益が出る路線だけは生かすというような、ある程度の線引きをしなければならないと思う。民主主義というのは公平な形でなければいけないため、網をかけるとしても、同じ山奥の一軒家でも片方だけ路線を残すというわけにはいかない。

そうすると、どういう線引きをするかというのはある程度の判断が必要である。鈴木委員がおっしゃったように、更に突き詰めていくと、大型バスを乗車人数の少ない路線に乗り入れたり、輸送したりしなければならないというのは非常にもったいないと思う。かといって、路線の乗り入れない地域には、タクシー券を出してそれだけ使ってくださいという運用が本当にできるのかという疑問が残る。

逆説的に経済学の視点から見ると、バスも行かない地域では、新しく分譲地の土地を買って開発する見込みも立たなくなることで、その地域の人口がさらに減ってしまうという負のスパイラルが生じる。東京都一極集中により地方の人口が減少しているような、二極化を起こす引き金にもなりかねない。総合的な視点からバランスを勘案して政策を打っていかなければならないと思っている。

ただ、何度も申し上げているが、普通のサラリーマンの平均収入よりも、多く収入が得られるとなると、若い人は結婚して家のローンや養育費等も払えるのであれば、バス運転手をやろうという考えになると思う。我々の理想であり、株式会社として利益が出せることにより、株主への還元や新車購入、デジタル化といった様々な投資が出来るという良い流れにはなると思う。いつかどこかで線引きを示していただかなければ、株式会社として利益を出さなければならない我々も、商法で規定されているように背任となってしまう。

いつまでも赤字でずっと利益の出ない路線を継続していくというのは、限界点に達してきているところでもあるため、この点も踏まえた判断のうえ、行政の皆様を決めていただかないといけないと考えている。ずっと放置すると、第二の軽井沢のスキーバス事故やあの磐越道の事故はいつか必ず起きてしまう。

ただ、安全にコストをかけて、アルコールチェックや車検をし、適正な整備や乗務員の健康状況を把握したうえで運転させないと、必ず事故が起きてしまうと思う。事故が発生してから対策するのではなく、判明している課題に向かって対策を考えていかなければならないと思っている。

【副会長 青木交通政策局長】

路線維持については、今まで事業者様の日常努力に頼ってきたという反省も県としてある。反省も踏まえ、信州型バス路線の支援制度等も取り組ませていただいているところであるが、地域によって様々な事情がある中で、負担の在り方も含めて、地域別部会等を通じて、改めてご相談等させていただきながら議論を進めたいと思う。

どこまで負担するのか等の論点もあるが、市町村としてこの点について、どのような考え

があるか長野市様に伺いたい。

【長野市 北村委員】

誠に難しい課題であると認識している。そういった中で事業者の皆様にご協力いただいている公共交通については、町の拠点間を繋ぐツールの1つでもあると考えており、通院や通学も含めた地域の足の確保に向けた施策の転換が課題になっている。

これらの点を踏まえて、総合的に考えなければならないというのは、行政としても大きな課題として受け止めているところ。やはり市町村単体で検討できる課題ではないため、県や事業者の皆様と連携を強化しながら、今後一緒に考えていけたらと思っている。

【副会長 青木交通政策局長】

他にご意見等あるか。

【おんたけ交通 古幡委員】

報告をさせていただくが、私ども木曽地域では、昨年の10月から信州型広域路線バスがスタートしているが、6月16日に開催した木曽郡の公共交通協議会の中で10月～5月までのPDCAの評価が発表された。

概ね良好に運行されているという報告内容であり、事業者としても同様の認識を持っている。内容としては、利用者が目標値より大きく上回っており、これは、木曽福島駅を出発して岐阜県まで乗り入れている片道60キロ約100分の一番長い路線において、南木曽町で降りて、大桑村まで中山道を歩くというインバウンド客の利用者数が多いことに起因している。

一方で、PDCAの評価で低かった項目は人員確保である。弊社も10月からこの8ヶ月の間、採用はなく、今月は1人採用したが、こういった実態もあり、評価は低くなった。総合的には、10月以前の運行距離と今の距離を比較すると、運行距離がかなり短縮し、効率がよくなった影響により、従業員の残業が大きく減少した。

そのため手取りが減少するという課題があり、2月の春闘の影響もあり、本年の4月から大幅に基本給を上げるという、従業員確保の対策にも取り組んでいる。報告は以上である。

【副会長 青木交通政策局長】

ご報告感謝申し上げます。木曽地域については、先進的に取り組んでいただいて感謝を申し上げます。

続いて、2点目の品質保証の見える化について事務局から報告をお願いする。

## ②品質保証の見える化 資料5

【事務局 柿崎課長補佐】

(資料5に沿って説明)

【副会長 青木交通政策局長】

只今の報告について、ご意見・ご質問等があれば伺いたいと思うが、いかがか。

通院通学にかかる品質保証の見える化を進めるということでご説明をさせていただいた

が、課題の洗い出し、それから利用者側のメリットにつなげていきたいと考えている。

せっかくの機会なので、利用者側としてご意見を伺いたいと思うが、本日、長野県高等学校PTA連合会の志摩会長にご出席をいただいているので、ご意見等あれば伺いたいと思うが、いかがか。

【長野県高等学校 PTA 連合会 志摩委員】

地図のアプリの作成については、利用者の立場から考えると、非常に期待を寄せている。実際に利用する子供達の意見も加われば、更に実用的なアプリになるのではないかと考えている。

【事務局 柿崎課長補佐】

利用者の視点ということで、県立高校や小中学生など、実際の声を聞くということは非常に大切だと考えている。マップを作る過程においては、そういう声をしっかりと拾い上げられるようにやっていきたいと考えている。

【副会長 青木交通政策局長】

他にいかがか。

品質保証の見える化ということで、ご説明や利用者側からのご意見をいただいた。

ここまでの議論を通じて、名古屋大学の加藤教授にご発言、またご助言等があれば伺いたいと思うが、いかがか。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

先ほども議論にあったが、信州型広域バス支援制度の場合は拠点を意識してやっている。利用者はゼロには近づくが、ゼロになるというのは、例えば村がなくなるとか、そのぐらい高齢化率がすごい値になるとか、そういうことでないとそこまではいかないと思っているので、多分車両のダウンサイジングでいいと思っている。拠点のところから更に奥へ行くとか、そういうところは見直さないといけない。そちらはまさに各市町村でやる場所になってくると思う。

拠点から町の方へ降りていくようなところで、停留所の見直しとか道路が付け変わるので、その時にこちらの集落は通らないとか、もっと早く行けた方がいいとか、そういう見直しは当然あるべき。その場合に、外れたところをどうしていくかは、フィーダーとして町村とか、場合によっては地域で運行するとか、今は色んな手段があるので、そこも考えてやっていけばいい。

ちなみに木曽・開田高原の向こう側の岐阜県の高山市旧高根村では、事業者による運行は全くなくなって、全村でNPO法人が運行していて、隣の旧朝日村まで乗り入れている。そこから久々野へはタクシー事業者が乗合タクシーを運行。それから旧朝日村から高山へは濃飛バスがやるということで、すべて接続している。朝日支所、旧役場前で全部接続して、NPO運行と乗合タクシーの運行と濃飛バスが全部結びついているので、乗り継ぎが全てできるようになっている。高根村の中は、現状は定時定路線だが、10月からデマンド運行になる。これはそれぞれの集落で非常に人口が少なくなってきて、定時定路線でやる意味は

かなり薄れてきたということで、ある意味ダウンサイジングするということ。高根村は今人口が300人台くらいになってきているが、毎日数人は朝日方面へ動いているため、これは定時定路線でやろうと考えている。ある意味先進的で、長野県内でも近いところはあると思うが、こういった感じで見直していくというのが1つのモデルになるかと思って聞いていた。

あとは、品質保証はどこまで走らせるかという考え方と、逆にこの路線が品質保証することによって、どういう風に使えるか。つまり、外から見たら、町村あるいは旧町村の拠点までは一日何本のバスが走って、それで乗り継いで行けるので、東京とか名古屋から来た場合でも、そこまでちゃんと行って帰ることができますよという風に長野県全域で公共交通を使える地域だといえるということ。幹線としては今のような説明でどんな機能を果たす路線かを明確にして、一種の看板として掲げる。あとはブランディングも以前から言っているが、ニックネームというか、名前を決めて、長野県全体でこういう路線があって使えるということ进行宣传していくということも大事なので、考えていかなければいけないと思う。

【事務局 柿崎課長補佐】

県で、先ほど加藤先生がおっしゃったようなモデルになる場所についてある程度標準化してできないかということ、今年事業化して考えている。国においても、交通空白の実証事業という形で様々な取り組みをされているところ。また各市町村においても、デマンド交通や公共ライドシェアのような取り組みをしている中で、どうやって行けば細部に入っていく時まで移動保証ができていくのかということ、今年県としては、課題という風に考えているため、またそういうところをしっかりと勉強させていただきながら、ある程度の形が示したい。その結果として、このマップが示せるという形になってくると、利用者の安心感にもつながると考えている。

【副会長 青木交通政策局長】

先生から頂いたアドバイス等を踏まえ取り組んでまいりたい。

本日予定していた議事は以上。円滑な議事進行に御協力いただき感謝申し上げます。

## 4 その他

【千曲バス 高野委員】

長野県は知事が先頭に立ち交通空白を解消するということで、国も高市総理から国土交通省に意見を出していただき、国土交通省をあげて、全国の地方再生だということで、特に交通問題は重点的に取り組んでいただいている。その中でも阿部知事は全国知事会の会長になっていただいているので、我々長野県が率先して、全国に先駆けて、1つのモデルケースになっていることが素晴らしいことと考える。先進的な、先見の明を持った取り組みを期待する。他の県も同じ苦しみを感じることがたくさんあるため、先頭に立つという意識を持って検討を進めてまいりたいと思う。

【副会長 青木交通政策局長】

知事は途中退席したが、いただいた御意見についてはしっかり報告させていただく。また

国、市町村、事業者の皆様と連携を進めて、地域別部会等でしっかり議論や課題の見直しと  
いったことに取り組んでまいりたい。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

皆さんにお知らせ。今、地域公共交通コーディネータープロデューサー養成講座をやっている。6月6日から始まり、9月末迄にお盆を除き2週間ごと合計8回の講座。合計15の授業を受け、全てを聞いた上でレポートを出していただき、合格水準に達すれば修了証を渡す。結構ヘビーだが、オンラインや、見逃し受講も可能。

7月3日（金）まで申し込みでき、無料となっているため、特に自治体職員の皆さんに受講いただければ。日本バス協会さん、民鉄協さん、全タク連さんにも後援をいただいている。

国の支援も受けた事業で、私だけが喋るのではなく、13人の先生が順番にやっていくもの。偏りのないように、ある特定の先生の考えだけににならないように注意している。

公共交通の知識が足りないとか、感じるがあれば是非この講座を受けていただけたら非常にありがたい。私のホームページでも紹介しているので御確認いただければ。受講者が増えると、私自身はレポート採点が大変になるが、長野県のレベルを上げる一つのツールとして使っていただけたら。なお、国交省本省の課長や、結構大きいバス会社の社長とかも受けていただいたりしており、勉強されてる方が多く驚いている。下は高校生もいる。色々な方が受けているので、ぜひ知識が足りないと思われることがあれば気軽に受けていただきたい。

【事務局 松原係長】

県の職員も受講させてもらう。信南交通様も受講されると聞いたがコメントあれば。

【信南交通 中島委員】

当社からは2名参加させてもらっている。講義終了後のレポート提出には、両名とも四苦八苦しなげらな何とか提出できた。内容はなかなか難しいので真剣に取り組まないといけない。加藤先生以外にも専門家の先生方が講義していただけるので、乗合バスに限らず、交通を考える良い機会だと思い二人には取り組んでもらう。

【名古屋大学大学院 加藤委員】

例年合格率は9割ぐらい行っているのですが、あまりご心配なさらず。ただ、油断すると落ちる。あと、どうしても15回の授業を受けることができない方もおられて、そういう方でも、またチャレンジされる方もいる。公共交通の知識がしっかりとないと、やはり変な方に行ってしまうことがあるので、ご不安な方は特に。気軽にエントリーしていただければ。

【北陸信越運輸局 猿谷委員】

他の協議会でも、このようにバス事業主さんとタクシー事業主さんが多く出られてる協議会はなかなか無く、さすが長野県と思っている。先ほど長電バスさんから「乗客が10人以下の場合にバスはどうか」というお話があったとおり、今、能登復興に係る交通の維持においても、やはり10人乗られるところは絶対にバスを残さないといけないだろう、というような形となっていたり、バスとタクシーの乗車定員の分岐点になっている。県でも市町村

でも、協議会にタクシー事業者に入っていただき、バスにするのか、またはダウンサイジングするか、という検討をしていただきたい。

もう1つ、新卒の教育について。北信越では交通を教えるような大学が無いので、新潟大学で昨年から1つ講座の時間をいただき、ちょうど今週から交通を教える授業をしている。そこに市や交通事業者に入っていただいたり、物流もあるが、そういったところで、大学の生徒にもしっかりと交通を考えていただくいい機会でもあると思う。一方で、高校への訪問ということも行っているので、そういったところで、皆さんのお手伝をいただきながら交通を考えていただくというのも1つかと思っている。

【タクシー協会 中牧委員】

長野県で観光 MaaS の来年度からの運用を検討されているということで、県の中でも観光 MaaS の連携は考えられていると思うが、今回の品質保証の見える化に係るところで、観光との連携についても引き続き検討いただきたい。

【ＪＲ東日本 森委員】

観光 MaaS については、県と一緒に進めていく所存である。来年のデスティネーションキャンペーンをはじめとした各地域の魅力発信や観光振興のみならず、観光 MaaS の浸透は公共交通の利用促進にもつながるものと認識している。どのような手段で進めていくかという課題はあるが、例えば、地域連携ＩＣカードの普及・浸透は重要な要素の1つであると考えている。

【県山岳高原観光課 馬場委員】

信州観光 MaaS についてご説明させていただく。現在、関係する事業者さんにご説明させていただいているところだが、来年4月から、長野、松本、軽井沢を中心とするエリアでスタートできるように、ＪＲ東日本さんとともにシステム構築を進めている状況。会議体として信州キャンペーン実行委員会に MaaS 部会を設け、そちらの方で皆様の意見をお聞きしながら、システムの構築を進めていきたいと考えている。

【事務局 松原係長】

本日の議事録は、県のホームページにて公表する。皆様には事前に内容の確認をいただきたい。次回の会議日程については別途調整させていただく。

(終)